ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/1227

z 23. júla 2014

o štátnej pomoci SA.22614 (C 53/07) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Pau-Béarn a spoločnosťami Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia

[oznámené pod číslom C(2014)5085]

(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 25. januára 2007 francúzske orgány oznámili Komisii v súlade s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) opatrenie v prospech spoločnosti Airport Marketing Services Limited (ďalej len „AMS“) – 100 % dcérskej spoločnosti leteckej spoločnosti Ryanair Limited (ďalej len „Ryanair“) – vo forme zmluvy o marketingových službách uzavretej s touto spoločnosťou. Francúzske orgány oznámili toto opatrenie ako štátnu pomoc. Keďže francúzske orgány už predmetné opatrenie vykonali, Komisia ho zapísala do registra neoprávnenej pomoci pod č. NN 12/07.

(2) Na žiadosť francúzskych orgánov sa 20. februára 2007 a 16. júla 2007 uskutočnili pracovné stretnutia s útvarmi Komisie.

(3) Listom z 26. februára 2007 Komisia vyzvala francúzske orgány, aby poskytli doplňujúce informácie. Pre chýbajúcu odpoveď v stanovenej lehote bola francúzskym orgánom 15. júna 2007 zaslaná upomienka. Listom z 12. júla 2007 francúzske orgány poskytli požadované informácie.

(4) Listom z 28. novembra 2007 Komisia oznámila francúzskym orgánom rozhodnutie začať formálne vyšetrovacie konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ.

(5) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 15. februára 2008 ([3]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k uvedenému opatreniu.

(6) V dňoch 18. decembra 2007 a 29. januára 2008 francúzske orgány požiadali o predĺženie lehoty, ktorá im bola poskytnutá, na predloženie pripomienok k rozhodnutiu o začatí konania. Listami zo 4. januára 2008 a 1. februára 2008 Komisia súhlasila s predĺžením lehoty do 28. februára 2008.

(7) Pripomienky francúzskych orgánov boli oznámené Komisii 2. júna 2008.

([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 41, 15.2.2008, s. 11 a Ú. v. EÚ C 96, 31.3.2012, s. 22.

([3]) Ú. v. EÚ C 41, 15.2.2008, s. 11.

(8) Komisia dostala pripomienky od Obchodnej a priemyselnej komory v Pau-Béarn (ďalej len „CCIPB“) 25. februára 2008 ([4]), od AMS ([5]), od leteckej spoločnosti Ryanair a od Asociácie európskych leteckých spoločností (ďalej len „AEA“) listami zo 14. marca 2008 a od leteckej spoločnosti Air France 19. marca 2008 ([6]). Komisia poslala tieto pripomienky Francúzsku na vyjadrenie pripomienok listom z 11. júna 2008.

(9) Listom zo 7. júla 2008 francúzske orgány informovali Komisiu, že nemajú žiadne pripomienky k pripomienkam tretích strán.

(10) Na žiadosť francúzskych orgánov sa 4. novembra 2008 uskutočnilo pracovné stretnutie so zástupcami CCIPB a útvarmi Komisie. Komisia na stretnutí informovala francúzske orgány, že uzavrela zmluvu s nezávislým poradcom na pomoc pri analýze dotknutých zmlúv (ďalej len „poradca“). Poradca predložil svoju správu 30. marca 2011.

(11) Listom zo 17. marca 2011 Komisia požiadala francúzske orgány o doplňujúce informácie. Listom z 13. apríla 2011 francúzske orgány požiadali o predĺženie lehoty do 1. júna 2011, s čím útvary Komisie súhlasili listom zo 6. mája 2011. Francúzske orgány poskytli odpoveď listom z 30. mája 2011.

(12) Listom z 11. apríla 2011 Komisia vyzvala spoločnosť Ryanair, aby poskytla doplňujúce informácie. Spoločnosť Ryanair odpovedala listom z 31. augusta 2011. Listom z 11. októbra 2011 Komisia poslala uvedené pripomienky Francúzsku na vyjadrenie pripomienok. Listom z 21. novembra 2011 francúzske orgány informovali Komisiu, že nemajú záujem vyjadriť sa k týmto pripomienkam.

(13) Listom z 25. januára 2012 Komisia oznámila Francúzsku svoje rozhodnutie rozšíriť formálne vyšetrovacie konanie začaté v roku 2007 na rôzne opatrenia v prospech leteckých spoločností využívajúcich letisko v Pau, ako aj v prospech správcu letiska. Rozhodnutie Komisie bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 31. marca 2012 ([7]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k uvedeným opatreniam.

(14) Listom z 22. februára 2012 Komisia požiadala francúzske orgány o doplňujúce informácie. Dňa 28. februára 2012 francúzske orgány požiadali o predĺženie lehoty, ktorá im bola poskytnutá, na predloženie pripomienok k rozhodnutiu z 25. januára 2012, a lehoty, ktorú im poskytla Komisia listom z 22. februára 2012. Komisia súhlasila s predĺžením lehôt do 27. marca 2012. Listom z 29. marca 2012 francúzske orgány poskytli odpoveď na list Komisie z 22. februára 2012 a svoje pripomienky k rozhodnutiu o rozšírení konania.

(15) Komisii boli v rámci rozšírenia konania doručené pripomienky CCIPB 30. apríla 2012 ([8]), spoločnosti AMS 30. apríla 2012 ([9]) a leteckej spoločnosti Ryanair 30. apríla 2012 ([10]). Listom z 31. mája 2012 Komisia poslala uvedené pripomienky Francúzsku na vyjadrenie pripomienok. Listom z 13. júna 2012 Francúzsko uviedlo, že nemá žiadne pripomienky.

(16) Listom z 26. apríla 2012 Komisia požiadala francúzske orgány o doplňujúce informácie. Francúzske orgány poskytli odpoveď listom z 10. mája 2012.

(17) Listom z 10. apríla 2013 spoločnosť Ryanair poslala Komisii dve poznámky vypracované spoločnosťou Oxera a analýzu, ktorú vypracoval prof. Damien P. McLoughlin. Listom z 3. mája 2013 Komisia poslala uvedené dokumenty francúzskym orgánom na vyjadrenie pripomienok. Listom zo 7. júna 2013 Francúzsko uviedlo, že nemá žiadne pripomienky.

([4]) Dňa 14. apríla 2008 Komisia požiadala CCIPB, aby poskytla svoje pripomienky v znení, ktoré nemá dôverný charakter. Dňa 16. apríla 2008 CCIPB potvrdila, že jej pripomienky neobsahujú dôverné informácie, ktoré nesmú byť poskytnuté francúzskym orgánom.

([5]) Dňa 10. apríla 2008 Komisia požiadala spoločnosť AMS, aby poskytla svoje pripomienky v znení, ktoré nemá dôverný charakter. Dňa 19. mája 2008 spoločnosť AMS poskytla Komisii svoje pripomienky v znení, ktoré nemá dôverný charakter.

([6]) Listom z 13. marca 2008 spoločnosť Air France požiadala o predĺženie lehoty na predloženie svojich pripomienok k rozhodnutiu z 28. novembra 2007, s čím Komisia súhlasila 17. marca 2008.

([7]) Ú. v. EÚ C 96, 31.3.2012, s. 22.

([8]) Dňa 14. mája 2012 CCIPB potvrdila, že tieto pripomienky neobsahujú dôverné informácie, ktoré nesmú byť poskytnuté francúzskym orgánom.

([9]) Dňa 1. mája 2012 spoločnosť AMS poskytla Komisii svoje pripomienky v znení, ktoré nemá dôverný charakter.

([10]) Spoločnosť Ryanair potvrdila, že tieto pripomienky neobsahujú dôverné informácie.

(18) Listom zo 14. novembra 2013 Komisia požiadala Francúzsko o doplňujúce informácie.

(19) Listom zo 16. decembra 2013 Komisia poslala francúzskym orgánom správu poradcu na vyjadrenie pripomienok. Francúzsko neposkytlo žiadne pripomienky v stanovenej lehote.

(20) Dňa 19. decembra 2013 Francúzsko požiadalo o predĺženie lehoty na odpoveď na žiadosť o doplňujúce informácie zo 14. novembra 2013. Komisia súhlasila s predĺžením lehoty do 23. januára 2014. Keďže Francúzsko do tohto termínu neodpovedalo, Komisia mu listom z 24. januára 2014 poslala upomienku so stanovením dodatočnej lehoty desať pracovných dní. Francúzsko poskytlo odpoveď listom zo 6. februára 2014.

(21) Komisii boli doručené pripomienky spoločnosti Ryanair 20. decembra 2013, 17. januára 2014 a 31. januára 2014. Tieto dodatočné pripomienky boli zaslané Francúzsku listami z 9. januára 2014, 23. januára 2014 a 4. februára 2014. Listami z 29. januára 2014, 3. februára 2014 a 21. mája 2014 Francúzsko informovalo Komisiu, že nemá ďalšie pripomienky v tejto veci.

(22) V dňoch 24. februára, 13. marca a 19. marca 2014, v nadväznosti na prijatie usmernení o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti ([11]) (ďalej len „nové usmernenia“), Komisia vyzvala Francúzsko a zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k uplatňovaniu nových usmernení v tejto veci. Francúzsko predložilo svoje pripomienky 19. marca 2014.

(23) Okrem toho bolo 15. apríla 2014 v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([12]) uverejnené stanovisko s výzvou pre členské štáty a zainteresované strany, aby v súvislosti s nadobudnutím účinnosti nových usmernení predložili svoje pripomienky vrátane pripomienok k tejto veci. Spoločnosť Air France, mimovládna organizácia Transport & Environment a CCIPB predložili svoje pripomienky v stanovenej lehote. Listom z 28. mája 2014 Komisia poslala uvedené pripomienky francúzskym orgánom. Listom zo 6. júna 2014 Francúzsko informovalo Komisiu, že nemá ďalšie pripomienky v tejto veci.

(24) Listom z 27. februára 2014 Komisia požiadala Francúzsko o doplňujúce informácie. Dňa 17. marca 2014 Francúzsko požiadalo o predĺženie lehoty na odpoveď na žiadosť o doplňujúce informácie z 27. februára 2014. Komisia súhlasila s predĺžením lehoty do 27. apríla 2014. Francúzsko poskytlo odpoveď listom z 25. apríla 2014 ([13]).

(25) Listom zo 16. mája 2014 Komisia požiadala Francúzsko o doplňujúce informácie. Francúzsko odpovedalo listom zo 6. júna 2014.

2. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O LETISKU

(26) Ako je uvedené v rozhodnutí o začatí formálneho vyšetrovacieho konania, letisko Pau-Pyrénées (ďalej len „letisko v Pau“) sa nachádza v departemente Pyrénées-Atlantiques, v regióne Akvitánia.

(27) Toto letisko bolo pôvodne vo vlastníctve štátu, ktorý jeho prevádzkou poveril CCIPB prostredníctvom koncesie na verejné vybavenie udelenej do 31. decembra 2015 medziministerským výnosom z 12. marca 1965 (ďalej len „výnos z roku 1965“), ktorého prílohu tvorí špecifikácia, v ktorej sú stanovené príslušné povinnosti štátu a CCIPB. Medziministerský výnos a špecifikácia koncesie boli postupne zmenené štyrmi dodatkami.

(28) CCIPB je súčasťou siete obchodných a priemyselných komôr. Vo Francúzsku sú obchodné a priemyselné komory verejnými administratívnymi inštitúciami. 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. Podľa článku R.712-2 obchodného zákonníka: „*Dohľad nad regionálnymi a miestnymi obchodnými a priemyselnými komorami zabezpečuje prefekt regiónu, ktorému pomáha vedúci oddelenia verejných financií.*“ Dozorný orgán musí byť v tejto súvislosti informovaný o určitých dôležitých kategóriách rozhodnutí stanovených predpismi (napr. rozhodnutia týkajúce sa rozpočtu, pôžičky, poskytnutia záruk tretím stranám, predajov, finančnej účasti alebo jej rozšírenia v občianskych alebo obchodných spoločnostiach atď.). Tieto rozhodnutia sú vykonateľné iba po ich oznámení dozornému orgánu, ktorý má právo vzniesť námietku. V čele obchodných a priemyselných komôr stojí zhromaždenie volené spomedzi zástupcov podnikov v rámci ich správnych obvodov.

([11]) Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3.
([12]) Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.
([13]) Francúzsko spolu s týmto listom predložilo poznámku od CCIPB, pričom uviedlo, že francúzske orgány nesúhlasia s konštatovaním, ktoré obsahuje. V každom prípade sú v tejto poznámke v podstate zopakované pripomienky, ktoré CCIPB už predložila priamo Komisii.

(29) Správa letiska v Pau je predmetom samostatného účtovníctva, ktoré je oddelené od hlavného účtovníctva CCIPB.

(30) Dňa 1. januára 2007 štát v rámci uplatnenia článku 28 zákona 2004-809 z 13. augusta 2004 o slobodách a zodpovednostiach miestnych samospráv previedol vlastníctvo letiska na skupinu miestnych územných celkov, t. j. na subjekt Syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées (ďalej len „Syndicat mixte"), ktorého členmi sú Conseil régional d'Aquitaine, Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, Communauté d'agglomération de Pau Porte des Pyrénées a 14 združení obcí. Na tento účel bol podpísaný dohovor medzi štátom a subjektom Syndicat mixte, ktorý nadobudol platnosť 1. marca 2007. Tento dohovor bol zmenený dodatkom z 12. augusta 2009.

(31) Syndicat mixte sa stal vlastníkom letiska a nahradil štát na mieste zadávateľa. Syndicat mixte na základe ustanovení článku 28-VI-2° uvedeného zákona z 13. augusta 2004 prevzal na seba predchádzajúce zmluvy vrátane koncesnej zmluvy s CCIPB. CCIPB tak zostala prevádzkovateľom letiska aj po prevode vlastníctva na subjekt Syndicat mixte.

(32) Letisko sa využíva pre civilné aj vojenské lietadlá. V nasledujúcej tabuľke je uvedený celkový počet cestujúcich, ktorí využili letisko v období rokov 2000 – 2013 v rámci odletov a príletov.

Tabuľka 1 –

Objem prepravy letiska v Pau (počet cestujúcich) v období 2000-2013

Rok	Spolu
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Zdroj: údaje, ktoré poskytlo Francúzsko a webové sídlo CCIPB.

(33) Spoločnosť Ryanair začala svoju činnosť na letisku v Pau v apríli 2003. Počas posudzovaného obdobia (2003-2011) spoločnosť Ryanair prevádzkovala letecké spojenia do Londýna, Charleroi, Bristolu a Beauvais.

(34) V roku 2010 sa v rámci letov prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair prepravilo približne 16 % cestujúcich letiska. Spoločnosť Ryanair zrušila svoje lety na letisko v Pau po uplynutí svojich zmluvných záväzkov s letiskom, t. j. 1. apríla 2011.

(35) Ďalšou hlavnou komerčnou leteckou spoločnosťou využívajúcou letisko v Pau je spoločnosť Air France. Táto spoločnosť prevádzkuje väčšinu letov z Pau a tvorí hlavnú časť objemu dopravy tohto letiska (približne 80 % cestujúcich).

(36) Počas posudzovaného obdobia využívali letisko aj ďalšie letecké spoločnosti, predovšetkým Transavia CV (ďalej len „Transavia"), dcérska spoločnosť skupiny Air France KLM.

3. OPATRENIA, KTORÉ BOLI PREDMETOM ROZHODNUTIA O ZAČATÍ FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA, A SPRÁVA PORADCU

(37) Opatrenia, na ktoré sa vzťahuje rozhodnutie o začatí formálneho vyšetrovacieho konania, sa týkali predovšetkým prevádzkovania leteckého spojenia medzi letiskami v Pau a Londýn Stansted. Na jednej strane išlo o zmluvu o marketingových službách uzatvorenú v roku 2005 medzi CCIPB a AMS a na druhej strane o zmluvu o letiskových službách uzatvorenú v ten istý deň medzi CCIPB a spoločnosťou Ryanair. Obidve uvedené zmluvy (ďalej len „zmluvy z roku 2005") boli podpísané 30. júna 2005 a uzatvorené na obdobie piatich rokov s možnosťou predĺženia na ďalších päť rokov.

3.1. *ZMLUVY Z ROKU 2005 UZATVORENÉ MEDZI AMS A SPOLOČNOSŤOU RYANAIR*

3.1.1. ZMLUVA O MARKETINGOVÝCH SLUŽBÁCH UZATVORENÁ S AMS PRE LETECKÉ SPOJENIE PAU – LONDÝN STANSTED

(38) AMS je dcérska spoločnosť Ryanair s výhradnou licenciou na poskytovanie marketingových služieb na webovom sídle spoločnosti Ryanair www.ryanair.com. V zmluve o marketingových službách poskytovaných na internete uzatvorenej s AMS (ďalej len „zmluva o marketingových službách z roku 2005") a oznámenej Francúzskom sa uvádza: „*Táto zmluva je založená na záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať každodenné letecké spojenie medzi Pau a Londýnom (Stansted)*" (článok 1). Predmetom zmluvy o marketingových službách je „*stanoviť podmienky, za ktorých Airport Marketing Services poskytne CCIPB konkrétne marketingové služby zamerané na propagáciu rôznych turistických a obchodných atrakcií v regióne miest Pau a Béarn.*" V zmluve sa ďalej uvádza, že „*hlavným nástrojom, ktorý slúži na poskytovanie marketingových služieb v zmysle tejto zmluvy, je webové sídlo www.ryanair.com, ktoré priamo nasmeruje potenciálnych cestujúcich nízkonákladovej leteckej spoločnosti Ryanair.*" (článok 1.1).

(39) V zmluve o marketingových službách z roku 2005 sa vymedzujú podmienky, za ktorých AMS vykonáva niektoré reklamné služby na webovom sídle spoločnosti Ryanair ([14]). Všetky uvedené služby sa zakladajú na:

— „*vhodnom priestore na stránke zodpovedajúcej destinácii Pau na webovom sídle http://www.ryanair.com v rozsahu päť (5) odsekov po 150 slov v sekcii ‚Airport marketing Services Top Five Things To Do' (päť vecí, ktoré treba vidieť v meste Pau) (cena za jeden odsek na rok podľa cenníka: 20 000 EUR)*",

— „*vhodnom priestore na pravom bočnom banneri stránky zodpovedajúcej destinácii Pau na webovom sídle http://www.ryanair.com na uvedenie jedného (1) odkazu na webové sídlo určené CCIPB (cena za jeden odkaz na rok podľa cenníka: 15 000 EUR)*",

— „*vhodnom priestore v sekcii ‚Top Five Things To Do' stránky zodpovedajúcej destinácii Pau na webovom sídle http://www.ryanair.com na uvedenie siedmich (7) odkazov na webové sídlo určené CCIPB (cena za jeden odkaz na rok podľa cenníka: 10 000 EUR)*",

— „*umiestnení počas 45 (štyridsiatich piatich) dní ročne odkazu na webové sídlo určené CCIPB na domovskej stránke v anglickom jazyku na webovom sídle http://www.ryanair.com (cena za jeden deň podľa cenníka: 6 000 EUR) (článok 3)*".

(40) Na základe tejto zmluvy sa CCIPB zaviazala vyplatiť 437 000 EUR za rok spoločnosti AMS každý rok počas celého trvania zmluvy.

3.1.2. ZMLUVA O LETISKOVÝCH SLUŽBÁCH UZATVORENÁ SO SPOLOČNOSŤOU RYANAIR PRE LETECKÉ SPOJENIE PAU – LONDÝN STANSTED

(41) V zmluve o letiskových službách (ďalej len „zmluva o letiskových službách z roku 2005") uzatvorenej so spoločnosťou Ryanair sú vymedzené podmienky poskytnutia infraštruktúr letiska v Pau v prospech dopravcu, najmä pokiaľ ide o služby pozemnej obsluhy a poskytnutie súkromných priestorov. Táto zmluva sa vzťahuje na letecké spojenie Londýn Stansted – Pau otvorené v apríli 2003. Uvedenou zmluvou sa nahrádza pôvodná zmluva uzatvorená 28. januára 2003, ktorú zrušil Tribunal administratif de Pau 3. mája 2005.

(42) Predmetom zmluvy je „*stanoviť súčasne prevádzkové a finančné podmienky, za ktorých sa spoločnosť Ryanair zaväzuje poskytovať medzinárodné komerčné lety z letiska a na letisko. Okrem toho […] v zmluve sa vymedzujú podmienky pre pristávanie, podporu a iné služby poskytované spoločnosti Ryanair letiskom*" (články 1.1 a 1.2).

([14]) http://www.ryanair.com.

(43) Podľa článku 4 zmluvy o letiskových službách z roku 2005 Ryanair bude poskytovať pravidelnú dennú leteckú dopravu na leteckom spojení Londýn – Pau a bude platiť letiskové poplatky podrobne uvedené v článkoch 7.1 (regulované letiskové poplatky) a 7.2 (neregulované letiskové poplatky).

3.2. *SPRÁVA PORADCU*

(44) Poradca vo svojej správe posudzoval najmä druh marketingových služieb a podrobnosti týkajúce sa letiskových služieb, na ktoré sa vzťahujú zmluvy uzatvorené medzi CCIPB a leteckými spoločnosťami vrátane zmlúv z roku 2005, ktoré CCIPB uzatvorila so spoločnosťami Ryanair a AMS ([15]).

3.2.1. ZMLUVY O MARKETINGOVÝCH SLUŽBÁCH UZATVORENÉ SO SPOLOČNOSŤAMI RYANAIR A AMS

(45) Poradca zhrnul všetky zmluvy o marketingových službách letiska v Pau, ktoré CCIPB podpísala so spoločnosťami Ryanair a AMS v rokoch 2003 – 2008, pričom iba zmluvy z roku 2005 boli predmetom rozhodnutia o začatí konania.

(46) Poradca predovšetkým:

— overoval, do akej miery sa ceny stanovené v zmluvách o marketingových službách zhodovali s cenami zverejnenými na webovom sídle spoločnosti AMS (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Podľa poradcu sú ceny určené na webovom sídle spoločnosti AMS v súlade s cenami stanovenými v zmluve o marketingových službách z roku 2005,

— analyzoval vzťah medzi sumami fakturovanými spoločnosťou AMS a mierou aktivity spoločnosti Ryanair na letisku v Pau. Podľa poradcu ceny za marketingové služby pravdepodobne zodpovedajú počtu uskutočnených letov,

— porovnal služby, ktoré AMS poskytovala CCIPB, s inými marketingovými službami poskytovanými cez internet, ktoré sú dostupné bežne a za podobných podmienok.

(47) Poradca spochybnil záujem CCIPB podpísať zmluvu na nákup takýchto marketingových služieb, a to z nasledujúcich dôvodov. Po prvé webové sídlo spoločnosti Ryanair slúži v prvom rade na predaj leteniek a nie na všeobecný predaj zájazdov. Podľa poradcu je preto webové sídlo spoločnosti Ryanair porovnateľné predovšetkým s webovými sídlami iných leteckých spoločností, ktoré zvyčajne obsahujú málo platenej reklamy a kde letiská neinzerujú. Po druhé poradca konštatuje, že letiská nie sú porovnateľné s inými potenciálnymi inzerentmi na webových sídlach leteckých spoločností ako Ryanair, lebo služby, ktoré letisko poskytuje cestujúcim, sú z povahy veci neoddeliteľné od služieb samotnej spoločnosti Ryanair, na rozdiel od doplnkových služieb ako ubytovanie alebo prenájom vozidiel. Poradca napokon vo všeobecnosti spochybňuje racionalitu správania letísk, ktoré platia vlastné prostriedky leteckým spoločnostiam s cieľom prilákať zákazníkov na lety z nich prevádzkované, pričom získaní dodatoční cestujúci prinášajú priamy zisk týmto leteckým spoločnostiam.

(48) Poradca preto dospel k záveru, že inzerovať na webovom sídle spoločnosti Ryanair je pre letisko málo podnikateľsky zaujímavé.

(49) Poradca si na druhej strane myslí, že za predpokladu, ak takýto záujem existuje, nie je posudzovaný letiskom ani spoločnosťou Ryanair. Poradca tiež uviedol, že marketingové informácie nachádzajúce sa na webovom sídle spoločnosti Ryanair sú pomerne stručné a jednoduché a že ak by táto reklama bola považovaná za účinnú (letiskom alebo spoločnosťou Ryanair), investovalo by sa do zlepšenia jej kvality a vizuálnej stránky. Poradca z toho usudzuje, že podnikateľská hodnota marketingových služieb nemá zásadný význam pre účastníkov zmluvy.

(50) Naopak podľa názoru poradcu, cieľový región môže skutočne ťažiť z reklamných služieb nabádajúcich zákazníkov spoločnosti Ryanair k dlhšiemu zotrvaniu v danej oblasti a k väčšej spotrebe. Poradca sa však domnieva, že prípadné výhody pre región sa nesmú brať do úvahy pri posudzovaní zmluvy, keďže zmluva bola uzatvorená medzi CCIPB a spoločnosťou Ryanair alebo jej dcérskou spoločnosťou.

(51) Poradca si myslí, že rozpor medzi vysoko nestálou povahou on-line marketingového trhu a pevným cenníkom spoločnosti AMS vyvoláva otázku týkajúcu sa skutočného cieľa tejto spoločnosti. Podľa spoločnosti Ryanair je dohoda s AMS nepovinná a správcovia letiska by ju nepodpísali, ak by bola podnikateľsky nezaujímavá. Poradca si však kladie otázku týkajúcu sa tlaku vyvíjaného spoločnosťou Ryanair pri rokovaniach s letiskom v súvislosti s prevádzkovaním leteckých spojení, najmä ak sa viacero blízkych letísk (napr. Tarbes a Biarritz v prípade letiska v Pau) ocitlo vo vzájomnej konkurencii pre prijatie spoločnosti Ryanair.

([15]) Poradca vo svojej správe posudzoval jednotlivé zmluvy o marketingových službách medzi CCIPB a spoločnosťami Ryanair a AMS a zmluvu uzatvorenú so spoločnosťou Transavia počas rokov 2002 – 2008, zmluvy o letiskových službách uzatvorené v rokoch 2002 – 2005, finančné výsledky letiska v rokoch 2002 – 2007 a vplyv leteckého spojenia Pau – Londýn Stansted prevádzkovaného spoločnosťou Ryanair na účtovníctvo letiska v rokoch 2003 – 2008. Rozsah správy teda presahuje rozsah rozhodnutia o začatí konania.

(52) Podľa poradcu z uvedeného vyplýva, že skrytou stratégiou spoločnosti Ryanair pri uzatváraní zmlúv o marketingových službách je získanie dotácie od letiska na udržanie nízkej úrovne cien.

3.2.2. ZMLUVY O MARKETINGOVÝCH SLUŽBÁCH UZATVORENÉ SO SPOLOČNOSŤOU TRANSAVIA

(53) Poradca tiež preskúmal zmluvu o marketingových službách uzatvorenú v roku 2006 medzi CCIPB a leteckou spoločnosťou Transavia. Táto zmluva nebola predmetom rozhodnutia o začatí konania.

3.2.3. ZMLUVY O LETISKOVÝCH SLUŽBÁCH

(54) Poradca vykonal analýzu rôznych zmlúv o letiskových službách podpísaných medzi CCIPB a rôznymi leteckými spoločnosťami (t. j. Ryanair, Air France a Transavia) v období rokov 2003 – 2005.

(55) Podľa poradcu sa ceny letiskových služieb vyvíjajú takto: výška regulovaných poplatkov (poplatok za svetelné návestidlá, pristávací poplatok, poplatok za parkovanie) vyplýva z cenníka platného pre všetky letecké spoločnosti. Jednotlivé poplatky sa aktualizujú každý rok prostredníctvom sadzby, ktorá závisí od rokovaní v rámci hospodárskeho poradného výboru letiska. Podľa poradcu preto nemôžu byť žiadne rozdiely v cenách regulovaných služieb medzi leteckými spoločnosťami.

(56) Podľa poradcu sa cena neregulovaných poplatkov (podporné služby letiska) mení v závislosti od leteckej spoločnosti a vyplýva z dvojstranných obchodných rokovaní.

(57) Poradca porovnal neregulované služby fakturované spoločnosti Ryanair a rovnaké služby fakturované ostatným leteckým spoločnostiam (Air France a Transavia). Toto porovnanie sa zakladá na druhu služby a na cene.

(58) Poradca zistil, že podporné služby ustanovené v zmluvách týchto dvoch spoločností sa zdajú byť dodržané a že existuje skutočný rozdiel, pokiaľ ide o povahu služieb poskytovaných rôznym spoločnostiam. Letecká spoločnosť Air France využíva komplexnejší súbor služieb. Okrem toho má Ryanair zároveň nižší paušál (ale pre väčší objem činnosti) ako Transavia.

(59) Podľa poradcu, ktorý porovnal ceny účtované paušálne spoločnostiam Ryanair a Transavia a cenu pre Air France za porovnateľné služby, Ryanair platí za porovnateľnú spoločnú službu nižšiu cenu ([…] (*) EUR) ako Air France ([…] EUR) alebo Transavia ([…] EUR). Cena hradená spoločnosťou Ryanair predstavovala približne […] % sumy pre ostatné spoločnosti.

(60) Podľa Francúzska porovnanie letiskových služieb, t. j. neregulovaných služieb, ktoré vykonal poradca, nezahŕňa správne výsledky jednotlivých rokovaní vedených CCIPB. Francúzsko uviedlo niekoľko prípadov odôvodňujúcich tieto ceny, osobitne preto, že Ryanair nevyužíva niektoré služby, ktoré má k dispozícii Air France.

4. OPATRENIA, KTORÉ BOLI PREDMETOM ROZHODNUTIA O ROZŠÍRENÍ KONANIA

(61) Komisia sa domnievala, že formálne vyšetrovacie konanie treba rozšíriť a preskúmať všetky zmluvy uzatvorené CCIPB s AMS a Ryanair v období, počas ktorého spoločnosť Ryanair vykonávala svoju činnosť na letisku v Pau (2003 – 2011) s cieľom určiť, či zmluvy, ktoré CCIPB uzatvorila s AMS a Ryanair obsahovali štátnu pomoc.

(62) Komisia sa zároveň rozhodla rozšíriť formálne vyšetrovacie konanie na zmluvu, ktorú CCIPB podpísala 23. januára 2006 s leteckou spoločnosťou Transavia, ako aj na rôzne finančné príspevky poskytnuté verejnými subjektmi v prospech letiska počas posudzovaného obdobia, ktorých zoznam poslalo Francúzsko Komisii listom z 30. mája 2011.

(63) Tieto opatrenia sú podrobne uvedené ďalej v oddieloch 4.1 až 4.3.

(*) Dôverné informácie.

4.1. *ZMLUVY UZATVORENÉ MEDZI CCIPB A RYANAIR A AMS*

(64) Rozhodnutie o rozšírení konania sa vzťahuje na rôzne zmluvy, ktoré CCIPB uzatvorila s Ryanair a AMS v rokoch 2003 – 2011.

4.1.1. ZMLUVA Z 28. JANUÁRA 2003

(65) Zmluva podpísaná 28. januára 2003 bola uzatvorená medzi CCIPB a priamo spoločnosťou Ryanair (a nie spoločnosťou AMS). Táto zmluva obsahuje ustanovenia týkajúce sa letiskových a marketingových služieb.

(66) V článku 2 zmluvy sú uvedené povinnosti spoločnosti Ryanair voči CCIPB a výška letiskových poplatkov. V článku 3 zmluvy sú špecifikované povinnosti CCIPB a súčasne sa doslovne uvádza, že CCIPB musí plne na vlastné náklady:

a) „poskytovať alebo zabezpečiť poskytovanie služieb terminálov/letiskových infraštruktúr pre služby opísané osobitne v prílohe A;

b) vykonávať funkcie opísané osobitne v prílohe B v oblasti PR a marketingu;

c) zaplatiť spoločnosti Ryanair po podpise zmluvy paušálnu sumu vo výške osemdesiattisíc EUR (80 000 EUR) za spustenie tohto nového leteckého spojenia;

d) so zreteľom na propagáciu letiska v Pau prostredníctvom internetových odkazov poskytnutých CCIPB na webovom sídle spoločnosti Ryanair, reklamy v tlači pre nízkonákladové lety z letiska v Pau a na letisko v Pau a prostredníctvom ďalších prostriedkov ako reklama v rozhlase, televízii a vonkajšia reklama, zvolených spoločnosťou Ryanair, zaplatiť spoločnosti Ryanair sumu jedenásť EUR (11 EUR) za jedného cestujúceho z letiska v Pau každý mesiac spätne a/alebo po odpočítaní platieb, ktoré je spoločnosť Ryanair povinná uhradiť CCIPB podľa uvedených ustanovení článku 2 písm. b), pričom strop je stanovený na štyristotisíc EUR (400 000 EUR) za rok a každodennú rotáciu letových služieb;

e) táto zmluva je platná iba pre letecké spojenie Pau – Londýn Stansted s minimálnym základom jeden let denne počas 364 dní v roku. Ak sa letecké spojenie Pau – Londýn rozvinie do takej miery, že bude ponúkať niekoľko letov denne, CCIPB nebude platiť žiadne ďalšie poplatky. Ak budú po vzájomnej dohode otvorené ďalšie trasy do Nemecka, Belgicka, Írska alebo Talianska, uplatní sa táto zmluva a po ich spustení sa uhradí rovnaká minimálna suma osemdesiattisíc EUR (80 000 EUR) obmedzená do výšky štyristotisíc EUR (400 000 EUR) za rok a vypočítaná na základe sumy jedenásť EUR (11 EUR) za jedného cestujúceho odlietajúceho z letiska. Každé nové spojenie bude predmetom novej zmluvy alebo dodatku k tejto zmluve…“

(67) Príloha A k zmluve obsahuje zoznam služieb pozemnej obsluhy a súvisiacich služieb vzťahujúcich sa na lety prevádzkované spoločnosťou Ryanair. Príloha B obsahuje ustanovenia týkajúce sa funkcií PR, predaja a marketingu letiska. V časti venovanej predaju a marketingu sa uvádza:

„Letisko poskytne spoločnosti Ryanair podporu a pomoc pri pravidelnom predaji v spádovej oblasti letiska vrátane bezplatného poskytnutia kancelárie, telefónu a faxu pre tím spoločnosti Ryanair. Letisko preskúma všetky možnosti reklamy (vonkajšia reklama, tlač, televízia, rozhlas atď.), o ktorých si myslí, že by mohli byť zaujímavé pre Ryanair v tomto regióne…“

(68) Túto zmluvu zrušil Tribunal administratif de Pau 3. mája 2005 ([16]) z týchto dôvodov:

„*Nevyváženosť […] zistená medzi vzájomnými záväzkami zmluvných strán so zreteľom na nejasnosť povinností spoločnosti Ryanair Limited v súvislosti s propagáciou cestovného ruchu mesta Pau v zahraničí a takisto v súvislosti s tým, že v zmluve sa neustanovuje žiadne, ani čiastočné vrátenie peňazí v prípade nerealizovania stanovených cieľov, vedie k záveru, že na napadnuté rozhodnutie sa možno pozerať ako na finančnú pomoc v prospech spoločnosti Ryanair Limited*“.

„*Napadnuté rozhodnutie, ktorým sa schvaľuje dohoda o finančnej pomoci v prospech spoločnosti Ryanair Limited, je pri neexistencii predchádzajúceho oznámenia tohto rozhodnutia Komisii Európskych spoločenstiev nezákonné a musí byť zrušené*“.

([16]) Tribunal administratif de Pau, 3. mája 2005, *Air Méditerranée*. Rozsudok správneho súdu Tribunal administratif de Pau na základe sťažnosti z roku 2003, ktorú podala Air Méditerranée, charterová letecká spoločnosť využívajúca letisko v Tarbes susediace s letiskom v Pau. Spoločnosť Air Méditerranée sa cítila poškodená podľa jej názoru nekalou hospodárskou súťažou voči jej vlastným leteckým spojeniam medzi Londýnom a juhozápadom Francúzska.

(69) Tribunal administratif de Pau vo svojom rozsudku z 3. mája 2005 pripomenul, že CCIPB, ktorá spravuje letisko v Pau, sa zaviazala „bez protihodnoty“ uhradiť spoločnosti Ryanair sumu 80 000 EUR za otvorenie jej leteckého spojenia Londýn Stansted – Pau v roku 2003. CCIPB sa rovnako zaviazala vyplatiť spoločnosti Ryanair sumu 11 EUR za jedného cestujúceho až do výšky ročného stropu 400 000 EUR „za protihodnotu opatrení zameraných na propagáciu mesta Pau“. Správny súd dospel k záveru, že dohoda predstavuje *„finančnú pomoc v prospech spoločnosti Ryanair*“.

(70) Táto zmluva z roku 2003 bola preto nahradená dvoma zmluvami z roku 2005, ktoré sú predmetom rozhodnutia o začatí formálneho vyšetrovacieho konania.

4.1.2. ZMLUVY Z ROKU 2005 ([17])

(71) Zmluvy z roku 2005 posudzovala Chambre régionale des comptes d'Aquitaine (ďalej len „CRC“).

(72) Správa o konečných skutočnostiach CRC týkajúca sa CCIPB bola prerokovaná 19. októbra 2006 a týka sa účtovného obdobia 2001 a nasledujúcich. Jedna časť tejto správy sa týka *„pomoci pre nízkonákladovú leteckú spoločnosť*“ (kapitola 3 tejto správy). Tejto správe predchádzalo preskúmanie zmluvy o marketingových službách zo strany CRC. CRC vo svojej správe o konečných skutočnostiach vzniesla tieto pripomienky:

„CCI […] využila, aby sa vyhla účinkom rozhodnutia správneho súdu [ktorý dospel k záveru, že dohoda z roku 2003 so spoločnosťou Ryanair viedla k neoprávnenej štátnej pomoci], novú právnu štruktúru.“

„Spoločnosť AMS je iba zástupcom spoločnosti Ryanair pod vedením dvoch manažérov spoločnosti Ryanair.“

„Aby sme sa vrátili k úvahám správneho súdu (TA de Strasbourg, 24. júla 2003, spoločnosť Brit Air/CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, CAA de Strasbourg, 18. decembra 2003, CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin/spoločnosť Brit Air), nerovnováha medzi záväzkami jednotlivých strán dohody je zjavná. Z propagácie na webovom sídle ťaží rovnako spoločnosť Ryanair, a preto ju nemožno považovať za priamu protihodnotu za finančné záväzky konzulárnej komory [CCIPB].“

(73) Podľa správy o skutočnostiach sa zdá, že ide o *„nerovnováhu […] zistenú medzi vzájomnými záväzkami zmluvných strán*.“

(74) V správe sa uvádza, že CRC napriek argumentom, ktoré predložili spoločnosti AMS a Ryanair „trvá na svojom stanovisku“. CRC dospela k týmto záverom:

„S výhradou posúdenia príslušného súdu sa CRC domnieva, že táto dohoda o poskytovaní služieb je v skutočnosti finančnou pomocou pre spoločnosť Ryanair, ktorá je neoprávnená, lebo nebola vopred oznámená Komisii.“

(75) Správa sa tiež zaoberá efektívnosťou (kapitola 3.2) a účinnosťou pomoci (kapitola 3.3). Uvádza sa, že ekonomický prínos leteckého spojenia Pau – Londýn Stansted pre región Béarn je nesporný:

„Cieľ 50 000 cestujúcich z Londýna stanovený v roku 2003 bol takmer dosiahnutý už v druhom roku prevádzky. Podľa štúdie, ktorú realizovala CCI v roku 2005, mal ekonomický prínos leteckého spojenia predstavovať ročne približne 8 miliónov EUR. Na zmeranie tohto prínosu sa zostavila reprezentatívna vzorka hospodárskych činností spojených s cestovným ruchom. Približne 700 podnikateľov regiónu Béarn odpovedalo na otázku o podiele britských zákazníkov na ich obrate. Podiel leteckého spojenia na celkovej britskej návštevnosti regiónu Béarn bol hodnotený na základe prieskumu cestujúcich a údajov výboru departementu pre cestovný ruch.“

(76) Pokiaľ ide o účinnosť pomoci, v správe sa uvádza, že „celkové náklady CCI na letecké spojenie v roku 2004, ktoré berú do úvahy príjmy z tejto činnosti, sa odhadujú zhruba na 360 000 EUR.“

(77) CRC si kladie otázky v súvislosti s možnosťou pre CCIPB dosiahnuť rovnaké výsledky pre hospodársky rozvoj regiónu Béarn aj pri poskytnutí menšej finančnej pomoci pre leteckú spoločnosť Ryanair. V tejto súvislosti správa odkazuje na podmienky zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach Spoločenstva o financovaní letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk ([18]) z roku 2005 (ďalej len „usmernenia z roku 2005“). V správe sa v tejto súvislosti konštatuje, že tieto podmienky nie sú splnené.

([17]) Na tieto zmluvy sa už vzťahovalo rozhodnutie o začatí konania, pozri oddiel 3.1.
([18]) Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1.

4.1.3. ZMLUVY UZATVORENÉ MEDZI LETISKOM A RYANAIR A AMS PO ROKU 2005

(78) Podľa francúzskych orgánov jednotlivé zmluvy alebo dodatky ku zmluvám z roku 2005 uzatvorené medzi CCIPB a Ryanair a AMS po roku 2005 sú:

— Zmluva o marketingových službách uzatvorená 25. septembra 2007 na počiatočné obdobie päť rokov odo dňa podpísania zmluvy, pričom obidve strany sa dohodli *„že sa stretnú, aby prerokovali ďalšiu spoluprácu medzi CCIPB a AMS“ „najmenej šesť mesiacov pred uplynutím počiatočného obdobia“*. Táto propagácia je spojená s leteckým spojením Pau – Charleroi s tromi letmi týždenne počas celého roka prevádzky. Ako protihodnotu za internetový odkaz na webové sídlo určené CCIPB na belgickej a holandskej domovskej stránke webového sídla spoločnosti Ryanair (www.ryanair.com) CCIPB vyplatí spoločnosti AMS sumu […] EUR za rok. Letecké spojenie bolo otvorené 30. októbra 2007. Táto zmluva bola zmenená na základe výmeny korešpondencie zo 16. júna 2009 úpravou sumy za propagáciu na […] EUR od 1. januára 2009 bez zmeny služieb.

— K zmluve o letiskových službách z roku 2005 bol uzatvorený dodatok v podobe listu o prijatí z 25. septembra 2007, na základe ktorého CCIPB súhlasí s uplatnením podmienok stanovených v zmluve o letiskových službách z roku 2005 na letecké spojenie Pau – Charleroi na obdobie piatich rokov.

— K zmluve o letiskových službách z roku 2005 bol uzatvorený dodatok v podobe listu o prijatí zo 17. marca 2008, na základe ktorého CCIPB súhlasí s uplatnením podmienok stanovených v zmluve o letiskových službách z roku 2005 na letecké spojenie Pau – Bristol na obdobie jedného roka.

— Zmluva o marketingových službách uzatvorená 31. marca 2008 na obdobie od 16. mája 2008 do 13. septembra 2008, pričom obidve strany sa dohodli, *„že sa stretnú, aby prerokovali ďalšiu spoluprácu medzi CCIPB a AMS najmenej tri mesiace pred uplynutím počiatočného obdobia*.“ Propagačné aktivity stanovené touto zmluvou sú spojené so záväzkom spoločnosti Ryanair prevádzkovať letecké spojenie Pau – Bristol s tromi letmi týždenne počas toho istého obdobia. Ako protihodnotu za internetový odkaz na webové sídlo určené CCIPB na anglickej domovskej stránke www.ryanair.com počas ôsmich dní CCIPB vyplatí spoločnosti AMS sumu […] EUR.

— Rozhodnutím z 15. júna 2009 CCIPB poverila svojho predsedu obmedzením sumy v zmluve o marketingových službách z roku 2005 na […] EUR na rok 2009 v súvislosti so znížením počtu letov plánovaných spoločnosťou Ryanair na leteckom spojení Pau – Londýn na 211.

— K zmluve o letiskových službách z roku 2005 bol uzatvorený dodatok v podobe listu o prijatí zo 16. júna 2009, na základe ktorého CCIPB súhlasí s uplatnením podmienok stanovených v zmluve o letiskových službách z roku 2005 na letecké spojenie Pau – Bristol na letnú sezónu 2009.

— Zmluva o marketingových službách uzatvorená 16. júna 2009 na obdobie od 1. apríla 2009 do 24. októbra 2009 s možnosťou predĺženia na základe dohody tri mesiace pred ukončením jej platnosti. Propagačné aktivity ustanovené touto zmluvou sú spojené s prevádzkovaním leteckého spojenia Pau – Bristol s dvomi letmi týždenne a predpokladanými 60 letmi počas toho istého obdobia. Ako protihodnotu za internetový odkaz na webové sídlo určené CCIPB na anglickej domovskej stránke www.ryanair.com počas deviatich dní CCIPB vyplatí spoločnosti AMS sumu […] EUR. Letecké spojenie bolo ukončené v októbri 2009.

— Zmluva o marketingových službách uzatvorená 28. januára 2010 *„na počiatočné obdobie začínajúce dňom podpisu a končiace jeden rok po otvorení leteckých spojení“*, s možnosťou *„predĺženia na ďalšie obdobie jedného roka“*. Propagačné aktivity ustanovené touto zmluvou sú spojené s leteckým spojením Pau – Londýn Stansted od 30. marca 2010 s tromi letmi týždenne a s minimálnym počtom 220 letov, Pau – Charleroi od rovnakého dňa s tromi letmi týždenne a s minimálnym počtom 100 letov a Pau – Beauvais od apríla 2010 s tromi letmi týždenne a s minimálnym počtom 100 letov. Ako protihodnotu za internetový odkaz na webové sídlo určené CCIPB na anglickej, belgickej, holandskej a francúzskej domovskej stránke www.ryanair.com na obdobie 25 alebo 45 dní CCIPB vyplatí spoločnosti AMS sumu […] EUR.

