ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2023/105

ze dne 26. července 2022

o opatřeních SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) provedených Francouzskou republikou ve prospěch postupných správců letiště Beauvais-Tillé a leteckých společností působících na tomto letišti

(oznámeno pod číslem C(2022) 5076)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s těmito články ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 27. listopadu 2009 obdržela Komise stížnost týkající se výhod údajně poskytnutých letecké společnosti Ryanair na řadě francouzských regionálních a místních letišť. Pokud jde o letiště Beauvais-Tillé („letiště Beauvais“), uváděla tato stížnost také finanční příspěvky, jejichž příjemcem byli údajně postupní správci tohoto letiště – Obchodní a průmyslová komora Oise (dále jen „CCIO“) a společnost Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (dále jen „SAGEB“). Tato stížnost se opírá zejména o zprávu Regionální účetní komory regionu Picardie (dále jen „CRC“) ze dne 3. září 2007 ([2]).

(2) Dopisem ze dne 16. března 2010 Komise zaslala francouzským orgánům nedůvěrnou verzi stížnosti a rovněž je vyzvala, aby poskytly vysvětlující informace, pokud jde o napadená opatření (dále jen „dotčená opatření“). Francouzské orgány poskytly svou odpověď dopisy ze dne 31. května a 7. června 2010, které byly doplněny dopisem ze dne 2. listopadu 2011. Komise tyto údaje předala stěžovateli a dopisem ze dne 5. prosince 2011 si od Francie vyžádala doplňující informace. Francouzské orgány zaslaly své připomínky a odpovědi v dopise ze dne 31. ledna 2012.

([1]) Úř. věst. C 279, 14.9.2012, s. 23.

([2]) Konečná zpráva o sledování řízení Obchodní a průmyslové komory Oise, k dispozici na adrese http://www.ccomptes.fr/fr/CRC20/documents/ROD/PIR200714.pdf.

(3) Dopisem ze dne 30. května 2012 informovala Komise Francii o svém rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) stanovené v čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen SFEU), a to na jedné straně ohledně potenciální podpory po sobě vyplacené jak CCIO, tak společnosti SAGEB v letech 2000 až 2008, dále pak ohledně potenciální podpory vyplacené CCIO a společností SAGEB různým leteckým společnostem od 1. ledna 1997 do 30. května 2012.

(4) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([3]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby zaslaly své připomínky k dotčeným opatřením.

(5) Dopisem ze dne 14. srpna 2012 obdržela Komise připomínky Francie. Následně dne 25. října 2012 obdržela připomínky zaslané společně sdružením Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais (Společné sdružení pro letiště Beauvais, dále jen „SMABT“), CCIO a společností SAGEB. Letecké společnosti Ryanair a Wizz Air zaslaly obě dvě své připomínky Komisi dne 26. října 2012. Dopisem ze dne 21. prosince 2012 uvedla Francie, že si nepřeje vyjadřovat se k těmto připomínkám.

(6) Navíc společnost Ryanair předložila řadu obecných připomínek společných několika řízením týkajícím se státní podpory, které Komise zahájila a jež se na ni vztahují, a to prostřednictvím dopisů ze dne 10. dubna 2013, 20. prosince 2013, 9. a 31. ledna 2014, 7. února 2014, 28. března 2014, 27. ledna 2015, 7. prosince 2015 a 1. dubna 2019. Společnost Ryanair předložila Komisi rovněž zprávy s ekonomickou analýzou připravené konzultační firmou Oxera dne 12. a 26. září 2014 a 6. listopadu 2014.

(7) Společnost Wizz Air rovněž zaslala své připomínky dne 21. března 2014. Tato letecká společnost také předložila zprávy s ekonomickou analýzou připravené firmou Oxera, jež se týkají letiště Beauvais, dne 4. listopadu 2014.

(8) Komise sdělila Francii připomínky vznesené zúčastněnými stranami a poskytla Francii možnost se k těmto připomínkám vyjádřit ([4]). Francie odpověděla ve svých dopisech ze dne 13. července 2012, 21. prosince 2012, 7. června 2013, 29. ledna 2014, 23. května 2014, 18. prosince 2015 a 24. června 2019. Francie sdělila Komisi ve svém dopise ze dne 13. července 2012, že obdržené připomínky nevyžadují z její strany žádná vyjádření, s výhradou vyjádření, která již předala ohledně letiště v Marseille-Provence ([5]). Navíc dopisy ze dne 25. července 2012, 29. ledna 2014, 23. května 2014 a 18. prosince 2015 Francie informovala Komisi, že si nepřeje předat své vyjádření k připomínkám třetích stran.

(9) Dopisem ze dne 24. února 2014 sdělila Komise Francii a zúčastněným třetím stranám, které už sdělily své připomínky, svůj úmysl posoudit slučitelnost dotčených opatření s vnitřním trhem na základě Pokynů ke státní podpoře letišť a leteckých společností ([6]) (dále jen „Pokyny z roku 2014“). Komise vyzvala adresáty těchto dopisů, aby se k této věci případně vyjádřili. Dne 15. dubna 2014 bylo navíc zveřejněno oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie* ([7]) s výzvou Francii a zúčastněným stranám, aby podaly k této věci své připomínky.

(10) Francie podala své připomínky k Pokynům z roku 2014 dne 19. března 2014. Dne 14. března 2014 zaslaly společně sdružení SMABT, společnost SAGEB a CCIO své připomínky Komisi. Společnosti Wizz Air a Air France zaslaly své připomínky jednotlivě dne 21. března 2014 a 25. dubna 2014, stejně tak i nevládní organizace Transport & Environnement (Doprava & Životní prostředí) dopisem ze dne 13. května 2014. Tyto různé připomínky byly sděleny Francii dopisem dne 28. května 2014. Francie si nepřála se k nim vyjadřovat.

(11) Dopisy ze dne 16. dubna 2014 a 16. července 2014 Komise požádala Francii o doplňující informace. Francie odpověděla dopisy ze dne 19. června 2014 a 18. srpna 2014.

([3]) Úř. věst. C 279, 14.9.2012, s. 23.

([4]) Dopisy ze dne 30. května 2012, 15. června 2012, 3. května 2013, 9. ledna 2014, 23. ledna 2014, 4. února 2014, 2. července 2014, 12. září 2014, 16. prosince 2015 a 17. května 2019.

([5]) Rozhodnutí Komise (EU) 2016/1698 ze dne 20. února 2014 o opatřeních SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007) provedených Francií ve prospěch letiště Marseille-Provence a leteckých společností, jež letiště používají (Úř. věst. L 260, 27.9.2016, s. 1).

([6]) Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).

([7]) Úř. věst. C 113, 15.4.2014, s. 30.

2. POZADÍ PODPOR

2.1 Charakteristika letiště Beauvais

(12) Letiště Beauvais je francouzské civilní letiště, které se nachází v obci Tillé v departementu Oise, 3 km na sever od Beauvais a asi 90 km od Paříže. Toto letiště je přístupné jak pro vnitrostátní, tak mezinárodní komerční leteckou dopravu. Letiště Beauvais se nachází 68 km od letiště Amiens-Glisy, 80 km od letiště Roissy-Charles de Gaulle, asi 90 km od letiště Rouen a 106 km od letiště Orly-sud.

(13) Od 1. května 1997 začala společnost Ryanair provozovat několik linek z letiště Beauvais do evropských destinací. Od roku 2002 začalo postupně provozovat několik leteckých společností (Goodjet, Volare, Air Horizons, Sterling atd.) pravidelné linky z letiště Beauvais. Přes zvýšení přepravy a příchod nových leteckých společností zůstala společnost Ryanair hlavní leteckou společností na letišti: jí zajišťovaná přeprava představovala průměrně více než 80 % celkové činnosti letiště, co se týče počtu cestujících během období 1997–2011. V roce 2011 přestavovala nízkonákladová přeprava téměř veškerou činnost letiště.

(14) Přeprava cestujících na letišti v letech 1997 až 2011 je shrnuta v tabulce 1.

Tabulka 1

Přeprava na letišti Beauvais (cestující) v letech 1997 až 2011 ([8])

	Cestující	***Z toho Ryanair***	***Z toho Blue Air***	***Z toho Wizz Air***
1997	207 000	127 453 (62 %)		
1998	260 000	194 211 (75 %)		
1999	387 000	315 771 (81,5 %)		
2000	387 229	346 551 (89 %)		
2001	422 972	371 376 (87 %)		
2002	677 857	459 572 (68 %)		
2003	969 445	806 383 (83 %)		
2004	1 427 595	1 292 368 (91 %)		40 919
2005	1 848 484	1 528 405 (83 %)	4 023	162 465
2006	1 887 971	1 626 279 (86 %)	28 947	148 861
2007	2 155 633	1 907 662 (88,5 %)	69 795	138 256
2008	2 484 635	2 212 165 (89 %)	81 072	178 340
2009	2 591 864	2 210 078 (85 %)	79 414	300 088
2010	2 931 796	2 465 476 (84 %)	84 660	377 812
2011	3 677 794	3 185 327 (87 %)	90 083	401 370

([8]) Podle příloh k dopisu francouzských orgánů ze dne 31. ledna 2012.

2.2 **Provozovatelé letiště Beauvais**

2.2.1 *Správa letiště společností CCIO (1960 – 31. 5. 2008)*

(15) Až do 31. prosince 1992 spravovala letiště Beauvais CCIO na základě třicetileté koncese veřejného zařízení, která byla podepsána se státem, tehdejším majitelem letiště, v roce 1960. Následně CCIO spravovala letiště v rámci dočasného povolení k záboru veřejného majetku (dále jen „AOT“), které bylo vydáno vyhláškou prefekta ze dne 1. října 1997, jež právně kryla správu letiště od 1. ledna 1993 do 31. prosince 1999. Toto AOT bylo opakovaně několikrát prodlužováno až do 3. května 2002.

(16) Koncesní smlouvou uzavřenou dne 30. ledna 2002, která vstoupila v platnost dne 4. května 2002, stát svěřil CCIO výstavbu, údržbu a provozování letiště Beauvais na dobu pěti let.

(17) Smlouvou ze dne 1. března 2007 převedl stát s účinností od 1. března 2008 vlastnictví a pravomoci v oblasti rozvoje, údržby a správy letiště Beauvais na sdružení SMABT.

(18) Sdružení SMABT, které bylo vytvořeno vyhláškou prefekta ze dne 20. října 2006, sdružuje region Picardie (38 % financování společnosti SMABT), departement Oise (38 % financování) a Společenství aglomerace (které se stalo společenstvím obcí) Beauvaisis (dále jen „CCB“; 24 % financování). Sdružení SMABT funguje podle principu vzájemného sdílení již existujících služeb členskými územně správními celky, a z tohoto důvodu byla uzavřena smlouva o poskytování služeb s departementem Oise, která umožňuje především využívání úředníků z departementu. Sdružení SMABT podléhá rozpočtové kontrole a kontrole zákonnosti ([9]) státu, jak to bylo určeno ustanoveními platného všeobecného zákoníku o územně správních celcích v době jeho vzniku, a to zejména články L. 1612-1 až L. 1612-20 a L. 3132-1 až L. 3132-4 tohoto zákoníku.

(19) Usnesením ze dne 7. června 2007 se sdružení SMABT rozhodlo pro princip přenesení veřejné služby za účelem provozování letiště Beauvais a autobusové linky mezi letištěm Beauvais a Paříží a pověřilo předsedu SMABT, aby zahájil nabídkové řízení. Toto řízení předpokládalo, že osobě s přenesenou pravomocí budou svěřeny tyto úkoly:

— údržba a provozování letiště Beauvais,

— provedení určitého počtu prací v rámci víceletého investičního plánu, který měl zahrnovat zejména investice spojené s údržbou zařízení a s realizací obchodní infrastruktury (zejména výstavby druhého terminálu),

— provozování autobusových linek spojujících letiště s Paříží a s dalšími destinacemi v regionu Île-de-France.

(20) Před ukončením nabídkového řízení, které je uvedeno v 19. bodě odůvodnění, byla státem prodloužena koncesní smlouva ze dne 30. ledna 2002 uzavřená s CCIO až do 1. března 2008 ([10]). Dodatkem ze dne 29. února 2008 sdružení SMBAT, které zastupovalo stát, prodloužilo dvakrát dobu trvání smlouvy až do 31. května 2008.