(79) Služby ponúkané spoločnosťou AMS a ich finančné podmienky sú uvedené v článku 3 jednotlivých zmlúv o marketingových službách. Podľa francúzskych orgánov sa sumy vyplácané spoločnosti AMS menili na základe podpisu nových zmlúv v súvislosti s novými leteckými spojeniami (Charleroi, Bristol) a na základe zmien predpokladaného počtu letov najmä v prípade leteckého spojenia Pau – Londýn Stansted. Po ukončení platnosti predĺžených zmlúv z 30. júna 2005 a 25. septembra 2007 bola uzatvorená nová zmluva s prihliadnutím na všetky letecké spojenia prevádzkované po 30. marci 2010.

(80) Podľa francúzskych orgánov nebola po ukončení platnosti zmlúv o letiskových službách z roku 2005 v apríli 2010 uzatvorená žiadna nová zmluva o letiskových službách. Preto sa pre spoločnosť Ryanair v období od apríla 2010 do apríla 2011 uplatnili sadzby prijaté v rámci hospodárskeho poradného výboru pre regulované poplatky a sadzby ustanovené zmluvou z roku 2005 pre pozemnú obsluhu, keďže rokovania o novej zmluve boli neúspešné. Francúzske orgány uviedli, že iba marketingové služby boli predmetom novej zmluvy.

(81) Podľa Francúzska boli letecké spojenia Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais, na ktoré sa vzťahovala zmluva o letiskových službách, otvorené 30. marca 2010 v prípade prvých dvoch spojení a v apríli 2010 v prípade tretieho spojenia. Koniec počiatočného obdobia sa teda zhodoval s koncom zimného programu 2010/2011. Listom zo 14. februára 2011 CCIPB *„s konštatovaním, že zmluva nebola v stanovenej lehote predĺžená o ďalšie obdobie jedného roka“* požiadala spoločnosť AMS, aby *„zobrala do úvahy automatické ukončenie platnosti zmluvy k 1. aprílu 2011.“*

(82) Vo svojich listoch z 30. mája 2011 a 10. mája 2012 Francúzsko predložilo prehľad súm vyplatených spoločnosti AMS (alebo spoločnosti Ryanair v prípade zmluvy z 28. januára 2003) komorou CCIPB a ďalšími verejnými subjektmi počas rokov 2003 – 2011. Celková výška týchto platieb na základe zmlúv uvedených v odôvodneniach 64 až 81 v rokoch 2003 – 2011 bola [4 – 6] miliónov EUR. Presné sumy vyplatené spoločnosti AMS (alebo spoločnosti Ryanair) komorou CCIPB a ďalšími verejnými subjektmi sú uvedené ďalej v tabuľke 2.

Tabuľka 2

– Dotácie v prospech AMS alebo Ryanair na každé prevádzkované spojenie

(v tis. EUR)

Dotácia vyplatená spoločnosti AMS alebo Ryanair na každé prevádzkované spojenie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Spolu
Pau – Londýn	[…]	[…]	[…]	437	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau – Charleroi					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau – Bristol						[…]	[…]			[…]
Pau – Beauvais								[…]	[…]	[…]
Celkové platby v prospech spoločnosti AMS alebo Ryanair	[…]	[…]	[…]	**437**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	**[4 000 – 6 000]**

Zdroj: listy Francúzska z 30. mája 2011 a 10. mája 2012 ([1]).

([1]) Pokiaľ ide o rok 2011, pre chýbajúce presné rozdelenie medzi jednotlivé letecké spojenia Komisia rozdelila celkovú sumu medzi jednotlivé letecké spojenia v rovnakom pomere, aký bol zaznamenaný pre rok 2010.

4.2. *ZMLUVA UZATVORENÁ MEDZI CCIPB A TRANSAVIA*

(83) CCIPB podpísala zmluvu s leteckou spoločnosťou Transavia 23. januára 2006. Táto zmluva bola uzatvorená na obdobie troch rokov od 26. apríla 2006, keď sa začalo prevádzkovanie spojenia Pau – Amsterdam, s možnosťou predĺženia o ďalšie dva roky. Zmluva bola automaticky predĺžená v apríli 2009, ale jej platnosť bola v októbri 2009 ukončená v nadväznosti na rozhodnutie spoločnosti Transavia ukončiť poskytovanie svojich služieb.

(84) V tejto zmluve sú stanovené platby za marketingové služby vo výške 250 000 EUR za prvé dva roky a 156 odletov ročne. V prípade, ak je počet letov nižší ako 156 za rok, platba sa musí úmerne prispôsobiť. Platba v treťom roku je […] EUR za každého odlietajúceho cestujúceho (s ročným stropom vo výške […] EUR).

(85) Zmluva súčasne obsahuje možnosť predĺženia o ďalšie dva roky s platbou […] EUR za každého odlietajúceho cestujúceho v štvrtom roku a […] EUR za každého odlietajúceho cestujúceho v piatom roku.

(86) Na základe zmluvy CCIPB uhradila spoločnosti Transavia platby v celkovej výške [700 000 – 900 000] EUR za marketingové služby poskytnuté touto spoločnosťou v období od 26. apríla 2006 do 29. októbra 2009.

4.3. *FINANČNÉ PRÍSPEVKY LETISKU V PAU OD RÔZNYCH VEREJNÝCH SUBJEKTOV*

(87) Vo svojom liste z 30. mája 2011 Francúzsko predložilo Komisii prehľad všetkých dotácií poskytnutých letisku z verejných finančných prostriedkov. Opatrenia, ktoré sú predmetom rozšírenia konania, sú opísané v odôvodneniach 88 až 107. Podľa Francúzska letisko nie je príjemcom žiadnej štátnej dotácie ani verejnej pomoci, ktorá by bola určená na vyváženie prevádzky letiska.

(88) Na účely posúdenia podľa ustanovení platných pre štátnu pomoc je potrebné rozlišovať medzi dotáciami „na vybavenie“ od rôznych verejných subjektov a dotáciami od štátu určenými na pokrytie nákladov, ktoré podľa francúzskych orgánov patria medzi úlohy štátnej správy.

Tabuľka 3

Letisko Pau-Pyrénées: Finančné príspevky prijaté letiskom od rôznych verejných subjektov v období rokov 2000 – 2010

(v tis. EUR)

Druh dotácie	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Spolu
Štátne dotácie FIATA (úlohy štátnej správy)			396		11		400	300				1 107
Štátne dotácie na vybavenie (dotácie na investície patriace do právomoci štátu)	166 (priestory SSLIA ([1]))		1 782 (2 skenery + vozidlo) SSLIA	466 (vozidlo SSLIA)								2 414
Celkové dotácie na vybavenie pre úlohy štátnej správy	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Conseil Général Pyrénées-Atlantiques (dotácia na vybavenie)	1 326 (nákladný terminál)		91 (materiálu na vzletovú a pristávaciu dráhu)			478 (práce na rolovacej dráhe)						1 895
Conseil Régional d'Aquitaine	1 413 (nákladný terminál)	2 164 (terminál pre cestujúcich)	232 (terminály)			479 (práce na rolovacej dráhe)						4 288
Syndicat des Communes a Agglomération Pau	1 479 (nákladný terminál a terminál pre cestujúcich)	1 683 (terminál pre cestujúcich)	643 (terminál pre cestujúcich)	5 (terminály)								3 810
EFRR		1 559 (terminál pre cestujúcich)	1 184 (terminály)	291 (terminál pre cestujúcich)		653 (práce na rolovacej dráhe)						3 687

(v tis. EUR)

Druh dotácie	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Spolu
Gaz de France				38 (kogeneračná elektráreň)								38
Syndicat mixte de l'Aéroport de Pau Pyrénées										4 030 (oprava vzletovej a pristávacej dráhy a svetelných návestidiel)	100 (oprava vzletovej a pristávacej dráhy a svetelných návestidiel)	4 130
Celkové dotácie na vybavenie (okrem úloh štátnej správy)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Conseil Général Pyrénées-Atlantiques (splatenie istiny úveru)	97	272	113	122	98	77						779
Investície	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA) – Letisková bezpečnostná a protipožiarna služba.

4.3.1. DOTÁCIE „NA VYBAVENIE“

(89) V období rokov 2000 – 2010 letisko prijalo platby (ďalej len „dotácie na vybavenie“) od subjektu Syndicat mixte, štátu, rôznych miestnych územných celkov, Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR) a Gaz de France na financovanie rôznych investícií (terminál, oprava vzletovej a pristávacej dráhy, oprava svetelných návestidiel, nákladná železničná stanica, kogeneračná elektráreň atď.) v celkovej výške cca 17,8 milióna EUR (pozri vyššie tabuľku 3).

(90) Conseil général des Pyrénées-Atlantiques poskytla letisku „dotáciu na vybavenie“ vo výške 1,895 milióna EUR na financovanie nákladného terminálu, materiálu na vzletovú a pristávaciu dráhu a prác na úrovni rolovacej dráhy. Francúzsko tiež uviedlo, že Conseil général des Pyrénées-Atlantiques vyplatila v rokoch 2000-2005 sumu 779 000 EUR na splatenie istiny úveru. Francúzsko uviedlo, že toto opatrenie vychádza z protokolu o pláne financovania letiska v Pau uzatvoreného 5. novembra 1990 medzi miestnymi územnými celkami a CCIPB. Tento plán v maximálnej výške 5,680 milióna EUR zahŕňal práce na modernizácii odbavovacích plôch a svetelných návestidiel, ako aj rozšírenie terminálu. Podľa protokolu mohli miestne územné celky poskytnúť financovanie vo forme dotácií na vybavenie vo forme splácania úverov poskytnutých prevádzkovateľovi na financovanie investícií alebo tiež kombináciou týchto spôsobov financovania. Uvedená suma 779 000 EUR zodpovedá splateniu istiny úveru, ktorú sa Conseil général des Pyrénées-Atlantiques zaviazala pokryť na základe protokolu z roku 1990 a ktorej splatnosť mala vypršať v roku 2005.

(91) Letisko prijalo štyri dotácie od Conseil régional d'Aquitaine v celkovej výške 4,288 milióna EUR na financovanie nákladného terminálu, terminálu pre cestujúcich a prác na rolovacej dráhe.

(92) Syndicat des Communes a Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées poskytli letisku 3,810 milióna EUR na financovanie nákladného terminálu a terminálu pre cestujúcich.

(93) Z EFRR sa financovalo rozšírenie terminálu pre cestujúcich a práce na rolovacej dráhe vo výške 3,687 milióna EUR.

(94) Spoločnosť Gaz de France tiež poskytla letisku v Pau v roku 2003 sumu 38 000 EUR na financovanie vybavenia kogeneračnej elektrárne. V čase poskytnutia týchto prostriedkov bola spoločnosť Gaz de France verejným subjektom priemyselnej a obchodnej povahy.

(95) Napokon, subjekt Syndicat mixte financoval investičný program vo výške 4,130 milióna EUR zahŕňajúci opravu vzletovej a pristávacej dráhy a svetelných návestidiel, ako aj rozšírenie parkoviska.

(96) Ďalej uvedená tabuľka 4 obsahuje prehľad jednotlivých opatrení, inak povedané, jednotlivých právnych úkonov, na základe ktorých boli poskytnuté dotácie na vybavenie opísané vyššie. Pre jednotlivé opatrenia sú v nej uvedené dátumy poskytnutia dotácie na vybavenie, druh financovaných investícií a celkové náklady na investície, celková výška dotácií na vybavenie prijatých na základe týchto opatrení, ako aj obdobia, počas ktorých boli tieto sumy vyplatené.

Tabuľka 4

Prehľad opatrení, na základe ktorých boli poskytnuté dotácie na vybavenie

Dátum poskytnutia dotácie	Verejné subjekty, ktoré poskytli dotáciu	Druh investícií	Celkové investičné náklady (v miliónoch EUR)	Celková výška dotácií (v miliónoch EUR)	Obdobie vyplatenia dotácie
1999 – 2000	Conseil général Conseil régional Syndicat des communes et agglomération de Pau Gaz de France	Nákladný terminál a terminál pre cestujúcich, materiál na vzletovú a pristávaciu dráhu, kogeneračná elektráreň	15,3	11,9	2000-2003

Dátum poskytnutia dotácie	Verejné subjekty, ktoré poskytli dotáciu	Druh investícií	Celkové investičné náklady (v miliónoch EUR)	Celková výška dotácií (v miliónoch EUR)	Obdobie vyplatenia dotácie
2004	Conseil général Conseil régional Európska únia (EFRR)	Práce na rolovacej dráhe	2,6	1,6	2005
2009	Syndicat mixte	Oprava vzletovej a pristávacej dráhy, oprava svetelných návestidiel, rozšírenie parkoviska	5,1 ([1])	4,1	2009-2010

Zdroj: dokumenty poskytnuté Francúzskom.
([1]) Z toho 450 000 EUR na rozšírenie parkoviska.

4.3.2. ŠTÁTNE DOTÁCIE URČENÉ PODĽA FRANCÚZSKA NA FINANCOVANIE ÚLOH ŠTÁTNEJ SPRÁVY – SYSTÉM FINANCOVANIA ÚLOH ŠTÁTNEJ SPRÁVY NA FRANCÚZSKYCH LETISKÁCH

(97) V tabuľke 3 sú uvedené aj štátne dotácie určené podľa Francúzska na financovanie úloh štátnej správy. Ide o (pozri riadky 1 a 2 tabuľky, obdobie rokov 2000-2010):

— dotácie z intervenčného fondu pre letiská a leteckú dopravu („FIATA“) vo výške 1,107 milióna EUR,

— dotácie na vybavenie vo výške 2,414 milióna EUR.

(98) Celkovo letisko v Pau prijalo v tejto súvislosti v období rokov 2000-2010 dotácie v celkovej výške 3,521 milióna EUR.

(99) Podľa Francúzska tieto dotácie pokrývajú náklady na úlohy štátnej správy. Podľa francúzskej právnej úpravy plnenie týchto úloh prináleží správcom letísk a financovanie štátu. Dotknuté úlohy sú financované z letiskovej dane a z dodatočného mechanizmu. História a podmienky týkajúce sa týchto mechanizmov, ako aj druhy úloh, ktoré sú z nich financované, sú opísané v odôvodneniach 100 až 108.

(100) V roku 1998 Conseil d'État (Štátna rada) rozhodla v rozsudku *SCARA* ([19]), 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) ([20]) 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 opísaný v odôvodneniach 105 až 107.

(101) 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 ([21]), detekčnú kontrolu podanej batožiny, detekčnú kontrolu cestujúcich a príručnej batožiny, kontrolu spoločného prístupu do vyhradených priestorov ([22]), environmentálne kontrolné opatrenia ([23]), ako aj automatizovanú kontrolu na hraniciach pomocou biometrickej identifikácie. Odkaz na automatizovanú kontrolu na hraniciach pomocou biometrickej identifikácie sa do právnych predpisov začlenil v roku 2008. Okrem tejto úpravy

([19]) Rozsudok Štátnej rady (Conseil d'État) z 20. mája 1998 vo veci „Syndicat des Compagnies aériennes autonomes“ („SCARA“).
([20]) V súčasnosti zakotvený v článku 1609w všeobecného daňového zákonníka.
([21]) 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.
([22]) 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.
([23]) Táto úloha spočíva najmä v monitorovaní hluku, prípadne súvisiaceho s trasami lietadiel, ako aj v kontrolách kvality ovzdušia a vody v okolí letísk.

sa rozsah úloh oprávnených na financovanie z letiskovej dane od zavedenia tohto mechanizmu nezmenil a zodpovedá úlohám uvedeným v rozsudku vo veci *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 právnej úprave sa presne vymedzujú ľudské a materiálne zdroje, ktoré je potrebné podľa parametrov letiska zabezpečiť.

(102) Letiskovú daň v prípade určitého letiska musí hradiť každá 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.

(103) Prevádzkovatelia letísk každoročne vypracujú ročný výkaz o nákladoch a objeme dopravy. V tomto výkaze sa za predchádzajúci rok zobrazuje zistená úroveň dopravy a zistené náklady na plnenie bezpečnostných a ochranných úloh, ako aj sumy prijaté v rámci letiskovej dane a dodatočného mechanizmu určeného na financovanie týchto 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.

(104) Keďže 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 v odôvodneniach 105 až 107, 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 ([24]). 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 a tento zostatok sa zohľadní pri stanovení sadzby letiskovej dane na nasledujúci rok. Akýkoľvek kladný zostatok je navyše ovplyvnený finančnými nákladmi, ktoré hradí prevádzkovateľ.

(105) 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.

(106) Následne sa vystriedali rôzne dodatočné mechanizmy. V prvom rade francúzske orgány využívali finančné prostriedky zo zvereneckého fondu, z intervenčného fondu pre letiská a leteckú dopravu [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 [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 „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.

(107) V roku 2005 bol fond FIATA zrušený a príslušné financovanie bolo počas dvoch rokov zabezpečené priamo zo štátneho rozpočtu podľa rovnakých zásad fungovania zahŕňajúcich najmä stanoviská riadiaceho výboru. Od roku 2008 štát nahradil tento mechanizmus zvýšením letiskovej dane, čo malo za následok stanovenie dane na vyššej

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

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.

(108) 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. Takisto 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.

5. DÔVODY NA ZAČATIE A ROZŠÍRENIE FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

5.1. *ROZHODNUTIE O ZAČATÍ FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA*

(109) Komisia v rozhodnutí o začatí formálneho vyšetrovacieho konania konštatuje v súlade s oznámením Francúzska, že platba na základe zmluvy o marketingových službách z roku 2005 predstavuje dotáciu komory CCIPB v prospech spoločnosti AMS. Komisia so zreteľom na verejnoprávnu povahu komory CCIPB dospela k záveru, že zmluva zahŕňa použitie štátnych prostriedkov.

(110) Pokiaľ ide o existenciu hospodárskej výhody v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia vyjadrila pochybnosti, či sa CCIPB pri uzatváraní zmlúv s AMS a Ryanair správala ako obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve v súlade s globálnou alebo odvetvovou štrukturálnou politikou, ktorý sa riadil výhľadmi viac či menej dlhodobej návratnosti.

(111) Komisia v tejto súvislosti na základe dostupných informácií dospela k predbežnému záveru, že zmluva o marketingových službách z roku 2005 bola uzatvorená, bez ohľadu na skutočne poskytované služby, na dotovanie dopravného spojenia Pau – Londýn Stansted a že prostredníctvom dcérskej spoločnosti AMS poskytovala spoločnosti Ryanair hospodársku výhodu, ktorú by nezískala za obvyklých trhových podmienok. Komisia sa domnievala, že predmetné opatrenie mohlo predstavovať štátnu pomoc vyplatenú CCIPB v prospech AMS, na ktorú sa vzťahuje principiálny zákaz článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Toto posúdenie sa zakladalo na analýze informácií, ktoré poskytlo Francúzsko a na základe okolností súvisiacich s uzatvorením tejto zmluvy.

(112) V súvislosti so zmluvou o letiskových službách z roku 2005 Komisia vyjadrila pochybnosti týkajúce sa existencie hospodárskej výhody pre spoločnosť Ryanair prostredníctvom znížených letiskových poplatkov.

(113) Napokon Komisia vyjadrila pochybnosti týkajúce sa zlučiteľnosti týchto opatrení s vnútorným trhom pri uplatnení usmernení z roku 2005.

5.2. *ROZHODNUTIE O ROZŠÍRENÍ FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA*

(114) Pokiaľ ide o zmluvy uzatvorené medzi CCIPB a spoločnosťami Ryanair a AMS (t. j. zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách), Komisia sa v rozhodnutí o rozšírení konania domnievala, že zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách uzatvorené súčasne by sa mali posudzovať spoločne, keďže Ryanair a AMS v skutočnosti predstavovali toho istého príjemcu dotknutých opatrení. Komisia preto dospela k záveru, že pri určovaní, či tieto zmluvy predstavovali štátnu pomoc, je potrebné uplatniť kritérium súkromného investora v trhovom hospodárstve na jednotlivé dátumy, keď boli zmluvy uzatvorené ([25]), t. j.:

— 28. január 2003 (letecké spojenie Pau – Londýn Stansted),

— 30. jún 2005 (letecké spojenie Pau – Londýn Stansted) a 16. jún 2009 – zmena zmluvy,

— 25. september 2007 (letecké spojenie Pau – Charleroi) a 16. jún 2009 – zmena zmluvy,

— marec 2008 (zmluva o letiskových službách zo 17. marca 2008, zmluva o marketingových službách uzatvorená 31. marca 2008) (letecké spojenie Pau – Bristol),

([25]) S výnimkou niektorých zmlúv sa dátum začatia činností, na ktoré sa vzťahuje zmluva, nezhoduje s dátumom uzatvorenia zmluvy. Pozri odôvodnenie 395.

— 16. jún 2009 (letecké spojenie Pau – Bristol),

— 28. január 2010 (letecké spojenie Pau – Londýn, Pau – Charleroi, Pau – Beauvais).

(115) Komisia dospela k záveru, že na základe dostupných informácií nemôže vylúčiť, že spoločnostiam Ryanair a AMS bola v rámci skúmaných zmlúv poskytnutá štátna pomoc, ale napriek tomu sa domnievala, že nemala k dispozícii dostatok informácií, aby mohla vydať konečné rozhodnutie v tejto veci. S cieľom vykonať takéto posúdenie Komisia usúdila, že na základe dostupných údajov by sa správanie služby CCIPB vykonávajúcej správu letiska, samotnej CCIPB a ostatných verejnoprávnych subjektov malo posudzovať v rámci ich vzťahu k spoločnostiam Ryanair a AMS.

(116) Komisia podobne vyjadrila pochybnosti týkajúce sa súladu zmluvy uzavretej so spoločnosťou Transavia s kritériom súkromného investora v trhovom hospodárstve.

(117) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť možnej pomoci v prospech leteckých spoločností ([26]), Komisia rozlíšila opatrenia, ktoré nadobudli účinnosť pred usmerneniami z roku 2005, a neskoršie opatrenia.

(118) Pokiaľ ide o prvú kategóriu, Komisia dospela k záveru, že kritériá na posúdenie zlučiteľnosti predmetnej možnej pomoci s vnútorným trhom sú:

— opatrenie prispieva k realizácii cieľa všeobecného záujmu, t. j. otvoreniu nových udržateľných leteckých spojení s inými letiskami v EÚ,

— výška pomoci je nevyhnutná a primeraná k dodatočným nákladom spojeným s otvorením nových leteckých spojení a opatrenie má motivačný účinok,

— opatrenie je poskytnuté transparentne a nediskriminačne,

— súčasťou opatrenia sú sankcie v prípade neplnenia povinností zo strany leteckej spoločnosti,

— opatrenie nemá taký vplyv na hospodársku súťaž, ktorý je v rozpore s verejným záujmom.

(119) Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o splnenie uvedených kritérií, ako aj zlučiteľnosť tejto možnej prevádzkovej pomoci s vnútorným trhom.

(120) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť opatrení uplatnených po nadobudnutí účinnosti usmernení z roku 2005, Komisia použila predovšetkým kritériá stanovené v týchto usmerneniach pre pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti. Komisia vyjadrila pochybnosti týkajúce sa splnenia týchto kritérií.

(121) Pokiaľ ide o dotácie na vybavenie v prospech CCIPB, Komisia vyjadrila pochybnosti, či verejné orgány pri poskytnutí týchto dotácií konali ako obozretný investor. Komisia preto uviedla, že nemôže vylúčiť, že tieto opatrenia sú štátnou pomocou.

(122) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť tejto možnej pomoci s vnútorným trhom, Komisia použila kritériá stanovené v usmerneniach z roku 2005 pre investičné pomoci letiskám. Komisia vyjadrila pochybnosti týkajúce sa zlučiteľnosti tejto možnej pomoci s vnútorným trhom.

6. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH TRETÍCH STRÁN**

6.1. *PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH TRETÍCH STRÁN PO ZAČATÍ FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA*

(123) Komisia prijala pripomienky od piatich zainteresovaných tretích strán:

6.1.1. OBCHODNÁ A PRIEMYSELNÁ KOMORA V PAU-BÉARN (CCIPB)

6.1.1.1. ***Zmluva o letiskových službách uzatvorená so spoločnosťou Ryanair***

(124) Podľa CCIPB so zreteľom na objektívne a nediskriminačné podmienky, za ktorých boli letiskové poplatky uplatnené na spoločnosť Ryanair a na všetky letecké spoločnosti využívajúce letisko v Pau, zmluva o letiskových službách neobsahuje prvky štátnej pomoci.

([26]) V ďalšej časti tohto rozhodnutia sa pod pojmom „letecké spoločnosti“ budú rozumieť letecké spoločnosti a ich dcérske spoločnosti vrátane spoločnosti AMS.

(125) CCIPB konštatuje, že letisko v Pau samofinancuje svoju prevádzku zo svojich príjmov a domnieva sa, že nie je príjemcom nijakej pomoci ani financovania od štátu na vyváženie svojej prevádzky.

(126) Pokiaľ ide o letiskové poplatky uplatnené na spoločnosť Ryanair, CCIPB potvrdzuje, že sú výsledkom použitia sadzieb platných pre Ryanair a každú inú leteckú spoločnosť.

(127) CCIPB konštatuje, že existujú tri kategórie letiskových poplatkov:

— regulované letiskové poplatky,

— neregulované poplatky za služby pozemnej obsluhy,

— štátne dane.

(128) Po prvé CCIPB potvrdzuje, že uplatňuje regulované letiskové poplatky (štyri: pristávací poplatok, poplatok za parkovanie, poplatok za svetelné návestidlá, poplatok za odbavenie cestujúcich) na letecké spoločnosti objektívnym a nediskriminačným spôsobom. Výška poplatkov sa stanovuje v rámci paritného výboru, ktorého členmi sú prevádzkovatelia a letecké spoločnosti, ale aj dozorný orgán.

(129) CCIPB uvádza, že neoslobodzuje spoločnosť Ryanair od poplatkov za parkovanie a svetelné návestidlá, ale že v zmluve sa iba uvádza, že „*spoločnosť Ryanair by za normálnych okolností nemala platiť*“ tieto poplatky. CCIPB konštatuje, že poplatok za parkovanie sa uplatňuje iba vtedy, ak lietadlo parkuje na letisku viac ako dve hodiny, zatiaľ čo čas odbavenia lietadiel Ryanair je zvyčajne obmedzený na 25 minút. CCIPB konštatuje, že pokiaľ ide o poplatok za svetelné návestidlá, lety spoločnosti Ryanair sú v ponuke iba cez deň, čo znižuje pravdepodobnosť platenia tohto poplatku pre Ryanair.

(130) Po druhé pokiaľ ide o neregulované poplatky za služby pozemnej obsluhy (napríklad podporné služby letiska alebo kotvenie lietadiel), CCIPB konštatuje, že sadzby sú predmetom obchodného rokovania s každou leteckou spoločnosťou, pričom sa zohľadňuje jej špecifická situácia. Akékoľvek čisto matematické porovnávanie medzi leteckými spoločnosťami nemusí byť nevyhnutne relevantné, keďže bez ohľadu na rovnakú veľkosť lietadiel sa berie do úvahy mnoho ďalších kritérií ako celkový ročný objem prepravy realizovaný leteckou spoločnosťou, jej frekvencia, čas (v špičke alebo mimo špičky) prevádzkovania letov cez deň, zvýšenie cien pri nočných letoch, meškania, odmrazovanie, čistenie lietadiel atď.

(131) Po tretie CCIPB zdôrazňuje, že štátne dane (dve: letisková daň a daň z civilného letectva) sa uplatňujú presne rovnako na všetky letecké spoločnosti. CCIPB nezasahuje do určovania ich výšky, ktorú stanovuje regulačný orgán.

6.1.1.2. ***Zmluva o marketingových službách uzatvorená so spoločnosťou AMS***

(132) Podľa CCIPB sumy, ktoré vyplatila spoločnosti AMS, nepredstavujú štátnu pomoc. CCIPB poznamenáva, že ako koncesionár letiska v Pau sa v súlade s usmerneniami z roku 2005 rozhodla uverejniť v časopise Air & Cosmos z decembra 2007 výzvu na predkladanie projektov (plánovalo sa osem častí) s cieľom nájsť jednu alebo niekoľko leteckých spoločností, ktoré s finančnou podporou otvoria nové európske destinácie z letiska v Pau. Skonštatovala však, že k 31. januáru 2008, t. j. konečnému termínu na prijímanie projektov, nebola leteckými spoločnosťami predložená žiadna ponuka.

(133) CCIPB sa tiež domnieva, že jej rozhodnutie uzatvoriť zmluvu o marketingových službách so spoločnosťou Ryanair nie je pripísateľné štátu. Podľa CCIPB verejné ani správne orgány sa v žiadnom momente nezúčastnili rokovaní so spoločnosťou Ryanair ani uzatvárania obchodnej spolupráce s touto spoločnosťou.

(134) CCIPB sa domnieva, že obchodné a priemyselné komory (ďalej len „CCI“) prevádzkujú letiskové zariadenia „*podľa podmienok súkromného práva*“.

(135) CCI sú podľa CCIPB „*veľmi špecifickou kategóriou verejných inštitúcií […], ktorých cieľom je voľne zastupovať obchodné a priemyselné záujmy svojho obvodu pred verejnými orgánmi*.“ CCIPB dodáva, že „*skutočnosť, že sú spojené so štátom, neznamená sama o sebe […] žiadnu podriadenosť*.“ CCIPB pri prevádzkovaní letiska, a teda aj pri uzatváraní partnerstva so spoločnosťou Ryanair, koná nezávisle od svojho štátneho dozoru a bez priameho alebo nepriameho zasahovania zo strany štátu.

6.1.1.3. ***Kritérium súkromného investora v trhovom hospodárstve***

(136) CCIPB uvádza, že prijala ponuku leteckej spoločnosti Ryanair zameranej na pokračovanie prevádzkovania leteckého spojenia Pau – Londýn Stansted po tom, ako Tribunal administratif de Pau zrušil 3. mája 2005 zmluvu z 28. januára 2003.

(137) Pokiaľ ide o prevádzkovú stránku leteckého spojenia, CCIPB uzatvorila so spoločnosťou Ryanair zmluvu o letiskových službách, ktorá podľa CCIPB neobsahuje žiadne podstatné rozdiely v zaobchádzaní medzi spoločnosťou Ryanair a ostatnými leteckými spoločnosťami využívajúcimi letisko v Pau. CCIPB dodáva, že s cieľom obchodného rozvoja letiska uzatvorila zmluvu o marketingových službách na internete so 100 % dcérskou spoločnosťou spoločnosti Ryanair, t. j. spoločnosťou AMS. Pokiaľ ide o túto zmluvu, CCIPB sa domnieva, že konala ako súkromný investor v trhovom hospodárstve z piatich dôvodov, ktoré sú uvedené v odôvodneniach 138 až 142.

(138) Po prvé ako protihodnotu k cene, ktorú hradí CCIPB, AMS poskytuje skutočné obchodné služby vrátane mnohých odkazov na webovom sídle ryanair.com, ktoré umožňujú priame presmerovanie používateľov internetu na webové sídla spoločnosti CCIPB, letiska, regionálnych infraštruktúr (autobusy, vlaky, taxi), organizácie cestovného ruchu Office de tourisme du Béarn atď.

(139) Po druhé webové sídlo ryanair.com je v súčasnosti nepochybne najvýznamnejším európskym webovým sídlom na rezerváciu ciest a zďaleka jedným z najvyhľadávanejších cez vyhľadávač Google. Použitie stránok ryanair.com na reklamu v prospech letiska v Pau predstavuje skutočnú príležitosť pre letisko v Pau alebo miestne územné celky, ktoré ho využívajú. Letiská a ďalšie tretie strany (autopožičovne, hotely, regióny atď.) sú ochotné zaplatiť cenu stanovenú v cenníku zverejnenom na webovom sídle spoločnosti AMS. Niektoré čisto súkromné letiská súhlasili so zaplatením uvedených súm. CCIPB poukazuje na pridanú hodnotu reklamy na webovom sídle ryanair.com s odvolaním sa na štúdiu spoločnosti Planet Work, v ktorej sa konštatovalo, že reklama zakúpená na webovom sídle ryanair.com znamená pre letisko v Pau a jeho región väčší počet kliknutí používateľov internetu ako reklama na webovom sídle voyages-sncf.com. CCIPB na základe uvedeného dospela k záveru, že ceny, ktoré spoločnosť AMS účtuje za poskytnuté služby a ktoré platí komora CCIPB, zodpovedajú „*trhovým cenám*“.

(140) Po tretie komora CCIPB si nemyslí, že paušálna povaha ceny platenej za poskytnuté služby by mala byť rozhodujúcim faktorom pri určovaní existencie štátnej pomoci.

(141) Po štvrté sumy platené na základe zmluvy Pau – Charleroi umožňujú CCIPB získať iné služby ako v prípade zmluvy Pau – Londýn. CCIPB preto neplatí dvakrát za tú istú službu, čo pomáha preukázať, že platby nie sú dotáciami na otvorenie leteckého spojenia. CCIPB ďalej uvádza, že ak by uvedená suma bola určená na podporu štrukturálneho deficitu prevádzky leteckého spojenia, bola by zjavne nedostatočná.

(142) Po piate CCIPB sa domnieva, že pre „*verejnoprávny subjekt, ktorý nie je určený na dosahovanie zisku*“, je ťažké dokázať, že […] EUR poskytnutých spoločnosti AMS „vynieslo“ komore CCIPB […] EUR. CCIPB si je však istá, že pokiaľ ide o známosť a/alebo atraktívnosť, odkaz na webovom sídle www.ryanair.com (pri neexistencii ďalších blízkych destinácií na webovom sídle) stál za uvedenú investíciu.

6.1.1.4. ***Narušenie hospodárskej súťaže***

(143) CCIPB sa domnieva, že sumy, ktoré zaplatila ako protihodnotu za marketingové služby poskytnuté spoločnosťou AMS, nemajú vplyv na hospodársku súťaž.

(144) O lety na letisko v Pau sa spontánne nezaujímala iná letecká spoločnosť ako Air France a napriek úsiliu letiska sa objavila iba spoločnosť Ryanair pre lety do Londýna a spoločnosť Transavia pre lety do Amsterdamu.

(145) CCIPB konštatuje, že príchod nízkonákladových liniek neovplyvnil linky Air France, ktorá od roku 2003 zintenzívnila dopravu z letiska v Pau.

6.1.2. ASOCIÁCIA EURÓPSKYCH LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES – „AEA“)

(146) AEA sa považuje za zúčastnenú stranu v predmetnej veci. Medzi jej členov totiž patrí jedna z leteckých spoločností využívajúcich letisko v Pau (Air France). Všeobecne povedané, AEA zastupujúca záujmy európskych dopravcov „v rámci siete“ sa domnieva, že dodržiavanie usmernení z roku 2005 je jej prirodzeným záujmom. Podľa AEA dopravcovia, ktorí neoprávnene využívajú určité zľavy z poplatkov, prispievajú k narušeniu hospodárskej súťaže v rámci spoločného trhu na úkor ostatných dopravcov, ktorí musia znášať náklady na svoju činnosť.

(147) AEA sa domnieva, že obidve zmluvy, ktoré CCIPB uzatvorila so spoločnosťou Ryanair a jej 100 % dcérskou spoločnosťou AMS, t. j. 1. zmluva o letiskových službách týkajúca sa leteckého spojenia Londýn Stansted – Pau a 2. zmluva o internetových marketingových službách, za ktoré AMS dostáva paušálnu sumu 437 000 EUR ročne, sú dostatočným dôvodom na vážne obavy.

(148) Podľa nej skutočnosť, že Ryanair je jediným používateľom letiska, ktorý má osobitnú zmluvu na letiskové služby, je veľmi diskutabilná. Navyše sa domnieva, že spoločnosť Ryanair by nemala byť oslobodená od poplatkov za parkovanie a svetelné návestidlá a ak čas medzi príletom a odletom leteckej spoločnosti presahuje dve hodiny, mali by sa na ňu uplatňovať rovnaké poplatky ako na iné letecké spoločnosti.

(149) AEA tvrdí, že rôzne francúzske súdy všeobecne uznali, že zmluva o marketingových službách uzatvorená so spoločnosťou AMS vytvorila mimoriadne priaznivé podmienky pre Ryanair ([27]). Poukazuje na použitie takých výrazov ako „nevyváženosť“ v rozhodnutí správneho súdu Tribunal administratif de Pau z mája 2005, ktorý mohol iba skonštatovať, že takýto typ zmlúv predstavuje finančnú pomoc pre spoločnosť Ryanair. AEA nespochybňuje prax marketingových služieb ako takú, ale pochybuje, že v predmetných zmluvných ustanoveniach boli dodržané štandardné trhové podmienky.

6.1.3. RYANAIR

(150) Ryanair tvrdí, že podmienky zmluvy o letiskových službách z roku 2005 sú v súlade s trhovými podmienkami a že zmluva neposkytuje spoločnosti žiadnu selektívnu výhodu, a preto nenarúša hospodársku súťaž ani neovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

(151) Spoločnosť zdôrazňuje, že okrem provízií z predaja leteniek a poplatkov za nadlimitnú batožinu platí štandardné letiskové poplatky a dane platné na letisku v Pau. Uvádza, že tieto poplatky sú podobné tým, ktoré sa uplatňujú na iných porovnateľných letiskách alebo na ostatných leteckých dopravcov pôsobiacich na letisku v Pau. Podľa jej vedomostí CCIPB jej neposkytuje žiadne výhodnejšie zaobchádzanie ako to, na ktoré majú právo ostatné letecké spoločnosti.

(152) Podľa spoločnosti Ryanair sa podmienené zľavy poskytnuté na poplatky za parkovanie a svetelné návestidlá a na náklady za manipuláciu podľa článkov 7.1.3 a 7.2 zmluvy o letiskových službách z roku 2005 zakladajú na objektívnych kritériách stanovených v zmluve, t. j. bez osvetlenia cez deň, bez parkovania alebo ťažkej manipulácie so zreteľom na čas medzi príletom a odletom, ktorý v prípade spoločnosti Ryanair predstavuje 25 minút, a súhrnnú povahu služieb, ktoré ponúka svojim cestujúcim. Ryanair poznamenáva, že tieto výnimky sa vzťahujú aj na iné podobné letecké spoločnosti a že v článku 3 zmluvy o letiskových službách z roku 2005 sa výslovne uvádza povinnosť komory CCIPB poskytovať podmienky poskytnuté spoločnosti Ryanair aj ostatným porovnateľným leteckým spoločnostiam ([28]).

(153) Ryanair zdôrazňuje, že podmienky, ktoré jej boli ponúknuté, nie sú tajné a že na rozdiel od bežnej praxe v odvetví zmluva o letiskových službách z roku 2005 výslovne splnomocňuje komoru CCIPB zverejniť jej obsah pre ostatné letecké spoločnosti.

(154) Ryanair tvrdí, že jej CCIPB v rámci zmluvy o letiskových službách neposkytla žiadnu neoprávnenú výhodu a že transparentný vzťah, ktorý je predmetom tejto zmluvy, sa vyznačuje neexistenciou selektívnosti, ktorá je zásadnou podmienkou (aj keď nepostačujúcou) pri posudzovaní opatrenia ako štátnej pomoci. Ďalej tvrdí, že ostatné podmienky nevyhnutné pre existenciu štátnej pomoci (napr. vplyv na obchod medzi členskými štátmi a narušenie hospodárskej súťaže) predmetné opatrenia nespĺňajú.

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) AMS uvádza, že ponúka reklamný priestor na webovom sídle spoločnosti Ryanair za bežných trhových podmienok a so sadzbami zverejnenými na svojom vlastnom webovom sídle.

(156) Spoločnosť sa domnieva, že zmluva o marketingových službách na internete (WMS) s CCIPB nepatrí do pôsobnosti pravidiel EÚ v oblasti dopravy, keďže ide o typickú zmluvu o obchodnej reklame podobnú so zmluvami, ktoré sa často uzatvárajú s tlačou, televíznymi a rozhlasovými stanicami, externými poskytovateľmi reklamy atď.

([27]) AEA odkazuje najmä na rozsudok Štátnej rady z 27. februára 2006, *Compagnie Ryanair Limited* (č. 264406).

([28]) V článku 3 zmluvy o letiskových službách z roku 2005 sa ustanovuje: „Nevýhradnosť. Táto zmluva je nevýhradná. Podmienky podľa tejto zmluvy poskytnuté spoločnosti Ryanair sa budú uplatňovať na ľubovoľnú leteckú spoločnosť, s ktorou sa letisko Pau-Pyrénées rozhodne otvoriť nové nízkonákladové medzinárodné letecké spojenie. Tieto podmienky sa budú meniť v závislosti od vlastností novootvorených medzinárodných leteckých spojení, ktoré zahŕňajú: frekvenciu letov, počet prepravených cestujúcich, cenové podmienky letov.“

(157) Podľa AMS podmienky, za ktorých CCIPB zakúpila reklamný priestor na webovom sídle spoločnosti Ryanair, sú odrazom trhových podmienok, s ktorými sú v súlade. Pokiaľ ide o hodnotu reklamného priestoru na webovom sídle spoločnosti Ryanair, AMS zdôrazňuje, že ceny, ktoré určuje za tento priestor, odrážajú narastajúci obchodný úspech týchto stránok a ich neporovnateľnú schopnosť slúžiť ako médium pre reklamu oslovujúcu vysokocielenú verejnosť.

(158) AMS tvrdí, že webové sídlo spoločnosti Ryanair je oveľa viac vyhľadávaný reklamný priestor než akékoľvek iné sídlo z oblasti cestovania z ktoréhokoľvek všeobecného portálu, ktorý Komisia použila na porovnanie. Uvádza, že webové sídlo spoločnosti Ryanair eviduje viac ako 300 miliónov zobrazených stránok každý mesiac.

(159) AMS tvrdí, že CCIPB kúpila reklamný priestor za rovnakých podmienok ako súkromní zákazníci. Podľa nej ceny stanovené v zmluve o marketingových službách na internete zodpovedajú bežným cenám, ktoré účtovala v čase platnosti zmluvy a ktoré boli rovnaké pre všetkých verejných aj súkromných zákazníkov. Spoločnosť uvádza, súkromní správcovia letísk (napríklad […] a […]) podpísali s AMS podobné zmluvy, ako uzatvorila CCIPB.

(160) AMS spochybňuje relevantnosť nevyhnutnosti predmetného obchodu, na ktorú poukázala Komisia v rozhodnutí o začatí konania: „*[…] Komisia sa pýta, či sú dohodnuté marketingové služby nevyhnutné pre CCIPB a či zmluva o marketingových službách nebola uzatvorená iba na dotovanie leteckého spojenia Pau – Londýn Stansted*.“ ([29])

(161) Podľa AMS takýto typ transakcie uskutočnenej za trhových podmienok vylučuje existenciu pomoci a neexistuje žiadny právny precedens, pokiaľ ide o posudzovanie „nevyhnutnosti“. AMS však pripomína, keďže Komisia naďalej trvá na spochybnení tejto nevyhnutnosti, že úlohou CCIPB je propagovanie regiónu Pau-Béarn a prevádzky letiska v Pau. So zreteľom na tieto dva ciele sa domnieva, že reklama na webovom sídle spoločnosti Ryanair je logická z obchodného hľadiska.

(162) Pokiaľ ide o nákup reklamného priestoru na propagovanie regiónu, AMS zdôrazňuje, že francúzske priemyselné a obchodné komory si navzájom konkurujú a musia využívať „územný marketing“, aby sa ich región presadil medzi konkurenciou.

(163) Spoločnosť AMS zastáva názor, že reklamný priestor zakúpený na webovom sídle spoločnosti Ryanair pomáha zvyšovať viditeľnosť letiska v Pau. Podľa nej je v priamom obchodnom záujme CCIPB konať takýmto spôsobom, lebo nárast počtu cestujúcich, ktorý z toho vyplýva, priťahuje ďalšie firmy na letisko a zvyšuje jeho príjmy.

(164) AMS tvrdí, že CCIPB nekupuje reklamu na webovom sídle spoločnosti Ryanair s cieľom dotovať letecké spojenie Pau – Londýn, ale že priestor na webovom sídle spoločnosti Ryanair, ktorý AMS poskytuje CCIPB, predstavuje cenný zdroj, pre ktorý existuje dokázateľný dopyt od iných inzerentov vrátane súkromného sektora. Je teda nepresné opisovať predaj tohto priestoru ako zámienku na vyplatenie dotácií.

(165) Podľa AMS zmluva o marketingových službách na internete nepredstavuje štátnu pomoc, lebo jej podmienky zodpovedajú podmienkam typickej obchodnej zmluvy a neposkytujú spoločnosti AMS (alebo spoločnosti Ryanair) žiadnu výhodu. Táto spoločnosť si preto myslí, že uvedená zmluva nenarúša hospodársku súťaž a neovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

6.1.5. AIR FRANCE

(166) Spoločnosť Air France ponúka z letiska v Pau približne päť denných letov na letisko Paris Orly, tri denné lety na letisko Paris Roissy Charles de Gaulle a štyri denné lety na letisko Lyon (prostredníctvom dcérskej spoločnosti).

(167) Air France konštatuje, že výhody poskytnuté spoločnosti Ryanair a jej dcérskej spoločnosti AMS, pričom Air France takýmito výhodami nedisponuje, významným spôsobom znižujú prevádzkové náklady spoločnosti Ryanair. Podľa Air France to má vplyv na priamu konkurenciu medzi spoločnosťami Ryanair a Air France v prípade letov z letiska v Pau a späť, ale aj na konkurenciu na všetkých trasách v rámci Spoločenstva. Dochádza tak k priamemu ovplyvňovaniu obchodu medzi členskými štátmi.

([29]) Rozhodnutie o začatí konania, bod 43.