(21) Je třeba poznamenat, že činnost provozování letiště Beauvais byla ze strany CCIO vedena na účtu, který byl oddělen od zbytku činností všeobecného útvaru CCIO. Kromě toho byly účty pro obchodní činnosti letiště Beauvais odděleny od účtů vztahujících se na činnosti spojené s výsadními pravomocemi státu pro účely výpočtu letištní daně vybírané Generálním ředitelstvím pro civilní letectví s cílem financovat letištní infrastrukturu a letištní vybavení, což spadá do výsadních činností státu. Hlavní účetní a obchodní údaje CCIO spojené se správou letiště za období 1997–2008 jsou shrnuty v tabulce 2:

([9]) Cílem rozpočtové kontroly je zajistit dodržování pravidel použitelných ve věci vypracování, schválení a provádění rozpočtů místních územně správních celků a jejich veřejných zařízení. Vykonává ji výlučně prefekt podle podmínek ustanovení článků L.1612-1 až L1612-20 všeobecného zákoníku o místních územně správních celcích (CGCT) a článku 72 Ústavy francouzské republiky ve spojení s regionálními účetním komorami. Pouze prefekt je zmocněn změnit rozpočtové dokumenty v rámci své substituční pravomoci, která mu umožňuje upravit z moci úřední rozpočet a učinit jej vymahatelným. Rozpočtová kontrola se vztahuje na datum přijetí rozpočtu, reálně vyrovnaný stav rozpočtu, účetní uzávěrku a schodek správního účtu a na evidenci a na příkaz k výplatě povinných výdajů z moci úřední.

([10]) Článek 58 zákona, který se mění finanční zákon na rok 2006 ze dne 30. prosince 2006.

Tabulka 2

Klíčové údaje z účetnictví letištního útvaru CCIO (k€) ([11])

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Výnosy z autobusů	459	657	1 295	1 403	1 749	3 546
Příjmy od společnosti Ryanair	nesděleno	nesděleno	nesděleno	nesděleno	706	848
Výnosy celkem	2 566	2 892	4 153	4 199	5 264	13 109
Platby společnosti Ryanair	nesděleno	nesděleno	nesděleno	nesděleno	462	534
Náklady celkem	2 417	3 413	3 631	4 675	5 704	13 069
Výsledek	149	– 521	522	– 475	– 440	40
Čistý dlouhodobý majetek	2 679	3 146	27 126	2 595	2 550	2 887
Rozvaha celkem	3 121	3 933	3 301	3 411	3 808	8 163
	2003	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008** ([12])
Výnosy z autobusů	5 341	8 007	12 840	11 845	12 936	5 858
Příjmy od společnosti Ryanair	1 502	2 379	2 777	2 904	3 425	1 643
Výnosy celkem	16 915	18 934	26 982	30 525	33 264	17 933
Platby společnosti Ryanair	834	1 146	1 272	1 348	1 558	765
Náklady na autobusy			6 078	6 210	6 403	2 821
Náklady celkem	13 874	22 414	26 179	28 731	29 928	17 950
Výsledek	3 042	– 3 480	803	1 794	3 335	– 17
Čistý dlouhodobý majetek	5 198	8 017	10 833	14 448	15 425	150
Rozvaha celkem	9 353	15 283	18 234	31 585	33 560	16 374

([11]) Informace od francouzských orgánů ze dne 31. ledna 2012. Provoz autobusové linky Paříž-Beauvais byl zahájen v květnu roku 1997. Podle Francie lze vysvětlit pokles zisku v roce 2004 zvláště vysokou mírou rezerv na obnovu propůjčeného dlouhodobého majetku (5 216 500 EUR) a rezerv na velké opravy (590 000 EUR). Majetek, který je předmětem plánu obnovy, odpovídá zejména rekonstrukčním pracím na hlavní dráze, na odstavné ploše pro letadla a na pojezdových drahách, na komunikacích a topných, elektrických a vodovodních zařízeních.

([12]) Za období od 1. ledna 2008 do 31. května 2008.

2.2.2 *Správa letiště společností SAGEB (od 1. 6. 2008)*

(22) Po nabídkovém řízení uvedeném v 19. bodě odůvodnění sdružení SMABT pověřilo ([13]) provozováním letiště Beauvais skupinu CCIO-Veolia Transport na základě dohody o pověření veřejnou službou (dále jen „CDSP“) uzavřené dne 19. března 2008 (s účinností od 1. června 2008) na dobu 15 let ([14]). Podle znění CDSP společnost SAGEB automaticky nahradila sdružení CCIO-Veolia Transport ve funkci pověřené osoby, jakmile byla vytvořena. CDSP je stále v platnosti ke dni tohoto rozhodnutí.

(23) Společnost SAGEB je zjednodušenou akciovou společností, jejíž základní kapitál je vlastněn z 51 % CCIO a z 49 % společností Veolia Transport, která sama je vlastněna většinově soukromou skupinou Veolia Environnement ([15]). V březnu roku 2011 byla společnost Veolia Transport nahrazena společností Veolia-Transdev (společností vlastněnou z 50 % skupinou Veolia Environnement a z 50 % státním finančním ústavem Caisse des Dépôts et Consignations), jež převzala veškeré společenské podíly vlastněné společností Veolia Transport ve společnosti SAGEB. Vnitřní fungování a organizace společnosti SAGEB se popisují v 291. bodě odůvodnění a následujících.

(24) Tabulka 3 představuje souhrn následných smluv vztahujících k provozování letiště Beauvais.

Tabulka 3

Provozování letiště Beauvais - Souhrn

Vlastník	Období	Provozovatel	Druh právního úkonu	Datum právního úkonu
Stát	1. 1. 1993–4. 5. 2002	CCIO	AOT	Vyhláška prefekta ze dne 1. 10. 1997
	4. 5. 2002–29. 2. 2008	CCIO	Smlouva o koncesi	30. 1. 2002
SMABT	1. 3. 2008–1. 6. 2008	CCIO		
	1. 6. 2008–31. 5. 2023	SAGEB	CDSP	19. 3. 2008

3. **PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ**

(25) Dotčená opatření spočívají na jedné straně ve finančních podporách poskytnutých územně správními celky postupným správcům letiště Beauvais a na druhé straně ve finančních podporách poskytnutých jednotlivými správci letiště Beauvais různým leteckým společnostem.

3.1 **Finanční podpory pro letiště Beauvais**

(26) Finanční podpory poskytnuté letišti Beauvais jsou dvojího druhu: zahrnují na jedné straně financování investic do infrastruktury letiště Beauvais a na druhé straně příspěvky vyplacené na provozování tohoto letiště.

([13]) Usnesení SMABT ze dne 25. února 2008.

([14]) Podrobnější popis řízení o pověření je poskytnut ve 159. bodě odůvodnění a následujících.

([15]) Základní kapitál skupiny Veolia Environnement byl rozdělen v roce 2008 mezi Caisse des dépôts et consignations (veřejný subjekt) ve výši 10 %, společnosti Groupama (5,55 %), Capital Research and Management Company (5,04 %), EDF (3,87 %), Veolia Environnement (3,17 %), a soukromníky a další soukromé investory ve formě akcií (72,37 %) (https://www.veolia.com/sites/g/files/dvc2491/files/imported-documents/2016/11/Rapport_financier_annuel_-_Document_de_reference_2008_20090406_0.pdf).

3.1.1 *Smluvní rámec dotací pro letiště Beauvais*

3.1.1.1 Povolení k dočasnému záboru veřejného majetku (1. 1. 1993 – 3. 5. 2002)

(27) Podle tohoto povolení byla CCIO pověřená na vlastní nebezpečí zajišťovat vybudování, údržbu, obnovu, provozování a rozvoj staveb, pozemků, budov, zařízení, vybavení a služeb nezbytných pro fungování letiště Beauvais ([16]). Státu zůstala nicméně pravomoc, aby zajišťoval určité služby přispívající k bezpečnosti, zabezpečení a pravidelnosti leteckého dopravy ([17]), zatímco sama CCIO zajišťovala záchrannou službu a boj proti požárům, prevenci proti ohrožení ptáky a leteckou informační službu ([18]).

(28) CCIO byla v zásadě odměňována z letištních poplatků a provozních výnosů ([19]). Mohla jí být také přiznána finanční podpora za účelem krytí nákladů, které vyplývaly z úkolů rozvoje a údržby infrastruktury, jež byly rovněž uloženy CCIO ([20]). U těchto výdajů mohla CCIO rovněž požádat o finanční účast dalších veřejně správních celků na základě článku 3 AOT. Naopak CCIO měla povinnost zaplatit státu poplatek za zábor stanovený na 1 000 franků ročně.

3.1.1.2 Koncesní smlouva pro letiště v Beauvais (4. 5. 2002–31. 5. 2008)

(29) Koncesní smlouva ze dne 4. května 2002, jejíž jedna část ustanovení odkazovala na uplatnění standardní specifikace obsažené v nařízení ze dne 29. května 1997 ([21]), stanovila rozdělení úkolů mezi stát a CCIO. Stát jako udělující orgán prováděl a financoval veškeré služby letového provozu ([22]). Pokud jde o CCIO, ta měla kromě komerčního provozování letiště ([23]) sama provádět a financovat určité bezpečnostní služby, jako je například služba protipožární bezpečnosti a záchranná služba, prevence ohrožení ptáky a kontrola cestujících, zavazadel v zavazadlovém prostoru a přístup k vyhrazeným zónám letiště ([24]).

(30) CCIO byla odměňována v zásadě z letištních poplatků stanovených koncesní smlouvou a z provozních výnosů ([25]). Bezpečnostní úkoly zajišťované CCIO uvedené v předchozím bodě odůvodnění byly kryty finančně příjmy z letištní daně a případně ze státních dotací ([26]).

3.1.1.3 Dohoda o pověření veřejnou službou (1. 6. 2008–2023)

(31) Cílem CDSP je svěřit společnosti SAGEB na prvním místě správu a provozování letiště Beauvais, jakož i doplňkově zajištění provozování autobusového spojení mezi letištěm Beauvais a Paříží. Výkon obou těchto dvou činností se provádí na riziko a nebezpečí pověřené osoby ([27]).

([16]) Články 1 a 6 vyhlášky o povolení k dočasnému záboru ze dne 1. října 1997.
([17]) Článek 8 AOT uvádí služby řízení letového provozu a meteorologickou službu pro leteckou navigaci.
([18]) Článek 9 AOT.
([19]) Článek 34 AOT.
([20]) Článek 10 AOT.
([21]) Viz nařízení č. 97-547 ze dne 29. května 1997 o schválení standardní specifikace a koncesní smlouvy, které lze použít na koncese udělované státem pro výstavbu, údržbu a provozování letišť, ve znění nařízení č. 99-780 ze dne 6. září 1999.
([22]) Podle čl. 16 specifikace (na který odkazuje čl. 7 koncesní smlouvy z roku 2002) zahrnovaly tedy tyto služby pořízení, údržbu a instalaci vybavení nezbytného pro poskytování služeb leteckého provozu, včetně zařízení pro ovládání světelného vyznačení dráhy, nákup rádiových pomůcek pro přistávání a nákup a instalaci eventuálních vizuálních indikátorů sklonu přiblížení.
([23]) Článek 7.2 koncesní smlouvy.
([24]) Články 8 a 9 koncesní smlouvy.
([25]) Články 11 a 13 koncesní smlouvy.
([26]) Články 8 a 9 koncesní smlouvy.
([27]) Článek 1 CDSP ze dne 19. března 2008. Je třeba nicméně upřesnit, že autobusová linka byla provozována výlučně společností SAGEB.

(32) Podle znění CDSP je společnost SAGEB finančně odpovědná za provádění všech činností souvisejících s provozováním letiště Beauvais s výjimkou bezpečnosti letového provozu a meteorologické služby ([28]). Navíc má společnost SAGEB odpovědnost za zajištění některých bezpečnostních a zabezpečovacích služeb ([29]) prostřednictvím finančního podílu státu, který je stanoven platnými právními předpisy ([30]) nebo určen pro letiště v závislosti na povaze a objemu přepravy ([31]).

(33) Co se týče finančních podmínek uplatněných v rámci CDSP, společnost SAGEB inkasuje výnosy z leteckých poplatků a další provozní výnosy související s letištěm a provozováním autobusové linky Paříž-Beauvais. Naopak společnost SAGEB musí zaplatit poplatky za zábor sdružení SMABT ve výši přibližně 10,8 milionu EUR za celou dobu trvání smlouvy. Příloha 14 smlouvy stanoví kromě jiného, že *„výměnou za účast sdružení SMABT na financování letištní infrastruktury se koncesionář zavazuje vyplatit zpět sdružení SMABT podíl na zisku vypočítaný na základě nadměrné ziskovosti ve srovnání s předpokládanou vnitřní mírou návratnosti 10 %“*. Právo na podíl na zisku vzniká v roce (n), pokud je čistý výsledek kladný, pokud je kumulativní čistý výsledek za roky (1) až (n) kladný a pokud je takto vypočítaná vnitřní míra návratnosti vyšší než 10 %. Podíl na zisku je stanoven na 50 % nadměrné ziskovosti.

(34) Kromě toho CDSP pověřuje společnost SAGEB realizací seznamu investic po dobu trvání CDSP ([32]), jež jsou odhadnuty na 68,2 milionu EUR, které má pověřená osoba za povinnost financovat veškerými prostředky a u nichž sdružení SMABT stanovilo maximální podíl 14,5 milionu EUR ([33]) (viz 41. bod odůvodnění).

3.1.2 *Investiční dotace*

(35) Investiční dotace byly vyplaceny postupným správcům letiště Beauvais v rámci tří investičních programů realizovaných během období 2001–2006, 2007–2008 a 2008–2023.

3.1.2.1 Investiční program 2001–2006 (dále jen „Program 1“)

(36) V roce 2001 předložila CCIO písemnou žádost o finanční spoluúčast departementu Oise, regionu Picardie a Společenství obcí Beauvaisis. V této žádosti CCIO představila program modernizace a uvedení letiště Beauvais do souladu s normami za předpokládanou částku 53,3 milionu franků (6,825 milionu EUR).

(37) Departement Oise ([34]), region Picardie ([35]) a CCB ([36]) vyhověly žádosti o spoluúčast a přidělily CCIO celkovou dotaci 4 311 395 EUR ([37]), přičemž zbytek výdajů šel na účet CCIO (ve výši 2,55 milionu EUR) ([38]). Tato dotace nebyla vypočítána ve vztahu ke konkrétním nákladům stanoveným v Programu 1, ale ve vztahu k celkové předpokládané částce tohoto programu. Přesné datum začátku investic bylo stanoveno na 2. červenec 2001, přičemž investice měly být dokončeny k 31. prosinci 2006. Tento počáteční investiční program musel být pozměněn během roku 2005, aby se zohlednila, v návaznosti na vývoj osobní dopravy, regulační omezení spojená s kvalitou přijímání a bezpečnosti cestujících ([39]). Investice stanovené a realizované v tomto programu mohou být shrnuty následovně:

([28]) Články 6 a 7 CDSP ze dne 19. března 2008.
([29]) Podle článku 27 CDSP jsou těmito službami zejména bezpečnostní služby, protipožární služby, prevence ohrožení zvířaty, kontrola přístupu do zóny vyhrazené letišti, úkoly provádění bezpečnostních prohlídek atd.
([30]) Pokud se jedná o úkoly bezpečnostních a protipožárních služeb a prevence ohrožení zvířaty.
([31]) Pokud se jedná o všechny ostatní bezpečnostní úkoly uvedené v článku 27 CDSP.
([32]) Článek 9 CDSP. Seznam investic se uvádí dále v rozhodnutí.
([33]) Články 11 a 79 CDSP.
([34]) Dohodou o financování uzavřenou mezi departementem Oise a CCIO dne 23. července 2002.
([35]) Dohodou o financování uzavřenou mezi regionem Picardie a CCIO dne 13. prosince 2002.
([36]) Dohodou o financování uzavřenou mezi CCB a CCIO dne 8. října 2002.
([37]) Departement Oise a region Picardie přispěly každý ve výši 2 060 000 EUR a CCB ve výši 191 395 EUR.
([38]) CCIO zamýšlela financovat svůj podíl na financování samofinancováním (letištní služby) a využitím půjčky.
([39]) Preambule dodatku 1 ze dne 10. srpna 2005 k dohodě o financování ze dne 23. července 2002.

Tabulka 4

Investice stanovené a realizované v Programu 1 (v EUR)

Povaha investic	Předpokládané částky	Revidované předpokládané částky v roce 2005	Konečné částky investic
Západní křídlo (odlety): Hala pro bezpečnostní kontrolu zavazadel Hangár na třídění zavazadel Letištní kanceláře Přístřešek	1 687 153	2 600 000	2 608 000
Východní křídlo (přílety): Sál pro vydání zavazadel Krytá cesta pro cestující	228 674	160 000	164 000
Modernizace terminálu	762 250	600 000	649 000
Bezpečnostní vybavení, z toho: Výstavba hasičské zbrojnice Bezpečnostní ploty Kontrola přístupu k letištním dveřím Vybavení pro kontrolu zavazadel v zavazadlovém prostoru	914 690	900 000	922 000
Komunikace a různé sítě (VRD): Parkoviště osobních vozů Požární zbrojnice (VRD) Rekonstrukce stávajících komunikací Přípojka odpadních vod	762 245	873 480	1 238 000 463 467
Různé práce	304 900	0	0
Analýzy a práce týkající se životního prostředí	533 570	60 000	62 000
Odměny	623 210	623 210	744 000
Modernizace provozního vybavení, z toho: Kontrolní a detekční stanoviště	1 048 310	1 048 310	1 264 000 *133 000*
CELKEM	**6 865 000**	**6 865 000**	**7 650 000**

(38) Přes konečné náklady, které byly vyšší než stanovené, zaplatily územně správní celky uvedené v 37. bodě odůvodnění své příspěvky CCIO tak, jak je stanoveno v dohodách o financování, v celkové výši 4,311 milionu EUR, přičemž zbytek byl ponechán na vrub CCIO.

3.1.2.2 Investiční program 2006–2007 (dále jen „Program 2“)

(39) CCIO zavedla druhý investiční program ve výši 9,5 milionu EUR, který se měl uskutečnit v období dvou let od 1. ledna 2006 do 31. prosince 2007. Departement Oise, region Picardie a CCB souhlasily s finančním příspěvkem na tuto akci (který byl vypočten vzhledem k celkové předpokládané částce Programu 2, a nikoli vzhledem ke konkrétním nákladům) prostřednictvím dohod, které byly jednotlivě uzavřeny CCIO dne 11. prosince 2006, 11. července 2007 a 12. července 2007. Investiční program byl definován následovně:

Tabulka 5

Investice stanovené a realizované v Programu 2 (v EUR)

Povaha investic	Předpokládané částky investic	Konečné částky investic
Rozšíření terminálu	1 202 039	1 327 749
Bezpečnostní ploty	151 653	165 805
Uvedení odstavné plochy pro letadla a pojezdové dráhy v soulad s normami	1 410 000	1 408 739
Rekonstrukce hangárů a drah	300 000	231 542
Chodba oddělující toky cestujících	237 451	176 590
Parkoviště pro personál v normách zákona o vodě	215 079	227 611
Zadní základna pro půjčovnu vozidel	110 000	1 735
Pořízení pozemků pro ILS	150 000	61 540
Vnitřní a vnější značení	50 000	10 510
Přijímací místo pro cestující z Porte Maillot	189 873	213 548
Zákon o vodě	870 000	46 141
Rekonstrukce vyznačení dráhy	75 000	0
Studie ILS	150 000	139 803
Modernizace veřejných komunikací	1 350 000	1 053 861
Správní budovy	890 000	944 557
Modernizace topení	80 000	0
Studie terminálu 2	0	188 188
Rizika, odměny a nepředvídané události	500 000	745 123
Modernizace provozního vybavení, z *toho*: *realizace přístřešků pro pohraniční policii,* *instalace laserového plašiče*	1 568 905	2 178 477 52 670 86 085
CELKEM	**9 500 000**	**9 121 527**

(40) Územně správní celky uvedené v 37. bodě odůvodnění se zavázaly přispět ve výši 74 % celkové částky realizovaných investic, přičemž zbytek nechaly na vrub CCIO. Region Picardie a departament Oise stanovily tedy, že budou financovat každý 25 % investic, tedy 4,6 milionu EUR celkem, zatímco CCB přispělo ve výši 24 %, tudíž CCIO byla poskytnuta celková dotace 2,2 milionu EUR. V důsledku toho CCIO obdržela u tohoto investičního programu investiční dotaci asi 6,8 milionu EUR, která odpovídala 74 % částky realizovaných investic.

3.1.2.3 Investiční program 2008–2023 (dále jen „Program 3“)

(41) Jak je uvedeno v 34. bodě odůvodnění, CDSP pověřuje společnost SAGEB provedením investičního programu ve výši 68,2 milionu EUR za období 2008–2023, který je dotován až do stropu 14,5 milionu EUR ze strany sdružení SMABT. Příloha 6 CDSP určila povahu těchto investic, jejich částku a harmonogram jejich realizace ([40]). Investice, které jsou stanoveny a realizovány až do současné doby, mohou být shrnuty následovně:

Tabulka 6

Investice stanovené a realizované v rámci Programu 3 (v milionech EUR)

Povaha investic	Počáteční předpokládané částky	Částky realizované do 31. prosince 2018	Aktualizované předpokládané částky, které mají být realizovány
Výstavba terminálu T2	11,9	9,7	0,01
Změny a přizpůsobení terminálu T1	1,6	5	0,07
Realizace programu ILS, kategorie III	13,6	14,4	0
Dodatečná letištní infrastruktura	3,3	4,2	0,2
Parkoviště a komerční zařízení	5,4	9,1	0,03
Investice do životního prostředí	2,9	1,6	0
Údržba zařízení	8,5	3,3	0,12
Přesun zařízení pro všeobecné letectví	0,7	1,5	0,04
Pořízení zabezpečovacího vybavení	10,2	8,7	2,1
Vybavení pro pozemní asistenční služby a mobiliář	7,1	1,8	0,9
Hardware a počítačové vybavení	3	2,6	1,8
CELKEM	**68,2**	**61,9**	**67,2**

(42) Společnost SAGEB realizovala přibližně 62 milionů EUR investic do 31. prosince 2018. Prognózy investic, které mají být ještě realizovány do data ukončení platnosti CDSP, předpokládají celkovou prozatímní částku mírně nižší, než byla částka původně stanovena v CDSP.

3.1.3 *Provozní dotace*

3.1.3.1 Přímé platby

(43) Komise předběžně poukázala, že žádná z dohod o správě a provozování letiště Beauvais nestanovila vyplácení provozních dotací ve prospěch postupných správců letiště (viz část 3.1.1).

(44) Nicméně Komise poukázala v rozhodnutí o zahájení řízení, že postupní správci pobírali různé druhy provozních dotací.

([40]) Harmonogram investic rozlišuje tři etapy financování: období od 1. června 2008 do 31. prosince 2012 se závazkem 49,9 milionu EUR; druhé období od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2017, pro něž byla stanovena investice 7,8 milionu EUR, a poslední etapu, ve které mají být realizovány investice ve výši 10,5 milionu EUR mezi lety 2018 a 2023.

(45) Komise nejprve zjistila, že v letech 2002 až 2008 účty CCIO (letištního útvaru) vykazovaly několik provozních dotací vyplacených různými subjekty letištnímu útvaru CCIO v celkové výši 107 924,59 EUR.

Tabulka 7

Částka provozních dotací, kterou obdržel letištní útvar CCIO (v EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	CELKEM
84 845,10	15 245	0	7 834,49	0	0	0	**107 924,59**

3.1.3.2 Peněžní zálohy

(46) Za druhé francouzské orgány Komisi uvedly, že všeobecný útvar CCIO poskytl letištnímu útvaru v letech 1995 až 2004 peněžní zálohy s nulovou sazbou, aby se vyrovnal s rizikem platební neschopnosti spojeným s četnými a naléhavými výdaji, kterým čelil letištní útvar z důvodu zchátralého stavu infrastruktury a značného meziročního nárůstu provozu zaznamenaného v tomto období. Následující tabulka 8 uvádí částky podpor:

Tabulka 8

Peněžní zálohy poskytnuté všeobecným útvarem CCIO letištnímu útvaru (v EUR)

Rok	Peněžní záloha poskytnutá za uvažovaný rok	Úhrnná částka
1995	nesděleno	2 412 922,70
1996	888 508,49	3 301 431,19
1997	– 394 036,04	2 907 395,15
1998	323 559,53	3 230 954,68
1999	– 838 477,75	2 392 476,93
2000	– 176 603,94	2 215 872,99
2001	73 514,73	2 289 387,72
2002	142 970,85	2 432 358,57
2003	– 2 198 307,33	234 051,24
2004	327 698,17	561 749,41
2005	– 561 749,41	0

3.1.3.3 Částečná výjimka z financování plánu rozvoje cestovního ruchu

(47) Konečně Komise poukázala, že CDSP obsahovala ve své příloze 19 plán rozvoje cestovního ruchu pro letiště Beauvais ([41]). Podle této přílohy bylo cílem tohoto plánu přeměnit 8 % cestujících na spotřebitele / návštěvníky oblasti Beauvais, Oise a Picardie po uplynutí tří let od doby, kdy CDSP vstoupila v platnost. Aby bylo dosaženo tohoto cíle, plán podrobně popsal několik opatření, která je třeba provést s cílem motivovat cestující z letiště Beauvais, aby zůstali v oblasti Beauvais, v departementu Oise nebo v regionu Picardie (průzkumy mezi cestujícími, obrazový marketing…). Tento plán měl řídit Výbor regionu Picardie pro cestovní ruch, Výbor pro cestovní ruch departementu Oise a Úřad pro cestovní ruch v oblasti Beauvais (dále jen „institucionální orgány cestovního ruchu“). Financování tohoto plánu připadlo sdružení SMABT a vybrané pověřené osobě, v daném případě společnosti SAGEB (každému subjektu ve výši 50 %).