6.1.5.1. ***Letiskové poplatky***

(168) Air France poznamenáva, že podľa cenníka z roku 2007 zverejneného CCIPB je verejná sadza poplatku za parkovanie stanovená na 0,16 EUR t/hod. Tento poplatok sa platí vtedy, ak lietadlo parkuje dlhšie ako dve hodiny na odbavovacej ploche letiska. Podľa Air France nie je nezvyčajné, ak Ryanair neplatí tento poplatok za čas medzi príletom a odletom v trvaní 25 minút, ale ak tento čas prekročí dve hodiny, spoločnosť Ryanair by mala podliehať platbe.

(169) Air France poznamenáva, že podľa cenníka z roku 2007 zverejneného CCIPB je verejná sadza poplatku za svetelné návestidlá stanovená na 35,18 EUR za pohyb lietadla. Tento poplatok sa účtuje vtedy, ak sa na „pohyb lietadla", t. j. pristátie alebo vzlet cez deň alebo v noci, použije vybavenie na svetelné návestidlá. Neúčtovanie tohto poplatku spoločnosti Ryanair pod zámienkou toho, že vykonáva iba denné spiatočné lety, preto nie je v súlade so všeobecnými podmienkami uplatňovania tohto poplatku.

(170) Air France zdôrazňuje, že uvedené verejné sadzby sa zvyčajne v priebehu času revidujú a domnieva sa, že na Ryanair, podobne ako na ostatných dopravcov prevádzkujúcich lety z letiska v Pau a späť, by sa mali vzťahovať prípadné zmeny výšky uvedených poplatkov.

6.1.5.2. ***Podporné letiskové služby***

(171) Air France uvádza, že poskytovanie pozemnej obsluhy na letisku v Pau v jej prospech je predmetom formálneho uzavretia zmluvy. Air France konštatuje, že podľa usmernení z roku 2005 „*správca letiska konajúci ako poskytovateľ odbavovacích služieb môže, samozrejme, uplatňovať rozdielne tarify za vzniknuté náklady fakturované leteckým spoločnostiam, ak tieto rozdiely v tarifách odrážajú rozdiely v nákladoch, ktoré sú spojené s charakterom alebo rozsahom poskytnutých služieb*." Air France poukazuje na skutočnosť, že Tribunal administratif de Pau vo svojom rozsudku z 3. mája 2005 konštatoval, že neodôvodnené zľavy zo sadzieb za služby pozemnej obsluhy poskytnuté spoločnosti Ryanair predstavujú štátnu pomoc, ktorá by sa mala považovať za neoprávnenú, keďže nebola oznámená.

(172) Air France poznamenáva, že poskytuje oveľa viac služieb z letiska v Pau a späť ako spoločnosť Ryanair. Air France za týchto podmienok usudzuje, že sadzby, ktoré CCIPB poskytla spoločnosti Ryanair za poskytovanie podporných letiskových služieb, by nemali byť výhodnejšie ako sadzby poskytnuté spoločnosti Air France.

6.1.5.3. ***Zmluva o marketingových službách uzatvorená so spoločnosťou AMS***

(173) Air France konštatuje, že takýto typ zmlúv medzi správcom letiska a dcérskou spoločnosťou AMS sa ukazuje ako bežná prax spoločnosti Ryanair na letiskách, z ktorých sa rozhodne otvoriť letecké spojenie. Air France uvádza, že francúzske správne súdy už uplatnili sankcie proti takýmto opatreniam, lebo údajné propagačné služby sa nezrealizovali alebo sa zrealizovali za mimoriadne priaznivých podmienok v prospech spoločnosti Ryanair.

(174) Air France cituje „nevyváženosť", ktorú skonštatoval Tribunal administratif de Pau vo svojom rozsudku z 3. mája 2005 medzi vzájomnými záväzkami strán zmluvy uzatvorenej v roku 2003 medzi CCIPB a spoločnosťou Ryanair. Air France sa domnieva, že je prípustné spochybniť vyváženosť medzi povinnosťami strán zmluvy z roku 2005 so spoločnosťou AMS. Podľa Air France nič nenasvedčuje tomu, že by spoločnosť Ryanair musela túto sumu alebo jej časť vrátiť v prípade zatvorenia príslušného leteckého spojenia alebo v prípade neuskutočnenia stanovených propagačných cieľov.

(175) Air France nespochybňuje skutočnosť, že niektoré „marketingové" pomoci môžu byť prípustné podľa pravidiel EÚ. Air France sa však domnieva, že je iba málo pravdepodobné, že zmluva o „marketingových službách" spĺňa podmienky zlučiteľnosti s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

6.1.5.4. ***Záver***

(176) Air France si želá, aby sa zastavili podľa jej názoru neoprávnené platby poskytované spoločnosti Ryanair na letisku v Pau od roku 2005 a aby sa nariadilo vymáhanie neoprávnene poskytnutej pomoci od spoločnosti Ryanair.

6.2. *PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN PO ROZŠÍRENÍ FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA*

6.2.1. OBCHODNÁ A PRIEMYSELNÁ KOMORA V PAU-BÉARN (CCIPB)

(177) CCIPB sa domnieva, že zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách, ktoré uzatvorila s leteckými spoločnosťami a/alebo ich dcérskymi spoločnosťami, neobsahujú žiadny prvok štátnej pomoci.

(178) CCIPB dospela k záveru, že pokiaľ ide o zmluvy, ich povaha a predmet sú radikálne odlišné a musia sa analyzovať oddelene. Nie je podstatné, že tieto zmluvy mohli byť uzatvorené v rovnaký deň, keďže každá z nich má iný cieľ. Cieľom zmluvy o letiskových službách je stanoviť podmienky, podľa ktorých letisko v Pau sprístupňuje leteckým spoločnostiam letiskové vybavenie a poskytuje im rôzne letiskové služby za odplatu. Naopak cieľom zmluvy o marketingových službách je vymedziť podmienky, podľa ktorých má letecká spoločnosť za odplatu propagovať na svojom webovom sídle letisko v Pau a turistické atrakcie či obchodné prednosti regiónu Pau a regiónu Béarn. Tieto dva druhy zmlúv by teda nemali byť vzájomne prepojené. Hoci podmienky a náležitosti, podľa ktorých letisko zabezpečuje letiskové služby a letisková spoločnosť alebo niektorá z jej dcérskych spoločností vykonáva marketingové služby, môžu byť uvedené v jednej a tej istej zmluve, nemusí to hneď znamenať, že právna analýza existencie štátnej pomoci sa musí venovať týmto dvom druhom služieb, ktoré by „sa nekompenzovali".

(179) Pokiaľ ide o konanie CCIPB a ostatných verejných subjektov, CCIPB sa domnieva, že nie je dôvod na ich spoločné posudzovanie, prinajmenšom v súvislosti so zmluvami o marketingových službách (čo o to viac opodstatňuje oddelené preskúmanie zmlúv), keďže o týchto zmluvách CCIPB rokovala a uzatvorila ich na prísne samostatnom základe bez zásahu iných verejných subjektov.

6.2.1.1. ***Zmluvy o marketingových službách uzatvorené CCIPB***

Pripísateľnosť

(180) Podľa CCIPB platby vykonané v súvislosti so zmluvami o marketingových službách nie sú pripísateľné štátu, lebo CCIPB má voči dozorným orgánom úplnú autonómiu, pokiaľ ide o riadenie letiska. Rozhodnutia o úhrade súm za marketingové služby na jednej strane v prospech spoločnosti Ryanair a následne AMS a na druhej strane v prospech spoločnosti Transavia prijala CCIPB samostatne a individuálne bez priameho alebo nepriameho zásahu štátu.

Hospodárska výhoda udelená leteckým spoločnostiam

(181) CCIPB sa domnieva, že zjavne konala tak, ako by konal obozretný súkromný investor v trhovom hospodárstve. Konkrétne, spoločnosť AMS a spoločnosť Transavia poskytli skutočné obchodné služby, predovšetkým odkazy na svojom webovom sídle, ktoré umožňujú návštevníkom priame presmerovanie na webové sídlo CCIPB, pričom odplata za tieto služby bola v súlade s trhovou cenou. CCIPB v tejto súvislosti poukazuje na vysokú návštevnosť webového sídla spoločnosti Ryanair a spoločnosti Transavia.

(182) CCIPB ďalej poznamenáva, že ceny uplatnené spoločnosťou AMS sa odvíjajú od sadzby, ktorá je určená vo verejnom cenníku dostupnom na jej webovom sídle. Táto sadzba bola bez rozdielu uplatnená na všetkých letiskových zákazníkov spoločnosti AMS vrátane niektorých úplne sprivatizovaných britských letísk. Spoločnosť Transavia zabezpečovala marketingové služby pre súkromné letisko v Taliansku.

(183) CCIPB ďalej uvádza, že niektoré francúzske letiská, ktoré spravujú súkromné podniky (poverené vykonávaním verejnej služby), uzatvorili zmluvu o marketingových službách so spoločnosťou AMS, konkrétne letisko Tarbes-Lourdes-Pyrénées, ktoré spravuje kanadská spoločnosť SNC-Lavalin. CCIPB to považuje za dôkaz súladu jej konania s konaním súkromného hospodárskeho subjektu.

(184) CCIPB okrem iného poznamenáva, že paušálna povaha ceny zaplatenej za poskytnuté služby nie je určujúcim kvalifikačným kritériom štátnej pomoci a že sumy zaplatené podľa zmluvy Pau – Charleroi umožňujú získanie iných služieb, ako sú služby, ktoré CCIPB využíva na základe zmluvy Pau – Londýn, čo znamená že CCIPB nezaplatila dvakrát za tú istú službu. CCIPB sa domnieva, že uhradené sumy nepostačujú na otvorenie leteckej linky.

(185) CCIPB sa domnieva, že nákupom marketingových služieb za ceny uvedené v zmluvách získala nesporné hospodárske protihodnoty, a to z dvoch hľadísk. Po prvé marketingové služby mali priaznivý vplyv na prevádzkové príjmy letiska, najmä vďaka väčšiemu prílevu cestujúcich na letisku. Doplnkovo boli tieto protihodnoty prospešné aj pre celé mesto Pau a okolitý región.

(186) CCIPB nesúhlasí s názorom poradcu, podľa ktorého „*stratégiou spoločnosti Ryanair v súvislosti s uzatvorením zmlúv o marketingových službách je získať letiskovú dotáciu, aby mohla zachovať nízke ceny*". Na rozdiel od poradcu sa CCIPB domnieva, že nákup týchto služieb má veľký obchodný význam, lebo letisko v Pau je regionálne letisko, ktoré nemá prirodzený prílev cestujúcich v dostatočne veľkom objeme na zabezpečenie vyvážených prevádzkových účtov. CCIPB uvádza, že vďaka príchodu spoločnosti Ryanair na letisko a reklamnému úsiliu vyvinutému na jej webovom sídle sa značne zvýšilo využívanie letiska v Pau.

(187) CCIPB napokon uvádza, že odmietla obnoviť zmluvu o marketingových službách so spoločnosťou AMS, lebo nové ceny, o ktorých sa rokovalo, boli príliš vysoké. Toto rozhodnutie by malo potvrdiť, že nebola pripravená najať spoločnosť Ryanair za každú cenu.

Narušenie hospodárskej súťaže

(188) Podľa CCIPB sumy uhradené za marketingové služby nijako neovplyvnili hospodársku súťaž medzi leteckými spoločnosťami ani medzi letiskami. CCIPB zdôrazňuje, že musí rozvíjať reklamnú činnosť, keďže len s veľkými ťažkosťami je schopná prilákať letecké spoločnosti, ktoré sa radšej premiestňujú na letiská s príťažlivejším okolím z pohľadu cestovného ruchu a voľného času. CCIPB uvádza letisko Biarritz-Anglet-Bayonne, ktoré obsluhuje región známy svojimi plážami, a letisko Tarbes-Lourdes, ktoré má výhodu pútnického miesta Lurdy.

(189) CCIPB poznamenáva, že konkurencia zo strany nízkonákladových spoločností na letisku v Pau nijako neovplyvnila činnosť spoločnosti Air France, ktorá zaznamenávala nepretržitý rast až do roku 2008, keď vypukla hospodárska kríza. CCIPB okrem iného zdôrazňuje, že pred príchodom spoločnosti Ryanair v roku 2003 žiadna letecká spoločnosť neprevádzkovala medzinárodné letecké spojenie z letiska v Pau, a teda tento príchod neovplyvnil hospodársku súťaž medzi existujúcimi spojeniami.

6.2.1.2. ***Zmluvy o letiskových službách***

(190) CCIPB poznamenáva, že všetky letiskové poplatky sa prísne a rovnako uplatňujú na všetkých používateľov, ako aj na všetky letecké spoločnosti pôsobiace v leteckom uzle Pau. CCIPB v tejto súvislosti odmieta výskyt akýchkoľvek diskriminačných postupov.

(191) Na druhej strane, CCIPB nesúhlasí s názorom poradcu, podľa ktorého sa bez opodstatnených dôvodov rôznia neregulované poplatky pre jednotlivé letecké spoločnosti. CCIPB uvádza, že sadzby neregulovaných služieb podliehajú rokovaniam s jednotlivými leteckými spoločnosťami a závisia od ich osobitnej situácie. CCIPB na základe týchto tvrdení konštatuje, že žiadna zo zmlúv o letiskových službách, ktoré Komisia skúma, neobsahuje žiadny prvok štátnej pomoci.

6.2.1.3. ***Dotácie pre letisko***

(192) CCIPB sa nazdáva, že žiadna z „dotácií“, ktoré letisko v Pau získalo v období rokov 2000 – 2010 a na ktoré sa zameriava formálne vyšetrovacie konanie, neobsahuje prvok štátnej pomoci.

Dotácie štátnej správy

(193) CCIPB tvrdí, že dotácie vo výške 3,521 milióna EUR uvedené v oddiele 4.3.1 boli určené na financovanie úloh, ktoré boli zákonom zverené prevádzkovateľom letiska, pričom za bežných okolností patria do zodpovednosti štátu v rámci výkonu jeho právomocí orgánu verejnej moci. Tieto úlohy teda nemajú hospodársku povahu, a preto dané dotácie nepatria do rámca pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci.

Dotácie na vybavenie

(194) CCIPB sa nazdáva, že dotácie na vybavenie, ktoré poskytli subjekt Syndicat mixte a miestne územné celky, neobsahujú žiadny prvok štátnej pomoci. Tieto sumy poslúžili na financovanie investícií, ktoré vykonali vlastníci letiskovej infraštruktúry na jej údržbu a zlepšenie, inak povedané na zvýšenie hodnoty svojho majetku. Tieto investície sa teda vykonali výlučne v prospech ich vlastníkov. Tieto sumy naopak nepriniesli žiadnu hospodársku výhodu CCIPB, pretože neodľahčili prevádzkové náklady, ktoré musí bežne znášať ako správca letiska. Tieto sumy len „prešli“ cez CCIPB, ktorej bola z titulu správcu verejného vybavenia zverená úloha uskutočniť dané údržbové práce, práce na dosiahnutie súladu s normami a zlepšovacie práce.

(195) CCIPB preto tvrdí, že úhradou dotácií na vybavenie zadávateľ a miestne verejnoprávne subjekty prirodzene zasahujú v postavení vlastníkov letiskovej infraštruktúry v rámci koncesie na verejné vybavenie s cieľom zabezpečiť práce na dosiahnutie súladu s normami, údržbové práce a zlepšovacie práce na verejnej letiskovej službe a v záujme zvýšenia hodnoty svojho majetku. Ide teda o investície, ktoré prirodzene prislúchajú vlastníkovi verejného vybavenia, a nie jeho prevádzkovateľovi.

(196) CCIPB ďalej poznamenáva, že po skončení koncesie (koniec roka 2015) bude musieť vrátiť danú letiskovú infraštruktúru jej vlastníkom spoločne s vykonanými investíciami.

(197) Predmetné dotácie nijako nenarušili hospodársku súťaž medzi susednými letiskami (Tarbes-Lourdes-Pyrénées a Biarritz-Anglet-Bayonne), lebo aj tieto letiská dostali podobné dotácie od svojich zadávateľov.

(198) Pokiaľ ide o sumu vo výške 38 000 EUR, ktorú v roku 2003 poskytla spoločnosť Gaz de France, CCIPB poznamenáva, že toto opatrenie nie je pripísateľné štátu, keďže ho samostatne prijala spoločnosť Gaz de France. Týmto rozhodnutím sa neudelila žiadna hospodárska výhoda letisku v Pau, lebo spoločnosť Gaz de France konala ako obozretný súkromný investor v trhovom hospodárstve. Spoločnosť Gaz de France totiž navrhla CCIPB, aby nainštalovala kogeneračné zariadenie, ktoré by letisku umožnilo dosiahnuť úspory energie v rámci vykurovania a klimatizácie a spoločnosti Gaz de France by umožnilo dodávať plyn potrebný na jeho prevádzku.

Zlučiteľnosť podľa rozhodnutia Komisie 2005/842/ES

(199) CCIPB uvádza, že rozhodnutie Komisie 2005/842/ES ([30]) (ďalej len „rozhodnutie o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005), sa uplatňuje na skúmané opatrenia. CCIPB zdôrazňuje, že do rozsahu pôsobnosti tohto rozhodnutia skutočne patrí „*náhrada za služby vo verejnom záujme za letiská […], na ktorých priemerná ročná preprava v priebehu dvoch finančných rokov, ktoré predchádzajú roku, v ktorom bola služba všeobecného hospodárskeho záujmu pridelená, nepresahuje 1 000 000 pasažierov, pokiaľ ide o letiská*“ a ktoré „*prijímajú ročnú náhradu za príslušnú službu v hodnote nižšej ako 30 miliónov EUR*“ (článok 2). V prípade CCIPB, ktorá sa považuje za subjekt poverený poskytovaním verejných letiskových služieb, ak by dotácie poskytnuté letisku predstavovali pomoc, táto pomoc by bola zlučiteľná a oslobodená od povinnosti predchádzajúceho oznámenia na základe rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

Zlučiteľnosť na základe usmernení z roku 2005

(200) CCIPB doplnkovo poukazuje na to, že dotácie, ktoré získali letisko v Pau a CCIPB, spĺňajú kritériá zlučiteľnosti vymedzené v usmerneniach z roku 2005.

6.2.2. SPOLOČNOSŤ RYANAIR

(201) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia nemala zlúčiť dve zmluvy uzatvorené s CCIPB, pričom prvú uzatvorila spoločnosť Ryanair a druhú spoločnosť AMS, do jednej veci týkajúcej sa údajnej štátnej pomoci. Letecká spoločnosť dodáva, že vyšetrovanie vzťahov medzi spoločnosťou AMS a letiskom v Pau je namierené proti obchodnému úspechu ponuky spoločnosti Ryanair, že spoločnosť AMS má veľký počet zákazníkov (nielen letiská) a že jej model sa čoraz častejšie preberá na webových sídlach iných leteckých spoločností.

6.2.2.1. ***Správa poradcu z 30. marca 2011***

(202) Spoločnosť Ryanair namieta proti niektorých záverom správy poradcu, a najmä proti týmto trom tvrdeniam ([31]):

a) „*Webové sídlo spoločnosti Ryanair sa zdá byť predovšetkým porovnateľné s webovými sídlami iných leteckých spoločností, na ktorých sa vo všeobecnosti nachádza len málo platenej reklamy a na ktorých letiská nie sú zadávateľmi reklamy.*“ Podľa spoločnosti Ryanair je nepresné tvrdiť, že iné letecké spoločnosti neponúkajú platenú reklamu na svojich webových sídlach. Tvrdí, že tento postup je čoraz rozšírenejší a že regionálne letiská, ktoré sú postihnuté slabým dopytom, čoraz viac vnímajú webové sídla nízkonákladových leteckých spoločností, ktoré patria medzi ich zákazníkov, ako najvhodnejšie miesto na reklamu. Spoločnosť Ryanair je zároveň príkladom leteckej spoločnosti, ktorá na svojom webovom sídle robí reklamu parkovacím službám prvej kategórie na letisku, na ktorom je zákazníkom.

b) Podľa spoločnosti Ryanair nie je presné tvrdiť, že letiská nie sú porovnateľné s inými zadávateľmi reklamy na jej webovom sídle, keďže letiskové služby, ktoré poskytuje cestujúcim, sú neoddeliteľné od služieb, ktoré cestujúcim poskytuje samotná spoločnosť Ryanair. Spoločnosť tvrdí, že potenciálni cestujúci, ktorí uvidia reklamu na letisko na jej webovom sídle, vytvoria príjmy pre letisko, či už letia alebo neletia so spoločnosťou Ryanair. Zastáva názor, že situácia letísk, ktoré robia reklamu na jej webovom sídle, je na rozdiel od názoru Komisie podobná situácii iných zadávateľov reklamy, ako sú hotely a požičovne áut.

([30]) 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).

([31]) Rozhodnutie o rozšírení konania, odôvodnenie 38.

c) Podľa spoločnosti Ryanair „*poradca [nesprávne] spochybňuje rozumnosť konania letísk, ktoré vynakladajú vlastné peniaze v leteckých spoločnostiach s cieľom prilákať zákazníkov na lety, ktoré obsluhujú, keďže letecké spoločnosti budú mať priamy zisk z týchto dodatočných cestujúcich*.“ Podľa spoločnosti Ryanair skutočnosť, že poskytovanie marketingových služieb je prínosné pre poskytovateľa reklamných priestorov, ktorým je spoločnosť Ryanair, neznamená, že nie je takisto prínosná pre letisko, ktoré si tieto služby kupuje. To, či letisko robí, alebo nerobí reklamu na webovom sídle spoločnosti Ryanair, je pre spoločnosť málo závažné, lebo jej koeficient zaplnenia je podobný v rámci spojení na letiská, ktoré uzatvorili zmluvu o reklame so spoločnosťou AMS aj v rámci spojení na letiská, ktoré tak neurobili. Spoločnosť Ryanair dodáva, že regionálne letiská nemajú vo všeobecnosti na trhu pevné miesto, a preto je reklama nevyhnutná. Ďalej uvádza, že Komisia sa nesprávne zameriava na výhody pre leteckú spoločnosť, keďže v kritériu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve sa nevyžaduje, aby opatrenie neprinášalo žiadnu výhodu pre tretiu stranu, čo sa týka aj poskytovateľa reklamného priestoru. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že zmluvy o marketingových službách uzatvorené medzi spoločnosťou AMS a letiskami sa odlišujú od zmlúv uzatvorených medzi spoločnosťou Ryanair a letiskami, a nezávisia od údajnej „výhody“, ktorá vyplýva z reklamy letiska na webovom sídle ryanair.com.

6.2.2.2. ***Pristupovanie k spoločnostiam AMS a Ryanair ako k jednému príjemcovi***

(203) Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že zmluva o letiskových službách, ktorú s ňou uzatvorila CCIPB, a zmluva o marketingových službách uzatvorená so spoločnosťou AMS sú odlišné a nezávislé, že sa týkajú odlišných služieb a že žiadne prepojenie neopodstatňuje ich posudzovanie ako jedného zdroja „opatrení“. Tvrdí, že zo zmlúv so spoločnosťou AMS ťažila CCIPB v postavení nákupcu reklamných služieb a že zámerom týchto zmlúv nie je zlepšiť koeficient zaplnenia alebo výkonnosť spoločnosti na spojeniach, ktoré prevádzkuje.

6.2.2.3. ***Štátne prostriedky a neprítomnosť pripísateľnosti***

(204) Spoločnosť Ryanair namieta proti tvrdeniu, že rozhodnutia prijaté CCIPB sú pripísateľné štátu, a zastáva názor, že zmluvy, ktoré CCIPB uzatvorila so spoločnosťou Ryanair a spoločnosťou AMS neviedli k žiadnemu prevodu zdrojov francúzskeho štátu.

(205) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že CCIPB nepredstavuje iný rozmer francúzskeho štátu a že pripísateľnosť možno stanoviť len na základe toho, že CCIPB je verejnoprávny podnik, a teda je pod kontrolou francúzskeho štátu. Letecká spoločnosť zastáva názor, že Komisia musí preskúmať úlohu verejných orgánov v rámci rozhodnutí, ktoré prijala CCIPB v súvislosti so spoločnosťou Ryanair a AMS.

(206) Spoločnosť Ryanair sa okrem iného odvoláva na jurisdikciu francúzskych súdov, na základe ktorej sa domnieva, že obchodné a priemyselné komory sú osobitné subjekty, ktoré sa vyznačujú dvojitou povahou, a že je vhodné zaradiť ich do kategórie „verejných hospodárskych podnikov“.

(207) Pokiaľ ide o účasť štátu v rozhodovacom postupe, spoločnosť Ryanair sa domnieva, že štát môže byť informovaný len o určitých rozhodnutiach a výlučne *a posteriori*.

6.2.2.4. ***Podnikateľský plán***

(208) Spoločnosť Ryanair zastáva názor, že neexistenciu podnikateľského plánu k dátumu uzatvorenia zmlúv z roku 2005 nemožno použiť ako dôkaz, že zmluvy nevyhovovali kritériu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

6.2.2.5. ***Pripomienky spoločnosti Ryanair zo stredy 10. apríla 2013***

(209) Spoločnosť Ryanair predložila 10. apríla 2013 dve správy, ktoré vypracovala spoločnosť Oxera, a jednu analýzu, ktorú vypracoval profesor Damien P. McLoughlin.

Prvá správa spoločnosti Oxera – Vymedzenie referenčnej trhovej hodnoty v porovnávacej analýze na testovanie v rámci kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Prípady štátnej pomoci týkajúce sa spoločnosti Ryanair, správa vypracovaná spoločnosťou Oxera pre Ryanair, 9. apríla 2013

(210) Spoločnosť Oxera 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.

(211) Spoločnosť Oxera tvrdí, že referenčné trhové ceny získané na referenčných letiskách nie sú ovplyvnené štátnou pomocou poskytnutou okolitým letiskám. Preto možno pri uplatnení kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve spoľahlivo odhadnúť referenčnú trhovú hodnotu.

(212) Dôvody sú tieto:

a) referenčné analýzy sa bežne používajú pri testovaní v súvislosti s kritériom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, ktoré sa vykonáva v iných oblastiach, ako je štátna pomoc;

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

c) 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)];

d) aj vtedy, ak referenčné letiská čelia konkurencii verejných letísk v tej istej spádovej oblasti, je dôvod domnievať sa, že ich správanie je v súlade s kritériom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve (napríklad v prípade významnej účasti súkromného sektora alebo vtedy, ak je letisko riadené na súkromnej úrovni);

e) letiská, ktoré dodržiavajú kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, nestanovia svoje ceny pod úrovňou marginálnych nákladov.

Druhá správa spoločnosti Oxera – Zásady, ktoré sú základom analýzy ziskovosti pri testovaní v súvislosti s kritériom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Prípady štátnej pomoci týkajúce sa spoločnosti Ryanair, správa vypracovaná spoločnosťou Oxera pre Ryanair, 9. apríla 2013

(213) Spoločnosť Oxera tvrdí, že analýza ziskovosti, ktorú vykonala v správach predložených Komisii, sa riadi zásadami, ktoré by prijal racionálny hospodársky subjekt zo súkromného sektora, a uplatňuje prístup vyplývajúci z predchádzajúcich rozhodnutí Komisie.

(214) K zásadám, ktoré sú základom analýzy ziskovosti, patria:

a) hodnotenie sa vykonáva po etapách;

b) podnikateľský plán *ex ante* nie je nevyhnutne potrebný;

c) vhodná metóda na stanovenie cien v prípade menej využívaného letiska je prístup založený na jednotnej pokladnici;

d) do úvahy sa berú iba príjmy spojené s hospodárskou činnosťou letiska v prevádzke;

e) do úvahy sa berie celý čas trvania zmluvy vrátane prípadného predĺženia;

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

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

Analýza profesora Damiena P. McLoughlina – Konsolidácia značky: prečo a ako by malé značky mali investovať do marketingu, správa vypracovaná pre spoločnosť Ryanair, 10. apríla 2013

(216) Cieľom dokumentu je opísať obchodnú logiku, ktorá vysvetľuje, prečo sa regionálne letiská rozhodujú kupovať od spoločnosti AMS reklamné priestory na webovom sídle ryanair.com.

(217) Existuje veľa letísk s veľmi pevným postavením, ktoré sú dobre známe a pravidelne sa využívajú. Slabší konkurenti musia prekonať statické nákupné správanie spotrebiteľov, aby mohli rozvinúť svoju činnosť. Menšie regionálne letiská musia nájsť spôsob, ako nepretržite vysielať posolstvo o svojej značke čo najväčšiemu záberu verejnosti. Tradičné formy marketingovej komunikácie si vyžadujú výdavky, ktoré sú nad rámec ich zdrojov.

(218) Reklama prostredníctvom AMS:

a) umožňuje osloviť veľkú časť osôb, ktoré už zamýšľajú kúpiť si cestu;

b) prináša pomerne nízke náklady (poplatky s uplatnením obchodných sadzieb za internetovú komunikáciu);

c) umožňuje komunikáciu na mieste predaja;

d) dáva priestor kreatívnej reklame.

6.2.2.6. ***Pripomienky spoločnosti Ryanair z 20. decembra 2013***

(219) Dňa 20. decembra 2013 spoločnosť Ryanair predložila pripomienky k platbám vyplateným spoločnosti AMS. Spoločnosť 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 s ohľadom na kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve treba rozlišovať medzi nákupom marketingových služieb ohodnotených trhovými cenami a súvisiacou zmluvou medzi letiskom a leteckou spoločnosťou.

(220) Na podporu svojho tvrdenia spoločnosť Ryanair predstavuje analýzu, ktorá porovnáva ceny AMS s cenami za porovnateľné služby, ktoré navrhli iné cestovné webové sídla ([32]). Z analýzy vyplýva, že ceny AMS boli buď nižšie ako priemer, alebo v strednom rozmedzí cien účtovaných referenčnými webovými sídlami.

(221) Podľa spoločnosti Ryanair to dosvedčuje, 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. Spoločnosť Ryanair ďalej uvádza dôkazy služieb poskytnutých letisku v rámci zmlúv s AMS s cieľom preukázať hodnotu týchto služieb pre letiská.

(222) Podľa spoločnosti Ryanair, ak by Komisia trvala na predložení zmlúv AMS a zmlúv týkajúcich sa letiskových služieb spoločnosti Ryanair ako jediného kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve (tento prístup spoločnosť Ryanair spochybňuje), hodnota služieb poskytovaných spoločnosťou AMS letiskám by sa nemala podhodnotiť.

(223) Okrem toho spoločnosť Ryanair odkazuje na závery rôznych správ, ktoré potvrdzujú, že má silnú celoeurópsku značku, ktorá je schopná vytvoriť hodnotu za svoje reklamné služby.

6.2.2.7. ***Pripomienky spoločnosti Ryanair zo 17. januára 2014***

(224) Spoločnosť Ryanair predstavila správu svojho ekonomického poradcu týkajúcu sa zásad, ktoré by sa podľa leteckej spoločnosti 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 ([33]). Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že týmto v žiadnom prípade nie je spochybnené jej stanovisko, podľa ktorého by sa zmluvy AMS a zmluvy o letiskových službách mali posúdiť osobitne, pokiaľ ide o kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

(225) V tejto správe sa uvádza, že príjmy spoločnosti AMS by sa mali zahrnúť do výnosov v rámci 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.

(226) V správe sa uvádza, že marketingové činnosti prispievajú k budovaniu a posilňovaniu hodnoty značky, čo môže viesť k tvorbe ďalšej činnosti a ziskov, nielen počas trvania zmluvy o marketingových službách, 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.

([32]) Oxera, „*Are prices set by AMS in line with the market rate?*“, vypracované pre spoločnosť Ryanair 20. decembra 2013.
([33]) 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.

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

(228) Na podporu tohto prístupu sa v správe nachádza zhrnutie výsledkov štúdií o vplyve reklamy na hodnotu značky. V týchto štúdiách sa uznáva, že reklama môže posilniť hodnotu značky a budovať lojalitu zákazníkov. Podľa správy reklama na webovom sídle 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.

(229) 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 skončení platnosti zmluvy o letiskových službách. Takýto prístup však neberie do úvahy dodatočné zisky letiska plynúce z podpisu zmluvy o letiskových službách so spoločnosťou Ryanair a súčasne je náročné odhadnúť hodnotu nehmotných aktív vzhľadom na výdavky značky a dĺžku trvania využívania aktív.

6.2.3. SPOLOČNOSŤ AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) Spoločnosť AMS uvádza, že neprijala žiadnu štátnu pomoc a že CCIPB konala voči nej v súlade s kritériom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

(231) Spoločnosť AMS tvrdí, že sumy, ktoré mala CCIPB uhradiť spoločnosti AMS za marketingové služby, zodpovedali trhovej cene za služby, ktoré majú skutočnú hodnotu pre letisko.

(232) Spoločnosť AMS sa nazdáva, že tri uvedené tvrdenia, ktoré obsahovala správa poradcu a ktoré boli predstavené v rozhodnutí o rozšírení konania, sú chybné z týchto dôvodov:

a) „*Webové sídlo spoločnosti Ryanair sa zdá byť porovnateľné s webovými sídlami iných leteckých spoločností, na ktorých sa vo všeobecnosti nachádza len málo platenej reklamy, a na ktorých letiská neinzerujú.*“ – Podľa AMS je nepresné tvrdiť, že iné letecké spoločnosti neponúkajú platenú reklamu na svojich webových sídlach. Podľa spoločnosti je opak pravdou s tým, že webové sídlo ryanair.com bolo jednoducho priekopníkom v tejto oblasti. Spoločnosť AMS tvrdí, že webové sídlo spoločnosti Ryanair je odlišné v tom zmysle, že sa vyznačuje záujmom, ktorý má pre zadávateľa reklamy vzhľadom na jeho popularitu. Spoločnosť AMS poznamenáva, že pre letiská je reklama na webovom sídle ryanair.com mimoriadne zaujímavá, lebo sa priamo zameriava na potenciálnych cestujúcich, umožňuje zvyšovať neletecké príjmy a zlepšuje medzinárodné meno letiska.

b) „*Letiská nie sú porovnateľné s inými potenciálnymi zadávateľmi reklamy na webových sídlach leteckých spoločností, ako je Ryanair, lebo služby, ktoré poskytuje letisko cestujúcim spoločnosti Ryanair, nemôžu byť vzhľadom na ich povahu oddelené od služieb, ktoré poskytuje samotná letecká spoločnosť, na rozdiel od iných služieb, najmä ubytovania alebo prenájmu áut.*“ – Spoločnosť AMS tvrdí, že služby, ktoré letiská poskytujú cestujúcim (ako sú maloobchodné služby, parkovanie, reštaurácie atď.), je možné ľahko oddeliť od služieb, ktoré poskytujú cestujúcim spoločnosti Ryanair. Spoločnosť AMS dodáva, že skutočnosť, že služby, ktoré poskytuje cestujúcim letisko, sú alebo nie sú „pridružené“ k službám, ktoré poskytuje spoločnosť Ryanair, nijako nezmenšuje záujem letiska o tento druh reklamy. Podľa spoločnosti AMS sa rovnaká logika uplatňuje na súkromné letiská, ktoré platia za služby spoločnosti, ako aj na hotely a požičovne áut, ktoré sú partnermi spoločnosti Ryanair a ktorých služby by sa takisto mohli kvalifikovať ako pridružené (alebo nepridružené) službám spoločnosti Ryanair.

c) „*Nie je logické, aby letiská vyčlenili vlastné prostriedky pre letecké spoločnosti s cieľom prilákať zákazníkov na využívanie letov týchto spoločností na tieto letiská, keďže dané letecké spoločnosti budú mať priame výhody z týchto dodatočných cestujúcich.*“ – Spoločnosť AMS tvrdí, že dôvodom, prečo letiská robia reklamu na webovom sídle ryanair.com, je to, že si želajú zvýšiť podiel prilietajúcich cestujúcich, ktorí sú vo všeobecnosti zdrojom vyšších neleteckých príjmov pre letiská. Spoločnosť AMS dodáva, že letiská si musia robiť reklamu, aby si utvrdzovali meno na medzinárodnej scéne, a že ich postup je porovnateľný s reklamou veľkých nadnárodných spoločností, ako sú Coca-Cola, McDonald's, Nike atď. Tvrdí, že to, či letisko umiestni alebo neumiestni reklamu na webovom sídle spoločnosti Ryanair, má na spoločnosť malý vplyv, keďže to nemení nič na celkovom počte cestujúcich, a v každom prípade to, či spoločnosť Ryanair môže alebo nemôže získať výhodu z reklamy letiska na webovom sídle ryanair.com, je nepodstatné pre obchodný plán letiska.

(233) Spoločnosť AMS zdôrazňuje, že nie je žiadny dôvod na spochybnenie obchodnej logiky, na ktorej sa zakladá rozhodnutie letiska umiestniť reklamu na webovom sídle ryanair.com, pokiaľ sa služby poskytujú za trhovú cenu. Dodáva, že regionálne letiská potrebujú tento druh reklamy, aby mohli prežiť a dosahovať rast.

(234) Spoločnosť AMS sa nazdáva, že reklama na webovom sídle spoločnosti Ryanair umožňuje zvýšiť počet prilietajúcich cestujúcich, u ktorých je oveľa pravdepodobnejšie, že vytvoria neletecké príjmy pre letisko, ako u odlietajúcich cestujúcich, ktorí odchádzajú do zahraničia. Konštatuje preto, že je vhodnejšie robiť obchodnú reklamu na webovom sídle spoločnosti Ryanair na prilákanie prilietajúcich cestujúcich, ako umiestňovať reklamu, ktorá sa zameriava na miestnych cestujúcich, v novinách alebo iných médiách.

(235) Spoločnosť AMS tvrdí, že usmernenia z roku 2005 sa nevzťahujú na vzťah medzi letiskom a poskytovateľom marketingových služieb a že skutočnosť, že materská spoločnosť spoločnosti AMS je letecký dopravca, nepostačuje na uplatňovanie usmernení.

6.3. *PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN PO UVEREJNENÍ VÝZVY V ÚRADNOM VESTNÍKU EURÓPSKEJ ÚNIE PRE ČLENSKÉ ŠTÁTY A ZAINTERESOVANÉ STRANY NA PREDLOŽENIE PRIPOMIENOK K UPLATŇOVANIU NOVÝCH USMERNENÍ NA PREDMETNÉ VECI*

6.3.1. AIR FRANCE

(236) Air France spochybňuje uplatnenie nových usmernení na prípady týkajúce sa príspevkov na prevádzku letísk, a to aj vtedy, ak boli vyplatené pred ich zverejnením, pričom sa opiera o rôzne dôvody:

a) Air France sa domnieva, 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 usmerneniami z roku 2005 a neprijali verejné prostriedky.

b) Na druhej strane Air France uvádza, že uplatnenie nových usmernení na príspevky na prevádzku poskytnuté letiskám pred nadobudnutím ich účinnosti je v rozpore so všeobecnými právnymi zásadami a s európskou judikatúrou.

(237) Air France sa domnieva, že nové usmernenia zvýhodnia nové hospodárske subjekty na úkor historických hospodárskych subjektov. Tým, že usmernenia umožňujú novej leteckej spoločnosti, aby zaplatila len prírastkové náklady súvisiace s jej činnosťou, sa diskriminujú historické hospodárske subjekty, ktoré podliehajú vyšším poplatkom.

(238) Air France napokon pripomína, že podmienka nediskriminačného prístupu k letiskovej infraštruktúre sa síce môže zdať v teórii ľahko splniteľná, no prax je úplne iná, keďže určité prevádzkové modely sú vedome znevýhodnené.

6.3.2. CCIPB

(239) CCIPB sa odvolala na svoje predchádzajúce pripomienky a predložila analýzu, v ktorej sú opísané dôvody, na základe ktorých by sa v prípade, že by sa dotácie na vybavenie považovali za prevádzkovú pomoc v jej prospech, tieto dotácie považovali za zlučiteľné s ustanoveniami oddielu 5.1.2 nových usmernení, v ktorých sa umožňuje spätné povolenie prevádzkovej pomoci poskytnutej letiskám pred tým, ako nadobudli účinnosť.

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(240) Táto mimovládna organizácia predložila pripomienky, v ktorých kritizuje nové usmernenia a doterajšie rozhodnutia Komisie v odvetví leteckej dopravy z dôvodu ich údajného škodlivého vplyvu na životné prostredie.

7. **PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA**

7.1. *PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA PO ZAČATÍ FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA*

7.1.1. ZMLUVA O LETISKOVÝCH SLUŽBÁCH Z ROKU 2005

(241) Francúzsko konštatuje, že zmluva o letiskových službách z roku 2005 sa obmedzuje na zhrnutie sadzobných podmienok letiska, ktoré sú verejné a uplatňujú sa rovnako na každého dopravcu pôsobiaceho na letisku.

(242) Pokiaľ ide o poplatok za parkovanie, v sadzobníku letiska sa stanovuje, že tento poplatok sa účtuje až od chvíle, keď stroj parkuje na letisku viac ako dve hodiny. Keďže medzipristátie lietadiel prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair zväčša nepresahuje 25 minút, podľa Francúzska je normálne, že tejto spoločnosti sa bežne neúčtuje poplatok za parkovanie.

(243) Poplatok za svetelné návestidlá sa podobne účtuje, len ak sú svetelné návestidlá použité (t. j. v noci alebo pri zlej viditeľnosti). Francúzsko poznamenáva, že lety spoločnosti Ryanair sa prevádzkujú len počas dňa, a preto si nevyžadujú použitie svetelných návestidiel, a teda sa neúčtuje poplatok za svetelné návestidlá.

7.1.2. DAŇ Z CIVILNÉHO LETECTVA

(244) Francúzsko uvádza spresnenia o letiskovej dani, ktorá je opísaná v oddiele 4.3.2, ako aj o dani z civilného letectva.

(245) Pokiaľ ide o daň z civilného letectva, ktorá je ustanovená v článku 302a K všeobecného daňového zákonníka, túto daň vyberá štát od leteckých dopravcov a slúži na financovanie úloh generálneho riaditeľstva pre civilné letectvo, ktoré nie sú financované prostredníctvom poplatkov za poskytnuté služby. Vzťahuje sa na počet cestujúcich a hmotnosť nákladu a pošty na palube lietadla pri odchode z Francúzska. Jej sadzba v rámci spoločenstva sa stanovuje v citovanom článku a je rovnaká na celom území Francúzska. Stanovenie sadzby dane a výber dane vykonáva štát a prevádzkovatelia letiska nie sú zapojení do tohto postupu.

7.1.3. ZMLUVA UZATVORENÁ MEDZI CCIPB A SPOLOČNOSŤOU AMS

(246) Francúzske orgány v súvislosti so zmluvou uzatvorenou medzi CCIPB a spoločnosťou AMS, z ktorej vychádza postup oznámenia, poznamenávajú, že podľa tejto zmluvy má spoločnosť AMS výlučnú licenciu na ponuku marketingových služieb na cestovnom webovom sídle www.ryanair.com. Francúzsko poznamenáva, že toto webové sídlo zároveň ponúka letecké služby z mnohých letísk v Európe.

(247) Francúzsko pripomína, že CCIPB poskytla dokumentáciu, ktorá je súčasťou obchodnej ponuky webového sídla www.voyages-sncf.com, na ktorom sa ponúkajú značne podobné služby ako služby, ktoré sú predmetom zmluvy so spoločnosťou AMS. Cena týchto služieb je […] EUR bez dane, t. j. […] EUR vrátane daní, čo je suma, ktorá sa javí podobne vysoká ako cena účtovaná dcérskou spoločnosťou spoločnosti Ryanair.

(248) Francúzsko sa domnieva, že do úvahy by sa mali vziať aj ďalšie prvky tejto zmluvy, konkrétne:

— jej platnosť v dĺžke piatich rokov,

— podmienky verejného obstarávania, a najmä neprítomnosť predchádzajúceho zadávacieho konania v súvislosti s nákupom služieb pochádzajúcich z obchodného trhu,

— sadzobné podmienky týchto marketingových služieb stanovené *a priori* a paušálne, a nie *a posteriori* v závislosti od štatistík internetovej návštevnosti na webovom sídle www.ryanair.com,

— doložky o výhradnom práve týkajúcom sa poskytovania doplnkových služieb (prenájom vozidiel, ubytovanie), v ktorých sa prístup obmedzuje len pre podniky, s ktorými skupina Ryanair uzatvorila obchodné dohody.

7.2. *PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN PO ZAČATÍ FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA*

(249) Francúzsko sa rozhodlo nevyjadriť sa k pripomienkam zainteresovaných strán po začatí formálneho vyšetrovacieho konania

7.3. *PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA PO ROZŠÍRENÍ FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA*

7.3.1. ÚDAJNÁ POMOC PRE LETECKÉ SPOLOČNOSTI

(250) Francúzsko sa domnieva, že zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách sa musia posudzovať spoločne za každé posudzované obdobie s cieľom určiť existenciu hospodárskej výhody.

(251) Francúzsko sa okrem iného nazdáva, že je vhodné spoločne posúdiť konanie CCIPB ako celku, konanie CCIPB ako správcu letiska a štátu alebo ďalších verejnoprávnych subjektov, ktoré kontrolujú správcu letiska alebo zasahujú do jeho financovania, pokiaľ ide o ich vzťah k spoločnosti Ryanair a AMS, na účely uplatnenia kritéria súkromného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

(252) Francúzsko však poznamenáva, že odôvodnenia, o ktoré sa opierajú verejné orgány pri účasti na určitom financovaní, nevychádzajú len z kritéria ziskovosti pre letisko, ale aj vo väčšom meradle z hospodárskych a sociálnych vplyvov letiskovej činnosti na región, ktoré nie sú zahrnuté do argumentácie o súkromnom hospodárskom subjekte v trhovom hospodárstve.

(253) Francúzsko sa v tejto súvislosti odvoláva na štúdie, ktoré v rokoch 2005 a 2011 vypracovala CCIPB a ktoré sa týkajú vplyvu prepravy spoločnosti Ryanair. Tieto štúdie poukazujú na značný hospodársky vplyv leteckej linky na región.