([41]) Plán na rozvoj turistického ruchu byl předem stanoven sdružením SMABT při jednání dne 24. ledna 2008. Byl připojen k CDSP.

(48) Dne 15. října 2008 byla uzavřena dohoda o cílech a prostředcích mezi sdružením SMABT, společností SAGEB a institucionálními orgány cestovního ruchu. Účelem této dohody bylo podrobně popsat realizaci plánu na rozvoj cestovního ruchu stanoveného v příloze 19 CDSP institucionálními orgány cestovního ruchu. Dohoda stanovila, že tyto orgány musí každoročně podávat zprávy o své činnosti přímo sdružení SMABT (jakož i řídícímu výboru složenému ze všech podepsaných stran) ([42]). Dohoda byla uzavřena na dobu tří let s ročním financováním ve výši 462 000 EUR, které bylo rozděleno na polovinu mezi společnost SAGEB a sdružení SMABT a které jim bylo poskytnuto, aby mohly provádět dohodnutá opatření pro cestovní ruch.

3.2 **Opatření ve prospěch leteckých společností**

(49) Mezi 1. květnem 1997 a 30. květnem 2012 byly uzavřeny různé smlouvy na letištní služby mezi postupnými provozovateli letiště Beauvais (CCIO, poté SAGEB) a několika leteckými společnostmi.

(50) Smluvní vztah mezi provozovatelem letiště a společností Ryanair měl formu výměny dopisů, zatímco vztahy s ostatními leteckými společnostmi byly formalizovány buď smlouvami sepsanými podle vzoru IATA (International Air Transport Association), nebo smlouvami *ad hoc*. Všechny smlouvy, které spadají pod toto rozhodnutí, jsou zachyceny v tabulce 9.

(51) Společnost SAGEB byla provozovatelem letiště Beauvais v době podpisu smluv RYAN4, RYAN5 a WIZZ3. CCIO byla provozovatelem letiště v době podpisu ostatních smluv.

Tabulka 9

Seznam smluv na letištní služby uzavřených mezi provozovatelem letiště Beauvais a leteckými společnostmi

Kód smlouvy	Společnost	Provozovatel letiště	Druh smlouvy	Datum podpisu	Datum účinnosti	Doba trvání
Ryanair						
RYAN1	Ryanair	CCIO	Dopis	8.9. 1998	1.1. 1999	5 let
RYAN2	Ryanair	CCIO	Dopisy	16.3. 2001	Nespecifikováno	Nespecifikováno
RYAN3	Ryanair	CCIO	Dopis	12.2. 2002	Nespecifikováno	10 let
RYAN4	Ryanair	SAGEB	Dopisy	4.2. 2010 a 5. 2. 2010	1.5. 2010	7 měsíců
RYAN5	Ryanair	SAGEB	Dopis	27.7. 2010	1.1. 2011	1 rok
Wizz Air						
WIZZ1	Wizz Air	CCIO	Smlouva (IATA ground handling agreement)	11.6. 2004	11.6. 2004	5 let
WIZZ2	Wizz Air	CCIO	Smlouva (IATA ground handling agreement)	1.7. 2005	1.7. 2005	3 roky a 8 měsíců

([42]) Viz článek 8 dohody o cílech a prostředcích ze dne 24. října 2008.

Kód smlouvy	Společnost	Provozovatel letiště	Druh smlouvy	Datum podpisu	Datum účinnosti	Doba trvání
WIZZ3	Wizz Air	SAGEB	Smlouva (“Investment” agreement + IATA ground handling agreement)	1.6. 2009	1.6. 2009	5 let
Ostatní letecké společnosti						
GOOD1	Goodjet	CCIO	Smlouva (*ad hoc*)	14.12. 2001	14.12. 2001	7 let
CIAO1	Ciaofly	CCIO	Smlouva (*ad hoc*)	24.4. 2002	24.4. 2002	7 let
BERL1	Berlin Jet	CCIO	Smlouva (*ad hoc*)	30.1. 2003	30.1. 2003	5 let
VOLA1	Volare	CCIO	Smlouva (*ad hoc*)	13.2. 2003	13.2. 2003	5 let
STER1	Sterling	CCIO	Smlouva (IATA ground handling agreement)	15.7. 2004	31.3. 2004	5 let
NORW1	Norwegian Air Shuttle	CCIO	Smlouva (IATA ground handling agreement)	7.4. 2005	31.3. 2004	5 let
AIRH1	Air Horizons	CCIO	Smlouva (*ad hoc*)	12.7. 2004	18.7. 2004	1 rok
AIRP1	Air Polonia	CCIO	Smlouva (*ad hoc*)	20.10. 2004	20.10. 2004	5 let
BLUE1	Blue Air	CCIO	Smlouva (IATA ground handling agreement)	11.10. 2005	11.10. 2005	1 rok
BLUE2	Blue Air	CCIO	Smlouva (*ad hoc*)	28.8. 2007	26.3. 2007	8 měsíců
FLYM1	Flyme	CCIO	Smlouva (IATA ground handling agreement)	30.3. 2006	31.3. 2006	5 let
CENT1	Centralwings	CCIO	Smlouva (IATA ground handling agreement)	18.2. 2007	19.2. 2007	1 rok

(52) Různé smlouvy měly všechny odlišné charakteristické rysy, důležité z nich jsou shrnuty v tabulce 10. Několik smluv takto stanovilo možnost, že provozovatel letiště Beauvais vyplatí letecké společnosti finanční příspěvek jako protiplnění za přivedenou přepravu. Žádná smlouva však nezmiňuje platby za marketing provozovatelem letiště Beauvais výměnou za reklamní služby od letecké společnosti.

Tabulka 10

Charakteristické rysy smluv na letištní služby uzavřených mezi provozovatelem letiště Beauvais a leteckými společnostmi

Kód smlouvy	Hlavní charakteristické rysy smluv
Ryanair	
RYAN1	Tato smlouva stanoví provozování dvou leteckých linek z Beauvais za následujících podmínek: — Dublin: smlouva stanovila provoz tří týdenních obrátek (dvě v sobotu a jedna v neděli) výměnou za přistávací poplatek 750 franků (114,37 EUR). U každé další dodatečné denní obrátky byla společnost osvobozena od platby přistávacího poplatku. Kromě toho smlouva rovněž stanovila poplatek 10 franků (1,52 EUR) na cestujícího při odletu. — Prestwick: smlouva stanovila provozování denní obrátky výměnou za poplatek stanovený na 750 franků. Za každou dodatečnou denní obrátku byl stanoven přistávací poplatek na 500 franků (77,22 EUR). Kromě toho smlouva rovněž stanovila poplatek 10 franků (1,52 EUR) na cestujícího při odletu.
RYAN2	Podmínky smlouvy RYAN1 byly pozměněny následovně: — u spojení s Dublinem byl přistávací poplatek stanoven na 750 franků až do 19 týdenních obrátek. Za tímto prahem byla společnost Ryanair osvobozena od přistávacího poplatku. — u spojení s Prestwickem byl stanoven přistávací poplatek na 750 franků až do 7 týdenních obrátek, 500 franků mezi 8 a 14 týdenními odlety. Nad 14 týdenních odletů byla společnost Ryanair osvobozena od přistávacího poplatku. — u každé další linky zahájené společností Ryanair byl přistávací poplatek stanoven na 500 franků za denní obrátku. Nad jednu denní obrátku byla společnost Ryanair osvobozena od přistávacího poplatku. — poplatek při odletu na cestujícího byl stanoven na 10 franků u stávajících linek; na 6 franků (1,22 EUR) u nových linek až do 6 denních obrátek a na 4 franky (0,61 EUR) nad ně.
RYAN3	Tato smlouva nahradila smlouvy RYAN1 a RYAN2. Stanoví podmínky, za nichž společnost Ryanair provozuje své letištní služby následovně: — na rok 2002 je společnosti Ryanair určen cíl 210 000 cestujících při odletu z Beauvais. Přistávací poplatek je stanoven na 750 franků pro všechny linky provozované společností. — na rok 2003 je společnosti Ryanair určen cíl 310 000 cestujících při odletu z Beauvais. Přistávací poplatek je stanoven na 750 franků až do 7 denních obrátek a 650 franků (99,09 EUR) nad ně. — na rok 2004 je cíl u cestujících stanoven na 410 000 cestujících. Přistávací poplatek je stanoven na 750 franků až do 7 denních obrátek, na 600 franků (91,47 EUR) mezi 8 a 10 denními obrátkami a na 400 franků (60,98 EUR) nad ně. — poplatek za cestujícího při odletu je dohodnut na 8 franků na cestujícího až do 135 cestujících v letadle (0 franků nad to) za každý rok po celou dobu trvání smlouvy. Tato smlouva zůstala v platnosti až do 4. února 2010 za podmínek stanovených pro rok 2004.
RYAN4	Tato smlouva přináší dodatek ke smlouvě RYAN3 tak, že doplňuje tyto skutečnosti: Ryanair se zavazuje provozovat 10 dodatečných týdenních obrátek u nových linek. Jako protiplnění zaplatí správce letiště finanční příspěvek společnosti Ryanair 1,5 EUR na cestujícího při odletu u těchto nových linek.
RYAN5	Tato smlouva přináší dodatek ke smlouvě RYAN4. Podle jejích podmínek se společnost SAGEB zavazuje zaplatit společnosti Ryanair finanční příspěvek ve výši 2 EUR na cestujícího při odletu u každého cestujícího dodatečně přepraveného v roce 2011 ve srovnání s počtem cestujících přepravených společností Ryanair v roce 2010. Společnost Ryanair se na oplátku zavazuje provozovat 26 dalších obrátek týdně.

Kód smlouvy	Hlavní charakteristické rysy smluv
Wizz Air	
WIZZ1	V této smlouvě byly přistávací poplatky pro společnost Wizz Air stanoveny následovně: — 500 EUR za první denní obrátku, — 450 EUR za druhou a třetí denní obrátku, — 400 EUR za následující denní obrátky. Správce letiště se zavazuje zaplatit letecké společnosti během prvních čtyř let provádění smlouvy finanční příspěvek v závislosti na počtu cestujících při odletu v částce 1 EUR na cestujícího s maximálním stropem 40 000, 30 000, 20 000 a 10 000 EUR za první, druhý, třetí a čtvrtý rok. Smlouva stanoví také další volitelné služby, jako je čištění letadel. Letecká společnost byla osvobozena od poplatků za cestující při odletu.
WIZZ2	Tato smlouva byla pozměněna smlouvou WIZZ1. Přistávací poplatek byl napříště 425 EUR u všech obratů. Finanční příspěvek vyplácený správcem letiště se stanovil napříště na 0,75 EUR na cestujícího při odletu.
WIZZ3	Přistávací poplatky jsou stanoveny následovně: — 425 EUR až do 20 týdenních obrátek, — 42,5 EUR mezi 21 a 32 týdenními obrátkami, — 21,25 EUR nad 33 týdenních obrátek. Letecká společnost byla osvobozena od platby poplatku za cestujícího při odletu. Provozovatel letiště se zavázal platit letecké společnosti finanční příspěvek na cestujícího při odletu 0,375 EUR mezi 0 a 20 týdenními obrátkami, 1,375 EUR mezi 21 a 26 týdenními obrátkami, 1,725 EUR mezi 27 a 32 týdenními obrátkami a 1,925 EUR nad ně. Smlouva stanovila také další volitelné služby, jako je čištění letadel.
Ostatní letecké společnosti	
GOOD1	Smlouva zavedla plán 24 týdenních obrátek. Přistávací poplatek byl stanoven na 4 000 franků (609,8 EUR) a letecká společnost byla osvobozena od placení poplatku za cestující při odletu.
CIAO1	Smlouva stanovila letištní poplatek na 305 EUR a osvobodila leteckou společnost od platby poplatku za cestující při odletu.
BERL1	Smlouva stanovila jednu týdenní obrátku. Přistávací poplatek byl stanoven na 500 EUR a letecká společnost byla osvobozena od platby poplatku za cestující při odletu.
VOLA1	Tato smlouva stanovila plán pěti denních obrátek. Přistávací poplatek byl stanoven na 450 EUR a poplatek za cestujícího při odletu na 2,13 EUR. Správce letiště se zavázal poskytnout finanční podporu pro financování otevření linek až do výše 100 000 EUR na linku.
STER1	Tato smlouva stanovila výši přistávacího poplatku na 576 EUR až do 3 týdenních obrátek; 540 EUR mezi 4 a 6 týdenními obrátkami a 500 EUR nad 7 týdenních obrátek. Letecká společnost byla osvobozena od platby poplatku za cestujícího při odletu. Smlouva stanovila také volitelné služby, jako je čištění letadel.
NORW1	Tato smlouva stanovila výši přistávacího poplatku na 500 EUR až do 6 týdenních obrátek a 400 EUR nad 7 týdenních obrátek. Letecká společnost byla osvobozena od platby poplatku za cestujícího při odletu. Smlouva stanovila také volitelné služby, jako je čištění letadel.

Kód smlouvy	Hlavní charakteristické rysy smluv
AIRH1	Tato smlouva stanovila plán pěti týdenních obrátek. Přistávací poplatek byl stanoven na 147,38 EUR a poplatek na cestujícího při odletu na 2,89 EUR. Správce letiště se zavázal zaplatit letecké společnosti finanční příspěvek 0,5 EUR na cestujícího při odletu. Smlouva předpokládala také volitelné služby týkající se čištění letadel a dalších služeb.
AIRP1	Tato smlouva stanovila jednu denní obrátku. Přistávací poplatek byl určen na 192,88 EUR a poplatek za cestujícího při odletu na 2,89 EUR. Smlouva stanovila také volitelné služby, jako je čištění letadel.
BLUE1	Tato smlouva stanovila přistávací poplatky na 600 EUR a osvobodila leteckou společnost od platby poplatku za cestující při odletu.
BLUE2	Tato smlouva změnila smlouvu BLUE1, co se týče výše přistávacího poplatku, který byl napříště stanoven na 450 EUR.
FLYM1	Tato smlouva stanovila minimálně 4 týdenní obrátky. Přistávací poplatky byly stanoveny na 600 EUR u letadel typu B737-300 (136 sedadel) a na 550 EUR u letadel typu B737-500 (125 sedadel). Letecká společnost byla osvobozena od platby poplatků za cestující při odletu.
CENT1	Tato smlouva stanovila výši přistávacího poplatku na 500 EUR až do 3 týdenních obrátek, na 450 EUR mezi 4 a 7 týdenními obrátkami a na 400 EUR nad 7 týdenních obrátek. Letecká společnost byla osvobozena od platby poplatku za cestujícího při odletu. Správce letiště se zavázal vyplácet letecké společnosti finanční příspěvek 0,75 EUR za cestujícího při odletu po dobu prvních šesti měsíců, pak 0,50 EUR po dobu šesti posledních měsíců.

4. DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

4.1 Finanční podpory po sobě jdoucím provozovatelům letiště Beauvais

(53) Komise na prvním místě vyjádřila pochybnosti o neexistenci státní podpory ve finančních podporách poskytnutých CCIO a společnosti SAGEB.

(54) Nejprve Komise vyjádřila pochybnosti o charakteru výkonu výsadních práv veřejné moci u určitých činností letiště Beauvais, které byly financovány veřejnými orgány. Následně Komise vyjádřila pochybnosti, pokud jde o dodržování podmínek stanovených rozsudkem *Altmark* ([43]), který se týkal opatření, jejichž předmětem bylo letiště Beauvais v rámci Programu 3. Komise dále podotkla, že důvody uvedené veřejnými orgány, pokud jde o poskytnuté investiční dotace, neodkazují na jejich přímou finanční ziskovost. V důsledku toho Komise zpochybnila soulad těchto investic se zásadou obezřetného soukromého investora v tržním hospodářství (dále jen „MEOP“). Nakonec Komise předběžně dospěla k závěru, že dotčená opatření, jež jsou přičitatelná státu, jsou selektivní a hrozí, že naruší hospodářskou soutěž a ovlivní obchod v Unii.

(55) Na druhém místě Komise informovala o svých pochybnostech ohledně slučitelnosti investičních a provozních podpor s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(56) Posouzení slučitelnosti opatření ve prospěch provozovatelů s vnitřním trhem totiž ukázalo, že ačkoliv všechna dotčená opatření mohou odpovídat cíli obecného zájmu, nebyla prokázána jejich nezbytnost a přiměřenost s ohledem na stanovený cíl. Kromě toho Komise vyjádřila svou skepsi ohledně skutečnosti, že infrastruktura nabízela uspokojivé vyhlídky na využití ve střednědobém horizontu.

([43]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415.

4.2 **Opatření ve prospěch leteckých společností**

(57) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise předběžně dospěla k závěru, že podpis smluv provozovatelem letiště (CCIO, poté SAGEB) s leteckými společnostmi zahrnuje státní prostředky a že rozhodnutí uzavřít tyto smlouvy lze přičíst státu.

(58) Komise rovněž měla za to, že není schopna se vyjádřit k existenci selektivní výhody pro letecké společnosti. Informace, které měla k dispozici, nebyly postačující, aby dospěla k závěru, zda provozovatel letiště postupoval jako MEOP. Komise vyzvala Francii a dotčené strany, aby jí poskytly obsáhlejší informace.

(59) Komise předběžně dospěla k závěru, že dotčená opatření mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod v rámci EU.

(60) Nakonec Komise vyslovila pochybnosti, pokud jde o slučitelnost podpůrných opatření ve prospěch leteckých společností s vnitřním trhem. Komise předběžně dospěla zejména k závěru, že dotčená opatření u podpor na zahájení provozu nových linek nesplňují kritéria slučitelnosti s vnitřním trhem.

5. **VYJÁDŘENÍ FRANCIE**

5.1 **Finanční podpory pro letiště Beauvais**

5.1.1 *Investiční podpora*

(61) Francie oznámila útvarům Komise, že „nemá v úmyslu, pokud jde o letiště Beauvais, dovolávat se pojmu služby obecného hospodářského zájmu u všech investičních dotací, které byly získány od územně správních celků a které byly vyplaceny postupným koncesionářům letiště Beauvais (CCIO, pak SAGEB)“ ([44]).

(62) Francie rovněž uvedla, že nemá v úmyslu se domáhat uplatnění zásady MEOP na investiční dotace vyplácené postupným koncesionářům letiště Beauvais (CCIO, pak SAGEB) ([45]).

(63) Francie se nicméně domnívá, že tyto dotace nelze kvalifikovat jako státní podporu nebo státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem z důvodu, že jsou spojeny s financováním činností spadajících pod výkon výsad veřejné moci nebo že může být prokázána jejich slučitelnost s vnitřním trhem.

5.1.1.1 Financování činností spadajících pod výkon výsad veřejné moci

(64) Francie upřesňuje, že dotace o celkové částce 1 110 669 EUR vyplacené v rámci Programu 1 na činnosti spadající pod výkon výsad veřejné moci jsou tyto ([46]):

— dotace týkající se bezpečnostního vybavení (922 000 EUR),

— dotace týkající se modernizace kontrolních a detekčních stanovišť (133 000 EUR),

— dotace o celkové výši 55 669 EUR za odměny a výdaje na odpisy spojené a vykázané z důvodů uvedených úkolů spojených s výsad veřejné moci.

(65) Francie upřesňuje, že dotace vyplacené v rámci Programu 2 u činností spadajících pod výkon výsad veřejné moci o celkové částce 567 782 EUR jsou tyto:

— dotace ve výši 52 670,98 EUR za účelem realizace přístřešku pro pohraniční policii a ve výši 86 085,57 EUR za instalaci laserového plašiče,

([44]) Připomínky Francie ze dne 14. srpna 2012.
([45]) Připomínky Francie ze dne 14. srpna 2012.
([46]) Viz tabulka 4. Konkrétně Francie ve svých připomínkách uvádí, že tyto částky představují 920 425 EUR. Ve skutečnosti jsou výdaje spojené s uvedenými položkami po hloubkové analýze, kterou Komise provedla u faktur zaslaných Francií, vyšší než výdaje uvedené Francií.

— dotace ve výši 165 805 EUR za účelem realizace bezpečnostních plotů a 617 EUR na modernizaci kontrolních a detekčních stanovišť,

— dotace 176 590 EUR na realizaci oddělovacího tunelu pro toky cestujících,

— dotace o celkové částce 86 632 EUR poskytnuté na odměny a výdaje na amortizace spojené a vykázané z důvodu úkolů spojených s výkonem výsad veřejné moci společných pro investiční programy.

(66) Dotace spojené s výkonem výsad veřejné moci za období 2001–2008 se tedy zvýšily podle Francie na 1 678 451 EUR.

(67) Francie rovněž vypočítává tři investice stanovené CDSP na období 2008–2023 spojené, podle ní, s činnostmi výkonu výsad veřejné moci:

— instalaci automatického přistávacího systému pro každé počasí (systému ILS kategorie III) o celkové částce 14 381 000 EUR,

— investici, která umožní seskupit letecké kluby a soukromé vlastníky na severu letiště do oblasti takzvané „letecké zábavy“, a to v dotační částce 1 442 000 EUR,

— dodání a vybavení prostoru 50 m^2 na terminálu T2 určeného institucionálním orgánům pro cestovní ruch (prováděného pod názvem „výstavba terminálu T2“) za částku 54 000 EUR.

(68) Podle Francie lze vyčíslit celkovou výši investic uvedených v 67. bodě odůvodnění a provedených v rámci CDSP (2008–2023) na 15 877 milionů EUR. Dotace v maximální výši 14,5 milionu EUR vyplacená společnosti SAGEB na základě CDSP tedy odpovídá protiplnění za investice související s činnostmi spadajícími pod výkon výsad veřejné moci, a nelze ji tedy kvalifikovat jako státní podporu.

(69) Francie předložila tyto argumenty, aby prokázala, že výše uvedené investice spadají pod výkon výsad veřejné moci:

— úkoly spojené s těmito investicemi jsou zajišťovány přímo státem, nebo na základě jeho směrnice,

— úkoly spojené s těmito investicemi jsou uloženy evropskými a vnitrostátními normami,

— úkoly spojené s těmito investicemi jsou rovněž realizovány za účelem obecného zájmu nebo veřejného zájmu (například ochrana lidských životů, letecká bezpečnost, pohraniční policie, prevence nebezpečí ze strany zvířat, poskytování letových provozních služeb, bezpečnost letectví, rozvoj cestovního ruchu),

— výkon úkolů spojených s těmito investicemi po sobě jdoucími koncesionáři letiště je zbaven veškerého obchodního charakteru,

— jak judikatura Unie, tak francouzská judikatura uznaly, že úkoly spojené s těmito investicemi spadají pod výkon výsad veřejné moci.

(70) Pokud se jedná konkrétně o automatický přistávací systém do každého počasí, Francie uvádí, že tento systém vstupuje do rámce provádění služeb letecké navigace, které spadají pod výkon výsad veřejné moci. Účelem tohoto systému je, podle Francie, jednak zabránit kolizi letadel při přistávání na manévrovacích plochách, jednak zrychlit a rozvrhnout letový provoz a poskytnout rady a informace užitečné pro bezpečné a účinné provádění letů. Nicméně Francie upřesňuje, že tento systém není dosud povinný u letištní platformy a nevztahuje se na něj letištní daň.

(71) Pokud jde o investice umožňující seskupení leteckých klubů a soukromých vlastníků na severu letiště Beauvais, Francie se domnívá, že toto opatření umožnilo ukončit průlety letadel, průchod cestujících a personálu těchto leteckých klubů a soukromých vlastníků přes bezpečnostní zóny s regulovaným přístupem, a tím posílit kontrolu přístupu do těchto oblastí a zaručit co možná nejlépe bezpečnost letů, která spadá pod výkon výsad veřejné moci.