(254) Pokiaľ ide o pochybnosti Komisie, ktoré vyjadrila v rozhodnutí o rozšírení konania a ktoré sa týkajú zlučiteľnosti možných opatrení pomoci udelených na základe zmluvy uzatvorenej so spoločnosťou Ryanair v roku 2003 a zmlúv z roku 2005 s vnútorným trhom, Francúzsko pripomína, že z vlastnej iniciatívy v januári 2007 nahlásilo tento prípad, pričom vyjadrilo svoje pochybnosti a požiadalo Komisiu o rozhodnutie o zákonnosti možných opatrení pomoci udelených na základe zmlúv z roku 2005 s prihliadnutím na systém Spoločenstva v oblasti štátnej pomoci. V tejto súvislosti sa Francúzsko nepovažuje za schopné preukázať zlučiteľnosť.

(255) Francúzsko potvrdzuje, že činnosť leteckých spoločností financovaných CCIPB má významný vplyv na regionálny hospodársky rozvoj. Francúzsko však nemôže automaticky konštatovať ich zlučiteľnosť s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ alebo predpisov, ktoré sa uplatňujú na služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

7.3.2. FINANČNÉ PRÍSPEVKY PRE LETISKO

(256) Pokiaľ ide o existenciu štátnej pomoci v rámci finančných príspevkov pre letisko v Pau, Francúzsko sa domnieva, že v prípade tohto letiska, ako v prípade väčšiny iných letísk rovnakej veľkosti, sa investičné rozhodnutia prispievajúcich verejných orgánov nezakladajú na priamej protihodnote vyplatenej koncesionárom, ale na hospodárskych a sociálnych vplyvoch na región vytvorených v rámci letiskovej činnosti.

(257) Francúzsko sa okrem iného odvoláva na právny nástroj financovania bezpečnostných a ochranných úloh opísaný v oddiele 4.3.2. Francúzsko sa domnieva, že tento nástroj vylučuje akúkoľvek nadmernú kompenzáciu nákladov, ktoré znášajú správcovia letísk pri výkone bezpečnostných a ochranných úloh, ktoré vyplývajú zo správnych úloh štátu. Podľa Francúzska sumy uhradené štátom na pokrytie výdavkov na bezpečnosť (hasičský personál a vybavenie alebo vozidlá, predchádzanie nebezpečenstvám vyplývajúcim z prítomnosti zvierat, oplotenie) a ochranu (personál a vybavenie na kontrolu cestujúcich a ich batožiny) nepredstavujú štátnu pomoc.

7.4. *PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN PO ROZŠÍRENÍ FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA*

(258) Francúzsko sa rozhodlo nevyjadriť sa k pripomienkam zainteresovaných strán po rozšírení formálneho vyšetrovacieho konania.

7.5. *PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA K UPLATNENIU NOVÝCH USMERNENÍ V TEJTO VECI*

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

(260) Francúzsko však konštatuje, že investičná pomoc sa podľa nových usmernení bude hodnotiť prísnejšie ako doteraz, keďže v nových usmerneniach sa stanovuje maximálna povolená intenzita pomoci v závislosti od veľkosti letiska.

7.6. *PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN K UPLATNENIU NOVÝCH USMERNENÍ V TEJTO VECI*

(261) Francúzsko sa rozhodlo nevyjadriť sa k pripomienkam zainteresovaných strán k uplatneniu nových usmernení v tejto veci.

8. **POSÚDENIE**

(262) Na účely posúdenia predmetných opatrení je nutné rozlišovať medzi potenciálnou pomocou poskytnutou leteckým spoločnostiam (oddiel 8.1 tohto rozhodnutia) a potenciálnou pomocou pre prevádzkovateľa letiska v Pau vo forme finančných príspevkov (oddiel 8.2 tohto rozhodnutia).

8.1. *OPATRENIA V PROSPECH LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ*

8.1.1. EXISTENCIA POMOCI V ZMYSLE ČLÁNKU 107 ODS. 1 ZFEÚ

(263) 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.

(264) Na to, aby bolo možné označiť opatrenie za štátnu pomoc, musia byť kumulatívne splnené tieto podmienky: 1. dotknuté opatrenie je financované zo štátnych prostriedkov a je pripísateľné štátu; 2. poskytuje hospodársku výhodu; 3. táto výhoda je selektívna; 4. dotknuté opatrenie narúša hospodársku súťaž alebo hrozí jej narušením a mohlo by ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi a 5. príjemca je podnik podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a teda možno predpokladať, že vykonáva hospodársku činnosť.

8.1.1.1. ***Štátne prostriedky v zmluvách, ktoré podpísala CCIPB s leteckými spoločnosťami počas skúmaného obdobia***

(265) Zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách podpísali letecké spoločnosti na jednej strane a CCIPB na druhej strane.

(266) Obchodné a priemyselné komory sú verejné správne úrady podľa francúzskeho práva. Podľa súčasného platného znenia článku L.710-1 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. Zabezpečujú rozhranie medzi rôznymi zainteresovanými stranami a vykonávajú tak svoju činnosť bez toho, aby boli ovplyvnené úlohy zastúpenia, ktorými sú poverené odvetvové alebo medziodvetvové organizácie na základe platných legislatívnych alebo regulačných ustanovení, či úlohy, ktoré vykonávajú územné celky v rámci svojej voľnej správy. 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.*“

(267) V tom istom ustanovení sa uvádza:

„*Na tento účel každá inštitúcia alebo komora departementu v rámci siete môže zabezpečovať v súlade so sektorovými systémami, ktoré sa na ňu prípadne vzťahujú:*

1. *úlohy verejného záujmu, ktoré sú jej zverené v zákonoch a predpisoch;*

2. *úlohy zamerané na podporu, sprevádzanie, prepojenie a poradenstvo pre tvorcov a nadobúdateľov podnikov a podniky v súlade s platnými legislatívnymi a regulačnými ustanoveniami v oblasti práva hospodárskej súťaže;*

3. *úlohu pomoci a poradenstva v záujme medzinárodného rozvoja podnikov a vývozu ich výroby v spolupráci s Francúzskou agentúrou pre medzinárodný rozvoj podnikov;*

4. *úlohu spočívajúcu v podpore odborného vzdelávania, či už počiatočného, alebo nepretržitého, najmä prostredníctvom verejnoprávnych a súkromných vzdelávacích inštitúcií, ktoré vytvorila, spravuje alebo financuje;*

5. *úlohu spočívajúcu vo vytvorení a správe predovšetkým prístavných a letiskových zariadení;*

6. *úlohy obchodnej povahy, ktoré jej zverila verejná inštitúcia alebo ktoré sa javia ako nutné pri vykonávaní iných úloh;*

7. *akékoľvek odborné alebo poradenské úlohy alebo akékoľvek štúdie, ktoré si vyžiadali orgány štátnej moci a ktoré sa týkajú otázok z oblasti priemyslu, obchodu, služieb, hospodárskeho rozvoja, odborného vzdelávania alebo územného plánovania, bez toho, aby boli dotknuté práce, ktoré môže začať na vlastný podnet.*“

(268) V článku L.710-1 obchodného zákonníka sa zároveň uvádza: „*Združenie francúzskych obchodných a priemyselných komôr, regionálne obchodné a priemyselné komory, krajské obchodné a priemyselné komory a zastupiteľské skupiny sú verejnoprávne*

inštitúcie, ktoré podliehajú štátnemu dohľadu a spravujú ich volení vedúci pracovníci podnikov.“

(269) Toto legislatívne ustanovenie v skúmanom období, t. j. v rokoch 2003 – 2010, zaznamenalo vývoj. Jeho základné zásady sa však nezmenili. Počas celého tohto obdobia boli obchodné a priemyselné komory, ako je CCIPB, aj naďalej verejnoprávnymi inštitúciami zriadenými zákonom, ktoré spravujú volení vedúci pracovníci podnikov a ktoré podliehajú štátnemu dohľadu. Na druhej strane, keďže predstavujú sprostredkovateľské orgány štátu, dôvodom ich existencie a prvotným cieľom (podľa článku L.710-1 obchodného zákonníka) je vykonávať úlohy verejného záujmu, ktoré sú im zverené zo zákona, t. j. najmä zastupovať záujmy priemyslu, obchodu a služieb pri styku s orgánmi štátnej moci, podporovať miestne podniky a rozvíjať príťažlivosť a plánovanie jednotlivých území. Priemyselné a obchodné činnosti obchodných a priemyselných komôr sú pridružené k výkonu úloh verejného záujmu a ich cieľom je prispievať k vykonávaniu týchto úloh.

(270) Je vhodné poznamenať, že vo vnútroštátnych právnych predpisoch sú stanovené osobitné podmienky financovania pre obchodné a priemyselné komory, predovšetkým v článku L.710-1 obchodného zákonníka. Prostriedky obchodných a priemyselných komôr teda pozostávajú najmä z príjmov z daní (daň účtovaná obchodným a priemyselným komorám ustanovená v článku 1600 všeobecného daňového zákonníka), z dotácií alebo z prostriedkov vytvorených v rámci vzdelávacích činností alebo správy dopravnej infraštruktúry. Obchodné a priemyselné komory nie sú teda pri úhrade svojich výdavkov odkázané len na svoje obchodné príjmy. Uvedené skutočnosti potvrdzujú záver, podľa ktorého priemyselné a obchodné činnosti obchodných a priemyselných komôr sú pridružené k výkonu úloh verejného záujmu a ich cieľom je prispievať k vykonávaniu týchto úloh.

(271) Francúzsko potvrdilo tento záver v súvislosti s CCIPB. Vyjadrilo sa takto: „*CCI Pau-Béarn je právnou zástupkyňou záujmov 13 000 miestnych podnikov a pôsobí ako ich hovorkyňa pri styku s orgánmi štátnej moci a miestnymi verejnoprávnymi subjektmi. […] Tieto úlohy opodstatňujú správu letiska Pau-Pyrénées, keďže túto správu využíva ako nástroj rastu a rozvoja hospodárskej činnosti na svojom území. […] Vyplýva z toho, že obchodné a priemyselné komory majú zákonnú úlohu vo všeobecnom verejnom záujme, ktorá je okrem iného naviazaná na hospodársky rozvoj a zvyšovanie príťažlivosti daného územia. Z uvedených ustanovení zároveň vyplýva, že správa letiskového vybavenia skutočne patrí do tohto rámca.*“

(272) Francúzsko dodalo: „*Obchodné a priemyselné komory pravidelne vykonávajú a financujú lobingové činnosti na zlepšenie príťažlivosti svojho územia a na propagáciu nových zariadení. Vykonávajú aj osobitné propagačné činnosti cestovného ruchu prostredníctvom účasti v rôznych regionálnych a departementálnych štruktúrach v tejto oblasti, najmä prostredníctvom regionálnych a departementálnych výborov v oblasti cestovného ruchu zriadených podľa článku L.131-4 a článku L.132-3 zákona o cestovnom ruchu […]. Postup pri rozvoji príťažlivosti určitého územia si skutočne vyžaduje súbor činností na súčasné prilákanie kapitálu, trhov, podnikov, talentov, študentov a turistov, ktoré zabezpečujú životyte podnikov a regiónu. Príťažlivosť si vyžaduje aj medzinárodný vplyv. Nízkonákladové letecké spoločnosti môžu prostredníctvom svojich webových sídiel prispievať k tomuto postupu. Napokon aj samotní obyvatelia regiónu si vyžadujú nové linky, rozmanitú ponuku a konkrétnejšie nízkonákladové služby, aby mohli byť ľahšie prepojení s Európou za nízke ceny.*“

(273) Z týchto tvrdení jednoznačne vyplýva, že cieľom a dôvodom existencie CCIPB je podobne ako pri iných obchodných a priemyselných komorách hájiť záujmy miestnych podnikov ako celku a prispievať k hospodárskemu rozvoju a k príťažlivosti územia. Uvedené tvrdenia Francúzska okrem iného naznačujú, že pre obchodnú a priemyselnú komoru, ako je CCIPB, sa obchodná činnosť, ako je správa letiska v Pau, nevykonáva v záujme ziskovosti, ale s cieľom prispievať podľa potreby k výkonu úloh všeobecného záujmu, ktoré tento subjekt zabezpečuje podľa zákona. V súlade s pripomienkou v odôvodnení 142 sa CCIPB sama považuje za verejnoprávny subjekt, ktorého úlohou nie je dosahovať zisky.

(274) Vzhľadom na všetky skutočnosti uvedené v predchádzajúcom texte sa obchodné a priemyselné komory, ako je CCIPB, musia považovať za verejné orgány, ktorých rozhodnutia sa na rovnakom základe ako rozhodnutia ústrednej správy štátu alebo územných celkov musia považovať za „pripísateľné štátu“ v súlade s jurisdikciou o štátnej pomoci ([34]) a ktorých prostriedky predstavujú štátne prostriedky ([35]). V tejto súvislosti nie je podstatné, že obchodné a priemyselné komory riadia osoby zvolené obchodníkmi, riaditeľmi podnikov a zástupcami podnikov, a nie funkcionári vymenovaní verejnými orgánmi. Faktom je, že aj národné parlamenty volia všetci občania s volebným právom. Zastupujú totiž jednu z ústavných právomocí demokratického štátu, ktorej rozhodnutia sú nevyhnutne pripísateľné štátu.

([34]) Pozri napríklad rozsudok z 21. marca 1991 vo veci C-303/88, Taliansko/Komisia, Zb. s. I-1433, bod 11, a rozsudok z 12. decembra 1996 vo veci T-358/94, Compagnie nationale Air France/Komisia, body 58 – 61.

([35]) Na túto tému pozri rozhodnutie Komisie zo 14. júla 2004 vo veci C-25/2004, Nemecko – DVB-T v Berlíne-Brandenbursku, odôvodnenie 20.

(275) Situácia obchodných a priemyselných komôr sa teda odlišuje od situácie verejnoprávnych podnikov, v súvislosti s ktorými Súdny dvor vo svojom rozsudku *Stardust Marine* ([36]) uviedol: „*Napriek tomu, že štát môže kontrolovať verejnoprávny podnik a uplatňovať dominantný vplyv na jeho prevádzku, v tomto konkrétnom prípade nie je možné automaticky predpokladať účinné vykonávanie tejto kontroly. Verejnoprávny podnik môže konať viac alebo menej nezávisle v závislosti od stupňa samostatnosti, ktorú mu udeľuje štát. […] Skutočnosť, že verejnoprávny podnik je kontrolovaný štátom, nie je postačujúca na to, aby opatrenia, ktoré prijal, ako sú predmetné opatrenia finančnej podpory, boli pripísané štátu. Je nutné ďalej preskúmať, či sa verejné orgány musia určitým spôsobom posudzovať ako strany zapojené do prijímania týchto opatrení.*“

(276) V prípade opatrenia, ktoré prijal verejnoprávny podnik s poslaním vykonávať hospodársku činnosť, je nutné určiť, či sú verejné orgány, ktoré kontrolujú tento podnik, napr. vzhľadom na podiel na kapitále, ktorý držia v tomto podniku, zapojené do predmetného opatrenia. Situácia obchodnej a priemyselnej komory je odlišná, keďže tento subjekt je sám osebe súčasťou verejnej správy alebo „sprostredkovateľským orgánom štátu“ alebo „verejnoprávnym subjektom“, a teda je verejný orgán zriadený zákonom s cieľom zabezpečiť všeobecné záujmy. Pri určovaní toho, či rozhodnutie obchodnej a priemyselnej komory je pripísateľné štátu, teda nie je nutné určiť, či iný verejný orgán (napr. štát v pravom zmysle slova alebo samospráva alebo iný miestny verejnoprávny subjekt) bol zapojený do dotknutého rozhodnutia. V skutočnosti takéto rozhodnutie nevyhnutne spĺňa kritérium pripísateľnosti.

(277) Tento prístup už Komisia uplatnila vo svojej rozhodovacej praxi. Komisia napríklad v súvislosti s obchodnou a priemyselnou komorou Var uviedla: „*vzhľadom na postavenie verejnoprávnej inštitúcie podľa francúzskeho práva svoju činnosť vykonáva na vymedzenom zemepisnom území, riadia ju volení členovia a disponuje prostriedkami z daní, ktoré boli vybraté od podnikov zapísaných v obchodnom registri, a teda patrí do kategórie ‚orgánov štátnej moci‘ podľa smernice Komisie 2000/52/ES* ([37]). *Preto nie je nutné stanoviť pripísateľnosť opatrenia štátu podľa jurisdikcie vo veci Stardust Marine.*“ ([38])

(278) CCIPB spochybnila pripísateľnosť štátu, pokiaľ ide o zmluvy, na ktoré sa zameriava formálne vyšetrovacie konanie, pričom neprihliadala na zapojenie štátu a miestnych verejnoprávnych subjektov do jej vlastných rozhodnutí. Vzhľadom na uvedené skutočnosti teda nemožno uplatniť túto argumentáciu, lebo samotná CCIPB je verejným orgánom, ktorého rozhodnutia sú nevyhnutne pripísateľné štátu v súlade s jurisdikciou o štátnej pomoci a nezávisle od úlohy, ktorú v jej rozhodnutiach zohrali iné orgány. Z tých istých dôvodov argumentácia CCIPB, podľa ktorej z dohľadu štátu nevyplýva podradenosť, takisto nie je podstatná. Ako sa už pripomenulo v odôvodnení 273, CCIPB sa vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania sama predstavila ako „*verejnoprávny subjekt, ktorého poslaním nie je vytvárať zisky*“, čo potvrdzuje hypotézu Komisie, podľa ktorej je CCIPB verejným orgánom, ktorého rozhodnutia sú pripísateľné štátu, pričom nie je nutné overiť zapojenie iných verejných orgánov do týchto rozhodnutí.

(279) Pripomienky spoločnosti Ryanair k tomuto bodu sú v zásade podobné ako pripomienky CCIPB. Spoločnosť Ryanair sa predovšetkým domnievala, že Komisia mala preskúmať pripísateľnosť prostredníctvom analýzy účasti „verejných orgánov“ v rámci rozhodnutí CCIPB v súvislosti so spoločnosťou Ryanair a AMS. Spoločnosť Ryanair okrem iného cituje stanovisko francúzskej Štátnej rady, ktoré má dosvedčiť nezávislosť obchodných a priemyselných komôr voči štátu v pravom zmysle slova. Podľa tohto stanoviska zo samotnej skutočnosti, že obchodné a priemyselné komory „*sú pridružené k štátu, zatiaľ čo akákoľvek verejnoprávna inštitúcia musí byť technicky pridružená k právnickej osobe, nevyplýva žiadna podradenosť*“. Spoločnosť Ryanair v tejto súvislosti tvrdí, že štát (v pravom zmysle slova) sa zapája len do niektorých rozhodnutí CCIPB, pričom je o nich informovaný len *a posteriori*. Vzhľadom na všetky dôvody uvedené v predchádzajúcom texte nie je toto tvrdenie podstatné, lebo sa nehľadá prípadná účasť iných verejných orgánov ako CCIPB na rozhodnutiach tejto komory.

(280) Podobne tvrdenie CCIPB, podľa ktorého spravuje letisko v Pau „*podľa podmienok súkromného práva*“, nie je podstatné, lebo dané opatrenia prijal verejnoprávny subjekt, a teda sú nevyhnutne pripísateľné štátu ([39]).

([36]) Pozri rozsudok zo 16. mája 2002 vo veci C-482/99, Francúzsko/Komisia, Zb. s. I-4397, bod 52.

([37]) Smernica Komisie 2000/52/ES z 26. júla 2000, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 80/723/EHS o transparentnosti finančných vzťahov medzi členskými štátmi a verejnými podnikmi (Ú. v. ES L 193, 29.7.2000, s. 75).

([38]) Pozri rozhodnutie Komisie z 22. júna 2006 vo veci N 536/05, *Francúzsko – Pomoc spoločnosti Ryanair na leteckú linku medzi Toulonom a Londýnom*, odôvodnenie 16.

([39]) Komisia pre úplnosť zdôrazňuje, že nie je potrebné rozlišovať medzi CCIPB a konkrétnou službou CCIPB, ktorá spočíva v správe letiska, na účely uplatnenia pravidiel štátnej pomoci, keďže prevádzkovateľ, ktorý spravuje letisko v Pau, nemá inú právnu subjektivitu ako CCIPB a len zosúlaďuje vnútorné služby CCIPB, pričom jeho samostatné rozhodnutia sa týkajú len každodennej správy letiska. Jednotlivé zmluvy o letiskových službách a o marketingových službách, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovacieho konania, podpísal predseda CCIPB na základe súhlasu generálneho zhromaždenia CCIPB. Okrem toho Francúzsko ani tretie strany netvrdili, že opatrenia, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovacieho konania, sú pripísateľné výlučne tomuto prevádzkovateľovi.

(281) Jednotlivé zmluvy, ktoré sú predmetom tohto preskúmania, sú teda pripísateľné štátu a zahŕňajú použitie štátnych prostriedkov.

8.1.1.2. ***Selektívna výhoda pre spoločnosti Ryanair, AMS a Transavia v zmluvách uzatvorených s CCIPB v skúmanom období***

(282) S cieľom posúdiť, či štátne opatrenie predstavuje pomoc, treba určiť, či podnik, ktorý je jeho príjemcom, získava hospodársku výhodu, ktorú by nezískal za obvyklých trhových podmienok ([40]).

(283) Na vykonanie tejto analýzy je vhodné uplatniť na dané opatrenia zásadu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Jej cieľom je určiť, či by hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve v postavení CCIPB, ktorý by sa riadil vyhliadkami na ziskovosť, uzavrel podobné zmluvy.

(284) V prvom rade je vhodné preskúmať rôzne všeobecné otázky v záujme náležitého uplatnenia tejto zásady, a najmä tieto otázky:

— Treba vykonať spoločnú alebo naopak oddelenú analýzu zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách, ktoré boli prijaté súbežne ([41])?

— Je nutné pri uplatnení zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na zmluvy o marketingových službách posúdiť, či CCIPB konala ako správca letiska v Pau alebo ako verejný orgán zabezpečujúci marketingové služby v rámci svojej úlohy miestneho hospodárskeho rozvoja nezávisle od svojej funkcie správcu letiska?

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

— 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?

(285) Po zodpovedaní týchto jednotlivých otázok Komisia uplatní zásadu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na jednotlivé predmetné opatrenia.

Spoločné posúdenie zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách

(286) V rozhodnutí o začatí konania sa Komisia domnieva, že tieto dva druhy zmlúv, na ktoré sa zameriava formálne vyšetrovacie konanie, t. j. zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách, sa majú posudzovať spoločne za každé posudzované obdobie, k dátumu podpísania každej z posudzovaných zmlúv. Podľa tohto prístupu by sa predovšetkým ku každej uvedenej skupine zmlúv, ktoré uzatvorila CCIPB, pristupovalo ako k jednému opatreniu:

— zmluva o letiskových službách uzatvorená 30. júna 2005 so spoločnosťou Ryanair a zmluva o marketingových službách podpísaná v ten istý deň so spoločnosťou AMS, ktoré sa týkajú spojenia Pau – Londýn Stansted,

— list CCIPB z 25. septembra 2007 adresovaný spoločnosti Ryanair, ktorým sa podmienky zmluvy o letiskových službách z 30. júna 2005 ([42]) a zmluvy o marketingových službách uzatvorenej v ten istý deň so spoločnosťou AMS rozširujú na spojenie Pau – Charleroi,

— list CCIPB zo 17. marca 2008 adresovaný spoločnosti Ryanair, ktorým sa podmienky zmluvy o letiskových službách z 30. júna 2005 a zmluvy o marketingových službách uzatvorenej 31. marca 2008 so spoločnosťou AMS rozširujú na spojenie Pau – Bristol,

([40]) Pozri najmä rozsudok z 29. apríla 1999 vo veci C-342/96, Španielsko/Komisia, Zb. 1999, s. I-2459, bod 41.

([41]) Táto otázka sa neuplatňuje ani na zmluvu uzatvorenú 23. januára 2006 medzi CCIPB a spoločnosťou Transavia, ktorá sa týka letiskových služieb aj marketingových služieb, ani na zmluvu uzatvorenú 28. januára 2003 medzi CCIPB a spoločnosťou Ryanair, ktorá tiež obsahuje ustanovenia o letiskových službách aj o marketingových službách.

([42]) Tento druh listov možno chápať ako zmluvu o letiskových službách, lebo sa v ňom stanovujú podmienky stanovania letiskových poplatkov a služieb pozemnej obsluhy. Preto sa zaradí do aktov označovaných výrazom „zmluvy o letiskových službách“.

— list CCIPB zo 16. júna 2009 adresovaný spoločnosti Ryanair, ktorým sa podmienky zmluvy o letiskových službách z 30. júna 2005 a zmluvy o marketingových službách uzatvorenej v ten istý deň so spoločnosťou AMS rozširujú na spojenie Pau – Bristol,

— zmluva o marketingových službách uzatvorená 28. januára 2010 so spoločnosťou AMS, ktorá sa týka spojení Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais. Žiadna zmluva o letiskových službách nebola formálne podpísaná súbežne s touto zmluvou o marketingových službách. Možno však identifikovať jednu „implicitnú“ zmluvu o letiskových službách. Predmetom tejto implicitnej zmluvy je naďalej uplatňovať na spoločnosť Ryanair v súvislosti s tromi spojeniami opísanými v zmluve o marketingových službách ([43]) všeobecné letiskové poplatky letiska, ktoré boli prijaté po rokovaniach poradného ekonomického výboru letiska, ako aj sadzby služieb pozemnej obsluhy uvedené v zmluve o letiskových službách z 30. júna 2005. Francúzsko uviedlo, že po skončení platnosti zmluvy o letiskových službách z 30. júna 2005 dňa 30. júna 2010 táto zmluva nebola obnovená a že sadzby uplatnené po tomto dátume na spoločnosť Ryanair boli aj naďalej sadzby, ktoré prijal poradný ekonomický výbor letiska v súvislosti s regulovanými poplatkami a sadzby stanovené v zmluve z 30. júna 2005 v súvislosti s pozemnou obsluhou.

(287) Francúzsko uviedlo, že súhlasí s prístupom zvoleným v rozhodnutí o začatí konania, ktorý spočíva v spoločnej analýze zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách, ktoré boli uzatvorené súbežne. Niektoré zainteresované strany, najmä CCIPB, naopak namietajú proti tomuto prístupu, lebo sa domnievajú, že marketingové služby sa musia analyzovať oddelene.

(288) Všetky prvky prípadu však potvrdzujú odôvodnenosť prístupu zvoleného v rozhodnutí o začatí konania, ktorý Francúzsko schválilo. V prípade spoločnosti Transavia a zmluvy uzatvorenej so spoločnosťou Ryanair v roku 2003 je to zrejmé, lebo marketingové služby a letiskové služby sú predmetom tej istej zmluvy. Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 289 až 313 to tiež platí pre všetky ostatné zmluvy uzatvorené so spoločnosťou Ryanair a AMS.

(289) V prvom rade každá zmluva o marketingových službách bola uzatvorená takmer súbežne so zmluvou o letiskových službách. K uzatvoreniu týchto dvoch druhov zmlúv došlo vždy v rovnaký dátum, okrem zmluvy o marketingových službách z 31. marca 2008, ktorá však aj napriek tomu bola podpísaná krátko (14 dní) po zmluve o letiskových službách v súvislosti so spojením Pau – Bristol, na ktoré sa takisto zameriava zmluva o marketingových službách.

(290) Tieto dva druhy zmlúv navyše uzatvorili tie isté zmluvné strany. AMS je 100 % dcérska spoločnosť spoločnosti Ryanair a jej vedenie pozostáva z vrcholových pracovníkov spoločnosti Ryanair ([44]). 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 opísané ďalej, jednotlivé zmluvy o marketingových službách sú naviazané na prevádzkovanie určitých leteckých spojení spoločnosťou Ryanair z letiska v Pau. V zmluvách o marketingových službách sa uvádza, že vychádzajú zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať tieto spojenia a okrem toho boli uzatvorené súbežne so zmluvami o letiskových službách medzi CCIPB a spoločnosťou Ryanair, ktoré sa týkajú tých istých spojení. Z uvedeného vyplýva, že len na základe skutočnosti, že zmluvy o marketingových službách uzatvorila CCIPB 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, a najmä na účely analýzy týchto zmlúv s ohľadom na zásadu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, a že v kontexte tejto analýzy sa spoločnosti Ryanair a AMS musia považovať za jeden hospodársky subjekt.

(291) Z niekoľkých ďalších skutočností uvedených v odôvodneniach 292 až 313 vyplývajú ďalšie veľmi úzke prepojenia medzi jednotlivými zmluvami o marketingových službách na jednej strane a zmluvami o letiskových službách, ktoré boli prijaté súbežne s každou z nich, na druhej strane.

(292) Zmluva o marketingových službách z 30. júna 2005 bola uzavretá na obdobie piatich rokov, takisto ako zmluva o letiskových službách z toho istého dňa, v ktorej sa spoločnosť Ryanair zaviazala zabezpečovať každodennú prevádzku medzi Londýnom a Pau. V zmluve o marketingových službách sa navyše stanovuje vyslovené prepojenie medzi touto zmluvou a službami leteckej dopravy, na ktoré sa zameriava zmluva o letiskových službách: „*táto zmluva vychádza zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať každý deň linku medzi Pau a Londýnom (Stansted)*“. Táto veta jednoznačne dosvedčuje, že zmluva o marketingových službách by s veľkou pravdepodobnosťou neexistovala, ak by spoločnosť Ryanair neprevádzkovala spojenie, na ktoré sa zameriava zmluva o letiskových službách.

([43]) Podľa tejto zmluvy o letiskových službách sa spoločnosť Ryanair zaviazala prevádzkovať tri spojenia podľa podmienok spresnených v tej istej zmluve.

([44]) Pozri správu akvitánskej regionálnej účtovnej komory o CCIPB, ktorá sa uvádza v odôvodnení 72 a v ktorej sa konštatuje predovšetkým to, že „*spoločnosť AMS je len odnožou spoločnosti Ryanair a riadia ju dvaja vrcholoví pracovníci spoločnosti Ryanair*“.

(293) V úvodnej časti zmluvy o marketingových službách z 30. júna 2005 sa navyše uvádza: „*[…] Airport Marketing Services Limited je z technických dôvodov jediná spoločnosť, ktorá môže zabezpečovať reklamu regiónu Pau a Béarn na pôvodnom a exkluzívnom webovom sídle www.ryanair.com, ktoré je zamerané na získanie rezervácií leteniek spoločnosti Ryanair do Pau.*“ Táto veta potvrdzuje, že základným cieľom zmluvy o marketingových službách nie je všeobecná reklama regiónu Pau a Béarn, ale oveľa konkrétnejšie maximalizácia predajnosti leteniek spoločnosti Ryanair do Pau prostredníctvom reklamy tohto regiónu.

(294) Na druhej strane podľa zmluvy o marketingových službách služby, ktoré má zabezpečiť spoločnosť AMS, spočívajú v umiestnení výziev a odkazov na stránke venovanej destinácii Pau v rámci webového sídla spoločnosti Ryanair a v umiestnení odkazu na anglickej domovskej stránke tohto webového sídla, ktorý bude odkazovať na webové sídlo určené CCIPB. Stránka venovaná destinácii Pau na webovom sídle spoločnosti Ryanair sa však obracia najmä na osoby, ktoré sa už rozhodli alebo sa pravdepodobne rozhodnú využiť služby spoločnosti Ryanair na prepravu do Pau. Pokiaľ ide o domovskú stránku webového sídla, je pravda, že sa oslovuje oveľa väčší záber verejnosti, no zmluva o marketingových službách sa zameriava len na jej anglickú verziu. Ide o ďalší údaj, ktorý dosvedčuje, že marketingové služby slúžia predovšetkým na zabezpečenie reklamy služieb spoločnosti Ryanair medzi Pau a Londýnom, a nie na spoločnú reklamu návštevnosti mesta Pau a okolitého regiónu. Ak by ich cieľom bola propagácia mesta Pau a okolitého regiónu u všetkých turistov a podnikateľov, ktorí by sa mohli zaujímať o región, CCIPB by pravdepodobne požiadala, aby odkaz na webové sídlo podľa jej výberu bol umiestnený na všetky domovské stránky webového sídla spoločnosti Ryanair alebo aspoň na ich viaceré verzie, a nie len na anglickú verziu.

(295) V zmluve o marketingových službách z 30. júna 2005 sa napokon uvádza: „*v prípade značného pozmenenia základných obchodných podmienok po podpísaní tejto zmluvy, najmä pokiaľ ide o počet prilietajúcich cestujúcich v dôsledku tejto zmluvy, sa zmluvné strany v dobrej viere zaväzujú pozmeniť túto zmluvu s cieľom zohľadniť toto pozmenenie*“. Počet prilietajúcich cestujúcich sa teda predstavuje ako „*základná obchodná podmienka*“ zmluvy o marketingových službách, čo opätovne potvrdzuje, že marketingové služby sa v prvom rade nezameriavajú všeobecne na návštevnosť mesta Pau a okolitého regiónu, ale oveľa konkrétnejšie na maximalizáciu počtu cestujúcich v rámci letov spoločnosti Ryanair do Pau.

(296) Podobné skutočnosti sa nachádzajú aj v ostatných zmluvách o marketingových službách. Zmluva o marketingových službách z 25. septembra 2007 bola uzatvorená na obdobie piatich rokov, čo zodpovedá obdobiu, na ktoré CCIPB v liste s rovnakým dátum adresovanom spoločnosti Ryanair rozšírila podmienky zmluvy o letiskových službách z 30. júna 2005 v súvislosti so spojením Pau – Charleroi. V zmluve o marketingových službách sa ďalej uvádza: „*táto zmluva vychádza zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať týždennú leteckú službu medzi PAU a CHARLEROI v objeme tri lety za týždeň, s výhradou zásahu vyššej moci, v jednom prevádzkovom roku. CCIPB má v tejto súvislosti potenciál zabezpečovať reklamu obchodných predností a predností cestovného ruchu v PAU-BEARN a okolitom regióne, ktorá sa bude zameriavať na veľký počet turistov a obchodných cestujúcich, ktorí navštevujú webové sídlo www.ryanair.com, a prilákať do PAU-BEARN vyšší počet cestujúcich s veľkou kúpnou silou, ktorí pochádzajú z Belgicka.*“

(297) V úvodnej časti sa okrem iného uvádza: „*[…] spoločnosť [Airport Marketing Services] je jediná spoločnosť, ktorá má potenciál osloviť veľký počet potenciálnych cestujúcich spoločnosti Ryanair s cieľom propagovať obchodné a turistické prednosti regiónu.*“ Tieto tvrdenia potvrdzujú, že základným cieľom zmluvy nie je všeobecná propagácia návštevnosti mesta Pau a okolitého regiónu, ale oveľa konkrétnejšie maximalizácia predajnosti leteniek spoločnosti Ryanair na spojenie Charleroi – Pau.

(298) Na druhej strane podľa zmluvy o marketingových službách služby, ktoré má zabezpečiť spoločnosť AMS, spočívajú v umiestnení odkazu na webové sídlo určené CCIPB na belgickej a holandskej domovskej stránke webového sídla spoločnosti Ryanair. Marketingové služby sa teda nezameriavajú na všetky osoby, ktoré bolo možné presvedčiť, aby pobudli v Pau alebo okolitom regióne, ale konkrétne sa zameriavajú na osoby, ktoré pravdepodobne využijú služby spoločnosti Ryanair na spojení medzi Charleroi a Pau, teda na obyvateľov Belgicka a Holandska.

(299) Zmluva o marketingových službách z 31. marca 2008 bola uzatvorená na obdobie od 16. mája do 13. septembra 2008, čo zodpovedá obdobiu, počas ktorého sa spoločnosť Ryanair zaviazala prevádzkovať spojenie do Bristolu, ako je uvedené v tejto vete z danej zmluvy: „*Táto zmluva vychádza zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať od 16. mája 2008 do 13. septembra 2008 týždenné letecké spojenie medzi PAU a BRISTOLOM, konkrétne tri lety za týždeň, s výhradou zásahu vyššej moci, v jednom prevádzkovom roku. CCIPB má v tejto súvislosti možnosť propagovať turistické a obchodné prednosti PAU-BEARN a okolitého regiónu u veľkého počtu turistov a obchodných cestujúcich, ktorí navštevujú webové sídlo www.ryanair.com, a prilákať do PAU-BEARN rastúci počet cestujúcich pochádzajúcich z Anglicka, ktorí majú veľkú kúpnu silu.*“ ([45])

([45]) Voľný preklad pôvodného anglického znenia: „*This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN.*“

(300) V úvodnej časti sa okrem iného uvádza: „*[…] spoločnosť [Airport Marketing Services] je jediná spoločnosť, ktorá má potenciál osloviť veľký počet potenciálnych cestujúcich spoločnosti Ryanair s cieľom propagovať obchodné a turistické prednosti regiónu*.“ ([46]) Na druhej strane podľa zmluvy o marketingových službách služby, ktoré má zabezpečiť spoločnosť AMS, spočívajú v umiestnení odkazu na webové sídlo určené CCIPB na anglickej domovskej stránke webového sídla spoločnosti Ryanair.

(301) Zmluva o marketingových službách zo 16. júna 2009 bola uzatvorená na obdobie od 1. apríla do 24. októbra 2009, čo zodpovedá obdobiu, počas ktorého sa spoločnosť Ryanair zaviazala prevádzkovať spojenie Pau – Bristol, ako je uvedené v tejto vete z danej zmluvy: „*Táto zmluva vychádza zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať týždennú leteckú službu medzi PAU a BRISTOLOM v objeme dva lety za týždeň od 1. apríla 2009 do 24. októbra 2009, teda predbežne 60 letov v rámci celého plánu na rok 2009, s výhradou vyššej moci, v jednom prevádzkovom roku. CCIPB má v tejto súvislosti potenciál zabezpečovať reklamu obchodných predností a predností cestovného ruchu v PAU-BEARN a okolitom regióne, ktorá sa bude zameriavať na veľký počet turistov a obchodných cestujúcich, ktorí navštevujú webové sídlo www.ryanair.com, a prilákať do PAU-BEARN vyšší počet cestujúcich s veľkou kúpnou silou, ktorí pochádzajú z Anglicka*.“

(302) V úvodnej časti sa okrem iného uvádza: „*[…] spoločnosť [Airport Marketing Services] je jediná spoločnosť, ktorá má potenciál osloviť veľký počet potenciálnych cestujúcich spoločnosti Ryanair s cieľom propagovať obchodné a turistické prednosti regiónu*.“ Na druhej strane podľa zmluvy o marketingových službách služby, ktoré má zabezpečiť spoločnosť AMS, spočívajú v umiestnení odkazu na webové sídlo určené CCIPB na anglickej domovskej stránke webového sídla spoločnosti Ryanair.

(303) V zmluve o marketingových službách z 28. januára 2010 sa stanovuje, že sa musí uplatňovať v nasledujúcom roku po otvorení leteckých služieb, ktoré sa spoločnosť Ryanair zaviazala prevádzkovať z Pau do Londýna, Charleroi a Beauvais podľa článku 1 tej istej zmluvy. Toto samotné ustanovenie preukazuje jednoznačné prepojenie medzi zmluvou o marketingových službách a zmluvou o letiskových službách. V článku 1 zmluvy o marketingových službách sa navyše spresňuje:

„*Táto zmluva vychádza zo záväzku spoločnosti Ryanair zriadiť a prevádzkovať spojenia medzi:*

— *PAU a LONDÝNOM Stansted od 30. marca 2010 v objeme tri lety za týždeň počas celého roka,*

— *PAU a CHARLEROI od 30. marca 2010 v objeme tri lety za týždeň počas letného obdobia,*

— *PAU a BEAUVAIS od apríla 2010 v objeme tri lety za týždeň počas letného obdobia.*

CCIPB má v tejto súvislosti možnosť propagovať podniky a obchodné prednosti a prednosti cestovného ruchu PAU-BEARN a okolitého regiónu u veľkého počtu turistov a obchodných cestujúcich, ktorí navštevujú webové sídlo www.ryanair.com, a prilákať do PAU-BEARN rastúci počet cestujúcich, ktorí majú veľkú kúpnu silu.“ ([47])

(304) V úvodnej časti zmluvy sa okrem iného uvádza: „*[…] spoločnosť [Airport Marketing Services] je jediná spoločnosť, ktorá má potenciál osloviť veľký počet potenciálnych cestujúcich spoločnosti Ryanair s cieľom propagovať obchodné a turistické prednosti regiónu*.“ ([48]) Na druhej strane, keďže tak, ako podľa zmluvy o marketingových službách z roku 2005, tak aj podľa zmluvy z roku 2010 služby, ktoré má zabezpečiť spoločnosť AMS, spočívajú v umiestnení výziev a odkazov na stránke venovanej destinácii Pau v rámci webového sídla spoločnosti Ryanair a v umiestnení odkazu na webové sídlo určené CCIPB i) na anglickej domovskej stránke webového sídla spoločnosti Ryanair v súvislosti so spojením do Londýna; ii) na belgickej a holandskej domovskej stránke webového sídla spoločnosti Ryanair v súvislosti so spojením do Charleroi; iii) na francúzskej domovskej stránke webového sídla spoločnosti Ryanair v súvislosti so spojením do Beauvais. V zmluve sa napokon spresňuje, že ak letecké dopravné služby spoločnosti Ryanair do Londýna, Charleroi a Beauvais uvedené v článku 1 tejto zmluvy nie sú ohlásené alebo otvorené do februára 2010, zmluva zanikne bez zodpovednosti akejkoľvek zmluvnej strany. Z tohto ustanovenia vyplýva dodatočné prepojenie medzi zmluvou o marketingových službách a službami spoločnosti Ryanair do Londýna, Charleroi a Beauvais.

([46]) Pozri poznámku pod čiarou č. 45.
([47]) Pozri poznámku pod čiarou č. 45.
([48]) Pozri poznámku pod čiarou č. 45.

(305) Tieto skutočnosti vyplývajúce z jednotlivých zmlúv o marketingových službách dosvedčujú, že marketingové služby stanovené v týchto zmluvách sú, či už z pohľadu ich platnosti, alebo povahy, úzko prepojené s leteckými dopravnými službami, ktoré poskytuje spoločnosť Ryanair a ktoré sa uvádzajú v zmluvách o marketingových službách a sú predmetom príslušných zmlúv o letiskových službách. V zmluvách o marketingových službách sa dokonca uvádza, že vychádzajú zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať dané dopravné služby. Marketingové služby sa zďaleka nezameriavajú na všeobecné a neoddeliteľné zvyšovanie návštevnosti mesta Pau a okolitého regiónu turistami a podnikateľmi a sústreďujú sa konkrétne na osoby, u ktorých je pravdepodobné, že využijú dopravné služby spoločnosti Ryanair, na ktoré sa zameriavajú zmluvy o marketingových službách, pričom ich hlavným cieľom je propagovať tieto služby.

(306) Zmluvy o marketingových službách sú teda neoddeliteľné od zmlúv o letiskových službách, na ktoré odkazujú, a od leteckých dopravných služieb, ktoré sú ich predmetom. Z faktických skutočností uvedených v odôvodneniach 286 až 305 navyše vyplýva, že ak by neexistovali dané letecké spojenia (a teda ani zmluvy o letiskových službách, ktorá sa ich týkajú), zmluvy o marketingových službách by neboli uzatvorené. Ako je uvedené v odôvodneniach 286 až 305, v zmluvách o marketingových službách sa vyslovene uvádza, že vychádzajú zo záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať určité letecké spojenia, a okrem iného vymedzujú marketingové služby zamerané najmä na zabezpečenie reklamy týchto spojení.

(307) V tejto súvislosti nemožno uplatniť argument CCIPB, podľa ktorého by sa tieto dva druhy zmlúv mali analyzovať oddelene, lebo „*každá z nich má iný cieľ*“. Z uvedených skutočností jednoznačne vyplýva, že zmluvy o marketingových službách sú spoločne so zmluvami o letiskových službách súčasťou obchodných vzťahov spoločnosti Ryanair a CCIPB, ktorými sa riadi prevádzkovanie leteckých spojení, na ktoré sa zameriavajú tieto dve zmluvy.

(308) Okrem iného je faktom, že CCIPB pred podpísaním predmetných zmlúv o marketingových službách nezorganizovala výberové konania otvorené pre všetky spoločnosti, ktoré poskytujú služby tohto druhu ([49]), ani sa neobrátila na rôznych potenciálnych poskytovateľov s cieľom porovnať ich ponuky. Zo všeobecnejšieho hľadiska pri zabezpečovaní daných marketingových služieb neuvažovala o iných poskytovateľoch, ako sú dané letecké spoločnosti alebo ich dcérske spoločnosti. Potvrdzuje to úzke závislé prepojenie, ktoré existuje medzi zmluvami o marketingových službách a leteckými spojeniami prevádzkovanými spoločnosťou Ryanair z Pau. Ak by zmluvy o marketingových službách boli skutočne nezávislé od zmlúv o letiskových službách, CCIPB by sa okrem spoločnosti AMS pravdepodobne obrátila na rôznych poskytovateľov, a to o to viac, že ide o verejnoprávnu organizáciu, ktorá pri svojich nákupoch bežne využíva zadávacie konanie.

(309) Okrem toho je tiež zrejmé, že uzatvorenie všetkých zmlúv o letiskových službách bolo podmienené uzatvorením zmlúv o marketingových službách.

(310) Po prvé podľa Francúzska tieto dve zmluvy z roku 2005 (zmluva o letiskových službách a zmluva o marketingových službách z 30. júna 2005), „*hoci sú z právneho hľadiska nezávislé, napriek tomu sú úzko prepojené*“ ([50]) a „*nemožno ignorovať úzke prepojenie medzi zmluvou o letiskových službách uzatvorenou so spoločnosťou Ryanair a zmluvou o marketingových službách so spoločnosťou AMS, ktorá je 100 % dcérskou spoločnosťou spoločnosti Ryanair.*“ ([51]) Vzhľadom na veľkú podobnosť medzi zmluvami z roku 2005 a zmluvami uzatvorenými neskôr so spoločnosťami Ryanair a AMS možno uvedené pripomienky Francúzska ľahko uplatniť aj na tieto neskoršie zmluvy.