(72) Francie má rovněž za to, že zařízení prostoru o 50 m^2 na terminálu T2 určeného institucionálním orgánům pro rozvoj cestovního ruchu umožňuje těmto orgánům zajišťovat na letišti Beauvais propagaci místního cestovního ruchu. Podle Francie představuje totiž rozvoj cestovního ruchu výkon výsad veřejné moci, s nímž je spojeno vybudování vyhrazeného prostoru.

5.1.1.2 Slučitelnost investiční podpory s vnitřním trhem

(73) Francouzské orgány informovaly Komisi, že schvalují, aby na tento případ byla uplatněna kritéria pokynů pro investiční podporu platná v rozhodné době v souladu s bodem 173 Pokynů z roku 2014.

(74) Francie tvrdí, že všechny investiční dotace jsou slučitelné s vnitřním trhem s ohledem na kritéria slučitelnosti definovaná v Pokynech Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť z roku 2005 ([47]) (dále jen „Pokyny z roku 2005“).

Jasně stanovený cíl společného zájmu

(75) Podle Francie všechna dotčená opatření mohou odpovídat jasně stanovenému cíli společného zájmu, totiž místnímu hospodářskému rozvoji. Francie dodává, že Komise měla příležitost prohlásit bezpečnost letišť za cíl společného zájmu a že v tomto případě velká část investic uskutečněných během posuzovaného období rovněž odpovídala tomuto cíli.

Infrastruktura je nutná a přiměřená stanovenému cíli

(76) Francie uvádí, že realizovaná infrastruktura byla nezbytná pro řádné fungování letiště Beauvais s ohledem na důvodně předvídatelný nárůst počtu cestujících. Většina investic podle ní odpovídala naléhavým pracím na zabezpečení a uvedení letiště Beauvais v soulad s normami v souvislosti se silným zvýšením letového provozu na letišti.

(77) Kromě toho byly tyto investice přiměřené stanovenému cíli, neboť podle Francie bylo určení investic vždy krajně opatrné, zejména protože spočívalo na předpokladech zvláště nízkého provozu ve srovnání se skutečně dosaženými úrovněmi provozu. Tímto způsobem mohly být realizované investice mnohem vyšší co do rozsahu a nákladů ve srovnání se skutečně dosaženými úrovněmi provozu.

Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání

(78) Francie zdůrazňuje, že investice realizované na letišti Beauvais během období 2001–2006 spočívaly na předpokladu provozu 600 000 cestujících za rok 2006. Investice v Programu 2 vycházely také z předpokladu provozu s 18 000 pohyby letadel ve střednědobém horizontu, zatímco Program 3 byl společností SAGEB stanoven v souladu s referenčním scénářem, který předpokládal maximální provoz s 21 000 pohyby letadel ročně.

(79) Kromě toho růst letů zajišťovaných společností Ryanair, zaznamenaný během rozhodnutí o schválení investičních programů, a geografická blízkost města Paříže zřejmě posílily dostatečné perspektivy střednědobého používání.

Přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně

(80) Francie uvádí, že žádná letecká společnost přítomná na letišti Beauvais a žádný cestující týchž společností nebyli zvýhodněni, pokud jde o přístup k jednotlivému vybavení a infrastruktuře, kterou letiště poskytuje.

Obchod není dotčen v rozporu se společným zájmem

(81) Francie se domnívá, že existence letiště Beauvais umožňuje bojovat proti přetížení letecké dopravy na pařížských letištích, a to zejména na letišti Roissy-Charles de Gaulle.

(82) Kromě toho Francie, aniž by popírala existenci možného převzetí části zákazníků letiště Roissy-Charles de Gaulle letištěm Beauvais, upřesňuje, že toto převzetí musí být uvedeno do kontextu, zejména pokud jde o zvýšenou dostupnost a počet nabízených odletových destinací prvně jmenovaného letiště a také o zákaz letů uvalený na letiště Orly. Co se týče letišť Amiens a Rouen, tato letiště nevyvíjela žádnou komerční přepravu.

([47]) Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1).

Nezbytnost a přiměřenost podpor

(83) Francie uvádí, že míra podpory v rámci Programu 1 představovala přibližně dvě třetiny celkové částky, která má být financována. U Programu 2 by intenzita podpory dosáhla 74 %, ale podle Francie to bylo způsobeno krátkou dobou amortizace prací (něco přes rok) související s velmi krátkým trváním prodloužení koncese uzavřené mezi státem a CCIO. Co se týče Programu 3, má Francie za to, že intenzita podpory je řádově 21,26 %, a připomíná, že se jedná o maximální strop, konečná částka podpory může být nižší v závislosti na skutečně provedených investicích.

(84) Francie uvádí, že vysoká intenzita podpory poskytnuté CCIO na investiční programy v období 2001–2006 a 2006–2008 byla nezbytná, protože bez této podpory by CCIO nebyla schopná provést všechny investice, o nichž bylo rozhodnuto, a nebyla by tedy schopná uspokojit potřeby zabezpečení a uvedení infrastruktury v soulad s normami. V tomto ohledu Francie zdůrazňuje, že CCIO využila půjčky ke splacení svého podílu na financování v rámci dvou investičních programů, takže nebylo možné předpokládat větší příspěvek z její strany.

5.1.2 *Provozní podpora*

(85) *Zaprvé,* co se týče provozních dotací, Francie tvrdí, že CCIO během období 1996–2008 obdržela extrémně nízké částky. Zdůrazňuje tím, že tyto dotace tedy nemohly narušit hospodářskou soutěž ani ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(86) Francie proto odhaduje, že z obdržených 107 924,59 EUR:

— dotace 68 000 EUR, vyplacená v roce 2002, byla určená, k zajištění financování výjimečného opatření ke zvýšení míry prohledávání příručních zavazadel z 25 na 50 % v důsledku atentátů ze dne 11. září 2001,

— částka 1 600,10 EUR, vyplacená v roce 2002, odpovídala převodu od Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées (Sdružení pro správu finančních prostředků pro začleňování osob se zdravotním postižením) za účelem vrácení nadměrné platby příspěvků ze strany CCIO,

— částka 2 005 EUR, vyplacená v roce 2005, odpovídala platbě od Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles (Národní centrum pro strukturální rozvoj zemědělských podniků),

— částka 5 829,49 EUR, vyplacená v roce 2005, odpovídala dotaci vyplacené městem Tillé za sanitační práce týkající se napojení salonků spadajících pod koncesi letiště na sběrnou síť odpadních vod, které CCIO provedla na účet města,

— dvě dotace 15 245 EUR, z nichž každá odpovídala úhradě od departementu Oise za služby poskytované personálem letištní služby CCIO na podporu cestovních ruchu v Oise.

(87) Francie upřesňuje, že dotace 68 000 EUR byla spojená s bezpečnostním úkolem a nepředstavovala z tohoto důvodu státní podporu. Pokud jde o ostatní dotace, představovaly pouze spravedlivou odměnu za služby poskytované CCIO nebo vratku nadměrně vysokých plateb příspěvků sdružením, k nimž CCIO patřila.

(88) *Za druhé,* co se týče záloh poskytnutých všeobecným útvarem CCIO letištnímu útvaru, Francie má především za to, že zálohy poskytnuté před rozsudkem Aéroports de Paris ze dne 12. prosince 2000 nepředstavují státní podporu podle bodu 29 Pokynů z roku 2014. V důsledku toho by státní podporu mohly představovat pouze zálohy poskytnuté v letech 2001, 2002 a 2004.

(89) Navíc má Francie za to, že zálohy poskytnuté v letech 2001 a 2002 – které byly zcela uhrazeny – byly poskytnuty vzhledem k tomu, že letiště Beauvais zaznamenalo ve dvou předchozích finančních letech, během nichž byla podpora poskytnuta, objem přepravy nižší než 700 000 cestujících. V souladu s bodem 118 Pokynů z roku 2014 nebylo tehdy letiště zřejmě schopné nést významnou část svých provozních nákladů, což odůvodňovalo poskytnutí záloh s nulovou sazbou. Pokud jde o zálohu poskytnutou v roce 2004, Francie se domnívá, že letiště Beauvais zaznamenalo ve dvou předchozích finančních letech objem přepravy mezi 700 000 a 1 milionem cestujících za rok. Kromě úroků neuplatněných u této zálohy poskytnuté v roce 2004 Francie zdůrazňuje, že letiště Beauvais neneslo všechny své provozní náklady, a odpovídalo tedy z velké části požadavku stanovenému v bodě 118 Pokynů z roku 2014.

(90) *Za třetí*, co se týče výhody poskytnuté společnosti SAGEB ve formě osvobození od výdajů na cestovní ruch, které měla nést jako správce letiště, se Francie domnívá, že společnost SAGEB nemá ani pravomoc, ani poslání podporovat místní a regionální rozvoj cestovního ruchu a že v tomto ohledu neobdržela žádnou dotaci.

(91) Francie totiž tvrdí, že rozvoj cestovního ruchu spadá na základě vnitrostátních právních předpisů mezi pravomoci státu. Z tohoto důvodu pouze územně správní celky (v daném případě sdružení SMABT) mohly provádět plán rozvoje cestovního ruchu a jeho cílem nebyl rozvoj činnosti letiště, ale spíše povzbuzení regionálního cestovního ruchu. K tomuto bodu Francie dodává, že cíle plánu rozvoje cestovního ruchu byly určeny přímo sdružením SMABT a prováděny byly pouze organizacemi cestovního ruchu, aniž by společnost SAGEB do nich zasahovala či je ovlivňovala. Tato společnost naopak musela finančně přispívat na průběh akcí a v případě potřeby dát těmto organizacím k dispozici prostředky umožňující plnit jejich úkoly (poskytnutí prostor, displeje na letišti atd.).

(92) Francie uvádí, že žádná z akcí realizovaných v rámci plánu rozvoje cestovního ruchu nebyla určena k propagaci letiště Beauvais nebo destinací, které nabízelo. Podpůrné nástroje vytvořené za tímto účelem společností SAGEB byly vyňaty z působnosti úkolu k propagaci cestovního ruchu a byly financovány ze strany společnosti SAGEB z jejích vlastních zdrojů.

(93) Vzhledem k tomu, že žádná z dotací uvedených v této části (s výjimkou peněžních záloh poskytnutých v letech 2001, 2002 a 2004) nepředstavuje státní podporu, Francie se domnívá, že není namístě prokazovat jejich slučitelnost s vnitřním trhem. V každém případě francouzské orgány upřesnily, že v tomto případě schvalují uplatnění kritérií stanovených v bodě 137 Pokynů z roku 2014, pokud jde o provozní podporu.

5.2 **Opatření ve prospěch leteckých společností**

(94) Francie tvrdí, že chování provozovatele letiště (CCIO, poté SAGEB) je v souladu s chováním MEOP. Z tohoto důvodu všechny smlouvy vytvářely inkrementální ziskovost a neposkytovaly leteckým společnostem výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(95) Francie rovněž poukazuje na to, že provozovatelé letiště Beauvais nepodepsali nikdy marketingovou smlouvu, která by zahrnovala poskytování marketingových služeb leteckou společností (reklama na webových stránkách nebo jiné). Marketingové příspěvky, které tito provozovatelé zaplatili v rámci určitých smluv, jsou pobídkami, aby letecké společnosti rozvíjely svůj provoz, a tím vytvářely dodatečné příjmy pro provozovatele (autobusy, příjmy z jiných než leteckých činností).

(96) Francie uvedla, že CCIO v době, kdy byla provozovatelem letiště, nebyla schopná poskytnout ekonomické analýzy provedené před podpisem jednotlivých smluv s leteckými společnostmi. Francie však trvá na tom, že CCIO jednala jako MEOP navzdory neexistenci předchozích ekonomických analýz a že rozhodnutí týkající se přijetí nové letecké společnosti nebo otevření nových linek byla důsledně přijímána s ohledem na rozvoj ziskové činnosti letiště. Z tohoto důvodu Francie předložila obecnou rozpočtovou simulaci (zahrnující veškerou letištní činnost), kterou CCIO provedla ex ante pro období 2001–2006. Tato simulace uvádí, že letiště by mohlo vytvářet celkově kladný cash flow na základě rozvoje činnosti Ryanairu a dalších leteckých společností (v tomto pořadí 75 % a 25 % očekávaných výnosů v roce 2006).

(97) Po rozhodnutí o zahájení řízení Francie rekonstruovala inkrementální obchodní plány související se smlouvami uzavřenými mezi CCIO a leteckými společnostmi uvedenými v tabulce 9 (s výjimkou smluv RYAN1 a RYAN2, u nichž nebyl poskytnut žádný rekonstruovaný obchodní plán). Francie uvádí, že tyto obchodní plány byly rekonstruovány na základě informací, které měly být známy CCIO před podpisem smluv, a na základě předpokladů o provozu, výnosech a nákladech, které by se před podpisem smluv zdály přiměřené. Tyto rekonstruované obchodní plány ukazují, že CCIO mohla na základě předpokladů učiněných Francií oprávněně doufat, že podepsáním každé ze smluv s leteckými společnostmi vytvoří zisk.

(98) Francie poskytla ekonomické analýzy (rámcovou analýzu, obchodní plán) provedené společností SAGEB, tehdejšího provozovatele letiště Beauvais, před podpisem všech smluv podepsaných společností SAGEB a uvedených v tabulce 9, tedy smluv RYAN4, RYAN5 a WIZZ3. Tyto ekonomické analýzy vedou k závěru, že smlouvy vytvářejí zisk pro provozovatele letiště. Po rozhodnutí o zahájení řízení Francie uvedla, že tyto ekonomické analýzy se zakládají spíše na průměrných nákladech než na inkrementálních nákladech. Proto Francie předložila revidované verze těchto tří ekonomických analýz (a tedy provedené po podpisu smluv) založené na inkrementálním růstu nákladů, jež potvrdily, že všechny tři smlouvy umožnily společnosti SAGEB vytvářet inkrementální zisky.

(99) Francie rovněž tvrdí, že společnost SAGEB nedostává žádné provozní dotace (kromě dotací na činnosti spadající pod výkon výsad veřejné moci) a že rizika a odpovědnost společnosti SAGEB sdílejí společně CCIO a Véolia. Zejména rozhodnutí společnosti SAGEB týkající se podepsání smluv s leteckými společnostmi na základě akcionářské dohody podepsané mezi CCIO (51 % hlasů) a soukromou společností Véolia (49 % hlasů) podléhají schválení akcionářů kvalifikovanou většinou 75 % hlasů. Francie tak zdůrazňuje, že smlouvy podepsané společností SAGEB nemohou být podepsány bez schválení společnosti Véolia a že potvrzení smluv s leteckými společnostmi společností Véolia ukazuje, že tyto smlouvy jsou v souladu s tržními zvyklostmi.

(100) Francie rovněž uvedla, že žádné investice do letiště nebyly provedeny na konkrétní účet letecké společnosti. Provozovatel letiště navázal kontakt s mnoha leteckými společnostmi, aby především diverzifikoval svou klientelu. Třebaže společnost Ryanair zaujímala 80 % až 90 % objemu přepravy na letišti v letech 1999 až 2011, infrastruktura je přístupná nediskriminačním způsobem všem leteckým společnostem a byla vybudována jako součást plánu rozvoje letiště, aniž by byla vázána na konkrétní smlouvu.

6. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

6.1 **Připomínky třetích zúčastněných stran k uplatnění Pokynů z roku 2014 na tento případ**

6.1.1 *Společné připomínky CCIO, MABT a SAGEB*

(101) Pokud jde o investiční dotace, na které se vztahuje toto rozhodnutí, CCIO, SAGEB a SMABT chápou, že jejich slučitelnost bude posouzena podle Pokynů z roku 2005. Kromě toho dotace poskytnuté letišti Beauvais před 12. prosincem 2000 nebudou zpochybňovány na základě pravidel ve věci státní podpory v souladu s judikaturou *Aéroports de Paris* ([48]).

(102) Pokud jde o finanční vztahy mezi letištěm Beauvais a leteckými společnostmi, které jej obsluhují, CCIO, SAGEB a SMABT chápou, že tyto vztahy budou posuzovány ve světle nových Pokynů z roku 2014.

6.1.2 *Připomínky společnosti Air France*

(103) Společnost Air France poskytla v rámci šetření připomínky omezené na uplatnění Pokynů z roku 2014. Společnost Air France odmítá uplatnění Pokynů z roku 2014 se zpětným účinkem na případy týkající se podpor na provozování letišť, i když tyto podpory byly vyplaceny před jejich zveřejněním, a to z různých důvodů:

— podle společnosti Air France zvýhodňuje uplatnění Pokynů z roku 2014 se zpětným účinkem méně poctivé subjekty, protože ospravedlňuje jednání, která nebyla v souladu s pravidly uplatnitelnými v době, kdy k těmto jednáním došlo. Tento přístup naopak trestá subjekty, které se podřídily předchozím pokynům tím, že odmítly přijímat veřejné prostředky,

— společnost Air France rovněž zdůrazňuje, že uplatnění Pokynů z roku 2014 se zpětným účinkem na podpory na provozování, které byly poskytnuty letištím, je v rozporu s obecnými právními zásadami a judikaturou Unie,

— společnost Air France tvrdí, že Pokyny z roku 2014 budou mít za následek zvýhodnění nových subjektů na úkor tradičních provozovatelů. Diskriminují totiž tradiční provozovatele na letišti podléhající vyšším poplatkům tím, že umožňují nové letecké společnosti hradit pouze inkrementální náklady spojené s její činností,

— závěrem společnost Air France připomíná, že podmínka nediskriminačního přístupu k infrastruktuře letiště se sice v teorii jeví jako snadno splněná, ovšem skutečnost je zcela jiná, protože některé obchodní modely jsou vědomě znevýhodňovány.

6.2 **Společné připomínky CCIO, MABT a SAGEB**

(104) CCIO, SMABT a SAGEB poskytly Komisi společné připomínky.

([48]) Rozsudek Soudu prvního stupně, 12. prosince 2000, *Aéroports de Paris v. Komise*, T-128/98, EU:T:2000:290.

6.2.1 *Finanční podpory ve prospěch letiště Beauvais*

(105) Co se týče investičních podpor a provozních podpor, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, CCIO, SMABT a SAGEB zcela odkazují na připomínky vyjádřené Francií.

(106) CCIO, SMABT a SAGEB rovněž poskytly na podporu argumentů Francie analýzu hospodářské soutěže letiště Beauvais na trhu přepravy cestujících, kterou provedla nezávislá firma Microeconomix. Zmíněná analýza dospěla k závěru, že podpory pro letiště Beauvais nenarušily obchod v takovém rozsahu, aby to bylo v rozporu se společným zájmem.

(107) Za prvé, podpora vyplacená letišti Beauvais podle studie neovlivnila hospodářskou soutěž se dvěma dalšími pařížskými letišti Roissy a Orly. Z hlediska poptávky nevylučuje studie alespoň částečnou nahraditelnost letišť Roissy a Orly letištěm Beauvais, neboť tato tři letiště částečně sdílejí svou spádovou oblast ([49]). I když totiž letiště Beauvais přijímalo v letech 2000 až 2011 výlučně nízkonákladovou dopravu, i letiště Orly a Roissy přijímala tuto nízkonákladovou dopravu, jež ale představovala v roce 2011 jen 13,6 % celkového objemu přepravy na těchto dvou letištích, tedy menšinový podíl ([50]). Nicméně studie vylučuje, že by investiční podpora narušila obchod, a to z těchto důvodů:

— analýza uvádí, že tržní podíl letiště Beauvais zůstal nízký (např. 4 % v roce 2011) na trhu regionálních letišť, který tvoří spolu s letišti Roissy a Orly. Na konkrétním trhu nízkonákladové dopravy v pařížském regionu dosáhlo letiště Beauvais podílu na trhu 31 % v roce 2011 ve srovnání s letišti Roissy a Orly,

— podpora nezabránila rozvoji nízkonákladové dopravy na letištích Orly a Roissy. Podíl této dopravy na celkovém provozu těchto dvou letišť totiž vzrostl v letech 2009 až 2010 o 5,7 %, v letech 2010 až 2011 pak o 11,3 %, takže pokud rozvoj letiště Beauvais omezil počet zahajovaných nových nízkonákladových linek na dalších dvou letištích, nezpomalil jejich rozvoj,

— studie zdůrazňuje, že žádná z leteckých společností působících na letišti Beauvais nepůsobila na dvou dalších pařížských letištích a že určité destinace byly přístupné jen z Beauvais (Bari, Bergen, Cagliari, Cluj-Napoca, Katovice, Lodž nebo i Shannon),

— podrobná analýza vzorku destinací společně zajišťovaných z letišť Roissy, Orly a Beauvais ([51]) ukazuje, že údaje svědčí spíše o přímé konkurenci mezi Orly a Roissy a relativní autonomii přepravy na letišti Beauvais. Například na lince Paříž-Barcelona, která je zajišťována ze všech tři pařížských letišť, studie zaznamenala prudký pokles poptávky v Roissy mezi lety 2008 a 2010, což se projevilo prudkým nárůstem poptávky na Orly, zatímco objem přepravy v Beauvais zůstal ve stejném období stabilní ([52]). Tato zjištění jsou ještě patrnější na lince Paříž-Řím nebo Paříž-Milán, kde křivky z Roissy a Orly do značné míry korelují, zatímco křivka z Beauvais se vyvíjí nezávisle. Jestliže u linek do Dublinu a Stockholmu, zajišťovaných pouze z letišť Beauvais a Roissy, poklesl objem přepravy na letišti Beauvais v letech 2007 až 2011, pak poklesl rovněž (u Dublinu) nebo stagnoval (u Stockholmu) na letišti Roissy.

— studie uvádí, že možnost zastoupení letiště Beauvais pařížskými letišti, pokud vůbec existuje, je omezená. Dostupnost z Paříže totiž stále hraje významnou roli ve prospěch letišť Orly a Roissy, ať už je zvolený dopravní prostředek kterýkoli ([53]). Takže pouze cestující, kterým příliš nevadí doba dojezdu (tedy rozhodující se dle ceny), mohou považovat letiště Beauvais za spolehlivou alternativu k dalším dvěma pařížským letištím.

([49]) Připomínáme, že letiště Roissy se nachází 80 km od letiště Beauvais, zatímco letiště Orly se nachází 115 km od něj.

([50]) Podle analýzy (na základě údajů Generálního ředitelství pro civilní letectví) zaznamenalo letiště Roissy v roce 2011 celkem 60,7 milionu cestujících a letiště Orly 27,1 milionu cestujících.

([51]) Těmito destinacemi jsou Dublin, Barcelona, Milán, Řím a Stockholm. Těchto pět linek představovalo nejfrekventovanější trasy s odletem z letiště Beauvais v letech 2002 až 2010 a činilo až 77 % celkového objemu přepravy cestujících na letišti Beauvais, a mohly proto mít významný dopad na ostatní pařížská letiště.

([52]) Počet cestujících se snížil na letišti Roissy na lince Paříž-Barcelona z asi 1,2 milionu cestujících v roce 2008 na méně než 800 000 v roce 2010 oproti zvýšení asi o 550 000 cestujících na Orly v roce 2008 a o asi 800 000 cestujících v roce 2010. Pokud jde o letiště Beauvais, jeho podíl zůstal omezený na asi 300 000 cestujících v letech 2008 až 2010.

([53]) Studie uvádí, že doba dojezdu na letiště Beauvais z Paříže je více než 1 hodina autobusem, autem nebo vlakem, zatímco u Orly a Roissy je to méně než 1 hodina, nebo dokonce půlhodina.

— studie také zdůrazňuje, že existence letiště Beauvais umožnila bojovat proti přetížení pařížských letišť (Roissy a Orly). Připomíná zejména, že letiště Orly je letištěm, na které se vztahuje horní limit pohybů letadel, jehož bylo téměř dosaženo v roce 2011, čímž se toto letiště stalo přesyceným letištěm, jež by tudíž nemělo, nebo mělo přinejmenším jen ve velmi malé míře, těžit z nárůstu objemu přepravy, pokud by neexistovalo letiště Beauvais. Pokud jde o letiště Roissy, analýza se opírá o zprávu Evropské komise z března roku 2011, která uvádí, že toto letiště do roku 2025 zaznamená poptávku přesahující jeho kapacitu.

(108) Za druhé, rozvoj letiště Beauvais podle studie neovlivnil možnou hospodářskou soutěž s ostatními železničními linkami využívanými při odjezdu z Paříže do vnitrostátních a mezinárodních destinací ([54]).