(311) Francúzsko okrem iného vo svojom liste z 30. mája 2011 uvádza, že „*CCIPB pristúpila k uzatvoreniu*“ zmlúv 30. júna 2005. Zároveň v tomto liste pripomína, že „*na základe nepredloženia zmluvy spoločnosti AMS sa spoločnosť Ryanair rozhodla bez písomného vyjadrenia adresovaného CCIPB, že od letnej sezóny IATA 2011 neobnoví svoje lety na letisko Pau-Pyrénées* (apríl 2011).“ Naznačuje to, že prinajmenšom v určitých prípadoch spoločnosť Ryanair nebude súhlasiť s prevádzkou leteckého spojenia, ak sú jej účtované všeobecné poplatky letiska bez zmluvy o marketingových službách uzatvorenej medzi správcom letiska a spoločnosťou AMS.

(312) Tento prístup uplatnila aj CRC vo svojej správe z 5. januára 2007 ([52]).

([49]) Okrem neúspešnej reklamy v Air & Cosmos, pozri odôvodnenie 132.
([50]) List francúzskych orgánov z 13. júla 2007.
([51]) List francúzskych orgánov z 30. mája 2011.
([52]) V správe sa uvádza: „… tento dohovor o poskytovaní služieb je v skutočnosti finančná pomoc spoločnosti Ryanair, ktorá je neoprávnená, lebo táto pomoc nebola vopred oznámená Komisii,“ a že „CCI […] s cieľom vyhnúť sa vplyvu rozhodnutia správnej jurisdikcie (ktorá konštatuje, že dohovor z roku 2003 so spoločnosťou Ryanair obsahoval neoprávnenú štátnu pomoc) využila novú právnu konštrukciu.“

(313) Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že každá zmluva o marketingových službách je neodlučiteľná od príslušnej zmluvy o letiskových službách, predstavuje spolu s ňou jednu transakciu a pravdepodobne by nebola uzatvorená, ak by neexistovala súvisiaca zmluva o letiskových službách a letecké spojenia, na ktoré sa zameriavajú tieto dve zmluvy. Preto je vhodné v prípade každej zmluvy o marketingových službách analyzovať túto zmluvu o marketingových službách a zmluvu o letiskových službách prijaté súbežne ako jedno opatrenie s cieľom určiť, či táto zmluva predstavuje štátnu pomoc.

Uplatnenie kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na CCIPB v súvislosti so zmluvami o marketingových službách

(314) Na účely uplatnenia zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve v súvislosti so zmluvami o marketingových službách je potrebné určiť, na aký hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve je vhodné sa odvolávať pri analýze správania CCIPB.

(315) Na základe prvého prístupu by bolo možné sa domnievať, že CCIPB uzavrela zmluvy o marketingových službách ako správca letiska ([53]), čím by bolo možné porovnať jej konanie s hypotetickým správcom letiska, ktorý sa riadi vyhliadkami na ziskovosť.

(316) Podľa druhého prístupu by CCIPB konala z pozície verejného subjektu zodpovedného za plnenie úloh všeobecného záujmu, v tomto prípade hospodárskeho rozvoja mesta Pau a jeho regiónu, a obstarala marketingové služby na účely výkonu tejto úlohy nezávisle od svojho postavenia správcu letiska v Pau. V rámci druhého prístupu by bolo podľa judikatúry vhodné overiť, či predmetné služby na jednej strane reagujú na reálne potreby verejného obstarávateľa a či je ich cena na druhej strane nižšia alebo rovná „trhovej cene“ ([54]), alebo inými slovami, či by bol hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi vyhliadkami na ziskovosť a potreboval by rovnaké služby (pričom by nemusel byť nevyhnutne správcom letiska), ochotný prijať podmienky podobné tým, ktoré prijala CCIPB.

(317) Pripomienky niektorých zainteresovaných strán naznačujú minimálne implicitný príklon k druhému prístupu. Konkrétne spoločnosť Ryanair vo svojej už citovanej štúdii z 20. decembra 2013 predložila prvky, ktorými chcela preukázať, že cena za marketingové služby od spoločnosti AMS nepresahuje výšku predpokladanej trhovej ceny týchto služieb, a svoju argumentáciu doplnila poznámkou, že správcovia letísk nepredstavujú pre spoločnosť AMS iný typ klientov.

(318) CCIPB predložila argumenty v podobnom duchu a okrem nich uviedla: „*Pripomíname, že CCIPB zodpovedá za rozvoj hospodárskej atraktivity územia, ktoré patrí do jej pôsobnosti. Vďaka sumám, ktoré boli zaplatené za tieto marketingové služby, tak bolo možné propagovať zaujímavosti v Pau a jeho regióne, pričom odvetvia ubytovania, stravovania, maloobchodu a realít priamo ťažili z 56 miliónov EUR ročne, ktoré cestujúci spoločnosti Ryanair minuli v roku 2010 […] počas svojho pobytu (táto suma dosahovala v roku 2005 výšku 8 miliónov EUR, čo je veľmi nízky predpoklad oproti štúdiám vplyvu, ktoré realizovali iné letiská).*“ Týmto tvrdením CCIPB naznačuje, že jej konanie sa má posudzovať ako konanie verejného obstarávateľa, ktorý obstaráva služby nevyhnutné na výkon úloh všeobecného záujmu.

(319) Komisia v tejto súvislosti na jednej strane pripomína, že tento argument odporuje predpokladu, podľa ktorého rozhodnutia CCIPB, ktoré súvisia s predmetnými opatreniami, by neboli pripísateľné štátu. Ak CCIPB tvrdí, že podpísala tieto zmluvy v záujme plnenia svojej úlohy pri rozvoji miestneho hospodárstva, nevyhnutne musí teda uznať, že jej konanie je charakteristické pre miestny verejný orgán.

(320) Komisia si na druhej strane myslí, že je potrebné odmietnuť druhé z dvoch uvedených riešení, lebo nerešpektuje už skôr stanovenú neoddeliteľnosť zmlúv o letiskových službách a príslušných zmlúv o marketingových službách. Tento prístup by totiž mohol viesť k názoru, že CCIPB podpísala zmluvy o marketingových službách bez ohľadu na letecké spojenia, ktoré ponúka Ryanair na letisku v jej správe, a podpísala by uvedené zmluvy aj v prípade neexistencie predmetných leteckých spojení a príslušných zmlúv o letiskových službách. Pre dôvody spresnené v odôvodneniach 286 až 313 je však tento predpoklad vysoko nepravdepodobný.

(321) Navyše ak by sa mal uplatniť druhý prístup, nebolo by možné na jeho základe dospieť k záveru, že zmluvy o marketingových službách nepredstavujú hospodársku výhodu v prospech spoločností Ryanair a AMS.

([53]) Bez toho, aby boli dotknuté možné ciele verejnej politiky v oblasti miestneho hospodárskeho rozvoja, ktoré mohla CCIPB uzatvorením predmetných zmlúv sledovať.

([54]) Pozri napríklad rozsudok z 28. januára 1999 vo veci T-14/96, BAI/Komisia, Zb. 1999, s. II-139, body 75 – 76, a z 5. augusta 2003 v spojených veciach T-116/01 a T-118/01, P&O European Ferries (Vizcaya), SA a Diputación Foral de Vizcaya/Komisia, Zb. 2003, s. II-2957, bod 117.

(322) Ako sa totiž uvádza v odôvodnení 316, na to, aby sa nákupy uskutočnené verejným subjektom nepovažovali za hospodársku výhodu pre predávajúceho, nestačí, aby ich cena bola nižšia alebo rovnaká ako trhová cena. Je tiež potrebné, aby zodpovedali reálnej potrebe verejného obstarávateľa.

(323) Nie je možné jednoznačne vylúčiť, že CCIPB je pri výkone úloh na zabezpečenie hospodárskeho rozvoja mesta Pau a jeho regiónu a na zabezpečenie propagácie tohto územia nútená osloviť poskytovateľov komerčných služieb. Tu však ide o propagačnú činnosť, ktorá sa sústreďuje na komerčné aktivity dvoch konkrétnych podnikov, teda spoločností Ryanair a CCIPB, pričom CCIPB vystupuje ako správca letiska v Pau. Verejný subjekt sa nemôže domnievať, že marketingové služby, ktoré podporujú činnosti najmä jedného alebo niekoľkých konkrétnych podnikov, patria medzi základné úlohy tohto subjektu, ktorými sa zameriava na podporu miestneho hospodárskeho rozvoja. Je teda logické, že takýto verejný subjekt sa riadi zásadou, že miestne podniky si musia samy zabezpečiť alebo financovať svoje marketingové činnosti, a obmedzuje svoje vlastné činnosti na všeobecnú reklamu svojmu územiu a miestnej hospodárskej štruktúre bez dôrazu na konkrétne podniky.

(324) Akýkoľvek iný prístup by mohol viesť k domnienke, že verejný subjekt zodpovedný za miestny hospodársky rozvoj by mohol obstarať marketingové služby, ktoré sa zameriavajú najmä na podporu výrobkov alebo služieb určitých podnikov so sídlom na jeho území s odôvodnením, že tieto služby napomáhajú miestny hospodársky rozvoj a že boli získané za trhovú cenu, pričom by tieto opatrenia nepredstavovali štátnu pomoc. Takýmto prístupom by došlo k obchádzaniu článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(325) Je teda zrejmé, že o marketingových službách, ktoré CCIPB nakúpila od AMS, nemožno povedať, že uspokojujú istú reálnu potrebu CCIPB ako verejného subjektu, ktorého úlohou je podpora miestneho hospodárskeho rozvoja. Tento záver potvrdzujú aj niektoré pripomienky Francúzska, podľa ktorých „*určite nie je zvykom, aby CCI, ktoré neprevádzkujú letisko, nakúpili marketingové služby od leteckých spoločností*“ ([55]).

(326) Uplatnenie druhého prístupu zohľadneného v odôvodneniach 316 až 321 by viedlo k záveru, že zmluvy o marketingových službách pripúšťajú hospodársku výhodu pre podniky, ktoré tieto služby poskytli, ako aj pre letecké spoločnosti, ktoré získali z marketingových služieb priamy prospech. Na základe tohto prístupu by zmluvy o marketingových službách uzatvorené so spoločnosťou AMS predstavovali pomoc pre AMS v pozícii poskytovateľa marketingových služieb, ako aj pre spoločnosť Ryanair, ktorá je priamym a hlavným príjemcom týchto služieb.

(327) Okrem toho sa všeobecne očakáva, že keď verejný subjekt robí nákup v rámci výkonu svojich úloh vo všeobecnom záujme, snaží sa minimalizovať svoje výdavky prostredníctvom výzvy na predkladanie ponúk alebo aspoň prieskumom ponúk viacerých poskytovateľov. Tento postup sa tým skôr uplatňuje pri výrobkoch alebo službách špecifickej povahy, ktorých trhovú cenu nie je možné jednoznačne zistiť, čo je zjavne prípad marketingových služieb. V tomto prípade však marketingové zmluvy nevznikli na základe výzvy na predkladanie ponúk. Na základe výzvy na predkladanie projektov CCIPB nenašla leteckú spoločnosť ochotnú prevádzkovať lety na letisku v Pau za stanovených podmienok ([56]). Aj táto okolnosť potvrdzuje nevhodnosť druhého prístupu.

(328) Nevhodnosť druhého prístupu naznačujú aj pripomienky, ktoré CCIPB predložila k rozhodnutiu o predĺžení konania. Je totiž pozoruhodné, že v záujme dodržania zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve sa CCIPB pri porovnávaní svojho konania s rôznymi súkromnými podnikmi porovnala najmä so správcami letísk. V tejto súvislosti uviedla rôzne veľké súkromné letiská vo Veľkej Británii, jedno letisko v Taliansku a šesť francúzskych letísk. Tento prístup potvrdzuje záver, podľa ktorého CCIPB skutočne uzavrela zmluvy o marketingových službách v prvom rade ako správca letiska a nie ako verejný orgán, ktorý koná v rámci svojej úlohy pri rozvoji miestneho hospodárstva.

(329) Francúzsko navyše uviedlo, že podpora cestovného ruchu v obvode Béarn patrí do právomocí výboru departementu pre cestovný ruch oblasti Béarn Pays Basque a že CCI spravidla „*uskutočňujú špecifické činnosti na podporu cestovného ruchu prostredníctvom účasti v rôznych regionálnych a departementálnych štruktúrach, a to predovšetkým prostredníctvom regionálnych a departementálnych výborov pre cestovný ruch*“. Zmluvy o marketingových službách, ktoré sa podľa CCIPB zameriavajú najmä na propagáciu turistických a obchodných atrakcií mesta Pau a jeho regiónu, však CCIPB uzavrela priamo bez účasti miestnych štruktúr, ktoré zodpovedajú za podporu cestovného ruchu. Uvedené tvrdenie je ďalšou skutočnosťou, ktorá nasvedčuje tomu, že CCIPB podpísala zmluvy o marketingových službách v prvom rade ako správca letiska.

([55]) Toto tvrdenie navyše smeruje k záveru, že CCIPB v skutočnosti nakúpila predmetné marketingové služby v prvom rade z pozície správcu letiska a nie ako verejný orgán zodpovedný za miestny hospodársky rozvoj.

([56]) Pozri odôvodnenie 132.

(330) Na účely uplatnenia zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve je teda vhodné uplatniť prvý prístup, vymedzený v odôvodnení 315, podľa ktorého je možné porovnať správanie CCIPB s hypotetickým hospodárskym subjektom v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi vyhliadkami na ziskovosť a spravoval by letisko v Pau namiesto nej.

(331) Uvedený záver, ku ktorému sa dospelo v súvislosti so zmluvami so spoločnosťami Ryanair a AMS, platí z tých istých dôvodov aj pre zmluvu so spoločnosťou Transavia, a to tým viac, že v prípade spoločnosti Transavia letiskové a marketingové služby upravuje len jedna zmluva.

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

(332) Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že pri uplatnení zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na predmetné zmluvy o marketingových službách sa tieto zmluvy musia analyzovať spoločne s príslušnými zmluvami o letiskových službách, ako by predstavovali jednu transakciu ([57]), a že správanie CCIPB sa musí analyzovať vzhľadom na správanie hypotetického hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý by prevádzkoval letisko v Pau namiesto nej.

(333) Pri analýze každej z takto vymedzených transakcií je vhodné vyčísliť 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 v rámci tejto analýzy prihliadal len na tento vplyv.

(334) Marketingové služby môžu 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 leteckú spoločnosť, má z neho prospech aj správca letiska. Väčší počet cestujúcich môže pre správcu letiska znamenať zvýšenie príjmov, ktoré plynú z určitých letiskových poplatkov, z poskytovania služieb pozemnej obsluhy, ako aj z príjmov, ktoré neplynú z leteckej dopravy, ale z prevádzky parkovísk, reštaurácií a iných obchodov atď.

(335) Je teda zrejmé, že hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by spravoval letisko v Pau namiesto CCIPB, by mohol prihliadať na tento pozitívny vplyv pri posudzovaní uzatvorenia zmluvy o marketingových službách a príslušnej zmluvy o letiskových službách. Postupoval by tak, že by zhodnotil vplyv daných leteckých spojení na budúce príjmy a náklady, pričom by v tejto súvislosti urobil prognózu počtu cestujúcich využívajúcich tieto spojenia, v ktorej by sa odrazil pozitívny vplyv marketingových služieb. Posúdil by tento vplyv s prihliadnutím na celé prevádzkové obdobie daných spojení v súlade s vymedzeniami zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách.

(336) Komisia v priebehu konania uznala tento bod, lebo keď vyzvala Francúzsko, aby upravilo prognózy príjmov a nákladov, ktoré by hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve vypracoval pred uzatvorením zmlúv o marketingových službách a zmlúv o letiskových službách, navrhla mu zohľadniť vplyv zmlúv o marketingových službách pri očakávanom objeme dopravy. Keď správca letiska uzatvára zmluvu o reklamných činnostiach určitých leteckých spojení, skutočne môže rátať s pomerne vysokým koeficientom zaplnenia (alebo faktorom zaťaženia) ([58]) na dotknutých leteckých spojeniach a zohľadniť ho pri hodnotení budúcich príjmov. V tomto bode Komisia berie do úvahy stanovisko spoločnosti Ryanair, podľa ktorého sa zmluva o marketingových službách nepremieta len do nákladov správcu letiska, ale aj do možného zisku.

(337) Je potrebné určiť, či by hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by prevádzkoval letisko v Pau namiesto CCIPB, mohol rozumne očakávať a kvantifikovať iné zisky ako tie, ktoré vyplývajú z kladného vplyvu využívania leteckých spojení, na ktoré sa zameriava zmluva o marketingových službách, v období prevádzkovania týchto spojení podľa ustanovení zmluvy o marketingových službách alebo zmluvy o letiskových službách.

([57]) Je potrebné analyzovať konkrétnu zmluvu o marketingových službách spoločne so zmluvou o letiskových službách ako jedinú transakciu. Existuje však toľko samostatných transakcií, koľko je „párov“ zmlúv o marketingových službách a zmlúv o letiskových službách.

([58]) Koeficient zaplnenia alebo faktor zaťaženia sa vymedzuje ako pomer obsadených sedadiel v lietadlách využívaných pri prevádzkovaní daného leteckého spojenia.

(338) Niektoré zainteresované strany, najmä 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 ako CCIPB, 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 stanoveného v týchto zmluvách. 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.

(339) V tejto súvislosti je najskôr vhodné poznamenať, že žiadna skutočnosť prípadu nenaznačuje, že pri uzatváraní zmlúv o marketingových službách, na ktoré sa zameriava formálne vyšetrovacie konanie, by CCIPB odhadovala a *a fortiori* vyčíslila prípadný kladný vplyv zmlúv o marketingových službách nad rámec leteckých spojení, na ktoré sa zameriavajú tieto zmluvy, alebo z časového hľadiska aj po uplynutí stanovenej lehoty na prevádzku predmetných spojení. Okrem toho Francúzsko ani CCIPB nenavrhli metódu, ktorá by umožnila stanoviť prípadnú hodnotu, ktorou by hypotetický hospodársky subjekt z pozície správcu letiska v Pau namiesto CCIPB ohodnotil tento vplyv pri posudzovaní príležitosti na uzatvorenie zmlúv o marketingových službách a zmlúv o letiskových službách.

(340) Ako už bolo uvedené, marketingové služby získané od spoločnosti AMS sa zameriavajú na osoby, ktoré navštevujú webové sídlo spoločnosti Ryanair, a to buď stránku venovanú Pau na tomto sídle, alebo anglickú verziu tohto webového sídla (pre zmluvy o marketingových službách týkajúcich sa spojení Pau – Londýn a Pau – Bristol), belgickú a holandskú verziu stránky (pre zmluvy týkajúce sa spojenia Pau – Charleroi) alebo francúzsku verziu stránky (pre zmluvy týkajúce sa spojenia Pau – Beauvais). V súvislosti so spoločnosťou Transavia sa predpokladalo, že všetky marketingové služby na webovom sídle www.transavia.com sa budú zameriavať na stránku venovanú destinácii Pau. Predmetné marketingové služby sa teda sústreďovali najmä na osoby, ktoré mohli využiť letecké spojenia, na ktoré sa zameriava zmluva o marketingových službách. Ich kladný vplyv na využívanie iných spojení do Pau sa javí príliš hypotetický a v každom prípade príliš neistý na to, aby ho mohol obozretný hospodársky subjekt kvantifikovane zohľadniť pri zvažovaní záujmu o uzatvorenie zmluvy o marketingových službách.

(341) Navyše trvalá povaha tohto vplyvu sa javí tiež veľmi neistá. Možno pripustiť, že reklama letiska v Pau a príslušného regiónu na webovom sídle spoločnosti Ryanair mohla povzbudiť osoby, ktoré navštívili toto webové sídlo, aby si kúpili letenky spoločnosti Ryanair do Pau vo chvíli, keď sa k nim dostala táto reklama alebo krátko nato. Je však málo pravdepodobné, že spomienka na túto reklamu, ktorú videli pri návšteve webového sídla 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 daného obdobia. Takýto trvalý vplyv by bolo možné dosiahnuť napríklad reklamnou kampaňou vo všeobecných televíznych a rozhlasových staniciach, na súbore webových sídiel 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 niektoré stránky v rámci webového sídla spoločnosti Ryanair, má však malý potenciál dosiahnuť vplyv, ktorý významne presahuje rámec trvania reklamnej činnosti.

(342) Je veľmi pravdepodobné, že väčšina ľudí nenavštevuje webové sídlo spoločnosti Ryanair dostatočne často na to, aby sa im len na jej základe trvalo vryla do pamäti reklama regiónu zobrazená na tomto webovom sídle. Toto zistenie výrazne podporujú dve skutočnosti. Po prvé, podľa ustanovení jednotlivých zmlúv o marketingových službách sa propagácia regiónu Pau na domovskej stránke webového sídla spoločnosti Ryanair obmedzuje na existenciu jedného jednoduchého odkazu na webové sídlo, ktoré určila CCIPB, a to len počas vymedzených období, ktoré sú dokonca veľmi krátke (42 dní ročne počas obdobia piatich rokov podľa zmluvy z roku 2005, jeden súvislý rok podľa zmluvy z roku 2007, osem dní podľa zmluvy z roku 2008, deväť dní podľa zmluvy z roku 2009, 45 dní na anglickej verzii stránky, 25 dní na belgickej a holandskej verzii a 25 dní na francúzskej verzii podľa zmluvy z roku 2010). Povaha týchto reklamných činností (uvedenie jednoduchého odkazu s obmedzenou reklamnou hodnotou), ako aj ich krátkosť mohli výrazne obmedziť vplyv týchto činností v období po ich skončení o to viac, že tieto činnosti sa obmedzovali len na webové sídlo spoločnosti Ryanair a nenadväzovali na ne iné prostriedky. Po druhé, ostatné marketingové činnosti stanovené v zmluvách uzatvorených so spoločnosťou AMS sa týkali len stránok na jeho webovom sídle o destinácii Pau. Je veľmi pravdepodobné, že väčšina ľudí nenavštevuje túto stránku pravidelne a navštevujú ju len vtedy, keď sa už potenciálne zaujímajú o túto destináciu.

(343) Predchádzajúce odôvodnenia platia aj pre zmluvu uzatvorenú v roku 2006 so spoločnosťou Transavia. Podľa ustanovení tejto zmluvy totiž marketingové služby spočívali len v tom, že sa na stránku o destinácii Pau na webovom sídle spoločnosti Transavia umiestnia texty a odkazy a predplatiteľom elektronického časopisu transavia.com sa budú pravidelne zasielať formou emailu ponuky s atrakciami destinácie Pau.

(344) Ak by teda marketingové služby mohli podnietiť využívanie leteckých spojení, na ktoré sa zameriavajú zmluvy 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.

(345) Zo štúdií spoločnosti Ryanair zo 17. a 31. januára 2014 navyše vyplýva, že zisky plynúce zo zmlúv o marketingových službách, ktoré zachádzajú za rámec leteckých spojení, na ktoré sa zameriavajú tieto zmluvy alebo za rámec obdobia prevádzky týchto spojení podľa ustanovení zmlúv o marketingových službách a 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.

(346) Napríklad podľa štúdie zo 17. januára 2014 ([59]) „*[…] budúci prírastkový zisk po skončení vymedzenej platnosti zmluvy o letiskových službách má neistú povahu*“ ([60]). V tejto štúdii sa navrhujú dve metódy na posúdenie kladného vplyvu zmlúv o marketingových službách *ex ante* – prístup „založený na peňažnom toku“ a prístup „kapitalizácie“.

(347) Prístup založený „na peňažnom toku“ pozostáva z posúdenia ziskov plynúcich zo zmlúv o marketingových službách a zmlúv 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 „kapitalizácie“ pozostáva z posúdenia zlepšenia dobrého mena značky letiska vďaka marketingovým službám ako nehmotného majetku nadobudnutého za cenu stanovenú v zmluve o marketingových službách.

(348) V štúdii sa však poukazuje na to, že prístup „kapitalizácie“ vyvoláva veľké ťažkosti, čo svedčí o nedostatočnej dôveryhodnosti výsledkov, ku ktorým by mohla viesť táto metóda, a preto sa dáva prednosť prístupu „peňažných tokov“. V štúdii sa predovšetkým uvádza: „*V prístupe kapitalizácie by sa malo prihliadať len na veľkosť marketingových výdavkov, ktoré sú pripísateľné nehmotnému majetku letiska. Môže však byť náročné určiť veľkosť marketingových výdavkov, ktorých cieľom je vytvoriť budúce príjmy pre letisko (t. j. investícia do nehmotného majetku letiska) v porovnaní s výdavkami, ktoré vytvárajú súčasné príjmy pre letisko.*“ ([61]) Takisto sa v nej zdôrazňuje, že: „*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.*“ ([62])

(349) V štúdii z 31. januára 2014 sa navrhlo uplatnenie postupu vychádzajúceho z prístupu „na základe peňažného toku“. Podľa tohto prístupu zisky plynúce zo zmlúv o marketingových službách a zmlúv 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. V tejto metóde sa vychádza z očakávaného prírastkového zisku počas posledného roka platnosti zmluvy o letiskových službách, ktorý sa premieta do budúcnosti na obdobie, ktoré má rovnakú dĺžku ako obdobie platnosti zmluvy o letiskových službách, pričom sa upraví podľa miery rastu trhu leteckej dopravy v Európe a podľa faktora pravdepodobnosti, ktorého cieľom je premietnuť schopnosť zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách prispievať k ziskom letiska po skončení ich platnosti ([63]). Táto schopnosť tvoriť trvalý zisk vyplýva podľa štúdie z 31. januára 2014 z viacerých faktorov „*vrátane lepšej povesti a silnejšej značky, ako aj vonkajších vplyvov siete a pravidelných cestujúcich*“ ([64]), pričom sa v tejto súvislosti neuvádzajú ďalšie spresnenia. V tejto metóde sa okrem iného prihliada na diskontnú sadzbu, do ktorej sa premietajú kapitálové náklady.

([59]) Pozri oddiel 6.2.2.7.
([60]) Voľný preklad pôvodného anglického znenia: ‚… *future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain*‘.
([61]) Pozri poznámku pod čiarou č. 45.
([62]) Pozri poznámku pod čiarou č. 45.
([63]) Pozri odôvodnenia 356 a 357.
([64]) Pozri poznámku pod čiarou č. 45.

(350) Pokiaľ ide o faktor pravdepodobnosti, v štúdii sa navrhuje sadzba [...] %, 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 hľadiska. Neopiera sa o žiadnu faktickú skutočnosť vyplývajúcu z činnosti spoločnosti Ryanair alebo z trhu leteckej dopravy alebo letiskových služieb, ktorou by sa podložila sadzba [...] %. Nestanovuje žiadnu súvislosť medzi touto sadzbou a faktormi, ktoré uvádza veľmi stručne (povesť, silná značka, vonkajšie vplyvy siete a pravidelní cestujúci) a ktoré majú predĺžiť zisky plynúce zo zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách po skončení ich platnosti. Napokon sa nijako neodvoláva na konkrétny obsah marketingových služieb stanovených v rôznych zmluvách so spoločnosťou AMS, keď analyzuje, do akej miery by tieto služby mohli ovplyvniť uvedené faktory.

(351) Navyše 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 relevantnosť miery rastu trhu leteckej dopravy v Európe pri hodnotení vplyvu zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách na konkrétne letisko.

(352) 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.

(353) Zo štúdie z 31. januára 2014 teda vyplýva, že metóda založená na peňažných tokoch by priniesla len veľmi neisté a málo spoľahlivé výsledky takisto ako metóda „kapitalizácie“.

(354) Francúzsko ani žiadna iná zainteresovaná strana neposkytli žiadne skutočnosti, ktoré by naznačovali, že správcovia regionálnych letísk porovnateľných s letiskom v Pau 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.

(355) Navyše ako už bolo uvedené, marketingové služby, na ktoré sa zameriava formálne vyšetrovacie konanie, sa očividne sústreďujú na osoby, u ktorých je pravdepodobné, že využijú spojenia, na ktoré sa zameriavajú zmluvy o marketingových službách. Ak sa tieto spojenia neobnovia po skončení platnosti zmluvy o letiskových službách, je málo pravdepodobné, že marketingové služby môžu mať naďalej kladný vplyv na využívanie tohto letiska po skončení platnosti zmluvy. Pre správcu letiska je však veľmi náročné posúdiť 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 pri nízkonákladových leteckých spoločnostiach sa ukázalo, že otváranie a ukončenie spojení uskutočňujú veľmi dynamickým spôsobom. Pri uzatváraní transakcie podobnej tým, ktoré sa skúmajú 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.

(356) 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 očakávaný prírastkový zisk týchto zmlúv počas posledného roka platnosti zmluvy o letiskových službách kladný. V tejto metóde sa vychádza z očakávaného prírastkového zisku počas posledného roka platnosti zmluvy o letiskových službách, ktorý sa premieta do budúcnosti s uplatnením dvoch faktorov. Prvým faktorom je celkový rast európskeho trhu leteckej dopravy a zohľadňuje sa ním očakávaný rast dopravy. Druhým faktorom je faktor vo výške [...] %, 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 (alebo maximálne rovná nule), 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.

(357) 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.*“ ([65]) 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 s predmetnými zmluvami by teda konečná hodnota

([65]) Štúdia z 31. januára 2014, poznámka pod čiarou č. 17, voľný preklad anglického znenia: „*[…] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration*“.

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.

(358) 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. Prípadné ostatné zisky by sa považovali za príliš neisté, aby sa mohli kvantifikovane zohľadniť, a žiadna skutočnosť nenasvedčuje tomu, že ich CCIPB skutočne zohľadnila.

Vhodnosť porovnávania podmienok zmlúv o letiskových službách, na ktoré sa zameriava formálne vyšetrovacie konanie, s letiskovými poplatkami účtovanými na iných letiskách

(359) V nových usmerneniach sa uvádza, že pomoc leteckej spoločnosti, ktorá využíva letisko, možno podľa zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve v zásade vylúčiť, ak:

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

b) 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 ([66]).

(360) 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.*“ ([67])

(361) Pokiaľ však ide o prvý prístup (porovnanie s trhovou cenou), Komisia vážne pochybuje, že by bolo skutočne možné vymedziť vhodné porovnávacie kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované letiskami. Domnieva sa, že analýza postupného rastu ziskovosti *ex ante* je najvýznamnejším kritériom na posúdenie dohôd, ktoré uzatvorili letiská s jednotlivými leteckými spoločnosťami ([68]).

(362) V tejto súvislosti je vhodné poznamenať, že uplatnenie zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na základe priemernej ceny zistenej na iných podobných trhoch môže byť odôvodnené, ak trhovú cenu možno rozumne určiť alebo vyvodiť z iných trhových ukazovateľov. Táto metóda však nemôže byť rovnako opodstatnená v prípade letiskových služieb. Štruktúra nákladov a príjmov sa totiž na jednotlivých letiskách výrazne odlišuje. Tieto náklady a príjmy závisia od úrovne rozvoja letiska, od počtu leteckých 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 vykázalo v minulosti ([69]).

(363) Okrem toho 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 nutne neodvíjajú od zoznamu verejných cien, pokiaľ ide o individuálne služby. Tieto obchodné vzťahy sú v skutočnosti veľmi rôznorodé. Zahŕňajú rozdelenie rizika podľa využívania letiska a súvisiacich obchodných a finančných povinností, rozšírenie ponukových mechanizmov (napríklad formou zľavy, ktorej výška závisí od počtu spojení alebo prepravených cestujúcich), ako aj rôzne rozdelenie rizika počas obdobia platnosti zmlúv. Transakcie medzi nimi sú preto ťažko porovnateľné na základe ceny za spiatočný let alebo za cestujúceho.

(364) V štúdii z 9. apríla 2013 spoločnosť Ryanair v podstate tvrdí, že je možné uplatniť zásadu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na základe porovnania s obchodnými praktikami iných európskych letísk.

([66]) Nové usmernenia, bod 53.
([67]) Nové usmernenia, bod 66.
([68]) Nové usmernenia, body 59 a 61.
([69]) Pozri rozhodnutie Komisie z 27. januára 2010 o štátnej pomoci C 12/08, Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair, Ú. v. EÚ L 27, 1.2.2011, s. 24.

(365) Je potrebné v prvom rade poznamenať, že v priebehu konania Francúzsko ani žiadna zainteresovaná strana nepredložili Komisii zoznam porovnateľných letísk, ktorý by bolo možné použiť v tejto veci a ktoré by boli dostatočne porovnateľné s letiskom v Pau, 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 ([70]).

(366) Ak by aj bol podobný zoznam letísk k dispozícii, určite by nebolo možné uplatniť žiadnu porovnávaciu metódu v predmetnom prípade. Ako už bolo totiž preukázané, transakcie, ktoré sú predmetom analýzy, predstavujú komplexné súbory, ktoré vznikajú na základe zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách (niekedy spojené do jedného právneho základu). Do týchto transakcií patrí niekoľko „cien“, napríklad rôzne letiskové poplatky, cena za služby pozemnej obsluhy a cena za marketingové služby, ktorých výška závisí buď od počtu cestujúcich, alebo od počtu pohybov lietadiel, alebo je cena fixne stanovená. Každá transakcia teda vytvára komplexný súbor finančných tokov medzi správcom letiska a leteckou spoločnosťou a jej dcérskou spoločnosťou, ktoré vznikajú na základe príjmov, ktoré plynú z letiskových poplatkov, príjmov zo služieb pozemnej obsluhy a príjmov z marketingových služieb.

(367) Takže len porovnanie letiskových poplatkov, ktoré CCIPB účtovala daným leteckým spoločnostiam, s letiskovými poplatkami účtovanými na porovnateľných letiskách by nepriniesloži žiadny relevantný údaj v súvislosti s dodržaním zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Na to, aby bolo možné uplatniť porovnávaciu metódu na transakcie, ktoré sú predmetom tohto posúdenia, by bolo minimálne potrebné nájsť na letiskách zo zoznamu porovnateľných letísk súbor porovnateľných transakcií, ktorý by zahŕňal najmä rovnocenné marketingové služby a rovnocenné služby pozemnej obsluhy. Bolo by takmer nemožné vytvoriť zoznam porovnateľných transakcií, lebo transakcie, ktoré sú predmetom tohto posúdenia, sú veľmi komplexné a špecifické, a to tým viac, že ceny za služby pozemnej obsluhy a marketingové služby sú len málokedy verejne dostupné a bolo by zložité dostať sa k nim na účely zostavenia podkladu na porovnanie.

(368) Napokon aj za predpokladu, že by bolo možné na základe vhodnej porovnávacej analýzy stanoviť, že predmetné ceny, uvedené v jednotlivých transakciách, ktoré sú predmetom tohto vyšetrovania, sú rovnaké alebo sú vyššie ako trhové ceny stanovené na základe zoznamu porovnateľných transakcií, Komisia by na základe toho nemohla dospieť k záveru, že tieto transakcie zodpovedajú trhovým cenám, ak je zrejmé, že pri ich realizácii správca letiska mohol očakávať, že ich dôsledkom budú prírastkové náklady vyššie ako prírastkové príjmy. Žiaden hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve totiž nemá záujem ponúkať tovary alebo služby za trhovú cenu, ak by to viedlo k prírastkovej strate.

(369) V súvislosti s touto analýzou Komisia pokladá za vhodné pripomenúť, že v záujme uplatnenia nových usmernení boli Francúzsko, ako aj zainteresované strany vyzvaní, aby predložili pripomienky k uplatneniu ustanovení týchto usmernení na predmetnú vec (pozri odôvodnenia 22 a 23). 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 najrelevantnejšie kritérium na posúdenie dohôd, ktoré uzatvorili tieto zmluvné strany, analýza postupného rastu ziskovosti *ex ante*.

(370) So zreteľom na už uvedené sa Komisia domnieva, že v tomto prípade sa musí uplatniť prístup, ktorý sa všeobecne presadzuje v nových usmerneniach, 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*.

(371) Tento prístup odôvodňuje skutočnosť, že správca letiska môže mať 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 ([71]), a to nezávisle od akéhokoľvek porovnania s podmienkami od iných správcov letísk leteckým spoločnostiam, alebo s podmienkami jedného správcu iným leteckým spoločnostiam.

(372) V súvislosti s posledným uvedeným bodom a s novými usmerneniami Komisia zdôrazňuje, že: „*stanovenie rôznych cien je v obchodnej praxi normálne pri dodržaní všetkých ustanovení o hospodárskej súťaži, ktoré sa vzťahujú na dané odvetvie. Uplatnenie tohto postupu však musí byť v záujme dodržania zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve preukázané obchodnými dôvodmi*.“ ([72]) (poznámky pod čiarou boli vynechané). V tejto súvislosti je vhodné zdôrazniť, že z hľadiska

([70]) Nové usmernenia, bod 60.
([71]) Inými slovami, ak je očakávaná prírastková ziskovosť z tejto transakcie kladná.
([72]) Nové usmernenia, bod 62.

uplatnenia zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve nie sú relevantné pripomienky niektorých zainteresovaných, ktorí v podstate vyčítajú CCIPB, že neuplatnila svoj všeobecný systém spoplatňovania pre všetky letecké spoločnosti jednotne. Napríklad pripomienka spoločnosti Air France zhrnutá v odôvodnení 169, v ktorej sa uvádza, že CCIPB mala za určitých okolností účtovať spoločnosti Ryanair poplatok za svetelné návestidlá, je neopodstatnená. Ak totiž správca letiska rokuje s leteckou spoločnosťou o podmienkach, ktoré sa odkláňajú od všeobecného systému spoplatňovania, či dokonca rokuje o odlišnej štruktúre spoplatňovania, neznamená to automaticky, že tejto leteckej spoločnosti udeľuje hospodársku výhodu.

Spoločné posúdenie správania správcu letiska a CCIPB ako celku

(373) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania dospela k predbežnému záveru, že správanie CCIPB ako celku je potrebné posúdiť spoločne so správaním správcu letiska a v prípade potreby aj správaním štátu alebo iných verejných orgánov, ktoré kontrolujú správcu letiska alebo majú vplyv na jeho financovanie.

(374) Francúzsko vyjadrilo súhlas so spoločným posúdením správania správcu letiska, správania CCIPB ako celku a ostatných verejných orgánov.

(375) Pri uplatnení zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve je v skutku vhodné zohľadniť správanie CCIPB ako celku a nielen jej správanie ako správcu letiska. Správa letiska totiž nemá v rámci CCIPB samostatnú právnu subjektivitu. Ak však na druhej strane boli zmluvy o letiskových službách uzatvorené s letiskom, ktoré prijíma letiskové poplatky od spoločnosti Ryanair a ostatných leteckých spoločností, náklady spojené so zmluvami o marketingových službách sú väčšinou zaradené do všeobecného rozpočtu CCIPB a nevyhnutne sa neuvádzajú v účtovníctve letiska. Francúzsko však v tejto súvislosti uvádza, že CCIPB priamo prevzala tieto náklady ([73]).

(376) Komisia sa teda domnieva, že na účely uplatnenia kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve je potrebné posúdiť konanie správcu letiska a konanie CCIPB ako celku spoločne vo vzťahu k leteckým spoločnostiam a ich dcérskym spoločnostiam.

Závery o pravidlách uplatňovania kritéria hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve

(377) Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že pri uplatnení zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na predmetné zmluvy musí Komisia analyzovať každú zmluvu o marketingových službách spolu s príslušnou zmluvou o letiskových službách, pričom musí určiť, či by hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by sa riadil vyhliadkami na ziskovosť a spravoval by letisko v Pau namiesto CCIPB, uskutočnil tieto transakcie. Na tento účel je vhodné určiť prírastkovú ziskovosť zmlúv tak, ako by ju posúdil hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve pri uzatváraní zmlúv, pričom by počas celého obdobia platnosti zmlúv odhadoval:

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

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

(378) Výsledkom týchto výpočtov musí byť ročný prírastok v budúcnosti zodpovedajúci rozdielu medzi prírastkovými príjmami a nákladmi, ktorý sa podľa potreby upravuje 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.

([73]) Francúzsko na túto tému uviedlo: „CCIPB, ktorej úlohou je tiež hospodársky rozvoj svojho územia, prevzala do nákladov svojho rozpočtu a nie do nákladov letiska finančné podmienky stanovené zmluvou podpísanou so spoločnosťou AMS 30. júna 2005 pre spojenie Pau – Londýn.“

(379) Je vhodné poznamenať, že v rámci takéhoto hodnotenia nie sú relevantné tvrdenia CCIPB a spoločnosti Ryanair, podľa ktorých cena za marketingové služby, ktoré si zaobstarala CCIPB, sa rovná cene alebo je nižšia ako cena, ktorú možno považovať za „trhovú cenu“ za takéto služby. Hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by sa riadil vyhliadkami na ziskovosť, by nebol ochotný zaobstarať 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 daných služieb.

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

Uplatnenie zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve

(381) Na účely posúdenia predmetných zmlúv a so zreteľom 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 ([74]), a konkrétnejšie s prihliadnutím na dostupné informácie a predvídateľný vývoj v tom čase.

(382) Listom z 30. mája 2011 Francúzsko oznámilo, že v čase uzatvorenia zmlúv so spoločnosťami Ryanair a AMS v roku 2005 neexistoval nijaký prieskum trhu ani obchodný plán, ktoré by poskytovali ekonomický odhad záväzkov a východisko pre záväzky, ktoré na seba prevzalo letisko v súvislosti so spoločnosťou Ryanair.

(383) Na základe informácií, ktoré poskytlo Francúzsko, je tiež zrejmé, že pred uzatvorením ostatných zmlúv, na ktoré sa zameriava formálne vyšetrovacie konanie, CCIPB nevypracovala nijaký obchodný plán ani číselný odhad ziskovosti s výnimkou zmluvy z roku 2006 so spoločnosťou Transavia, pri ktorej bol v decembri 2005 uzatvorený obchodný plán (ďalej len „obchodný plán Transavia“).

(384) Jediným číselným ekonomickým hodnotením, ktoré okrem obchodného plánu Transavia poskytlo Francúzsko, je posúdenie vplyvu na obdobie rokov 2003 – 2004, v ktorom sa odhaduje ekonomický vplyv cestujúcich spoločnosti Ryanair pre región na 8 – 10 miliónov EUR. Francúzsko sa tiež odvoláva na prieskum medzi cestujúcimi letiska z januára 2011, v ktorom sa potvrdili uvedené výsledky a podľa ktorého sú priemerné náklady na cestujúceho jedného letu spoločnosti Ryanair do Pau 339 EUR. Tieto štúdie sú však nerelevantné na účely uplatnenia zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Uvádza sa v nich totiž všeobecný dosah činnosti spoločnosti Ryanair na hospodársku štruktúru regiónu a nie len na ziskovosť letiska. Podľa ustálenej judikatúry sa však regionálny rozvoj nemôže zohľadniť ako dôvod pri uplatnení zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve ([75]).

(385) 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.

(386) Komisia sa domnieva, že nevypracovanie obchodného plánu je závažným ukazovateľom, ktorý podporuje záver, podľa ktorého zmluvy uzatvorené so spoločnosťami Ryanair a AMS nedodržiavajú zásadu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, a to tým viac, že pokiaľ ide o tieto zmluvy, Francúzsko ani CCIPB neboli schopné poskytnúť akúkoľvek, hoci aj neúplnú číselnú analýzu ziskovosti, ktorá bola vypracovaná pred uzatvorením zmlúv.

(387) Vo všeobecnosti Francúzsko neposkytlo žiadne informácie o tom, že správca letiska pri uzatváraní zmlúv so spoločnosťami Ryanair a AMS vypracoval analýzu podstúpeného rizika a z neho vyplývajúcich možných príjmov. Podľa Francúzska sa naopak CCIPB riadila cieľom regionálneho rozvoja. Táto skutočnosť je ďalším ukazovateľom, ktorý by mohol naznačovať, že zmluvy so spoločnosťami Ryanair a AMS neboli uzatvorené v súlade so zásadou hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

([74]) Pozri napríklad rozsudok z 19. októbra 2005 vo veci T-318/00, Freistaat Thüringen/Komisia, Zb. 2005, s. II-4179, bod 125, a rozsudok vo veci C-124/10 P, EDF/Komisia, ECLI:EU:C:2012:318, body 85, 104 a 105.

([75]) Pozri rozsudok Všeobecného súdu z 21. januára 1999 v spojených veciach T-129/95, T-2/96 a T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke/Komisia, Zb. 1999, s. II-17, bod 120.

(388) Ako sa vysvetľuje ďalej, tieto ukazovatele potvrdzuje aj posúdenie Komisie toho, čo by mohla byť analýza ziskovosti, ktorú by vypracoval hypotetický hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve.

(389) Komisia v priebehu konania vyzvala Francúzsko, aby vypracovalo kvantifikovanú analýzu ziskovosti, ktorú by hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve uskutočnil pred uzatvorením zmlúv so spoločnosťami Ryanair a AMS, pričom sa malo opierať o objektívne informácie, ktoré CCIPB pri uzatváraní zmlúv poznala, a o predvídateľný vývoj.

(390) Odpoveďou Francúzska na výzvu bolo zostavenie analýzy predpokladaných prírastkových nákladov a príjmov, ktoré sa viažu na každú zmluvu uzatvorenú so spoločnosťami Ryanair a AMS. Táto analýza do značnej miery vychádza z údajov získaných *a posteriori*, teda po uzatvorení zmlúv. Francúzsko tiež použilo metódu, podľa ktorej vypočítalo priemerné jednotkové náklady a príjmy na cestujúceho na základe prevádzkových nákladov, príjmov a objemu prepravy na letisku v období 2003 – 2011. Pri analýze každej zmluvy Francúzsko použilo uvedené údaje a vynásobilo ich predpokladaným prírastkovým objemom dopravy z každej zmluvy, t. j. objemom dopravy, ktorý by bolo možné na základe zmluvy v čase jej uzatvorenia očakávať. Vzhľadom na to, že táto analýza do značnej miery vychádza z údajov o nákladoch a príjmoch, ktoré vznikli po uzatvorení jednotlivých zmlúv, a nie práve zo skutočností, ktoré bolo možné očakávať v čase uzatvorenia zmlúv, táto metóda nemôže vyjadrovať hodnotenie ziskovosti, ktoré by uskutočnil hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve pred rozhodnutím o uzatvorení týchto zmlúv.

(391) Okrem toho, čo sa týka prírastkových prevádzkových nákladov, metóda, ktorú použilo Francúzsko, zohľadňuje celkové jednotkové náklady, t. j. celkové prevádzkové náklady letiska na cestujúceho, namiesto prírastkových nákladov, t. j. nákladov na cestujúceho, ktoré vyplynuli z konkrétnej zmluvy. Prírastkové náklady sa však môžu od celkových jednotkových nákladov líšiť a vo všeobecnosti môžu byť oveľa nižšie vzhľadom na významný podiel fixných nákladov v prípade letiska. Použitie celkových jednotkových nákladov je teda druhou slabou stránkou metódy, ktorú navrhlo Francúzsko. Okrem toho jej uplatnením dochádza k zníženiu ziskovosti určitých zmlúv, čo penalizuje dotknuté letecké spoločnosti, ktoré uzavreli predmetné zmluvy.

(392) Komisia preto pristúpila k zostaveniu vlastnej analýzy prírastkových nákladov a príjmov vyplývajúcich z jednotlivých zmlúv tak, ako by ich odhadol *ex ante* hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve pri uplatnení zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Zvolené predpoklady a výsledky analýzy sú uvedené v odôvodneniach 393 až 440. Na posúdenie zmluvy so spoločnosťou Transavia Komisia priamo použila obchodný plán Transavia.

Časový rámec

(393) Pri posudzovaní záujmu o uzatvorenie 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. Inými slovami by posudzoval prírastkové náklady a príjmy počas obdobia platnosti zmlúv.

(394) Nezdá sa byť opodstatnené zameriavať sa na dlhšie obdobie. V čase uzatvorenia zmlúv by totiž obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve nerátal s obnovením týchto zmlúv po uplynutí ich platnosti či už za rovnakých, alebo iných podmienok, a to tým viac, že nízkonákladové letecké spoločnosti ako Ryanair a Transavia boli a sú známe veľmi dynamickým rozvojom svojich činností, pokiaľ ide o otvorenie a zatvorenie spojení alebo o zvýšenie a zníženie frekvencií. Obnovenie zmlúv by pre hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve prestavovalo dlhodobú a príliš neistú vyhliadku do budúcnosti na to, aby mohol na takejto vyhliadke zakladať rozumné hospodárske rozhodnutia.

(395) Je vhodné tiež poznamenať, že v niektorých zmluvách dátum skutočného začatia činností, na ktoré sa zmluva zameriava, nie je dátumom uzatvorenia zmluvy. V takom prípade sa za východisko považoval dátum skutočného začatia činností a nie dátum uzatvorenia zmluvy ([76]).

(396) 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 niektorých zmluvách, lebo táto skutočnosť nebola známa ani predvídateľná v čase uzatvorenia týchto zmlúv.

(397) Komisia ďalej v rozhodnutí skúma zmluvy uzatvorené so spoločnosťami Ryanair a AMS z hľadiska prírastkovej leteckej prepravy, príjmov a nákladov v súvislosti s použitými predpokladmi a následne postupne predstavuje súhrnnú analýzu zmlúv so spoločnosťami Ryanair a AMS a analýzu zmluvy so spoločnosťou Transavia.

([76]) Pozri tabuľku 6.

Predpokladaná prírastková letecká preprava a počet spiatočných letov (zmluvy so spoločnosťami Ryanair a AMS)

(398) Analýza vypracovaná Komisiou sa odvíja od prírastkovej leteckej prepravy (inými slovami od počtu dodatočných cestujúcich), ktorú by mohol hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve spravujúci letisko v Pau namiesto CCIPB predpokladať pri uzatvorení zmlúv. Napríklad v prípade zmluvy z roku 2003 ide o určenie počtu cestujúcich využívajúcich spojenie Pau – Londýn prevádzkované spoločnosťou Ryanair, ktorý by v roku 2003 mohol očakávať správca letiska v Pau počas obdobia vykonávania zmluvy.

(399) Odhadovaná prírastková preprava bola stanovená podľa počtu a frekvencií spojení stanovených v jednotlivých zmluvách o letiskových službách a o marketingových službách a podľa počtu ročných spiatočných letov, ktoré z nich vyplývajú.

(400) Komisia ďalej prihliadala na kapacitu lietadiel, ktoré používa spoločnosť Ryanair, t. j. Boeing 737-800 upravený na 189 miest ([77]).

(401) Komisia vychádzala z predpokladaného koeficientu 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 ([78]), 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 je možné použiť vysoký koeficient zaplnenia napriek tomu, že ide o priaznivý predpoklad, 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.

(402) 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.

(403) V niektorých zmluvách sa uvádzali údaje o očakávanom počte cestujúcich na plánovaných spojeniach. Tieto údaje však nie sú právne záväzné, a preto by ich obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve nemusel vo svojej analýze ziskovosti zohľadniť. Komisia teda tieto údaje nezohľadnila a pri všetkých zmluvách predpokladala koeficient zaplnenia vo výške 85 % (vyšší ako uvedené údaje).

(404) V niektorých zmluvách sa letecká spoločnosť zaviazala prepraviť na dotknutých spojeniach minimálny počet cestujúcich. Hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve by však pravdepodobne rátal s vyšším ako minimálnym počtom cestujúcich, ktorý garantuje letecká spoločnosť. Pravdepodobne by predpokladal, že letecká spoločnosť stanovila bezpečnostnú rezervu medzi spodnou hranicou objemu prepravy, ku ktorému sa zaviazala, a objemom prepravy, ktorý je možné rozumne očakávať. Komisia sa preto rozhodla nezohľadniť vo svojom posúdení tieto povinné minimálne hodnoty.

(405) Dodatočný objem dopravy, ktorý vypočítala Komisia, vo všeobecnosti prevyšuje záväzný minimálny objem dopravy, ako aj nezáväzné údaje uvedené v jednotlivých zmluvách.

(406) Napokon je vhodné poznamenať, že CCIPB a Ryanair/AMS v roku 2009 upravili podmienky zmlúv z roku 2005 tak, že obmedzili frekvenciu letov na leteckom spojení Pau – Londýn na predpokladaný počet 211 letov v roku 2009 a znížili sumu za marketingové služby na […] EUR ročne. Pri uplatnení zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve Komisia uvažovala takisto ako v prípade ostatných zmlúv, t. j. domnievala sa, že prírastkový objem dopravy uvedený v tomto dodatku zodpovedá všetkým spojeniam, frekvenciám a letom, ktoré sú uvedené v tomto dodatku.

Prírastkové príjmy (zmluvy uzatvorené so spoločnosťami Ryanair a AMS)

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

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

([77]) V zmluve z roku 2003 sa uvádzajú dva modely lietadiel, ktoré môže spoločnosť Ryanair používať, a to Boeing 737-200 a Boeing 737-800. Komisia vo svojej analýze uplatnila v súvislosti s objemom dopravy, ktorý zabezpečila spoločnosť Ryanair, priaznivý predpoklad, ktorý sa odvíja od väčšej kapacity lietadla (Boeing 737-800).

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

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

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

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

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

(410) Pristávací poplatok a poplatok za odbavenie cestujúcich, ktorý účtuje CCIPB, sú v zásade regulované poplatky za prístup k letiskovej infraštruktúre, ktoré sa po konzultáciách stanovujú pre všetky letecké spoločnosti a sú zverejnené. Na základe jednotlivých zmlúv o letiskových službách, ktoré boli uzatvorené so spoločnosťami Ryanair a Transavia, sa uplatňuje systém verejných poplatkov letiska. Pokiaľ ide o jednotlivé zmluvy, Komisia použila na stanovenie predpokladanej jednotkovej sumy pristávacieho poplatku a poplatku za odbavenie cestujúcich verejné poplatky platné v čase uzatvorenia zmlúv, do ktorých začlenila ročnú indexáciu vo výške 2 %. Komisia sa domnieva, že hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve mohol predpokladať mieru inflácie vo výške 2 %, lebo ide o mieru, na ktorú sa zameriava Európska centrálna banka (ECB) v celej eurozóne ([79]). Bolo totiž rozumné predpokladať, že regulované poplatky budú každý rok zvýšené o nárast miery inflácie.

(411) Poplatky za služby pozemnej obsluhy nie sú regulované, ale sú výsledkom dvojstranných rokovaní. V jednotlivých zmluvách o letiskových službách uzatvorených so spoločnosťou Ryanair a v zmluve uzatvorenej so spoločnosťou Transavia majú tieto poplatky podobu pevne stanovených súm za spiatočný let bez indexácie. Komisia preto použila vo svojej analýze tieto sumy.

(412) Na výpočet výnosu z troch uvedených letiskových poplatkov, ktorý by hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve očakával z každej zmluvy, Komisia použila plánovaný počet spiatočných letov (čo sa týka pristávacieho poplatku a poplatku za služby pozemnej obsluhy) a plánovaný dodatočný počet cestujúcich (v súvislosti s poplatkom za odbavenie cestujúcich), ktoré sú vymedzené v každej zmluve, a vynásobila ich výškou poplatku za jednotku.

(413) Príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami sú v zásade takmer 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. Najrozumnejším spôsobom na stanovenie predpokladaných príjmov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami je stanovenie sumy na základe príjmov za vonkajšie činnosti súvisiace s leteckými službami na cestujúceho, ktorá sa následne vynásobí predpokladaným prírastkovým objemom dopravy.

(414) Komisia sa domnieva, že v otázke výšky príjmov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami na cestujúceho by ich rozumný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve pravdepodobne stanovil v čase uzatvorenia jednotlivých zmlúv na základe celkových príjmov letiska z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami na cestujúceho počas dostatočne dlhého obdobia a tesne pred uzatvorením danej zmluvy ([80]). Komisia sa v tejto súvislosti domnieva, že obdobie troch rokov je dostatočné ([81]). Komisia sa ďalej domnieva, že hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve by predpokladal indexáciu tejto sumy vzhľadom na infláciu v priebehu času. V tejto

([79]) Cieľom ECB je dosiahnuť stabilnú úroveň cien udržaním inflácie „na úrovni pod, ale v blízkosti hranice 2 % v strednodobom horizonte“. Voľný preklad pôvodného anglického znenia: „In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term.“ Pozri: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

([80]) Komisia poznamenáva, že medzi cestujúcimi spoločnosti Air France, ktorí využívajú letisko v Pau, prevládajú obchodní cestujúci, kým pri spoločnostiach Ryanair a Transavia sú to najmä rekreační cestujúci. Príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami, ktoré vytvárajú tieto dve kategórie cestujúcich, by sa mohli vzhľadom na počet cestujúcich rôzniť, napríklad podľa možných rozdielov v kúpnej sile. Je však náročné posúdiť tieto rozdiely, a to tým viac, že ich môžu ovplyvňovať aj iné faktory ako kúpna sila. Napríklad obchodní cestujúci sú závislí od času a snažia sa znížiť na minimum svoju prítomnosť na letisku, čo môže obmedziť ich výdavky. Keďže okrem toho príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami neplynú priamo leteckým spoločnostiam, pre správcu letiska je náročné posúdiť, do akej miery sa môže priemerná výška príjmov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami medzi leteckými spoločnosťami rôzniť. So zreteľom na uvedené skutočnosti je pravdepodobné, že hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by spravoval letisko v Pau namiesto CCIPB, by pri posudzovaní prírastkových príjmov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami vychádzal z príjmov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami prepočítaných na cestujúceho na základe údajov o celkovom objeme dopravy letiska za predchádzajúce roky, pričom by nebral do úvahy skutočnosť, že sa táto suma na cestujúceho môže medzi leteckými spoločnosťami rôzniť.

([81]) Hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve by stanovil predmetné obdobie na základe viacerých faktorov, akými sú: vyrovnávací efekt, ktorý môže nastať po relatívne dlhom období, a nevýhody plynúce z veľmi dlhého obdobia, napríklad ide o možné zmeny v prioritách a spôsoboch spotreby cestujúcich z dlhodobého hľadiska. Takže výber dlhšieho obdobia je možné odôvodniť tým, že vypočítaním priemeru príjmov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami na cestujúceho za jediný rok by vznikla suma, ktorá by výrazne závisela od konkrétnych okolností daného roka. Obdobie piatich rokov sa zdá byť naopak príliš dlhé, lebo je možné, že správanie cestujúcich v súvislosti s výdavkami na vonkajšie činností súvisiace s leteckými službami sa podstatne menia v priebehu takéhoto obdobia. Obdobie troch rokov sa preto javí ako rozumná voľba.

súvislosti Komisia použila hodnotu 2 % ([82]), (ktorú uplatňuje od druhého roka trojročného obdobia).

(415) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené celkové príjmy letiska z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami v jednotlivých rokoch za obdobie 2000 – 2011, ako aj priemerná jednotková výška príjmov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami na cestujúceho počas troch predchádzajúcich rokov.

Tabuľka 5

Príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami

Rok	Príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami	
	Celková suma (v tisícoch EUR)	Priemerná jednotková suma na cestujúceho počas troch predchádzajúcich rokov (v EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Prírastkové náklady (zmluvy uzatvorené so spoločnosťami Ryanair a AMS)

(416) Prírastkové náklady, ktoré by mohol *ex ante* očakávať hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve spravujúci letisko namiesto CCIPB 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 v dôsledku uskutočnenia transakcie.

(417) V prípade nákladov na zmluvy o marketingových službách Komisia zobrala do úvahy sumy stanovené v jednotlivých zmluvách o marketingových službách. V zmluvách o marketingových službách sú stanovené fixné sumy, a to ročné alebo celkové. V zmluve so spoločnosťou Ryanair z roku 2003 týkajúcej sa spojenia Pau – Londýn sú stanovené špeciálne podmienky, t. j. počiatočná platba a ročné platby na cestujúceho až do maximálnej výšky 400 000 EUR za

([82]) Pozri odôvodnenie 410.

rok. Vzhľadom na objem dopravy predpokladaný v zmluve z roku 2003 a na základe koeficientu zaplnenia vo výške 85 % sa zdá, že hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve by predpokladal, že strop 400 000 EUR dosiahne. Komisia teda použila práve túto maximálnu sumu ako výšku nákladov na marketingové služby, ktorú dopĺňa počiatočná platba stanovená v zmluve.

(418) 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.

(419) Čo sa týka prírastkových investičných nákladov, je vhodné poznamenať, že podľa Francúzska sa na letisku v Pau nemusela uskutočniť žiadna investícia vzhľadom na jednotlivé zmluvy, ktoré sú predmetom tohto vyšetrovania. Takže aj vzhľadom na fakt, že zo žiadnej skutočnosti tohto prípadu nevyplýva, že by hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve očakával, že by bolo potrebné vykonať nejaké investície v dôsledku jednej alebo viacerých zmlúv, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovacieho konania, nezohľadňuje sa v tejto analýze nijaký prírastkový investičný náklad.

(420) Prírastkové prevádzkové náklady, ktoré bolo možné predpokladať pri uzatváraní jednotlivých zmlúv, predstavujú v dôsledku neexistencie obchodných plánov pri všetkých zmluvách najchúlostivejšiu kategóriu. Konkrétne v prípade prevádzkových nákladov by nebolo možné zvoliť prístup, ktorý bol použitý v prípade príjmov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami, pri ktorom sa vychádzalo z celkových príjmov z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami letiska, od ktorých sa odpočítali prírastkové príjmy z vonkajších služieb súvisiacich s leteckými službami na cestujúceho. Na základe takéhoto prístupu by sa totiž celkové prevádzkové náklady letiska, prepočítané na počet cestujúcich, mohli považovať za prírastkové náklady. Veľká časť nákladov je však fixná, čo znamená, že celkové prevádzkové náklady na cestujúceho môžu vo väčšine prípadov výrazne prevyšovať prírastkové náklady súvisiace s uzatvorením novej zmluvy, z ktorej vyplýva aj dodatočný objem dopravy.

(421) Na odhadnutie prírastkových prevádzkových nákladov musí Komisia vychádzať z analytických zistení správcu letiska, lebo nemohla sama odhadnúť, akým spôsobom môže daná zmluva ovplyvniť jednotlivé nákladové položky letiska.

(422) Komisia však môže vychádzať len z jedného odhadu, ktorý sa uvádza v obchodnom pláne uzatvorenom so spoločnosťou Transavia, kde CCIPB odhadla, že zmluva uzatvorená so spoločnosťou Transavia sa premietne do prírastkových prevádzkových nákladov v priemernej výške […] EUR na dodatočného cestujúceho počas obdobia platnosti obchodného plánu Transavia v rokoch 2006 – 2012 ([83]). Komisia sa domnieva, že aj bez konkrétnejších informácií je uvedený údaj dostatočne prijateľný na to, aby bolo možné určiť vplyv dodatočného objemu dopravy na prevádzkové náklady letiska. Komisia teda použila tento údaj na posúdenie zmlúv uzatvorených so spoločnosťami Ryanair a AMS vrátane indexácie vo výške 2 % ročne ([84]) vzhľadom na rok 2009, ktorý je uprostred referenčného obdobia 2006 – 2012. Komisia sa navyše domnieva, že zohľadnením tejto indexácie sa zabezpečuje jednotný prístup spolu s uvedenými indexáciami týkajúcimi sa príjmov.

(423) Komisia poznamenáva, že CCIPB vypracovala tento odhad pred podpisom väčšiny zmlúv uzatvorených so spoločnosťami Ryanair a AMS, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovacieho konania, a teda bol k dispozícii pri uzatvorení týchto zmlúv. Jedinou výnimkou sú zmluvy uzatvorené so spoločnosťami Ryanair a AMS v rokoch 2003 a 2005. Tieto zmluvy sú rozpracované v odôvodneniach 425 a 426.

(424) Komisia berie na vedomie, že obchodný plán Transavia bol vypracovaný pre inú leteckú spoločnosť ako Ryanair. Komisia sa však domnieva, že spoločnosť Transavia má porovnateľný hospodársky model nízkonákladového prepravcu ako spoločnosť Ryanair, a preto by prírastkové prevádzkové náklady, ktoré by predpokladal hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, prepočítané na počet cestujúcich, pravdepodobne boli pri obidvoch spoločnostiach podobné.

([83]) Uvedené číslo zahŕňa položky (narastajúce pri otvorení nového spojenia Amsterdam – Pau), ktoré sú vysvetlené v obchodnom pláne: „*Vplyv na pracovnú silu a príslušné náklady: v dôsledku nového spojenia vznikne v niektorých oblastiach potreba dodatočnej marginálnej práce: účtovníctvo (spracovanie faktúr), prevádzka (prideľovanie zdrojov letiska), privítanie (rezervácia služieb cestovného ruchu a poskytovanie informácií) a ochrana (detekčná kontrola); v ostatných oblastiach zmeny nebudú potrebné: správa, životné prostredie, kvalita, údržba, rozvoj, bezpečnosť. Dotknuté budú len náklady na obsluhu: personálne náklady a odhadované náklady na odlietajúceho cestujúceho v priemere na obdobie siedmich rokov predstavujú […] EUR.*“ Uvedená suma na odlietajúceho cestujúceho sa vydelila dvomi, čím vznikla celková suma […] EUR na cestujúceho.

([84]) Pozri odôvodnenie 410.

(425) Obchodný plán Transavia je datovaný dňom 15. decembra 2005. Bol teda uzatvorený po dátume uzatvorenia zmlúv z rokov 2003 a 2005 so spoločnosťami Ryanair a AMS, t. j. 28. januára 2003 a 30. júna 2005. Komisia sa však domnieva, že hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve by nezaujal odlišný prístup k posúdeniu prírastkových prevádzkových nákladov na cestujúceho v júni 2005 a len o šesť mesiacov neskôr – v decembri 2005. Je totiž veľmi málo pravdepodobné, že sa v priebehu šiestich mesiacov výrazne zmení štruktúra nákladov správcu letiska. Takže odhad z decembra 2005 predstavuje primerané priblíženie k odhadu, ktorý by uskutočnil hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve v júni 2005 s cieľom posúdiť opodstatnenosť uzatvorenia zmlúv so spoločnosťami Ryanair a AMS.

(426) Zmluva z roku 2003 bola uzatvorená takmer tri roky pred vypracovaním obchodného plánu Transavia. Počas týchto troch rokov sa však nezaznamenal výraznejší vývoj v rámci štruktúry dopravy a činností letiska. Keďže Komisia nemá lepšiu alternatívu, domnieva sa, že priemerné prírastkové náklady vo výške […] EUR na cestujúceho, pri zohľadnení indexácie 2 % vzhľadom na rok 2009, sú dostatočne primerané na analýzu zmluvy z roku 2003.

(427) Komisia dodáva, že prírastkové prevádzkové náklady, ktoré navrhlo Francúzsko ([…] EUR na cestujúceho) a vypočítalo ako priemer prevádzkových nákladov na cestujúceho v období rokov 2003 – 2011, zďaleka prekračujú prírastkové náklady na cestujúceho, ktoré použila Komisia a ktoré považuje za najvýznamnejšie so zreteľom na dôvody uvedené vyššie.

(428) Na určenie prírastkových prevádzkových nákladov vyplývajúcich zo zmluvy za jednotlivé roky a za celé obdobie sa pri každej transakcii prírastkové prevádzkové náklady na cestujúceho vynásobia predpokladaným prírastkovým objemom dopravy.

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

(429) Komisia môže na základe stanovenia všetkých prírastkových príjmov a prírastkových nákladov vyplývajúcich z každej zmluvy, s ktorými by rátal hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, určiť očakávané prírastkové toky (príjmy mínus náklady) vyplývajúce z každej zmluvy a za jednotlivé roky počas celého stanoveného obdobia platnosti zmluvy. Tieto výsledky sú uvedené nižšie v tabuľkách 6 až 11.

(430) Komisia poznamenáva, že podľa údajov ďalej v tabuľke sú všetky ročné prírastkové toky vyplývajúce zo všetkých zmlúv a z dodatku zo 16. júna 2009 k zmluve z roku 2005 týkajúcej sa spojenia Pau – Londýn záporné, a to napriek predpokladom v prospech spoločnosti Ryanair, ktoré Komisia použila, najmä pokiaľ ide o prírastkovú prepravu a prírastkové náklady.

(431) Komisia ďalej poznamenáva, že tento záver platí pre zmluvy z rokov 2007, 2008, 2009 a 2010 dokonca aj vtedy, ak sa úplne vynechajú prírastkové prevádzkové náklady a ako prírastkové náklady sa použijú len náklady na nákup marketingových služieb.

(432) Je preto zrejmé, že všetky zmluvy a dodatok zo 16. júna 2009 k zmluve z roku 2005 týkajúcej sa spojenia s Londýnom, ktoré uzatvorila CCIPB so spoločnosťami Ryanair a AMS a ktoré sú predmetom tohto vyšetrovania, prinášajú spoločnosti Ryanair a/alebo AMS hospodársku výhodu. Keďže táto výhoda vyplýva z osobitných zmluvných ustanovení so spoločnosťami Ryanair alebo AMS, ide o selektívnu výhodu.

(433) Dodatok zo 16. júna 2009 k zmluve z roku 2007 o spojení Pau – Charleroi, v ktorom sa stanovuje zvýšenie z […] na […] EUR ročne, rovnako prináša spoločnostiam Ryanair a AMS selektívnu výhodu, lebo výmenou za dodatočnú platbu vo výške […] EUR ročne CCIPB nielenže nič nedostane, ale najmä nemôže očakávať ani vyšší objem dopravy.

Tabuľka 6

Cestujúci [„s)“ = sezónni]

Zmluva	Počet letov/ týždeň	Počet letov/ rok	Dátum podpisu zmluvy/zmlúv	Dátum začatia	Pôvodne stanovený dátum ukončenia
Londýn 2003	7	365	28. 1. 2003	28. 1. 2003	27. 1. 2008

Zmluva	Počet letov/ týždeň	Počet letov/ rok	Dátum podpisu zmluvy/zmlúv	Dátum začatia	Pôvodne stanovený dátum ukončenia
Londýn 2005	7	365	30. 6. 2005	30. 6. 2005	29. 6. 2010
Charleroi 2007	3	156	25. 9. 2007	30. 10. 2007	24. 9. 2012
Bristol 2008 s)	3	50	31. 3. 2008	16. 5. 2008	13. 9. 2008
Bristol 2009 s)	2	58	16. 6. 2009	1. 4. 2009	24. 10. 2009
Dodatok z roku 2009 k zmluve z roku 2005 pre Londýn		211	15. 6. 2009	1. 1. 2009	29. 6. 2010
Londýn, Charleroi s) a Beauvais s) 2010	6	312	28. 1. 2010	30. 3. 2010	29. 3. 2011

Tabuľka 7

Zmluva z roku 2003 týkajúca sa spojenia Pau – Londýn

(v EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Celkový počet prilietajúcich a odlietajúcich cestujúcich	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Počet spiatočných letov za rok	338	365	365	365	365	27
Pristávací poplatok	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
Poplatok za odbavenie cestujúcich	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
Výnosy zo služieb pozemnej obsluhy	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*
Celkové príjmy z leteckých služieb	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[0 – 99 999]
Príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
Celkové príjmy	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[0 – 99 999]**
Prevádzkové náklady (personál, rôzne nákupy...)	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
Marketingové náklady	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(v EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Celkové náklady	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[0 – 99 999]**
Prírastkové toky (príjmy mínus náklady)	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–1 až – 99 999]**

Tabuľka 8

Zmluva z roku 2005 týkajúca sa spojenia Pau – Londýn

(v EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Celkový počet prilietajúcich a odlietajúcich cestujúcich	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Počet spiatočných letov za rok	184	365	365	365	365	181
Pristávací poplatok	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
Poplatok za odbavenie cestujúcich	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
Výnosy zo služieb pozemnej obsluhy	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*
Celkové príjmy z leteckých služieb	[100 000 – 299 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[100 000 – 299 999]
Príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]
Celkové príjmy	**[100 000 – 299 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[100 000 – 299 999]**
Prevádzkové náklady (personál, rôzne nákupy...)	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]
Marketingové náklady	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Celkové náklady	**[300 000 – 599 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[600 000 – 999 999]**	**[300 000 – 599 999]**
Prírastkové toky (príjmy mínus náklady)	**[–1 až – 99 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–1 až – 99 999]**	**[–1 až – 99 999]**	**[–1 až – 99 999]**

Tabuľka 9

Dodatok zo 16. júna 2009 k zmluve o marketingových službách z 30. júna 2005

(v EUR)

	2009	2010
Celkový počet prilietajúcich a odlietajúcich cestujúcich	67 794	33 709
Počet spiatočných letov za rok	211	105
Pristávací poplatok	*29 173*	*14 795*
Poplatok za odbavenie cestujúcich	*162 706*	*82 519*
Výnosy zo služieb pozemnej obsluhy	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*
Celkové príjmy z leteckých služieb	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]
Príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
Celkové príjmy	**[300 000 – 599 999]**	**[100 000 – 299 999]**
Prevádzkové náklady (personál, rôzne nákupy...)	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
Marketingové náklady	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]
Celkové náklady	**[300 000 – 599 999]**	**[100 000 – 299 999]**
Prírastkové toky (príjmy mínus náklady)	**[–1 až –99 999]**	**[–1 až –99 999]**

Tabuľka 10

Zmluva z roku 2007 týkajúca sa spojenia Pau – Charleroi

(v EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Celkový počet prilietajúcich a odlietajúcich cestujúcich	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Počet spiatočných letov za rok	42	156	156	156	156	114
Pristávací poplatok	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
Poplatok za odbavenie cestujúcich	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
Výnosy zo služieb pozemnej obsluhy	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*
Celkové príjmy z leteckých služieb	[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]

(v EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]
Celkové príjmy	**[0 – 99 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[100 000 – 299 999]**
Prevádzkové náklady (personál, rôzne nákupy...)	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]
Marketingové náklady	[0 – 99 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[300 000 – 599 999]	[100 000 – 299 999]
Celkové náklady	**[100 000 – 299 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[300 000 – 599 999]**
Prírastkové toky (príjmy mínus náklady)	**[–1 až - 99 999]**	**[- 100 000 až - 299 999]**	**[- 100 000 až - 299 999]**	**[- 100 000 až - 299 999]**	**[- 100 000 až - 299 999]**	**[- 100 000 až - 299 999]**

Tabuľka 1

Zmluvy z rokov 2008 a 2009 týkajúce sa spojenia Pau – Bristol a zmluvy z roku 2010 týkajúce sa spojení Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais

(v EUR)

	Zmluva o spojení s Bristolom z roku 2008	Zmluva o spojení s Bristolom z roku 2009	Zmluva o spojení s Londýnom, Charleroi, Beauvais z roku 2010	
	2008	2009	2010	2011
Celkový počet prilietajúcich a odlietajúcich cestujúcich	16 111	18 635	75 463	24 783
Počet spiatočných letov za rok	50	58	235	77
Pristávací poplatok	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
Poplatok za odbavenie cestujúcich	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
Výnosy zo služieb pozemnej obsluhy	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*	*[0 – 99 999]*
Celkové príjmy z leteckých služieb	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
Príjmy z vonkajších činností súvisiacich s leteckými službami	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]
Celkové príjmy	**[0 – 99 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[300 000 – 599 999]**	**[100 000 – 299 999]**
Prevádzkové náklady (personál, rôzne nákupy...)	[0 – 99 999]	[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]

(v EUR)

	Zmluva o spojení s Bristolom z roku 2008	Zmluva o spojení s Bristolom z roku 2009	Zmluva o spojení s Londýnom, Charleroi, Beauvais z roku 2010	
	2008	2009	2010	2011
Marketingové náklady	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[1 000 000 – 1 499 999]	[300 000 – 599 999]
Celkové náklady	**[100 000 – 299 999]**	**[100 000 – 299 999]**	**[1 000 000 – 1 499 999]**	**[300 000 – 599 999]**
Prírastkové toky (príjmy mínus náklady)	**[–1 až - 99 999]**	**[–1 až – 99 999]**	**[- 600 000 až - 999 999]**	**[- 100 000 až - 299 999]**

Uplatnenie zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve pri zmluve uzatvorenej so spoločnosťou Transavia

(434) Komisia pripomína, že CCIPB pripravila obchodný plán pred uzatvorením zmluvy so spoločnosťou Transavia, ktorého predmetom bolo spojenie Pau – Amsterdam („obchodný plán Transavia“). Komisia sa domnieva, že tento obchodný plán je vhodným východiskom na uplatnenie zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve pri zmluve uzatvorenej so spoločnosťou Transavia, a nemá dôvod spochybňovať použité predpoklady okrem jedného bodu, ktorým je časový horizont stanovený v posúdení. Tento bod je rozpracovaný ďalej v texte.

(435) Komisia poznamenáva, že na základe obchodného plánu vzniká ročný finančný výsledok [podobne ako v prípade prírastkových tokov (príjmy mínus náklady) pri analýze zmlúv so spoločnosťou Ryanair/AMS], ktorý je za obdobie rokov 2006 – 2008 záporný a následne kladný za obdobie 2009 – 2012 (pozri nižšie tabuľku 12).

(436) V obchodnom pláne Transavia sa uvádza, že *„až počas siedmeho roka sa investícia (návratnosť investície) stáva výnosnou (kumulatívne)*“. Inými slovami v pláne sa pri predbežných ročných tokoch nezohľadňuje diskontná sadzba s cieľom vypočítať čistú súčasnú hodnotu, a teda skontrolovať, či z hľadiska ziskovosti letiska kladné toky z konca posudzovaného obdobia nahrádzajú záporné toky zo začiatku obdobia. Obchodný plán však naopak ráta s kumulatívnym súčtom tokov bez diskontovania (pozri „kumulatívny výsledok“ nižšie v tabuľke 12), ktorý je v období rokov 2006 – 2011 záporný, ale v roku 2012 sa stáva kladným ([85]).

(437) Komisia vyzvala Francúzsko, aby vypracovalo analýzu na základe objektívnych informácií, ktoré CCIPB poznala v čase uzatvorenia zmluvy so spoločnosťou Transavia, s cieľom overiť, či by hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi vyhliadkami na ziskovosť, mohol takúto zmluvu uzatvoriť.

(438) Na účely tejto analýzy použilo Francúzsko „ročný finančný výsledok“ uvedený v obchodnom pláne Transavia, odpočítalo od neho daň z príjmov právnických osôb za roky, v ktorých toky dosahovali kladnú hodnotu, a potom na výpočet čistej súčasnej hodnoty použilo diskontnú sadzbu vo výške 6,5 %. Výsledkom tejto analýzy je teda čistá súčasná hodnota vo výške [–100 000 až –200 000] EUR, ktorá bola vypočítaná k stanovenému dňu otvorenia spojenia Pau – Amsterdam, t. j. 26. apríla 2006.

(439) Komisia však poznamenáva, že obchodný plán Transavia, ako aj výpočet, ktorý uskutočnilo Francúzsko, vychádzajú z odhadu výnosnosti za obdobie rokov 2006 – 2012, kým samotná zmluva mala podľa svojich vlastných ustanovení platiť len do roku 2009, a to bez doložky o automatickom obnovení zmluvy. Pre dôvody uvedené v odôvodneniach 393 až 397 je však potrebné uskutočniť predbežnú analýzu výnosnosti na základe obdobia platnosti zmluvy podľa toho, ako bola stanovená pôvodne, a nie na základe dlhšieho obdobia. Súvisí to najmä s tým, že rozumný

([85]) Komisia berie na vedomie pripomienku CCIPB v obchodnom pláne: *„Keď z nekumulatívneho hľadiska marketingové výdavky citeľne klesnú v roku 2009 (štvrtý rok), výsledok za rok je kladný.“* Dôvodom je skutočnosť, že podľa zmluvných podmienok dosahovali platby za marketing […] EUR na cestujúceho (ročný strop predstavoval […] EUR) počas tretieho roka a v štvrtom roku mali klesnúť na […] EUR na cestujúceho ([…] EUR v piatom roku a […] EUR v šiestom a siedmom roku). Pozri odôvodnenie 84.

a obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve nemôže pri uzatváraní zmluvy rátať s jej obnovením či už za rovnakých, alebo rozdielnych podmienok ([86]). Komisia dodáva, že čistá súčasná hodnota po prepočte na základe údajov o ročných tokoch prezentovaných v obchodnom pláne len na obdobie rokov 2006 – 2009 a po uplatnení diskontnej sadzby, ktorú navrhlo Francúzsko, by bola [–300 000 až –400 000] EUR.

(440) Komisia však poznamenáva, že na základe zmluvy vznikajú ročné prírastkové toky, ktoré sú počas celého obdobia, na ktoré sa analýza výnosnosti zameriava, záporné (okrem roka 2009, keď sa prírastkový tok takmer rovná nule), v dôsledku čoho nevyhnutne vzniká záporná čistá súčasná hodnota, a to pri použití akejkoľvek diskontnej sadzby. Zmluva z roku 2006 so spoločnosťou Transavia teda prináša tejto spoločnosti hospodársku výhodu. Keďže túto výhodu dostala len jedna spoločnosť, ide o selektívnu výhodu.

Tabuľka 12

Upravený obchodný plán pre spojenie Amsterdam – Pau so spoločnosťou Transavia

(v tisícoch EUR)

Pau – Amsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Objem dopravy (počet cestujúcich)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Výnosy	Spolu (A)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Náklady	z toho – marketingové služby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Spolu (B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ročný finančný výsledok	(A – B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kumulovaný výsledok		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dane z príjmov právnických osôb (DPPO)		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prírastkový finančný tok po odrátaní dane z príjmov právnických osôb		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistá súčasná hodnota za roky 2006 – 2009	[–300 až –400]							

8.1.1.3. ***Narušenie hospodárskej súťaže***

(441) Pokiaľ finančná pomoc poskytnutá členským štátom posilňuje postavenie podnikov vo vzťahu k ostatným konkurenčným podnikom pri obchodovaní v rámci Únie, musí sa toto obchodovanie považovať za ovplyvnené takou pomocou. Podľa konsolidovanej judikatúry ([87]) na to, aby opatrenie narúšalo hospodársku súťaž alebo ju ohrozilo narušením, stačí, ak sa príjemca pomoci nachádza v hospodárskej súťaži s ostatnými podnikmi na trhu otvorenom hospodárskej súťaži.

(442) Od nadobudnutia účinnosti tretej časti liberalizácie leteckej dopravy 1. januára 1993 ([88]) nič nebráni leteckým dopravcom Únie, aby voľne prevádzkovali lety na leteckých spojeniach v rámci Únie a využívali povolenie neobmedzenej kabotáže.

([86]) Rozumný a obozretný hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve by tiež mohol brať na vedomie možné odstúpenie od zmluvy pred ukončením jej platnosti. Pravdepodobnosť takéhoto scenára by závisela od podrobností v doložkách o odstúpení od zmluvy.

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

([88]) 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).

(443) Výhody, ktoré získali spoločnosti Ryanair, AMS a Transavia prostredníctvom jednotlivých zmlúv a dodatkov, ktoré sú predmetom tohto vyšetrovania, posilnili ich postavenie vo vzťahu k všetkým ostatným leteckým dopravcom Únie, ktorí sú v postavení skutočnej alebo potenciálnej hospodárskej súťaže so spoločnosťami Ryanair a Transavia na spojeniach, na ktorých prevádzkujú lety. Týmto spôsobom narušili alebo ohrozili narušením hospodársku súťaž a ovplyvnili obchodovanie v rámci Únie.

8.1.1.4. ***Záver***

(444) Jednotlivé zmluvy a následné dodatky, ktoré uzatvorila CCIPB so spoločnosťou Ryanair, spoločnosťou AMS a spoločnosťou Transavia, na ktoré sa vzťahuje formálne vyšetrovacie konanie, spĺňajú všetky kritériá článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a preto predstavujú štátnu pomoc.

8.1.2. NEOPRÁVNENOSŤ POMOCI

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

8.1.3. ZLUČITEĽNOSŤ S VNÚTORNÝM TRHOM

(446) Predmetné opatrenia predstavujú prevádzkovú pomoc. Takúto pomoc však možno vyhlásiť za zlučiteľnú len vo výnimočných a riadne odôvodnených prípadoch.

(447) Z judikatúry Súdneho dvora navyše vyplýva ([89]), že povinnosťou Francúzska bolo uviesť, na akom právnom základe sa predmetná štátna pomoc mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, a preukázať, že boli splnené podmienky zlučiteľnosti. Komisia preto v rozhodnutí o začatí konania a na žiadosť o dodatočné informácie 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 tejto pomoci s vnútorným trhom. Navyše ani žiadna tretia zainteresovaná strana sa nesnažila dosvedčiť zlučiteľnosť týchto opatrení s vnútorným trhom.

(448) Komisia však považuje za užitočné preskúmať, do akej miery by tieto opatrenia mohli byť vyhlásené za zlučiteľné, vzhľadom na ich prípadný prínos k otvoreniu nových spojení alebo nových frekvencií letov. Je však vhodné zdôrazniť, že toto preskúmanie má nadbytočný charakter, lebo pri nedostatku informácií, ktoré dosvedčujú zlučiteľnosť pomoci poskytnutej členským štátom alebo zainteresovanými tretími stranami, by mala byť pomoc vyhlásená za nezlučiteľnú.

(449) V nových usmerneniach sa v súvislosti s takouto pomocou uvádza: „*Pokiaľ ide o pomoc leteckým spoločnostiam 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 leteckým spoločnostiam na začatie činnosti pravidlá, ktoré boli platné v čase poskytnutia pomoci. Preto nebude zásady uvedené v týchto usmerneniach uplatňovať v prípade nezákonnej pomoci leteckým spoločnostiam na začatie činnosti poskytnutej pred 4. aprílom 2014.*“ ([90])

(450) V usmerneniach z roku 2005 sa stanovuje, 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.*“ ([91])

(451) Komisia pripomína, že predmetná pomoc bola poskytnutá s cieľom podporiť otvorenie nových leteckých spojení alebo zvýšiť frekvenciu letov na existujúcich spojeniach, alebo zachovať spojenia, ktoré by inak boli zrušené. Preto ide o prevádzkovú pomoc, ktorá sa zameriava na podporu leteckej prepravy s odletom z regionálneho letiska. V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že v súlade s rozhodovacou praxou Komisie prevádzkovú pomoc možno zriedkavo vyhlásiť za zlučiteľnú so spoločným trhom, lebo zvyčajne narúša podmienky hospodárskej súťaže v sektoroch, v ktorých sú poskytované.

([89]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 28. apríla 1993 vo veci C-364/90, Taliansko/Komisia, Zb. 1993, s. I-02097, bod 20.
([90]) Nové usmernenia, bod 174.
([91]) Bod 85 usmernení z roku 2005.

8.1.3.1. ***Opatrenia pred nadobudnutím účinnosti usmernení z roku 2005***

(452) Zmluva z roku 2003 a zmluvy z roku 2005 boli podpísané pred uverejnením usmernení z roku 2005, a to 9. decembra 2005 ([92]). Pokiaľ ide o zlučiteľnosť pomoci poskytnutej pred týmto dátumom, na bod 85 usmernení z roku 2005, ako aj na bod 174 nových usmernení sa vzťahujú rovnaké pravidlá ako v čase, keď bola pomoc poskytnutá.

(453) Pred prijatím usmernení z roku 2005 Komisia prijala usmernenia z roku 1994 ([93]). Tieto usmernenia sa však výslovne nezaoberali otázkou prevádzkovej pomoci, ktorá sa zameriavala na podporu leteckej prepravy s odletom z regionálnych letísk. V skutočnosti sa tento problém objavil postupne po čoraz väčšom prehustení dopravy určitých významných európskych letísk a následne po rozvoji činnosti nízkonákladových spoločností, ktoré v roku 1994 ešte neexistovali. Komisia z toho usudzuje, že ustanovenia z roku 1994 tiež nie je možné uplatniť na daný prípad. Komisia musí preto posúdiť zlučiteľnosť predmetnej pomoci priamo na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(454) V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že Komisia vo vzťahu k tomuto druhu štátnej pomoci svoje posúdenie časom zlepšovala, pričom určité body ponechala nezmenené. Tieto body vyplývajú zo všeobecných zásad, ktorými sa riadi zlučiteľnosť pomoci podľa uvedeného ustanovenia zmluvy.

(455) V rozhodnutí o letisku v Manchestri z júna 1999 ([94]) Komisia považovala úľavu od letiskových poplatkov udelenú nediskriminačným spôsobom a v stanovenom čase za zlučiteľnú s pravidlami pre štátnu pomoc, lebo sa týkala opatrení na podporu nových leteckých liniek.

(456) V rozhodnutí o letisku Charleroi z februára 2004 ([95]) Komisia ďalej vysvetľuje: „*Prevádzková pomoc na podporu zavedenia nových leteckých liniek alebo na posilnenie niektorých frekvencií môže predstavovať potrebný nástroj na rozvoj malých regionálnych letísk. Tieto letiská môžu zainteresované spoločnosti presvedčiť, aby prijali riziko súvisiace s investovaním do nových liniek. Aby však takáto pomoc mohla byť vyhlásená za zlučiteľnú na základe článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy, je potrebné určiť, či je nevyhnutná a proporcionálna k sledovanému cieľu a či neovplyvňuje obchodnú výmenu v protiklade so spoločným záujmom.*“ Komisia preto identifikovala určité podmienky, ktoré bolo potrebné splniť, aby bolo možné vyhlásiť prevádzkovú pomoc za zlučiteľnú, a to najmä:

— pomoc musí prispievať k cieľu v záujme Spoločenstva rozvíjať regionálne letiská prostredníctvom značného zvýšenia objemu prepravy na nových trasách ([96]),

— pomoc musí byť nevyhnutná v tom zmysle, že sa nevzťahuje na leteckú trasu, na ktorej už vykonáva prepravu rovnaká spoločnosť, ani na inú podobnú trasu ([97]),

— pomoc musí mať stimulačný účinok v tom zmysle, že by mala pomôcť vyvinúť činnosť, ktorá má po určitom období vyhliadky stať sa pre leteckú spoločnosť ziskovou, z čoho vyplýva, že trvanie pomoci musí byť obmedzené ([98]),

— pomoc musí byť proporcionálna, čo znamená, že výška pomoci musí súvisieť so značným rozvojom leteckej dopravy ([99]),

— pomoc musí byť poskytnutá transparentným a nediskriminačným spôsobom a nesmie sa kumulovať s inými druhmi pomoci.

([92]) Pozri poznámku pod čiarou č. 18.
([93]) Usmernenia Komisie týkajúce sa uplatňovania článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v sektore leteckej dopravy (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).
([94]) Pozri rozhodnutie NN 109/98 zo 14. júna 1999 s názvom „Spojené kráľovstvo, *Manchester Airport*“.
([95]) Rozhodnutie Komisie 2004/393/ES z 12. februára 2004 o výhodách priznaných Valónskym regiónom a Brussels South Charleroi Airport leteckej spoločnosti Ryanair pri vytvorení jej základne v Charleroi (Ú. v. EÚ L 137, 30.4.2004, s. 1). Toto rozhodnutie bolo zrušené rozsudkom zo 17. decembra 2008 vo veci T-196/04, Ryanair Ltd/Komisia (rozsudok „Charleroi“), Zb. 2008, s. II-3643, zo strany Komisie však odráža vývoj posúdenia predmetnej pomoci.
([96]) Pozri body 283 až 297.
([97]) Pozri body 288 až 309.
([98]) Pozri body 311 až 317.
([99]) Pozri body 318 až 325.

(457) V usmerneniach z roku 2005 a v nových usmerneniach sa jasne odmietli tieto zásady zlučiteľnosti, faktom však zostáva, že Komisia môže prevádzkovú pomoc poskytnutú leteckým spoločnostiam vyhlásiť za zlučiteľnú, ak táto pomoc prispieva k rozvoju menších letísk prostredníctvom značného zvýšenia objemu prepravy na nových trasách, ak je nevyhnutná v tom zmysle, že sa nevzťahuje na leteckú trasu, ktorú už prevádzkuje rovnaká spoločnosť, ani na inú podobnú trasu ([100]), ak je časovo obmedzená, a letecká linka, pre ktorú sa pomoc poskytuje, sa pravdepodobne stane ziskovou ([101]), ak výška pomoci súvisí so značným zvýšením objemu dopravy a ak je pomoc poskytnutá transparentným a nediskriminačným spôsobom a nekumuluje sa s inými druhmi pomoci ([102]).

(458) V tejto súvislosti v odôvodnení 140 rozhodnutia o rozšírení Komisia uviedla, že preskúma zlučiteľnosť týchto opatrení s ohľadom na päť uvedených kumulatívnych kritérií. Treba poznamenať, že ani Francúzsko, ani iná zainteresovaná strana nespochybnili uplatňovanie týchto kritérií.

(459) Komisia teda zastáva názor, že v tomto prípade je potrebné preskúmať zlučiteľnosť zmluvy z roku 2003 a zmlúv z roku 2005 so zreteľom na uvedené všeobecné zásady.

Príspevok na rozvoj menších letísk prostredníctvom značného zvýšenia objemu prepravy na nových leteckých trasách

(460) Ročný objem prepravy letiska v Pau predstavoval v rokoch 2003 – 2005 približne 700 000 cestujúcich ročne. Komisia zastáva názor, že letisko v Pau bolo v tom čase menším letiskom.

(461) Komisia sa domnieva, že vzhľadom na novú trasu medzi Pau – Londýn Stansted cieľom zmluvy z roku 2003 bolo otvorenie nového spojenia, ktoré malo viesť k výraznému zvýšeniu objemu prepravy. Zmluvy z roku 2005 sa však týkali zachovania prevádzkovania rovnakej leteckej trasy, dva roky po jej otvorení, a to bez zvýšenia leteckej frekvencie. Komisia sa preto domnieva, že zmluvy z roku 2005 nesplnili podmienku týkajúcu sa výrazného zvýšenia objemu prepravy.

Pomoc sa netýka leteckej trasy, ktorú už prevádzkuje rovnaká alebo iná letecká spoločnosť, ani inej podobnej trasy

(462) V roku 2003, keď spoločnosť Ryanair otvorila spojenie Pau – Londýn Stansted, žiadna z leteckých spoločností toto spojenie neprevádzkovala.

(463) Zmluvy z roku 2005 sa však týkali spojenia Pau – Londýn Stansted. V rámci zmluvy z roku 2003 spoločnosť Ryanair túto leteckú trasu využívala už takmer dva roky, a to s rovnakou frekvenciou, aká je stanovená v zmluve z roku 2003. Komisia sa preto domnieva, že pokiaľ ide o zmluvy z roku 2005, uvedená podmienka nebola splnená.

Pomoc musí byť časovo obmedzená a musí sa týkať leteckej trasy, ktorá sa pravdepodobne stane ziskovou

(464) Komisia konštatuje, že napriek výzve, ktorú mu v tomto zmysle odoslala, Francúzsko neposkytlo žiadnu štúdiu o životaschopnosti v súvislosti s leteckým spojením Pau – Londýn, ktoré bolo predmetom zmlúv z rokov 2003 a 2005, ktoré spoločnosť Ryanair predložila, aby odôvodnila opodstatnenosť poskytnutia pomoci vyplývajúcej z predmetnej zmluvy. Na základe predloženého materiálu sa tak zdá, že z hľadiska orgánov, ktoré poskytli predmetnú pomoc, neexistovala žiadna jasná perspektíva, podľa ktorej by sa spojenie Pau – Londýn mohlo stať niekedy v blízkej budúcnosti bez pomoci životaschopným. V tejto súvislosti Komisia zdôrazňuje, že v štúdiách predložených francúzskymi orgánmi týkajúcich sa ekonomického prínosu leteckých liniek prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair sa analyzujú dôsledky týchto liniek, ktoré môžu mať na rozvoj regiónu, nezahŕňajú však projekcie budúcej životaschopnosti týchto alebo iných liniek, ktoré byť v budúcnosti mohli byť prevádzkované spoločnosťou Ryanair. Analýza rôznych zmlúv uzatvorených so spoločnosťou Ryanair naopak dokazuje, že výška pomoci poskytnutá spoločnosti Ryanair na tieto linky sa musela postupom času zvýšiť, a to aj po vypovedaní zmlúv z rokov 2003 a 2005, predovšetkým na zabezpečenie toho, že budú pre spoločnosť Ryanair dostatočne ziskové, aby si ich mohla ponechať.

(465) Komisia navyše konštatuje, že hoci boli tieto opatrenia časovo obmedzené, obdobie piatich rokov stanovené v každej zmluve nebolo ani nevyhnutné, ani primerané nákladom vynaloženým na otvorenie novej leteckej linky, vzhľadom na to, že v sektore leteckej dopravy za normálnych okolností postačuje zmluva s platnosťou kratšou než tri roky ([103]).

([100]) Pozri body 71 až 75 a bod 79 písm. b) a c) usmernení z roku 2005 a body 139, 140, 141 a 151 nových usmernení.
([101]) Pozri bod 79 písm. b), d) a i) usmernení z roku 2005 a bod 147 nových usmernení.
([102]) Pozri bod 79 písm. g) a h) a bod 80 usmernení z roku 2005 a body 150, 152 a 153 nových usmernení.
([103]) Nové usmernenia, bod 147.

(466) Komisia sa preto domnieva, že ani zmluva z roku 2003, ani zmluvy z roku 2005 nespĺňajú kritérium, na základe ktorého musia byť opatrenia časovo obmedzené a týkať sa leteckých trás, ktoré sa pravdepodobne stanú ziskovými.

Výška pomoci musí súvisieť so značným rozvojom leteckej dopravy

(467) Zmluva z roku 2003 bola viazaná na zavedenie nového leteckého spojenia s dennou frekvenciou medzi mestom Pau a Londýnom, o ktorej sa Komisia domnieva, že celkový počet 117 275 cestujúcich ročne bol možný a uskutočniteľný (pozri tabuľku 7). Táto zmluva bola teda viazaná k výraznému nárastu počtu cestujúcich, keďže toto letecké spojenie predtým neexistovalo.

(468) Zmluvy z roku 2005 napriek tomu nesúviseli so zavedením nového leteckého spojenia, ale týkali sa zachovania prevádzkovania už existujúceho spojenia Pau – Londýn bez zvýšenia frekvencie. Komisia sa preto domnieva, že výška poskytnutej pomoci vyplývajúca zo zmlúv z roku 2005 nesúvisela so značným rozvojom leteckej dopravy.

Pomoc musí byť poskytnutá transparentným a nediskriminačným spôsobom a nesmie byť kumulovaná s inými druhmi pomoci

(469) Na otázku o súlade s podmienkou poskytnutia pomoci transparentným a nediskriminačným spôsobom Francúzsko reagovalo len publikáciami, ktoré vypracovala CCIPB v rokoch 2007 a 2009, po skončení platnosti zmlúv z rokov 2003 a 2005, a preto neboli pre túto analýzu relevantné. Z celej dokumentácie vyplýva, že zmluvy z rokov 2003 a 2005 boli dohodnuté dvojstranne, bez transparentnosti a bez procesu, ktorý by zabezpečil neexistenciu diskriminácie, akým je napríklad verejné obstarávanie. Predmetná pomoc nespĺňa kritérium transparentnosti a nediskriminácie.

Záver

(470) Na základe uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že zmluva z roku 2003 a zmluvy z roku 2005 predstavujú neoprávnenú pomoc, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

8.1.3.2. ***Opatrenia po nadobudnutí účinnosti usmernení z roku 2005***

(471) Komisia uplatňuje usmernenia z roku 2005 na zmluvy uzatvorené po nadobudnutí ich účinnosti.

(472) V bode 27 usmernení z roku 2005 sa spresňuje, že pomoc na rozvoj činnosti, ktorá sa udeľuje leteckým spoločnostiam (ako je napr. pomoc na otvorenie nových leteckých spojení), sa môže vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom iba výnimočne a za prísnych podmienok v znevýhodnených regiónoch Európy, ako sú regióny, na ktoré sa vzťahuje výnimka ustanovená v článku 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ, najvzdialenejšie regióny a regióny s nízkou hustotou obyvateľstva.

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

(474) Rovnako ako v prípade opatrení po nadobudnutí účinnosti usmernení z roku 2005 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.

(475) Vzhľadom na podmienky stanovené v bode 79 písm. a) až l) usmernení z roku 2005 Komisia konštatuje skutočnosti, ktoré sa uvádzajú v odôvodneniach 476 až 480.

(476) Určité kritériá, ako napríklad tie, ktoré sú stanovené v bode 79 písm. a) a b) usmernení z roku 2005, vzťahujúce na vlastníctvo prevádzkového oprávnenia zo strany leteckej spoločnosti a triedu letiska, sú splnené.

(477) Kritérium stanovené v bode 79 písm. h) (nediskriminačné udeľovanie pomoci) usmernení z roku 2005 znie takto: *„každý verejný orgán, ktorý zvažuje poskytnúť podniku, prostredníctvom letiska alebo inak, pomoc na spustenie novej dopravnej cesty, musí svoj úmysel zverejniť s dostatočným časovým predstihom a s dostatočnou reklamou, aby sa všetkým zainteresovaným leteckým spoločnostiam umožnilo ponúknuť ich služby.*“ Komisia poznamenáva, že v tomto prípade boli zmluvy dohodnuté priamo s predmetnou leteckou spoločnosťou, bez reklamy. Ide preto o poskytnutie pomoci bez vyhlásenia hospodárskej súťaže, zatiaľ čo ostatné letecké spoločnosti s potenciálnym záujmom mohli predložiť ich žiadosti o prevádzkovanie príslušných trás, za rovnakých podmienok, s cieľom získať pomoc na začatie činnosti.

(478) Komisia však poznamenávava, že CCIPB v rokoch 2007 a 2009 uverejnila v časopise Air & Cosmos ([104]) výzvu, aby zainteresované letecké spoločnosti predložili projekty rozvoja nových služieb výmenou za pomoc na začatie činnosti. Francúzsko však uviedlo, že tieto postupy boli neúspešné, čo CCIPB viedlo „*k priamemu rokovaniu s istými spoločnosťami*“. Neoprávnená pomoc zistená v rámci tohto preskúmania preto nevyplýva z uverejnenia uvedených výziev, ale z dvojstranných rokovaní. Kritérium stanovené v písmene h) teda nie je splnené.

(479) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 79 písm. i) (obchodný plán, ktorý dokazuje dlhodobú životaschopnosť, a analýza dosahu novej dopravnej cesty na konkurenčné linky) usmernení z roku 2005, 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. Kritérium stanovené v písmene i) preto nie je splnené.

(480) Pokiaľ ide o podmienku stanovenú v bode 79 písm. j) (uverejnenie) usmernení z roku 2005, stanovuje sa v nej, že príslušné verejné orgány uverejňujú zoznam podporovaných spojení, pričom pri každom spojení sa spresní zdroj verejného financovania, spoločnosť prijímajúca pomoc, výška vyplatenej pomoci a počet cestujúcich. V danom prípade Francúzsko potvrdilo, že zoznam leteckých trás a spoločností prijímajúcich pomoc alebo platieb za marketingové služby sa neuverejňoval každoročne. Kritérium stanovené v bode 79 písm. j) usmernení z roku 2005 teda nie je splnené.

Záver

(481) Jednotlivé zmluvy a následné dodatky uzatvorené CCIPB so spoločnosťou Ryanair, spoločnosťou AMS a spoločnosťou Transavia, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovacieho konania, predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc nezlučiteľnú s vnútorným trhom.

8.2. *Opatrenia v prospech správcu letiska*

(482) CCIPB v rokoch 2000 – 2010 prijala od rôznych verejných orgánov dotácie na vybavenie v celkovej výške približne 17,8 milióna EUR. Navyše dostala dotáciu vo výške 3,521 milióna EUR, aby podľa francúzskych orgánov pokryla náklady na úlohy štátnej správy, ktoré letisko vykonávalo (ďalej len „dotácie týkajúce sa úloh štátnej správy“) ([105]).

8.2.1. EXISTENCIA POMOCI V ZMYSLE ČLÁNKU 107 ODS. 1 ZFEÚ

(483) 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.

(484) Na to, aby sa opatrenie kvalifikovalo ako štátna pomoc, musia byť súčasne splnené všetky tieto podmienky: 1. predmetné opatrenie je financované zo štátnych prostriedkov a je pripísateľné štátu; 2. poskytuje ekonomickú výhodu; 3. táto výhoda je selektívna; 4. predmetné opatrenie narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi a 5. príjemcom pomoci je podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, čo si vyžaduje, aby vykonával hospodársku činnosť.

(485) S cieľom určiť, či dotácie uvedené v odôvodneniach 88 až 108 predstavujú štátnu pomoc, je potrebné overiť, či príjemca tejto pomoci, správca letiska v Pau, vykonával hospodársku činnosť v čase, keď mu bola pomoc poskytnutá. Komisia predbežne preskúma túto otázku skôr, než bude postupne analyzovať dotácie súvisiace s úlohami štátnej správy a dotácie na vybavenie s cieľom určiť, či predstavujú štátnu pomoc.

8.2.1.1. ***Pojmy podnik a hospodárska činnosť***

(486) Ako už Komisia uviedla v nových usmerneniach ([106]), odo dňa vynesenia rozsudku „Aéroports de Paris“ (12. decembra 2000), prevádzka a výstavba letiskových infraštruktúr sa musia považovať za činnosti patriace do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci. Naopak, ešte pred týmto rozsudkom, vzhľadom na neistotu, ktorá v tom čase existovala, sa verejné orgány mohli oprávnene domnievať, že financovanie letiskových infraštruktúr nepredstavuje štátnu pomoc, a preto sa takéto opatrenie nemusí Komisii oznamovať. Z toho vyplýva, že Komisia dnes na základe ustanovení týkajúcich sa štátnej pomoci nemôže spochybňovať finančné opatrenia poskytnuté pred 12. decembrom 2000.

([104]) Pozri odôvodnenie 132.
([105]) Pozri tabuľku 3.
([106]) Body 28 a 29.

(487) Okrem toho sa v nových usmerneniach ([107]) tiež uvádza, že nie všetky činnosti letiska musia mať hospodársku povahu. Činnosti, za ktoré je v zásade zodpovedný štát v rámci výkonu jeho právomocí orgánu verejnej moci, nemajú hospodársku povahu a nepatria do pôsobnosti ustanovení týkajúcich sa štátnej pomoci.

(488) Podľa tabuľky 4 dotácie na vybavenie poskytnuté v rokoch 2004 a 2009 boli použité na financovanie investícií do rolovacej dráhy, vzletovej a pristávacej dráhy, svetelných návestidiel a parkoviska. Tieto infraštruktúry a vybavenia sú predmetom obchodnej činnosti CCIPB, ktorá je prevádzkovateľom letiska a účtuje užívateľom tohto majetku poplatky. Tieto investície teda súvisia s obchodnou činnosťou správcu letiska. Dotácie na vybavenie poskytnuté v rokoch 2004 a 2009 preto zvýhodňovali hospodárske činnosti. Navyše boli poskytnuté po 12. decembri 2000. Vzhľadom na pojmy podnik a hospodárska činnosť môžu patriť do pôsobnosti ustanovení týkajúcich sa štátnej pomoci.

(489) Naopak dotácie na vybavenie uvedené v tabuľke 4, ktoré boli poskytnuté v rokoch 1999 a 2000 a použité na financovanie investícií súvisiacich s terminálmi pre náklad a cestujúcich, s materiálom na vzletovú a pristávaciu dráhu a s kogeneračným zariadením, boli poskytnuté pred 12. decembrom 2000. Komisia preto nemusí preskúmať tieto opatrenia v kontexte tohto rozhodnutia.

(490) Pokiaľ ide o dotácie vyplatené subjektom Conseil général des Pyrénées-Atlantiques v rokoch 2000 – 2005 na splatenie pôžičky vo forme kapitálu, ktorú prijala CCIPB vo výške 779 000 EUR ([108]), sú súčasťou protokolu o finančnom pláne letiska v Pau, ktorý bol uzatvorený 5. novembra 1990. Súčasťou tohto protokolu bol neodvolateľný záväzok zo strany verejných orgánov, ktorým sa zaviazali splatiť predmetný dlh. Keďže tento protokol je starší ako rozsudok „Aéroports de Paris“, Komisia nemusí preskúmať vykonané platby na základe tohto protokolu v súlade s pravidlami týkajúcimi sa štátnej pomoci.

(491) V oddiele 8.2.1.2. Komisia skúma, do akej miery sa dotácie súvisiace s úlohami štátnej správy naozaj použili na financovanie činností, ktoré v zásade patria do zodpovednosti štátu v rámci výkonu jeho právomocí orgánu verejnej moci.

8.2.1.2. ***Dotácie súvisiace s úlohami štátnej správy***

(492) Ako sa uvádza v tabuľke 3, predmet formálneho vyšetrovacieho konania zahŕňa dotácie z fondu FIATA, ako aj dotácie, ktoré slúžili na financovanie rôznych investícií, t. j. na priestory a vozidlá záchrannej a protipožiarnej služby lietadiel (SSLIA) ako aj na tomografy ([109]). Tieto rôzne dotácie boli udelené v rámci všeobecného systému financovania úloh štátnej správy na francúzskych letiskách, ktoré sú opísané v oddiele 4.3.2.

(493) Ako už bolo uvedené, podľa nových usmernení a judikatúry činnosti, ktoré sú obvykle zodpovednosťou štátu pri vykonávaní jeho úradných právomocí ako verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a vo všeobecnosti nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci. V nových usmerneniach sa uvádza, že činnosti ako kontrola letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov a činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnymi činmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností sú vo všeobecnosti považované za činnosti nehospodárskej povahy ([110]).

(494) Okrem toho sa v nových usmerneniach uvádza, že verejné financovanie takýchto nehospodárskych činností nepredstavuje štátnu pomoc, ale malo by byť obmedzené výlučne na nahradenie nákladov vzniknutých v dôsledku týchto činností a nesmie viesť k neprípustnej diskriminácii medzi letiskami. Pokiaľ ide o túto druhú podmienku, v usmerneniach sa uvádza, že ak je v rámci daného právneho poriadku bežné, že civilné letiská musia znášať určité náklady, ktoré sa nevyhnutne spájajú s ich prevádzkou, zatiaľ čo iné civilné letiská tieto náklady znášať nemusia, v druhom prípade mohlo ísť o poskytnutie výhody, bez ohľadu na to, či tieto náklady súvisia s aktivitou, ktorá sa vo všeobecnosti považuje za aktivitu nehospodárskeho charakteru ([111]).

([107]) Body 34 a 35.
([108]) Pozri predposledný riadok tabuľky 3.
([109]) Pozri prvý a druhý riadok tabuľky 3.
([110]) Bod 35.
([111]) Body 36 a 37.

(495) Činnosti financované prostredníctvom všeobecného systému financovania úloh štátnej správy na francúzskych letiskách uvedené v oddiele 4.3.2, ktoré sa týkajú ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho narušenia ([112]), činností polície ([113]), záchrany a protipožiarnej ochrany ([114]), bezpečnosti letovej prevádzky ([115]), ako aj ochrany ľudského a prírodného prostredia ([116]). Tieto činnosti možno oprávnene považovať za činnosti patriace do zodpovednosti štátu v rámci výkonu jeho právomocí orgánu verejnej moci. V dôsledku toho sa Francúzsko môže oprávnene domnievať, že tieto úlohy sa týkajú „štátnej správy", čiže nemajú hospodársku povahu, pokiaľ ide o právo štátnej pomoci. Francúzsko môže preto zohľadniť možnosť verejného financovania na náhradu nákladov vzniknutých správcom letísk v súvislosti s plnením týchto úloh, pokiaľ tieto náklady znášajú v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi a za predpokladu, že toto financovanie nebude viesť k nadmernej náhrade ani k diskriminácii medzi letiskami.

(496) Ďalej z údajov uvedených v oddiele 4.3.2 vyplýva, že základom systému stanoveného francúzskymi právnymi predpismi sú dôsledné mechanizmy kontroly nákladov, *a priori* aj *a posteriori*, ktoré zabezpečujú, aby bola správcom letísk nahradená prostredníctvom letiskovej dane a dodatočného mechanizmu len suma nevyhnutná na pokrytie nákladov.

(497) Takýto systém sa navyše vzťahuje na všetky francúzske civilné letiská, pokiaľ ide o druh 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 finančných prostriedkov tak nevedie k zníženiu nákladov, ktoré by za normálnych okolností podľa právneho poriadku znášali správcovia letísk.

(498) Finančné prostriedky prijaté správcami francúzskych letísk preto nepredstavujú na základe tohto systému štátnu pomoc.

(499) Dotácie súvisiace s úlohami štátnej správy uvedené v druhom a treťom riadku tabuľky 3, ktoré slúžili na financovanie investícií týkajúcich sa ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho narušenia a záchrany a protipožiarnej ochrany lietadiel, preto nepredstavujú štátnu pomoc.

8.2.1.3. ***Dotácie na vybavenie poskytnuté v rokoch 2004 a 2009***

(500) Je potrebné preskúmať, či dotácie na vybavenie poskytnuté v rokoch 2004 a 2009 predstavujú štátnu pomoc. Dotácie sú uvedené v nasledujúcej tabuľke 13.

Tabuľka 13

Investície a dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009

(v miliónoch EUR)

Subjekty, ktoré poskytli dotácie na vybavenie	Roky poskytnutia pomoci	Povaha investícií	Celková vyplatená suma	Celková suma investície
Conseil général des Pyrénées-Atlantiques Conseil régional d'Aquitaine Európska únia (EFRR)	2004	Práce na rolovacej dráhe	1,6	2,6

([112]) Do tejto kategórie patria detekčná kontrola podanej batožiny, detekčná kontrola cestujúcich a príručnej batožiny a kontrola spoločného prístupu do vyhradených priestorov.
([113]) Do tejto kategórie patrí automatizovaná kontrola biometrie na hraniciach.
([114]) Ako je uvedené v odôvodnení 493, tieto tri druhy úloh sú jasne uvedené v nových usmerneniach ako príklady činností, ktoré nemajú hospodársku povahu.
([115]) Do tejto kategórie patrí predchádzanie nebezpečenstvám vyplývajúcim z prítomnosti zvierat.
([116]) Do tejto kategórie patria environmentálne kontrolné opatrenia.

(v miliónoch EUR)

Subjekty, ktoré poskytli dotácie na vybavenie	Roky poskytnutia pomoci	Povaha investícií	Celková vyplatená suma	Celková suma investície
Syndicat mixte de l'Aéroport de Pau Pyrénées	2009	Renovácia vzletovej a pristávacej dráhy a svetelných návestidiel Rozšírenie parkoviska	4,1	5,1
Spolu			5,8	7,7

Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu

(501) Conseil général des Pyrénées-Atlantiques udelila CCIPB dotácie financované zo zdrojov departementu Pyrénées-Atlantiques, decentralizovaného územného samosprávneho celku. Pripomína sa, že predmetné zdroje sú štátne prostriedky. Prostriedky územných samosprávnych celkov sa totiž považujú za štátne prostriedky na účely uplatnenia článku 107 ZFEÚ ([117]). Okrem toho sú rozhodnutia prijaté týmito samosprávami pripísateľné štátu, takisto ako opatrenia prijaté ústrednou štátnou správou ([118]).

(502) To isté platí aj pre dotácie prijaté od Conseil régional d'Aquitaine a subjektu Syndicat mixte, ktorý tvorí zoskupenie miestnych územných celkov v ich úplnom vlastníctve.

(503) Práce na rolovacej dráhe boli navyše čiastočne financované z prostriedkov EFRR. Financovanie z fondu EFRR sa však považuje za štátne prostriedky a za pripísateľné štátu, lebo sa poskytuje pod dohľadom predmetného členského štátu ([119]).

(504) Dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 boli preto v plnej miere financované zo štátnych prostriedkov a možno ich pripísať štátu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Selektívna výhoda pre správcu letiska

(505) Na posúdenie, či štátne opatrenie predstavuje pomoc, je potrebné určiť, či 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 ([120]), alebo či predmetné opatrenie možno považovať za náhradu za plnenie záväzkov verejnoprávnej služby, ktoré spĺňajú podmienky rozsudku *Altmark* ([121]).

(506) V tejto súvislosti je v prvom rade potrebné poznamenať, že Francúzsko jasne neuviedlo svoje stanovisko, že správca letiska v Pau bude zodpovedný za poskytovanie skutočnej služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o rozšírení konania Francúzsko v tejto súvislosti len poznamenalo, že „*keďže neexistoval právny základ, ktorý by bol v tom čase jednoznačne uplatniteľný (pred uverejnením usmernení z roku 2005), francúzske orgány sa mohli oprávnene domnievať, že financovanie leteckých infraštruktúr, o ktorom sa v tom čase rozhodlo, predstavovalo opatrenie politiky územného plánovania, že toto letisko vo všeobecnosti spĺňalo úlohu všeobecného hospodárskeho záujmu a že táto úloha nepatrila do rozsahu pôsobnosti práva štátnej pomoci.*“ ([122])

([117]) Rozsudok z 12. mája 2011 v spojených veciach T-267/08 a T-279/08, región Nord-Pas-de-Calais, Zb. 2011, s. II-01999, bod 108.
([118]) Rozsudok Všeobecného súdu zo 6. marca 2002 v spojených veciach T-127/99, T-129/99, T-140/99, Zb. 2002, s. II-1330, bod 142.
([119]) Pokiaľ ide o kvalifikáciu prostriedkov EFRR ako štátnej pomoci, pozri napríklad rozhodnutie Komisie vo veci N 514/06 *South Yorkshire digital region broadband project*, odôvodnenie 29 a rozhodnutie Komisie vo veci N 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, odôvodnenia 69 až 70.
([120]) Pozri rozsudok Súdneho dvora zo 14. februára 1990 vo veci C-301/87, Francúzsko/Komisia, Zb. 1990, s. I-307, bod 41.
([121]) Rozsudok Súdneho dvora z 24. júla 2003 vo veci C-280/00, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark („Altmark“), Zb. 2003, s. I-7747.
([122]) Bod 13 ods. 1

(507) Francúzsko dodalo: „*Francúzske orgány sa domnievajú, že letiská, ktoré prepravia menej ako 1 milión cestujúcich ročne, by sa mali z celkového hľadiska považovať za služby všeobecného hospodárskeho záujmu vzhľadom na ich dôležitú úlohu v oblasti územného plánovania, hospodárskeho a sociálneho rozvoja regiónu a v prelínaní ich činností. Zastávajú tiež názor, že letiská majú len obmedzený vplyv na spoločný trh. Preto sa domnievajú, že financovanie, ktoré im bolo poskytnuté, by sa nemalo považovať za štátnu pomoc alebo by sa malo vyhlásiť za zlučiteľné so spoločným trhom a malo by byť vyňaté z notifikačnej povinnosti v súlade s ustanoveniami rozhodnutia Komisie z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 ZFEÚ na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré bolo platné do 20. decembra 2011.*“ ([123])

(508) Komisia v každom prípade zastáva názor, že tieto odôvodnenia nie sú postačujúce na vyvodenie záveru, že správca letiska v Pau je poverený poskytovaním skutočných služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Ako je uvedené v nových usmerneniach ([124]), Komisia sa domnieva, že v riadne odôvodnených prípadoch sa môže správa letiska ako taká pokladať za službu všeobecného hospodárskeho záujmu. Komisia si však myslí, že je to možné len v tom prípade, že by sa aspoň časť regiónu, ktorú by potenciálne prevádzkovalo letisko, bez tohto letiska izolovala od zvyšku Únie v takom rozsahu, ktorý by bránil jej sociálnemu a hospodárskemu rozvoju.

(509) S ohľadom na túto zásadu nemožno predpokladať, že správa každého francúzskeho letiska s veľkosťou dopravy menej ako jeden milión cestujúcich ročne poskytuje skutočné služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Francúzsko musí posúdiť osobitnú situáciu každého letiska v tejto kategórii a predložiť danú analýzu Komisii s cieľom podporiť svoje tvrdenie, že správa tohto letiska patrí do služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Len za týchto podmienok bude môcť Komisia v každom jednotlivom prípade overiť, či sa Francúzsko nedopustilo zjavne nesprávneho posúdenia tým, že označilo služby predmetného letiska za služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

(510) V tomto prípade žiadna špecifická analýza tohto druhu týkajúca sa letiska v Pau nebola poskytnutá. Navyše vzhľadom na blízkosť letiska v Tarbes, ktoré sa nachádza vo vzdialenosti 50 km a menej ako 40 minút cesty, nemožno tvrdiť, že bez letiska v Pau by sa časť regiónu, ktorú by toto letisko potenciálne prevádzkovalo, izolovala od zvyšku Únie v takom rozsahu, ktorý by bránil jej sociálnemu a hospodárskemu rozvoju. Podporovať takéto tvrdenie by znamenalo zjavne nesprávne posúdenie situácie letiska.

(511) Podľa oznámenia Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu ([125]) na to, aby prvá podmienka rozsudku vo veci *Altmark* bola splnená, služba vo verejnom záujme musí byť pridelená prostredníctvom jedného alebo viacerých aktov, ktoré podľa právnych predpisov členských štátov môžu mať podobu právnych predpisov, nariadení alebo zmlúv. Okrem toho tento akt alebo viaceré akty musia minimálne špecifikovať obsah a trvanie záväzkov služby vo verejnom záujme, príslušný podnik a prípadne príslušné územia, 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. Jediné akty vydané Francúzskom, ktoré by prípadne mohli spĺňať tieto kritériá, sú výnos z roku 1965 ([126]) a jeho následné dodatky, keďže ukladajú CCIPB rôzne povinnosti v oblasti prevádzkovania (vrátane takých záležitostí, ako napr. otváracie hodiny alebo rovnaké zaobchádzanie s používateľmi), údržby, správy a riadenia, a to na určitý čas. V nijakom z týchto aktov sa však neurčujú spôsoby výpočtu a revízie akéhokoľvek mechanizmu finančnej náhrady.

(512) Komisia sa preto na základe predloženého materiálu domnieva, že správa letiska v Pau sa nemôže považovať za skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu.

(513) Aj pri predpoklade, že by tomu tak bolo, dotácie na vybavenie, ktoré sú predmetom tohto preskúmania, by napriek tomu nesplnili kumulatívne podmienky rozsudku *Altmark*. V skutočnosti totiž ide o rôzne dotácie *ad hoc* vyplatené v rôznych obdobiach na pokrytie nákladov na investície, ktoré sa ukázali v týchto obdobiach ako nevyhnutné. Tieto dotácie preto nevyplývajú z mechanizmu kompenzácie, ktorý by bol stanovený objektívnym, transparentným spôsobom a *ex ante*, t. j. keď orgány verejnej moci zverili CCIPB správu letiska, alebo pri príležitosti obnovenia aktov alebo spresnenia podmienok správy letiska. Dotácie preto nespĺňajú druhú podmienku rozsudku *Altmark*, ktorá znie takto: „*kritériá, na základe ktorých sa vypočíta kompenzácia, musia byť vopred objektívne a transparentne stanovené, aby sa vylúčilo, že kompenzácia bude predstavovať ekonomickú výhodu, ktorá je spôsobilá zvýhodniť prijímajúci podnik vo vzťahu ku konkurenčným podnikom.*“ ([127])

([123]) Bod 13 ods. 3
([124]) Bod 72.
([125]) Ú. v. ES C 8, 11.1.2012, s. 4, bod 52.
([126]) Pozri odôvodnenie 27.
([127]) Pozri rozsudok *Altmark*, už citovaný v poznámke pod čiarou č. 121, bod 90.

(514) Keďže predmetné dotácie na vybavenie nespĺňajú podmienky rozsudku *Altmark*, zostáva overiť, ako už bolo uvedené, či boli poskytnuté za obvyklých trhových podmienok.

(515) V tejto súvislosti je vhodné pripomenúť, že „*kapitál, ktorý priamo alebo nepriamo poskytol podniku štát za okolností, ktoré zodpovedajú obvyklým trhovým podmienkam, nemožno kvalifikovať ako štátnu pomoc.*“ ([128])

(516) S cieľom určiť, či dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 boli poskytnuté za obvyklých trhových podmienok, mala by sa na ne uplatniť zásada hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Ide o to, aby sa zistilo, či verejnoprávne subjekty mohli v čase poskytnutia pomoci počítať s akoukoľvek finančnou návratnosťou, čím by sa z tejto analýzy vylúčil predpokladaný prínos ako taký v oblasti miestneho ekonomického rozvoja.

(517) V prejednávanej veci Komisia predovšetkým podotýka, že letisko spravuje CCIPB v rámci koncesie, ktorá sa skončí v roku 2015. Vlastníctvo tohto letiska, ktoré bolo pôvodne vo vlastníctve štátu, sa 1. januára 2007 previedlo na Syndicat mixte. CCIPB preto nie je vlastníkom pozemkov a infraštruktúr.

(518) V tejto súvislosti CCIPB vo svojich pripomienkach týkajúcich sa dotácií na vybavenie uviedlo: „*Tieto sumy predstavujú investície uskutočnené vlastníkmi leteckej infraštruktúry na jeho údržbu a zlepšenie; uskutočnili sa teda len v prospech ich vlastníkov. Tieto sumy však neprinášajú žiadnu hospodársku výhodu CCIPB v postavení správcu letiska*.“ (vynechané poznámky pod čiarou). CCIPB dodáva: „*Dotácie na vybavenie poskytnuté licenčným orgánom a od miestnych územných celkov sa uskutočňujú úplne prirodzene v postavení vlastníkov letiskovej infraštruktúry, v rámci uvedenej koncesie na zariadenie, opravné práce, údržbu a zlepšenie letiskových služieb vo verejnom záujme, s cieľom podporiť ich dedičstvo. Preto ide o investície, za ktoré je, prirodzene, zodpovedný majiteľ verejných zariadení a nie ich prevádzkovateľ*.“

(519) Z vecných prvkov prípadu však vyplýva, že v rámci koncesie musí potrebné investície financovať práve CCIPB, a nie verejný vlastník. Vo výnose z roku 1965, ktorým sa stanovila koncesia, sa zriaďovanie, úprava a údržba stavieb, budov, zariadení a materiálov zverujú jednoznačne koncesionárovi. Francúzsko to potvrdilo týmto tvrdením: „*Za investície potrebné na opravu, rekonštrukciu, údržbu, rozšírenie alebo modernizáciu letiska je teda zodpovedný koncesionár*.“

(520) Francúzsko v tejto súvislosti poznamenalo, že v dodatku z 8. novembra 2001 („tretí dodatok“) k výnosu z roku 1965 sa nespochybnila hospodárnosť koncesie, predovšetkým pokiaľ ide o prevzatie povinností za investície spojené s údržbou a rekonštrukciou letiska. Navyše konštatovalo, že ani v dodatku z 3. marca 2010 („štvrtý dodatok“), uzavretom medzi Syndicat mixte a CCIPB po prevode vlastníctva uskutočnenom v roku 2007, sa hospodárstvo koncesie nespochybnilo, a takisto ako v predchádzajúcich dodatkoch sa v ňom uvádzalo, že za investície potrebné na obchodnú činnosť je zodpovedný koncesionár ([129]).

(521) Ako dokazuje preskúmanie rozsudku z roku 1965 a jeho dodatkov a ako to na rozdiel od názoru CCIPB potvrdzuje Francúzsko, povinnosťou CCIPB je vykonávať a financovať také investície, ako sú predmetné investície týkajúce sa dotácií na vybavenie.

(522) Na druhej strane je zrejmé, že v čase poskytnutia dotácií na vybavenie v rokoch 2004 a 2009 tieto rôzne verejnoprávne subjekty nemohli očakávať takú návratnosť investícií, ktorá by bola zaujímavá pre hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by konal rovnako ako oni. V skutočnosti pozemky a infraštruktúry v roku 2004 patrili štátu a v roku 2009 subjektu Syndicat mixte. V prípade obidvoch verejných vlastníkov jediný príjem vykázaný letiskom v Pau bol poplatok za užívanie verejného majetku vo výške 100 FRF ročne do roku 2010, ktorý sa k tomuto dátumu zvýšil na 100 EUR ročne. Dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 neviedli k nárastu tohto poplatku za užívanie verejného majetku, ktorého výška bola stanovená výnosom z roku 1965 a upravená niektorými jeho dodatkami. Preto ani štát ani Syndicat mixte nemohli ako vlastníci očakávať, že investičné dotácie poskytnuté v rokoch 2004 a 2009 by mohli priniesť konkrétnu návratnosť investícií, aspoň do uplynutia platnosti koncesie, ktorá je naplánovaná na rok 2015. Okrem toho žiadny vecný prvok prípadu nenaznačuje, že by štát alebo

([128]) Rozsudok *Stardust Marine*, už citovaný v poznámke pod čiarou č. 36, bod 69.

([129]) Vo štvrtom dodatku sa spresňuje systém „návratného majetku“ na základe koncesie, ktorý zahŕňa všetok hnuteľný a nehnuteľný majetok, ktorý poskytol licenčný orgán koncesionárovi k dispozícii. Návratný majetok zahŕňa pozemky, stavby, budovy, zariadenia, siete a duševné diela potrebné na prevádzku letiska, obnovené alebo zriadené koncesionárom v priebehu trvania splnomocnenia, ako aj hnuteľný majetok potrebný na prevádzku letiska, obnovený alebo zriadený koncesionárom v priebehu trvania splnomocnenia. Podľa štvrtého dodatku sa tento majetok musí v bezchybnom stave povinne a bezplatne vrátiť licenčnému orgánu na konci platnosti koncesnej zmluvy. Štvrtým dodatkom sa tiež spresňuje, že na konci platnosti koncesie licenčný orgán zaplatí ročné splátky úrokov a odpisov pôžičiek, ktoré koncesionár pravidelne prijímal na uskutočnenie koncesného vybavenia, a uhradí koncesionárovi preddavky, ktoré mohol zaplatiť zo svojich vlastných prostriedkov, alebo neamortizovanú hodnotu zariadení, ktoré realizoval z rovnakých prostriedkov, v prípade, že by nebolo možné uskutočniť túto náhradu započítaním prevádzkového kapitálu letiska. Tieto finančné ustanovenia, ktoré sa uplatňujú na konci platnosti koncesie, nespochybňujú skutočnosť, že investičné náklady potrebné na prevádzku letiska musí znášať koncesionár v čase realizácie týchto investícií.

Syndicat mixte mohli očakávať, že v roku 2004 a v roku 2009 dotácie na vybavenie budú viesť k hodnoteniu aktív, ktoré by sa pre tieto dva subjekty premietlo do návratnosti investícií pod vplyvom novej koncesie, od roku 2016. Francúzsko predovšetkým neposkytlo žiadnu informáciu o prognózach zo strany štátu alebo subjektu Syndicat mixte, pokiaľ ide o hospodárstvo na základe budúcej koncesie a všetky prípadné poplatky, s ktorými mohol vlastník letiska rátať.

(523) Pokiaľ ide o verejnoprávne subjekty, ktoré sa podieľali na financovaní predmetných dotácií bez toho, aby v čase poskytnutia pomoci boli vlastníkmi pozemkov a infraštruktúr, či už priamo, alebo nepriamo prostredníctvom subjektu Syndicat mixte, ani oni nemohli *a fortiori* očakávať takú návratnosť investícií, ktorá by bola schopná zabezpečiť ziskovosť ich investičných výdavkov. Táto pripomienka platí pre Conseil général des Pyrénées-Atlantiques a Conseil régional d'Aquitaine, ktoré neboli vlastníkmi letiska v čase, keď sa rozhodli, že v roku 2004 budú prispievať k financovaniu prác na rolovacej dráhe.

(524) Okrem toho treba poznamenať, že podľa Francúzska „*rozhodnutie verejnoprávnych subjektov investovať sa nezakladá výlučne na vyhliadkach na priamu ziskovosť a CCIPB platí len symbolický poplatok. Rozhodnutie subjektov investovať sa zakladá na očakávanom prínose pre región v oblasti hospodárskeho rozvoja a rozvoja cestovného ruchu.*“ Toto tvrdenie potvrdzuje, že verejnoprávne subjekty neočakávali, že by im ich investičné výdavky priniesli ziskovosť. Jediné výhody súvisiace s hospodárskym a turistickým rozvojom, ktoré subjekty očakávali, by neboli zohľadnené hospodárskym subjektom v trhovom hospodárstve konajúcim takisto ako tieto subjekty. To naznačuje, že zásadu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve teda na predmetné dotácie na vybavenie nie je možné uplatniť.

(525) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 nespĺňajú kritérium hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Tieto dotácie v skutočnosti znížili náklady na investície, ktoré mala znášať CCIPB, bez vyhliadok na návratnosť investícií v dostatočnej miere pre subjekty, ktoré tieto dotácie udelili. Keďže z týchto výhod mala prospech len jedna spoločnosť, tieto výhody sú navyše selektívne.

8.2.1.4. ***Vplyv na obchod a hospodársku súťaž v rámci Európskej únie***

(526) CCIPB, v postavení správcu letiska v Pau, konkuruje predovšetkým ostatným letiskám, a najmä tým letiskám, ktoré obsluhujú rovnakú spádovú oblasť. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že letisko Tarbes-Lourdes-Pyrénées sa nachádza 50 km od letiska v Pau a od roku 2009 tiež ponúkalo lety do Londýna. Letisko Biarritz-Anglet-Bayonne sa tiež nachádza menej než 100 km od letiska v Pau a ponúka lety do Charleroi, Londýna Stansted, Manchesteru a iných destinácií v Spojenom kráľovstve. Pomoc poskytnutá subjektu CCIPB môže preto narušiť hospodársku súťaž. Keďže trh letiskových služieb a trh leteckej dopravy sú trhy otvorené hospodárskej súťaži v rámci EÚ, pomoc by tiež mohla ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

(527) Zo všeobecnejšieho hľadiska je potrebné poznamenať, že správcovia letísk Únie navzájom súťažia s cieľom prilákať letecké spoločnosti. Letecké spoločnosti totiž určujú spojenia, ktoré prevádzkujú, a príslušné frekvencie letov v závislosti od rôznych kritérií. Tieto kritériá zahŕňajú potenciálnych zákazníkov, ktorých môžu očakávať na týchto spojeniach, ale aj vlastnosti letísk, ktoré sa nachádzajú na obidvoch koncoch týchto leteckých spojení.

(528) 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, pretože 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 ([130]).

(529) Letecké spoločnosti preto poskytujú svoje zdroje, najmä pokiaľ ide o lietadlá a posádku, na rôznych spojeniach, pričom prihliadajú okrem iného na služby, ktoré ponúkajú správcovia letísk, a na ceny, ktoré si za ne účtujú.

(530) Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009, keďže poskytli ekonomickú výhodu CCIPB, pravdepodobne posilnili postavenie CCIPB voči ostatným prevádzkovateľom európskych letísk. Tieto dotácie by preto mohli narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

([130]) Nové usmernenia, bod 43.

8.2.1.5. ***Záver o existencii pomoci***

(531) Z dôvodov vyjadrených v odôvodneniach 483 až 530 predstavujú dotácie na vybavenie poskytnuté subjektu CCIPB v rokoch 2004 a 2009 štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.2.2. NEOPRÁVNENOSŤ POMOCI

(532) Dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 boli realizované bez toho, aby boli oznámené.

(533) Ako už bolo uvedené, Francúzsko vo svojich pripomienkach uviedlo, že sa domnieva, že letiská s veľkosťou dopravy menej ako jeden milión cestujúcich ročne by sa mali z celkového hľadiska považovať za služby všeobecného hospodárskeho záujmu, a teda že financovanie, ktoré im bolo poskytnuté, by sa nemalo považovať za štátnu pomoc alebo by sa malo vyhlásiť za zlučiteľné so spoločným trhom a malo by byť vyňaté z notifikačnej povinnosti v súlade s ustanoveniami rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

(534) Ako však už bolo vymedzené v predchádzajúcom texte, Komisia sa na základe predloženého materiálu domnieva, že správa letiska v Pau sa nemôže považovať za skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu. Z toho dôvodu dotácie z rokov 2004 a 2009 nemohli využívať výnimku z notifikačnej povinnosti ustanovenú článkom 108 ods. 3 ZFEÚ na základe rozhodnutia o službe všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

(535) Navyše, ako sa uvádza vyššie, tieto dotácie nevyplývajú z mechanizmu kompenzácie, ktorý by bol stanovený objektívnym, transparentným spôsobom a *ex ante*, t. j. keď verejné orgány zverili CCIPB správu letiska, alebo pri príležitosti obnovenia aktov alebo spresnenia podmienok správy letiska. Tieto dotácie preto nespĺňajú kritériá stanovené v článku 4 písm. d) rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, podľa ktorého akt alebo akty, ktorými je správa služby všeobecného hospodárskeho záujmu poverená, musia špecifikovať parametre na výpočet, kontrolu a prehodnocovanie náhrady. To je druhý dôvod, prečo dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 nemohli využívať výnimku z notifikačnej povinnosti stanovenú článkom 108 ods. 3 ZFEÚ na základe rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.

(536) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 predstavujú neoprávnenú pomoc.

8.2.3. ZLUČITEĽNOSŤ S VNÚTORNÝM TRHOM

(537) Ako už bolo vysvetlené, dotácie na vybavenie poskytnuté v rokoch 2004 a 2009 znížili investičné náklady, ktoré by za normálnych okolností musela znášať CCIPB. Preto predstavujú investičnú pomoc. Navyše boli poskytnuté pred 4. aprílom 2014, čo bol termín nadobudnutia platnosti nových usmernení. Komisia podľa týchto usmernení uplatňuje na neoprávnenú investičnú pomoc poskytnutú letiskám platné pravidlá v čase poskytnutia pomoci ([131]).

(538) Pokiaľ ide o dotáciu z roku 2009, v čase poskytnutia pomoci boli platné práve usmernenia z roku 2005, preto by sa malo uplatniť ich znenie. Dotácia z roku 2004 však bola poskytnutá pred nadobudnutím účinnosti usmernení z roku 2005, v čase, keď pre investičnú pomoc letiskám neexistovali žiadne špecifické kritériá zlučiteľnosti. Komisia teda musí posúdiť túto dotáciu priamo v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, v súlade so svojou rozhodovacou praxou v tejto súvislosti. Je vhodné pripomenúť, že usmernenia z roku 2005 konsolidovali rozhodovaciu prax Komisie, ktorá sa týka posúdenia zlučiteľnosti pomoci poskytnutej správcom letísk. Komisia sa preto domnieva, že je potrebné posúdiť zlučiteľnosť dotácie z roku 2004 s vnútorným trhom s ohľadom na kritériá, ktoré sú vymedzené v usmerneniach z roku 2005.

(539) Na základe usmernení z roku 2005 ([132]) preto Komisia analyzovala dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 so zreteľom na tieto kritériá:

— výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému všeobecnému záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť...),

— infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu,

— infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy používania, najmä pokiaľ ide o používanie existujúcej infraštruktúry,

([131]) Nové usmernenia, bod 173.
([132]) Bod 61.

— prístup k infraštruktúre je otvorený pre všetkých potenciálnych užívateľov rovnako a nediskriminačne,

— pomoc neovplyvňuje rozvoj obchodu tak, že to protirečí záujmu Únie.

(540) Okrem potreby dodržiavať kritériá stanovené v odôvodnení 539 štátna pomoc letiskám, ako všetky ostatné druhy štátnej pomoci, musí byť nevyhnutná a primeraná na dosiahnutie stanoveného cieľa, aby mohla byť vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Komisia preto preskúma súlad s týmito kritériami nevyhnutnosti a proporcionality, okrem kritérií stanovených v ustanoveniach z roku 2005.

(541) Komisia na úvod konštatuje, že podľa ustanovení z roku 2005 sa náklady oprávnené na čerpanie investičnej pomoci letisku musia obmedziť na investičné náklady súvisiace s letiskovými infraštruktúrami ako takými (vzletové a pristávacie dráhy, terminály, rozjazdové dráhy atď.) alebo na priamu podporu (protipožiarne zariadenia, bezpečnostné a ochranné vybavenia). Oprávnené náklady musia naopak vylúčiť náklady súvisiace s komerčnými činnosťami, ktoré nie sú priamo spojené so základnými činnosťami letiska, ako napríklad výstavba, financovanie, prevádzka a prenájom priestorov a nehnuteľností, nielen kancelárií a skladovacích priestorov, ale aj hotelov a priemyselných podnikov vo vyhradenej zóne letiska, ako aj obchodov, reštaurácií a parkovísk.

(542) Dotácia z roku 2004 slúžila na úplné financovanie prác na rolovacej dráhe. Celkové investičné náklady na tieto práce boli oprávnené na čerpanie investičnej pomoci podľa usmernení z roku 2005, keďže rolovacia dráha je súčasťou letiskovej infraštruktúry. Pokiaľ ide o dotáciu z roku 2009, bola poskytnutá ako príspevok na financovanie viacerých investícií do vzletovej a pristávacej dráhy a svetelných návestidiel, ako aj na menšiu časť z celkových investičných nákladov ([133]) na rozšírenie parkoviska pre autá. Vzletová a pristávacia dráha a svetelné návestidlá sú súčasťou letiskových infraštruktúr. Z tohto dôvodu sú investičné náklady na tieto infraštruktúry oprávnené. Naopak náklady spojené s parkoviskom pre autá by mali byť vylúčené z oprávnených nákladov, lebo parkovisko nie je súčasťou letiskovej infraštruktúry. Celková výška dotácie z roku 2009, teda 4,1 milióna EUR, neprevyšuje celkovú výšku oprávnených nákladov súvisiacich so vzletovou a pristávacou dráhou a svetelnými návestidlami, teda 4,7 milióna EUR. Subvencia z roku 2009 preto slúžila len na financovanie oprávnených nákladov ([134]).

(543) Dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 (ktorých celkové sumy predstavujú 1,6 milióna EUR a 4,1 milióna EUR) neprevyšujú oprávnené náklady, ktoré boli takto vypočítané pre tieto dve dotácie (2,6 milióna EUR a 4,7 milióna EUR); vedú však k vyšším intenzitám pomoci (62 %, resp. 88 %).

8.2.3.1. ***Jasne určený cieľ všeobecného záujmu***

(544) Dotácia na vybavenie z roku 2004 slúžila na financovanie prác na rolovacej dráhe, aby toto vybavenie spĺňalo normy v snahe zabezpečiť lepšiu plynulosť prepravy, ktorá umožňuje riešiť dopravné špičky komerčnej prepravy.

(545) Oprávnené investície financované z dotácií na vybavenie z roku 2009 pozostávali z obnovovacích prác na vzletovej a pristávacej dráhe a svetelných návestidlách, ktoré boli potrebné na to, aby si letisko udržalo svoju kapacitu príjmu a získalo certifikáciu, aby mohlo naďalej prijímať lietadlá strednej kapacity pre 200 až 250 miest. Vyznačenie svetelnými návestidlami kategórie III uskutočnené v rokoch 1992 – 1993 a nanesenie povrchovej vrstvy na pohybovú plochu letiska uskutočnené v roku 1990 si vzhľadom na opotrebovanosť (ich životnosť je vo všeobecnosti 10 až 15 rokov) vyžadovali rekonštrukciu a tiež modernizáciu na splnenie noriem. Modernizačné práce na splnenie noriem boli nevyhnutné, lebo výkonnosti požadované vo výnose o podmienkach certifikácie a prevádzky letísk, najmä pokiaľ ide o presné priblíženie kategórie 3, mohli viesť ku krátkodobému odobratiu certifikácie letiska.

(546) Ani dotácia z roku 2004, ani dotácia z roku 2009 preto neviedli k výraznému zvýšeniu kapacity. Tieto dotácie financovali predovšetkým opravné a modernizačné práce na splnenie noriem v snahe udržať infraštruktúru letiska v takom stave, aby mohlo naďalej prijímať rovnaké typy lietadiel a rovnaký objem dopravy, aké dovtedy prijímalo, a s cieľom zlepšiť jeho fungovanie v obdobiach dopravných špičiek.

([133]) Menej ako 10 % celkových investičných nákladov (pozri tabuľku 4, tam poznámku pod čiarou č. 1).
([134]) Pozri rozhodnutie Komisie vo veci SA.38168, *Croatia – Dubrovnik Airport Development*, body 10 a 28.

(547) Letisko v Pau prijíma značný objem obchodnej dopravy, ktorá z celkovej dopravy predstavuje približne 60 – 70 %. Tento druh dopravy súvisí s prítomnosťou mnohých podnikov v meste Pau a jeho okolí. Francúzsko v tejto súvislosti uviedlo, že povodie rieky Pau patrí do tretej najsilnejšej hospodárskej juhozápadnej oblasti Grand Sud-Ouest s povodiami riek Lacq a Oloron. V meste Pau sídlia rôzne veľké medzinárodné a regionálne spoločnosti, ako aj a výskumné centrá a výrobné strediská. Neprítomnosť letiska v meste Pau alebo významné zníženie jeho kapacity by poškodili túto hospodársku činnosť, keďže obchodní cestujúci si vo všeobecnosti želajú čo najviac skrátiť čas presunu, a to najmä preto, aby mohli uskutočniť spiatočný let v priebehu jedného dňa. Mnohé spoločnosti by preto mohli považovať za príťaž, ak by obchodní cestujúci s príletom na letisko v Pau alebo odletom z letiska v Pau museli použiť také letisko, ako napr. letisko v Tarbes, ktoré sa nenachádza v bezprostrednej blízkosti mesta.

(548) Okrem toho letisko v Pau prijíma značné dopravné toky v oblasti turizmu, ktoré súvisia najmä s blízkosťou Pyrenejí a lyžiarskych stredísk. Zo štúdií, ktoré uviedla CCIPB, vyplýva, že len cestujúci spoločnosti Ryanair, väčšinou turisti, počas pobytu v regióne Pau minuli v roku 2005 celkovo 8 miliónov EUR a v roku 2010 až 56 miliónov EUR.

(549) Z týchto rozličných dôvodov vyplýva, že dotácie na vybavenie, ktoré v rokoch 2004 a 2009 prijala CCIPB, prispeli k hospodárskemu rozvoju mesta Pau a jeho regiónu v dôsledku vplyvu letiska na turizmus a hospodársku činnosť vo všeobecnosti.

(550) Tieto dotácie rovnako prispeli k prístupnosti regiónu, najmä pre turistov a obchodných cestovateľov. V tejto súvislosti treba poznamenať, že letisko v Pau je vzdialené 50 km od letiska v Tarbes a 100 km od letiska v Biarritz. Vzhľadom na jeho vzdialenosť od letiska v Pau je preto nepravdepodobné, že by cestujúci, ktorí sú citliví na čas, konkrétne obchodní cestujúci, mohli považovať letisko v Biarritz za vhodnú alternatívu k letisku v Pau.

(551) Okrem toho sa zdá, že tieto tri letiská poskytujú značne odlišné typy dopravy:

— letisko v Pau sa vyznačuje predovšetkým veľkým objemom obchodnej dopravy, pre ktorú je príznačný pomerne vysoký objem vnútroštátnej prepravy, ktorú zabezpečujú spoločnosti Air France a Régional,

— Biarritz charakterizuje vysoký objem turistickej prepravy, ktorá smeruje k atlantickému pobrežiu a španielskej hranici a vyznačuje sa veľkým objemom sezónnej letnej prepravy a významnými nízkonákladovými letmi,

— Tarbes je predovšetkým trhom „pre úzke cieľové skupiny“, ktoré sa zameriavajú na náboženskú lokalitu mesta Lurdy a vyznačuje sa významnou nepravidelnou medzinárodnou prepravou (charterovými letmi). Dokazuje to skutočnosť, že objem prepravy letiska predstavoval v priebehu rokov 2001 – 2011 približne 400 000 cestujúcich ročne, s výnimkou roku 2008, keď preprava vykázala až 678 000 cestujúcich, čo súviselo s jubilejnou oslavou výročia turistického miesta v Lurdoch.

(552) Z uvedených údajov vyplýva, že tieto jednotlivé letiská slúžia odlišným trhovým segmentom, a preto navzájom predstavujú len nedokonalé alternatívy. Tieto fakty potvrdzuje preskúmanie štatistických údajov o premávke, ktoré sú podrobnejšie opísané v odôvodneniach 567 až 572, v analýze rozsahu narušenia hospodárskej súťaže spôsobeného pomocou. Investičná pomoc, ktorá umožňuje udržať letisko v Pau v dobrom stave, preto do určitej miery podporuje prístupnosť k regiónu, lebo zabraňuje tomu, aby si cestujúci a letecké spoločnosti museli vyberať jednu z nedokonalých alternatív.

(553) Okrem toho v meste Pau neexistuje vysokorýchlostné železničné spojenie (TGV). Najbližšie takéto spojenie sa nachádza v meste Bordeaux, čo je približne 1 h 40 min. dopravnej cesty. Letisko v Pau sprístupňuje väčšinu destinácií prostredníctvom letov na krátke vzdialenosti, a teda využívanie vysokorýchlostných vlakov TGV ako alternatívneho spôsobu dopravy vedie k podstatne dlhšiemu času prepravy, a preto predstavuje veľmi nevhodnú alternatívu. Pokiaľ ide o najbližšie španielske letiská, nachádzajú sa vo vzdialenosti, ktorá si vyžaduje približne dve hodiny cesty, a preto pravdepodobne pre väčšinu cestujúcich nepredstavujú vhodnú alternatívu k letisku v Pau.

(554) Z toho vyplýva, že napriek existencii alternatívnych druhov dopravy k leteckej doprave s odletom z Pau a napriek blízkosti letiska v Tarbes dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 prispeli k zlepšeniu prístupnosti regiónu, ako aj k regionálnemu hospodárskemu rozvoju.

8.2.3.2. ***Infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu***

(555) Ako je uvedené v odôvodnení 546, práce financované dotáciami na vybavenie z rokov 2004 a 2009 neviedli k výrazným zvýšeniam kapacity. Zameriavali sa však len na udržiavanie infraštruktúry v takom stave, v ktorom by bola schopná prijať rovnaký objem dopravy ako dovtedy a lepšie by čelila obdobiam dopravných špičiek.

(556) Tieto investície preto neboli nad rámec toho, čo bolo pre letisko nevyhnutné, aby aj naďalej prijímalo takú dopravu ako dovtedy, za dobrých podmienok vrátane dopravných špičiek. Tieto investície boli teda nevyhnutné a proporcionálne k stanovenému cieľu.

8.2.3.3. ***Infraštruktúra ponúka dostatočné perspektívy používania zo strednodobého hľadiska***

(557) Je vhodné poznamenať, že medzi rokmi 2000 a 2009 sa objem prepravy letiska v Pau pohyboval okolo 580 000 a 820 000 cestujúcich ročne, s maximálnym počtom 820 000 cestujúcich v roku 2008. V priebehu obdobia rokov 2000 – 2009 je rok 2002 jediným rokom, v ktorom bol objem prepravy menší ako 600 000 cestujúcich. V tomto roku sa však dosiahol podobný počet v blízkosti tohto prahu (580 000). Vzhľadom na tento značne pohyblivý počet cestujúcich, pričom objem prepravy však takmer vždy dosiahne viac než 600 000 cestujúcich ročne, vzhľadom tiež na stabilnú prítomnosť spoločnosti Air France, dopravcu, ktorý zabezpečuje väčšinu dopravy, ako aj na výrazný objem obchodnej prepravy preto CCIPB mohla v roku 2004 a v roku 2009 počítať s významnými perspektívami používania, ktoré sa prinajmenšom rovnajú úrovni hlavnej činnosti letiska, t. j. približne 600 000 cestujúcich ročne.

(558) Tieto perspektívy boli takého charakteru, ktorý odôvodňoval investície na udržiavanie infraštruktúry v takom stave, v ktorom by bola schopná prijať rovnaký objem prepravy ako dovtedy a lepšie by čelila obdobiam dopravných špičiek, hoci nevytvára významné zvýšenie kapacity. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že práce na rolovacej dráhe financované dotáciou z roku 2004 sa zameriavali na splnenie noriem, umožňujúc lepšie riadenie v obdobiach dopravných špičiek. Navyše, pokiaľ ide o opravné práce vzletovej a pristávacej dráhy a svetelných návestidiel uskutočnené v roku 2009, išlo o opravu, ktorej dôsledkom bol pôvodný stav, keďže nedošlo k zvýšeniu nosnosti plôch, ani k predĺženiu vzletovej a pristávacej dráhy v snahe prijať výkonnejšie lietadlá, ani k zlepšeniu letiskových prevádzkových miním pri zníženej viditeľnosti. Životnosť týchto zariadení je približne 10 – 15 rokov a predtým zavedené zariadenia boli inštalované 16 – 19 rokov pred uskutočnením prác. Dotácia na vybavenie z roku 2009 jednoducho spočívala v obnovení platnosti investícií, ktorým sa skončila ekonomická životnosť.

(559) Z toho vyplýva, že renovované infraštruktúry pri udelení predmetných dotácií na vybavenie teda ponúkali dostatočné perspektívy používania zo strednodobého hľadiska.

8.2.3.4. ***Prístup k infraštruktúre rovnakým a nediskriminačným spôsobom***

(560) Letisko v Pau je otvorené rôznym leteckým spoločnostiam, ktoré si ho želajú využívať, a to bez osobitného obmedzenia. Prístup k tejto infraštruktúre sa ponúka rovnakým a nediskriminačným spôsobom v zmysle usmernení z roku 2005.

8.2.3.5. ***Neexistencia ovplyvňovania obchodnej výmeny v protiklade so spoločným záujmom***

(561) Ako už bolo uvedené, letisko v Pau je vzdialené 50 km od letiska v Tarbes a 100 km od letiska v Biarritz. Vzhľadom na vzdialenosť letiska v Biarritz od letiska v Pau je nepravdepodobné, že by podstatná časť cestujúcich mohla považovať letisko Biarritz za jeho vhodnú alternatívu. Je teda málo pravdepodobné, že by toto letisko bolo výrazne ovplyvnené pomocou, ktorú dostalo letisko v Pau.

(562) Naopak letisko v Tarbes sa nachádza v relatívnej blízkosti letiska v Pau, vo vzdialenosti 50 km a aspoň 40 minút dopravnej cesty. Na prvý pohľad sa teda zdá, že dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 mali výrazný vplyv na činnosť letiska.

(563) Túto pripomienku zmierňuje niekoľko faktorov. V prvom rade letisko v Pau je staré letisko, ktoré už niekoľko desaťročí prijíma pravidelné lety. Dotácie na vybavenie, ktoré sú predmetom tohto preskúmania, predstavujú pomoc *ad hoc*, poskytnutú s časovým odstupom a obmedzenú len na financovanie prác potrebných na udržiavanie infraštruktúry v stave, ktorý je schopný prijímať rovnaký objem prepravy ako dovtedy. Neslúžili na financovanie výrazných zvýšení kapacity. Predmetné dotácie na vybavenie preto podstatne ovplyvnili letisko v Tarbes tým, že sa zachoval stav letiska, ktoré sa nachádza v relatívnej blízkosti a existuje už niekoľko rokov, keďže pri neexistencii týchto dotácií by letisko v Pau nemohlo pokračovať vo svojej činnosti, alebo len za zhoršených podmienok. Tieto dotácie však neviedli k vytvoreniu nových kapacít, ktoré by konkurovali letisku v Tarbes.

(564) Okrem toho predmetné dotácie na vybavenie nepredstavujú prevádzkovú pomoc financujúcu chronický prevádzkový deficit. Takáto prevádzková pomoc nebola identifikovaná v tejto veci, ktorá sa zameriava len na finančnú pomoc.

(565) Okrem toho, ako už bolo uvedené, letisko v Pau a letisko v Tarbes slúžia značne odlišným trhovým segmentom. Preprava letiska v Tarbes pozostáva väčšinou z charterových letov, ktoré prevažne smerujú k náboženskému miestu v Lurdoch, a vyznačuje sa významným objemom medzinárodných letov ([135]).

(566) Na rozdiel od letiska v Tarbes sa letisko v Pau vyznačuje najmä významnou obchodnou dopravou, pre ktorú je príznačný pomerne vysoký objem vnútroštátnej dopravy, ktorú uskutočňujú spoločnosti Air France a Régional a ktorá z hľadiska celkovej dopravy súvisí s leteckým spojením Pau – Paríž. V skutočnosti, ako je uvedené v odôvodnení 547, obchodná doprava predstavuje od 60 – 70 % z celkovej dopravy na letisku v Pau, pričom Pau tvorí tretie najväčšie hospodárske centrum v juhozápadnej oblasti Grand Sud-Ouest s povodiami riek Lacq a Oloron. Letisko v Pau a letisko v Tarbes sa preto zameriavajú na odlišné segmenty trhu. Uzavretie letiska v Pau alebo zhoršovanie jeho prevádzkových podmienok nemusia nutne viesť k automatickému posunu premávky smerom k Tarbes a naopak.

(567) Porovnanie vývoja letovej prevádzky letísk v Pau, Tarbes a Biarritz znázornené v tabuľke 14 ukazuje, že dopravné zmeny na týchto letiskách spolu jednoznačne nesúvisia:

([135]) Na webovom sídle letiska sa uvádza: „S objemom dopravy priemerne 400 000 až 450 000 cestujúcich ide o 2. najdôležitejšie letisko v regióne Midi-Pyrénées. Vyznačuje sa prepravou, ktorú tvoria najmä charterové lety v dôsledku bezprostrednej blízkosti mariánskeho mesta Lurdy. Viac ako 80 destinácií v Európe a na celom svete každoročne prevádzkuje približne 50 rôznych leteckých spoločností.“ Pozri http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297.

Tabuľka 14

Porovnanie vývoja dopravy medzi letiskami v Pau, Biarritz a Tarbes vyjadrené v tisícoch cestujúcich

Letisko	Typ prepravy	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Vnútroštátna preprava bez nízkonákladových letov	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Preprava spoločnosti Ryanair	1							1	13	7	41
	Iné nízkonákladové a charterové lety	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Spolu	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Vnútroštátna preprava bez nízkonákladových letov	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Preprava spoločnosti Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Iné nízkonákladové lety					1	25	33	25	11	5	9
	Charterové lety	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Spolu	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Vnútroštátna preprava bez nízkonákladových letov	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Preprava spoločnosti Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Iné nízkonákladové lety					6	6	12	170	176	186	195
	Charterové lety	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Spolu	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) Z tejto tabuľky napríklad vyplýva, že otvorenie liniek v meste Pau, ktoré v roku 2003 uskutočnila spoločnosť Ryanair, nemalo vplyv na dopravné služby v meste Biarritz. Okrem toho podľa názoru Francúzska zastavenie spojenia prevádzkovaného spoločnosťou Ryanair s destináciou do Pau nespôsobilo značný vplyv na letisko Biarritz.

(569) Na druhej strane uvedená tabuľka zobrazuje, že zvýšenie objemu prepravy z 585 000 na 761 000 cestujúcich ročne zaznamenaných na letisku v Pau medzi rokmi 2002 a 2007 nespôsobilo značný pokles objemu prepravy letiska v Tarbes, ktorého počet cestujúcich ostal nezmenený, t. j. približne 400 000 cestujúcich ročne. Uzavretie spojení prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair s destináciou do Pau navyše v roku 2011 nevyvolalo významný či primeraný prenos na letisko v Tarbes.

(570) Napokon, po udelení predmetných dotácií na vybavenie nedošlo k značným pohybom leteckých spoločností s odletom z Tarbes do Pau alebo k uzavretiu spojení s odletom z Tarbes, aby sa otvorili spojenia s rovnakou destináciou s odletom z Pau. Naproti tomu možno pozorovať, že spoločnosť Air France, ktorá poskytuje významný objem prepravy do Pau, sa nachádza súčasne na obidvoch letiskách. Pokiaľ ide o spoločnosť Ryanair, tiež sa súčasne nachádzala na obidvoch letiskách pred tým, ako odišla z Pau a zostala na letisku v Tarbes.

(571) Z týchto pripomienok nie je možné vyvodiť, či umožnením prevádzky a riadneho fungovania letiska v Pau dotácie na vybavenie z roku 2004 a 2009 nemali žiaden vplyv na letisko v Tarbes. Blízkosť obidvoch letísk naznačuje, že k tomuto vplyvu naozaj došlo v tom zmysle, že letisko v Tarbes mohlo zaznamenať väčšiu prevádzku, ak by dotácie na vybavenie neboli poskytnuté a ak by sa činnosť letiska v Pau zodpovedajúcim spôsobom znížila alebo úplne zastavila. Z predchádzajúcich pripomienok vyplýva, že medzi činnosťami obidvoch letísk neexistuje jasný súvis, ktorý by potvrdil záver, že tieto dve letiská predstavujú jedno pre druhé nedokonalé alternatívy, ktoré sa zameriavajú na iné segmenty trhu, a preto príslušné subvencie mali na hospodársku súťaž medzi susediacimi letiskami obmedzený vplyv.

(572) Vzhľadom na všetky tieto pozitívne a negatívne skutočnosti, ktoré vo všeobecnosti spôsobili predmetné dotácie, sa Komisia domnieva, že dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 neovplyvnili obchodnú výmenu v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločným záujmom.

8.2.3.6. ***Nevyhnutnosť a proporcionalita pomoci***

(573) Ako je uvedené v odôvodnení 543, dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 predstavujú zvýšené intenzity pomoci, teda 62 % a 88 %. Zo súčasných dôkazov však vyplýva, že túto pomoc možno považovať za nevyhnutnú a proporcionálnu v tom zmysle, že CCIPB by nebola schopná financovať predmetné investície bez tejto pomoci a nemohla by poskytnúť podstatne vyšší príspevok než ten, ktorý poskytla.

(574) Nasledujúca tabuľka obsahuje zhrnutie výkazu ziskov a strát letiska v Pau v období rokov 2000 – 2012, ako aj jeho schopnosť samofinancovania. Schopnosť samofinancovania predstavuje súčet čistých výnosov a nákladov, bez finančných tokov (predovšetkým dotácie na amortizáciu a rezervy na riziká a poplatky). Schopnosť samofinancovania predstavuje sumy vytvorené činnosťou spoločnosti, ktoré slúžia na financovanie investícií, prevádzkového kapitálu spoločnosti, splátok úverov, úspor či dividend vyplácaných akcionárom.

Tabuľka 15

Čistý zisk a schopnosť samofinancovania letiska v Pau

(v tisícoch EUR)

Roky	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Výrobky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Poplatky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý zisk za účtovné obdobie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(v tisícoch EUR)

Roky	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Schopnosť samofinancovania	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: dokumenty predložené Francúzskom.

(575) Táto tabuľka zobrazuje, že letisko neprestajne kumulovalo straty medzi rokmi 2003 a 2011. Tieto straty dosahovali v roku 2009 približne jeden milión EUR. Okrem toho sa schopnosť samofinancovania letiska v priebehu tohto obdobia pohybovala v rozmedzí […] a […] EUR ročne. V roku 2005, v ktorom sa vyplácali dotácie na vybavenie z roku 2004, schopnosť samofinancovania predstavovala […] EUR, čo je veľmi skromná suma v porovnaní s nákladmi na práce na rolovacej dráhe (2,6 milióna EUR). V rokoch 2009 a 2010, v ktorých sa vyplácali dotácie na vybavenie z roku 2009, schopnosť samofinancovania predstavovala […] a […] EUR. Tieto dve sumy sú aj po sčítaní omnoho nižšie ako náklady na opravu vzletovej a pristávacej dráhy a svetelných návestidiel (4,7 milióna EUR). Prostriedky získané z činností letiska teda nepostačovali na to, aby mohli významne prispieť k financovaniu týchto investícií.

(576) Z dostupných údajov vyplýva, že rozpočtový výsledok letiska po realizácii investícií, ale pred tým, než boli vyplatené dotácie na vybavenie, bol […] EUR v roku 2005, v ktorom sa vykonávali práce na rolovacej dráhe, a […] EUR v roku 2009, v ktorom sa vykonávala väčšina opravných prác na vzletovej a pristávacej dráhe a svetelných návestidlách. Tieto údaje treba porovnať s čistým príjmom letiska po dotáciách, teda […] EUR v roku 2005 a […] EUR v roku 2009. Ak by letisko financovalo celkovú výšku alebo podstatnú časť predmetných investícií z vlastných zdrojov, výrazne by tým prispelo k jeho značným stratám.

(577) Na druhej strane je vzhľadom na realizované dlhotrvajúce straty málo pravdepodobné, že by CCIPB mohla financovať významnú časť predmetných investícií tým, že by zvýšila svoju zadlženosť, ktorá v roku 2005 predstavovala približne […] EUR a v roku 2009 […] EUR.

(578) Dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 boli preto nevyhnutné na realizáciu investícií, ktoré boli nimi financované. Inými slovami dotácie mali stimulačný účinok, lebo CCIPB by bez nich tieto investície neuskutočnila. Navyše dotácie dodržiavajú zásadu proporcionality, keďže CCIPB by nemohla výrazne zvýšiť svoj príspevok na financovanie týchto investícií.

8.2.3.7. *Záver o dotáciách na vybavenie z rokov 2004 a 2009*

(579) Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 537 až 578 Komisia zastáva názor, že dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 predstavujú pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(580) Tento záver vychádza z kritérií stanovených v usmerneniach z roku 2005 pre investičnú pomoc letiskám. Záver nemá nijaký vplyv na posúdenie prípadnej budúcej investičnej pomoci letisku v Pau, ku ktorému by Komisia mohla prípadne dospieť na základe nových usmernení.

9. **ZÁVERY**

(581) Komisia so zreteľom na uvedené skutočnosti konštatuje, že Francúzsko neoprávnene poskytlo dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie ([136]). Napriek tomu dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009 predstavujú pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(582) Dotácie uvedené v prvých dvoch riadkoch tabuľky 3, ktoré financovali úlohy štátnej správy, nepredstavujú štátnu pomoc.

(583) Ďalšie dotácie uvedené v tabuľke 3 boli poskytnuté správcovi letiska v Pau pred 12. decembrom 2000. Toto rozhodnutie sa ich preto netýka ([137]).

([136]) Pozri odôvodnenie 536.
([137]) Pozri odôvodnenia 489 a 490.

(584) Okrem toho Komisia konštatuje, že jednotlivé zmluvy o letiskových a marketingových službách uzatvorené medzi CCIPB a spoločnosťou Ryanair, spoločnosťou AMS a spoločnosťou Transavia, na ktoré sa vzťahuje formálne vyšetrovacie konanie, obsahujú udelenie štátnej pomoci, ktorá bola poskytnutá v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ a je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Vymáhanie pomoci

(585) Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora platí, že keď Komisia preukáže, že pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom, má právomoc od príslušného členského štátu vyžadovať, aby uvedenú pomoc zrušil alebo zmenil ([138]).

(586) Podľa článku 14 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 ([139]), „*kde sa prijímajú záporné rozhodnutia v prípadoch protiprávnej 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.*" Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora v prípade pomoci, ktorú Komisia určila za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, je cieľom uložených povinností zrušiť pomoc a obnoviť pôvodný stav ([140]). Súdny dvor sa v tejto súvislosti domnieva, že cieľ bol dosiahnutý, keďže príjemcovia vrátili prostriedky, ktoré im boli neoprávnene poskytnuté v rámci pomoci, čím stratili výhodu, ktorú mali v porovnaní s konkurentmi. Týmto spôsobom sa obnovila situácia, ktorá existovala pred vyplatením pomoci ([141]).

(587) V tomto prípade je teda zrejmé, že vymáhanie takejto neoprávnenej pomoci, ktorá je v rámci tohto rozhodnutia určená za nezlučiteľnú, nebude v rozpore so žiadnou všeobecnou zásadou práva Únie. Francúzsko ani žiadna tretia zainteresovaná strana v tomto zmysle neposkytli žiadne tvrdenia.

(588) Francúzsko preto musí prijať všetky opatrenia potrebné na vymáhanie pomoci od spoločností Ryanair, AMS a Transavia, ktorá im bola neoprávnene poskytnutá prostredníctvom predmetných zmlúv.

(589) Výška poskytnutej pomoci, ktorá sa má vymáhať za každú zmluvu a doplnok, sa stanoví spôsobom uvedeným ďalej v texte. Každá preskúmaná transakcia (v tomto prípade ide o zmluvu o letiskových službách a zmluvu o marketingových službách) je považovaná za transakciu, ktorá viedla k určitej ročnej výške pomoci ([142]), a to na každý rok, počas ktorého sa uplatňovali zmluvy obsahujúce danú transakciu. Každá z týchto súm sa vypočíta na základe zápornej časti predbežných prírastkových tokov (príjmy po odrátaní nákladov) v čase uzavretia transakcie, ako je uvedené v tabuľkách 7 až 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 bola čistá aktualizovaná hodnota zmluvy kladná. Inými slovami, aby bola v súlade so zásadou hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

(590) S cieľom zohľadniť skutočnú výhodu, ktorá leteckej spoločnosti a jej dcérskym spoločnostiam vyplývala z vykonávania zmlúv, sa sumy uvedené v predchádzajúcom odôvodnení môžu upraviť na základe dôkazov poskytnutých Francúzskom, ktoré vyplývajú i) z rozdielu medzi na jednej strane skutočnými platbami, uvedenými *ex post*, ktoré letecká spoločnosť uskutočnila v súvislosti s pristávacím poplatkom, s poplatkom za odbavenie

([138]) Rozsudok Súdneho dvora z 12. júla 1973 vo veci C-70/72, Komisia/Nemecko, Zb. 1973, s. 00813, bod 13.
([139]) 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).
([140]) Rozsudok Súdneho dvora zo 14. septembra 1994 v spojených veciach C-278/92, C-279/92 a C-280/92, Španielsko/Komisia, Zb. 1994, s. I-4103, bod 75.
([141]) Rozsudok Súdneho dvora zo 17. júna 1999 vo veci C-75/97, Belgicko/Komisia, Zb. 1999, s. I-03671, body 64 – 65.
([142]) Ako je vysvetlené v analýze o existencii ekonomickej výhody v jednotlivých zmluvách, pomoc vyplýva z obojsmerných tokov medzi CCIPB a spoločnosťou Ryanair alebo Ryanair/AMS. Tieto toky majú rôzne frekvencie a pri niektorých z nich ide o stále toky alebo majú také platobné frekvencie, ktoré pri uzatváraní zmlúv nemožno presne predvídať. To sa uplatňuje aj na platenie letiskových poplatkov. Na analýzu existencie ekonomickej výhody je však dôležité posúdiť predbežné prírastkové toky. Z obchodného plánu spoločnosti Transavia a návrhov na obnovu prírastkových obchodných plánov predložených Francúzskom vyplýva, že činnosť hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve by v tomto prípade spočívala v stanovení predbežných prírastkových tokov súvisiacich s jednotlivými zmluvami na ročnom základe. Je preto logické, že výšky poskytnutej pomoci vyplývajúce z jednotlivých zmlúv sú takisto stanovené na ročnom základe. Tieto sumy v skutočnosti zodpovedajú sumám, ktoré by hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve pri rokovaniach o zmluvách požadoval od spoločnosti Ryanair/AMS, aby mu každý rok platila, okrem letiskových poplatkov a poplatkov za služby pozemnej obsluhy, za nezmenených ostatných okolností (predovšetkým platby za marketingové služby), aby sa zmluva stala zisková.

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 tabuľkách 7 až 12, ii) z rozdielu medzi, na jednej strane, skutočnými platbami za marketingové služby, uvedenými *ex post*, ktoré boli poskytnuté leteckej spoločnosti a jej dcérskym spoločnostiam podľa zmluvy o marketingových službách, a, na druhej strane, príslušnými predbežnými nákladmi na marketingové služby (*ex ante*), ako je uvedené v tabuľkách 7 až 12.

(591) Komisia sa navyše domnieva, že skutočná výhoda udelená leteckej spoločnosti sa obmedzuje na obdobie platnosti príslušnej zmluvy. Spoločnosť Ryanair/AMS po vypovedaní každej zmluvy v skutočnosti neprijala platby na základe zmlúv ani nevyužívala prístup k letiskovej infraštruktúre a službám pozemnej obsluhy na základe týchto zmlúv. Výška poskytnutej pomoci vypočítaná a uvedená vyššie v texte a spojená s danou zmluvou sa preto zníži na nulu v rokoch, počas ktorých sa zmluva prestala uplatňovať (najmä z dôvodu predčasného vypovedania zmluvy na základe vzájomnej dohody).

(592) V dôsledku toho sa výšky pomoci, ktoré sa majú vymáhať od spoločnosti Ryanair a spoločnosti AMS v prípade niektorých zmlúv, ktorých platnosť sa ešte neskončila, musia znížiť na nulu pre obdobie od dátumu ukončenia platnosti zmluvy až do dátumu predpokladaného ukončenia zmluvy v čase jej uzavretia. Táto poznámka platí pre zmluvy z 28. januára 2003, 30. júna 2005 a 25. septembra 2007, ako aj pre dva dodatky k týmto dvom posledne uvedeným zmluvám.

(593) V tabuľke 16 sú uvedené informácie týkajúce sa súm, na základe ktorých sa vypočítajú sumy, ktoré sa majú vymáhať. Tieto sumy pozostávajú zo záporných častí prírastkových tokov (príjmy po odrátaní nákladov), ktoré sú stanovené v rámci uplatňovania zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, so zľavami v prípade zmlúv spoločnosti Ryanair a spoločnosti AMS v rokoch, v ktorých sa ich platnosť ešte neskončila ([143]).

([143]) Pokiaľ ide o zmluvu týkajúcu sa spojenia Pau – Londýn z 28. januára 2003, vzhľadom na dátum uplynutia jej účinnosti 30. júna 2005 sú výšky poskytnutej pomoci na základe tejto zmluvy v rokoch 2006 – 2008 nulové. V prípade roku 2005 výška poskytnutej pomoci zodpovedá zápornej časti predbežného prírastkového toku vypočítaného pre rok 2005, upraveného faktorom, ktorý zodpovedá časti z roku 2005, v ktorom sa zmluva skutočne uplatňovala. Podobný prístup sa uplatnil na zmluvy z 30. júna 2005, ktoré sa prestali uplatňovať 1. januára 2009 (na základe dodatku zo 16. júna 2009). Rovnaký prístup sa uplatnil na dodatok zo 16. júna 2009, zmluvu z 25. septembra 2007 a dodatok zo 16. júna 2009, a to zmenou tohto dodatku, ktoré sa prestali uplatňovať 30. marca 2010, čo je dátum nadobudnutia účinnosti novej zmluvy o spojeniach do Londýna, Charleroi a Beauvais. Sumy uvedené v tabuľke 16 sa však môžu upraviť na účely výpočtu súm, ktoré sa majú vymáhať. Pozri odôvodnenie 589.

Tabuľka 16

Informácie o sumách, ktoré sa majú vymáhať

(v eurách)

Totožnosť príjemcu	Zmluvy	Orientačná výška získanej pomoci vyplývajúcej z jednotlivých zmlúv ([1])									Orientačná výška pomoci, ktorá sa má vymáhať (Istina)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Londýn – 28. januára 2003	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]							[300 000 – 599 999]
Ryanair/ AMS	Londýn – 30. júna 2005			[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]				
	Dodatok zo 16. júna 2009 k zmluve z 30. júna 2005 (Londýn)							[0 – 99 999]	[0 – 99 999]		
	Charleroi – 25. septembra 2007					[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[0 – 99 999]		
	Dodatok zo 16. júna 2009 k zmluve z 25. septembra 2007 (Charleroi)							[0 – 99 999]	[0 – 99 999]		
	Bristol – 17. a 31. marca 2008						[0 – 99 999]				
	Bristol – 16. júna 2009							[0 – 99 999]			
	Londýn, Charleroi a Beauvais – 28. januára 2010								[300 000 – 599 999]	[100 000 – 299 999]	
	Spolu (Ryanair/AMS)			[0 – 99 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[300 000 – 599 999]	[100 000 – 299 999]	[600 000 – 999 999]	[100 000 – 299 999]	[1 500 000 – 2 199 999]
Transavia	Amsterdam – 23. januára 2006				[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]	[100 000 – 299 999]				[300 000 – 599 999]

([1]) Pokiaľ ide o výpočet úrokov, usudzuje sa, že pomoc bola vyplatená 31. decembra príslušného roku. Pozri odôvodnenie 597.

(594) Ako je uvedené v odôvodnení 290, 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 sa musia považovať za jedinú transakciu medzi týmto subjektom a CCIPB. Komisia sa preto domnieva, že spoločnosť Ryanair a spoločnosť AMS sú spoločne a nerozdielne zodpovedné za vrátenie celej pomoci, ktorá im bola poskytnutá prostredníctvom zmlúv uzatvorených v rokoch 2005-2010, orientačne v kapitálovej výške [1 500 000 – 2 199 999] EUR. Naopak, za vrátenie pomoci v súvislosti so zmluvou z 28. januára 2003 je zodpovedná len spoločnosť Ryanair, v orientačnej kapitálovej výške [300 000 – 599 999] EUR, keďže táto jediná zmluva bola uzatvorená priamo medzi CCIPB a spoločnosťou Ryanair bez zásahu spoločnosti AMS v tejto transakcii.

(595) Skutočne vyplatená pomoc v období rokov 2006 – 2009 na základe zmluvy o letiskových a marketingových službách, ktorá bola uzatvorená 26. januára 2006 medzi CCIPB a spoločnosťou Transavia, predstavuje orientačnú výšku [300 000 – 599 999] EUR.

(596) Francúzske orgány musia vymôcť tieto uvedené sumy do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia.

(597) Francúzske orgány musia navyše k tejto výške pomoci pripočítať úroky z vymáhania, ktoré sa počítajú odo dňa, keď bola predmetná pomoc podniku poskytnutá, t. j. vždy k skutočnému dátumu poskytnutia pomoci, a až kým táto pomoc nebude skutočne splatená ([144]), v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ([145]). 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 predpokladať, že čas poskytnutia príslušnej pomoci je na konci roka, čiže 31. decembra príslušného roka.

(598) V súlade s judikatúrou v prípade, ak je niektorý členský štát konfrontovaný 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 ([146]) ZFEÚ.

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

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Štátna pomoc, ktorú Francúzsko neoprávnene poskytlo spoločnosti Ryanair v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, na základe zmluvy o letiskových a marketingových službách, ktorú 28. januára 2003 uzavrela Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Ryanair v súvislosti s leteckým spojením Pau – Londýn Stansted, je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

2. Nasledujúce opatrenia, ktoré obsahujú štátnu pomoc, boli tiež neoprávnene poskytnuté Francúzskom v prospech spoločnosti Ryanair a spoločnosti Airport Marketing Services v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a sú nezlučiteľné s vnútorným trhom:

a) zmluva o poskytnutí letiskových služieb, ktorú 30. júna 2005 uzavrela Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Ryanair, a zmluva o marketingových službách, ktorú v ten istý deň uzavrela Obchodná a priemyselná komora so spoločnosťou Airport Marketing Services v súvislosti s leteckým spojením Pau – Londýn Stansted;

b) dodatok zo 16. júna 2009 k zmluve o marketingových službách, ktorú 30. júna 2005 uzavrela Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Airport Marketing Services v súvislosti s leteckým spojením Pau – Londýn Stansted;

c) list od Obchodnej a priemyselnej komory Pau-Béarn adresovaný spoločnosti Ryanair z 25. septembra 2007, ktorým sa v súvislosti so spojením Pau – Charleroi rozšírili zmluvné podmienky zmluvy o letiskových službách, ktorú 30. júna 2005 uzavrela Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Airport Marketing Services, a zmluva o marketingových službách, ktorú v ten istý deň uzavrela Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Airport Marketing Services;

([144]) Pozri článok 14 bod 2 nariadenia č. 659/99 (už citovaný).
([145]) 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).
([146]) Pozri napríklad rozsudok vo veci C-94/87, Komisia/Spolková republika Nemecko, Zb. 1989, s. 175, bod 9, ako aj rozsudok vo veci C-348/93, Komisia/Talianska republika, Zb. 1995, s. 673, bod 17.

d) dodatok zo 16. júna 2009 k zmluve o marketingových službách, ktorú 25. septembra 2007 uzavrela Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Airport Marketing Services;

e) list od Obchodnej a priemyselnej komory v Pau-Béarn adresovaný spoločnosti Ryanair zo 17. marca 2008, ktorým sa v súvislosti so spojením Pau – Bristol rozšírili zmluvné podmienky zmluvy o letiskových službách, ktorú 30. júna 2005 uzavrela Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Ryanair, a zmluva o marketingových službách, ktorú uzavrela 31. marca 2008 Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Airport Marketing Services v súvislosti s tým istým spojením;

f) list od Obchodnej a priemyselnej komory v Pau-Béarn adresovaný spoločnosti Ryanair zo 16. júna 2009, ktorým sa v súvislosti so spojením Pau – Bristol rozšírili zmluvné podmienky zmluvy o letiskových službách, ktorú uzavrela 30. júna 2005 Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Ryanair, a zmluva o marketingových službách, ktorú uzavrela v rovnaký deň Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Airport Marketing Services v súvislosti s tým istým spojením;

g) zmluva o marketingových službách, ktorú 28. januára 2010 uzavrela Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Airport Marketing Services v súvislosti so spojeniami Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais, a zistená „implicitná“ zmluva o letiskových službách ([147]).

3. Štátna pomoc, ktorú Francúzsko neoprávnene poskytlo v prospech spoločnosti Transavia v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na základe zmluvy o letiskových a marketingových službách, ktorú 23. januára 2006 uzavrela Obchodná a priemyselná komora v Pau-Béarn so spoločnosťou Transavia, je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

1. Dotácie na vybavenie z rokov 2004 a 2009, ktoré Francúzsko poskytlo v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Pau-Béarn vo výške 5,8 milióna EUR, predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a boli poskytnuté Francúzskom v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

2. Pomoc uvedená v odseku 1 tohto článku predstavuje štátnu pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 3

1. Francúzsko vymôže od príjemcov pomoc uvedenú v článku 1.

2. Zo súm, ktoré sa majú vrátiť, plynú úroky odo dňa, keď boli poskytnuté príjemcom, až do ich skutočného vrátenia.

3. Úrok sa vypočíta ako zložený úrok v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 a nariadením Komisie (ES) č. 271/2008 ([148]), ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 794/2004.

4. Francúzsko zruší poskytovanie všetkých neuhradených platieb pomoci uvedenej v článku 1 s účinnosťou odo dňa prijatia tohto rozhodnutia.

Článok 4

1. Vrátenie pomoci uvedenej v článku 1 sa musí uskutočniť bezodkladne a účinne.

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

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) výpočet úrokov z vymáhania;

([147]) Pozri odôvodnenie 286.
([148]) 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).

c) podrobný opis prijatých a plánovaných opatrení na splnenie tohto rozhodnutia;

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

2. Francúzsko bude Komisiu informovať o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami, ktoré sa prijali na vykonanie tohto rozhodnutia, až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článku 1. 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

Joaquín ALMUNIA

podpredseda