6.2.2 *Finanční podpora ve prospěch leteckých společností*

(109) CCIO, SMABT a SAGEB uvádějí, že CCIO a SAGEB, jakožto po sobě jdoucí provozovatelé letiště Beauvais, jednaly ve svých smluvních vztazích s leteckými společnostmi provozujícími příletové a odletové linky z tohoto letiště podle zásady MEOP.

(110) CCIO, SAGEB a SMABT odkázaly v tomto bodě na analýzy provedené Francií a rovněž zaslaly Komisi podrobný obchodní plán týkající se smlouvy ze dne 12. února 2002 uzavřené se společností Ryanair. Podle těchto subjektů obchodní plán prokazuje perspektivu ziskovosti u této smlouvy, pokud jde o hospodářskou činnost letiště Beauvais.

6.3 **Připomínky letecké společnosti Ryanair**

(111) Letecká společnost Ryanair pouze vyjádřila připomínky k finanční podpoře, kterou leteckým společnostem poskytli postupní správci letiště Beauvais a jež je předmětem tohoto rozhodnutí. Tyto připomínky jsou následující:

(112) Za prvé společnost Ryanair zpochybňuje, že smlouvy na letištní služby uzavřené v daném případě jsou přičitatelné státu a byly financovány ze státních prostředků. Společnost Ryanair totiž tvrdí, že CCIO není pouhým jiným rozměrem francouzského státu a že přičitatelnost nelze stanovit pouze z důvodu, že CCIO je veřejnoprávní podnik a že je proto pod kontrolou francouzského státu. Navíc daně nepředstavují všechny zdroje CCIO: společnost má za to, že tento subjekt má zisk ze svých vlastních zdrojů získaných podnikatelskou činností. Pokud jde o společnost SAGEB, společnost Ryanair zpochybňuje s ohledem na rozložení jejího základního kapitálu, že by měla být považována za společnost, která jedná pod kontrolou a podle směrnic veřejné moci.

(113) Za druhé má společnost Ryanair za to, že smlouvy na letištní služby byly uzavřeny v souladu se zásadou MEOP.

(114) V tomto ohledu se společnost Ryanair domnívá, že Komise musí porovnat dohody uzavřené s letištěm Beauvais se smlouvami uzavřenými s letišti, která vystupují jako soukromí investoři. Připomíná judikaturu Soudního dvora ([55]) a tvrdí, že Komise by měla přijmout přístup založený na nákladech pouze za předpokladu, že neexistuje žádný odkaz na MEOP.

(115) Nadto, i kdyby Komise zvolila přístup založený na nákladech, společnost Ryanair se domnívá, že smlouvy na letištní služby byly uzavřeny v souladu se zásadou MEOP a že byly pro letiště Beauvais jednoznačně ziskové. Společnost Ryanair poskytla na podporu svých argumentů studii provedenou nezávislou firmou Oxera, která prokazuje, že smlouvy na letištní služby, které byly uzavřeny s letištěm Beauvais, byly v souladu se zásadou MEOP ([56]).

(116) Vzhledem k tomu, že dotčená opatření nepředstavovala státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, není podle společnosti Ryanair namístě přezkoumat jejich slučitelnost s vnitřním trhem.

([54]) Podle studie brání doba potřebná k dojezdu na letiště Beauvais z centra Paříže, aby letecké nabídky tohoto letiště představovaly spolehlivou alternativu pro cestující intermodální (zejména železniční) dopravou z Paříže. Studie dochází k závěru, že místní poptávka, tedy ta, která vychází z bezprostřední blízkosti letiště Beauvais, sice může považovat toto letiště za náhradu za vlak u vnitrostátních destinací, avšak pro poptávku z Paříže letecká nabídka z Beauvais náhradou za železniční nabídku není.

([55]) Společnost Ryanair se opírá zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 3. července 2003 ve spojených věcech C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01 P, *Chronopost SA*, ECLI:EU:C:2003:388.

([56]) Studie firmy Oxera ze dne 11. září 2014 poskytnutá společností Ryanair v jejích připomínkách ze dne 12. září 2014.

6.4 **Připomínky letecké společnosti Wizz Air**

(117) Letecká společnost Wizz Air pouze vyjádřila připomínky, co se týče finanční podpory, kterou leteckým společnostem poskytli postupní správci letiště Beauvais a jež je předmětem tohoto rozhodnutí. Tyto připomínky jsou následující:

(118) Za prvé společnost Wizz Air rozporuje, že by smlouvy na letištní služby uzavřené v daném případě byly přičitatelné státu a byly by financovány ze státních prostředků. Podle společnosti Wizz Air totiž CCIO není pouhým jiným rozměrem francouzského státu a přičitatelnost nelze stanovit pouze z důvodu, že CCIO je veřejnoprávní podnik a že je proto pod kontrolou francouzského státu. Společnost Wizz Air zejména tvrdí, že Francie nemá pravomoc se podílet na rozhodovacím řízení CCIO, neboť role francouzského státu se omezuje na výkon dozorčí pravomoci ve vztahu k některým rozhodnutím. Kromě toho daně nepředstavují všechny zdroje CCIO: společnost má za to, že tento subjekt má zisk ze svých vlastních zdrojů získaných podnikatelskou činností. Pokud jde o společnost SAGEB, s ohledem na rozdělení jejího základního kapitálu společnost Wizz Air rozporuje, že by měla být považována za společnost, která jedná pod kontrolou a podle směrnic veřejné moci. Takový přístup by byl v rozporu s judikaturou ve věci Stardust Marine, podle níž „*pouhé kritérium kontroly podniku státem nemůže postačovat k prokázání, že jeho chování je přičitatelné státu*“ ([57]).

(119) Za druhé společnost Wizz Air má za to, že smlouvy na letištní služby byly uzavřeny podle zásady MEOP.

(120) V tomto ohledu má společnost Wizz Air, stejně jako společnost Ryanair, za to, že Komise musí přistoupit k porovnání dohody uzavřené s letištěm Beauvais se smlouvami uzavřenými s letišti, která vystupují jako soukromí investoři. Společnost Wizz Air odkazuje na judikaturu Soudního dvora ([58]) a tvrdí, že Komise by měla přijmout přístup založený na nákladech pouze za předpokladu, že neexistuje žádný odkaz na MEOP ([59]).

(121) Nadto, i kdyby Komise zvolila přístup založený na nákladech, společnost Wizz Air se domnívá, že smlouvy na letištní služby byly uzavřeny v souladu se zásadou MEOP a že byly pro letiště Beauvais jednoznačně ziskové. Společnost Wizz Air poskytla na podporu svých argumentů studii provedenou nezávislou konzultační firmou Oxera, která prokazuje, že všechny smlouvy na letištní služby, které byly uzavřeny s letištěm v Beauvais, byly v souladu se zásadou MEOP ([60]).

(122) V tomto smyslu společnost Wizz Air rovněž potvrzuje stanovisko Komise, podle něhož musí být zásada MEOP uplatňována s ohledem na všechny smluvní obchodní dohody uzavřené s postupnými správci letiště Beauvais. Smlouva na letištní služby uzavřená mezi společností Wizz Air a CCIO v roce 2005 stanovila, že marketingový příspěvek od CCIO činí 0,75 EUR na cestujícího s odletem z Beauvais. Tento příspěvek byl snížen na 0,375 EUR na odlétajícího cestujícího ve smlouvě na letištní služby ze dne 1. června 2009. Podle Wizz Air nebyly tyto platby určeny pro společnost Wizz Air, ale byly převedeny přímo na bankovní účet a byly použity výhradně k platbám třetím stranám, které nemají žádné spojení se společností Wizz Air a poskytují marketingové služby, jako jsou reklamní kampaně v novinách nebo na internetu.

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

(123) Francie si nepřála vyjadřovat se k připomínkám předaným zúčastněnými stranami.

([57]) Rozsudek Soudního dvora Evropských společenství, 16. května 2002, *Francie v. Komise*, C-482/99, EU:C:2002:294, bod 45.

([58]) Společnost Wizz Air se opírá zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 3. července 2003 ve spojených věcech C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01 P, *Chronopost SA*, EU:C:2003:388.

([59]) Na podporu tohoto argumentu předkládá společnost Wizz Air analýzu vyhotovenou firmou Oxera ze dne 26. října 2012, která ukazuje, že letiště Doncaster, Liverpool, Memmingen, Prestwick a Stockholm-Skavsta jsou srovnatelná s letištěm Beauvais.

([60]) Analýza firmy Oxera ze dne 3. listopadu 2014 poskytnutá společností Wizz Air v jejích připomínkách ze dne 4. listopadu 2014.

8. HODNOCENÍ DOTČENÝCH OPATŘENÍ

8.1 Finanční podpory ve prospěch CCIO a SAGEB

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

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

(125) Označení opatření za státní podporu tak předpokládá, že jsou splněny tyto kumulativní podmínky:

— příjemce je podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což předpokládá, že vyvíjí hospodářskou činnost,

— dotčené opatření je poskytnuto ze státních prostředků a je přičitatelné státu,

— dotčené opatření poskytuje ekonomickou výhodu svému příjemci nebo svým příjemcům,

— dotčené opatření je selektivní v tom smyslu, že zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby, a

— dotčené opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

8.1.1.1 Investiční dotace

Hospodářská činnost

(126) Ustanovení čl. 107 odst. 1 Smlouvy se nepoužije, pokud stát jedná „*při výkonu veřejné moci*“ ([61]) nebo pokud veřejnoprávní subjekty jednají „*jakožto orgány veřejné moci*“ ([62]). Lze mít za to, že určitý subjekt vykonává veřejnou moc, jestliže daná činnost patří mezi základní funkce státu, nebo jestliže je s těmito funkcemi spojena svou povahou, svým cílem a pravidly, kterými se řídí. Nadto z Pokynů z roku 2014 ([63]) vyplývá, že všechny činnosti letiště nejsou nutně hospodářské povahy. Soudní dvůr uvádí, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespadají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře. Činnosti na letišti, například kontrola leteckého provozu ([64]), policie ([65]), celní služby, protipožární ochrana ([66]), realizace úkolů nutných pro zajištění ochrany civilního letectví před nelegálními zásahy, jakož i investice do infrastruktury a vybavení, jež jsou nutné pro realizaci těchto úkolů, se obecně nepovažují za činnosti hospodářského charakteru.

(127) Nicméně pokud financování takovýchto nehospodářských činností z veřejných zdrojů nepředstavuje státní podporu, mělo by se omezit striktně na kompenzaci vzniklých nákladů a nesmí sloužit k financování jiných činností. Případná nadměrná kompenzace nákladů spojených s nehospodářskými činnostmi poskytnutá orgány veřejné správy může představovat státní podporu. Pokud navíc letiště vykonává vedle svých hospodářských činností také činnosti nehospodářské, je vyžadováno vedení odděleného nákladového účetnictví, aby nedocházelo k převodu veřejných prostředků mezi nehospodářskými a hospodářskými činnostmi.

([61]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 1988 ve věci *Bodson*, 30/87, EU:C:1988:225, bod 18.
([62]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 19. ledna 1994, *SAT/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 30.
([63]) Body 35 až 37 Pokynů z roku 2014.
([64]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 26. března 2009, *Selex Sistemi Integrati v. Komise*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, bod 71.
([65]) Rozhodnutí Komise ze dne 7. prosince 2011 o státní podpoře SA.32820 (2011/NN) — Spojené království — Podpora pro Forensic Science Services (Úř. věst. C 29, 2.2.2012, s. 4), 8. bod odůvodnění
([66]) Viz rozhodnutí Komise (EU) 2015/1227 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Úř. věst L 201, 30.7.2015, s. 109), 101. a 495. bod odůvodnění, a rozhodnutí Komise (EU) 2016/633 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Nîmes – Uzès – Le Vigan a společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited a Airport Marketing Services (Úř. věst. L 113, 27.4 2016, s. 32), 567. bod odůvodnění.

(128) Kromě toho financování nehospodářských činností z veřejných zdrojů nesmí vést k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. Z ustálené judikatury totiž vyplývá, že pokud orgány veřejné moci uleví podnikům od nákladů spjatých s jejich hospodářskými činnostmi, dochází tak ke vzniku zvýhodnění ([67]). Civilní letiště, která by nenesla určité náklady spojené se svým provozem, by na rozdíl od jiných civilních letišť mohla mít výhodu bez ohledu na to, zda tyto náklady souvisejí s činností, která se nepovažuje za hospodářskou, či nikoli.

(129) Komise podotýká, že investice uvedené v 64. a 65. bodě odůvodnění se týkaly infrastruktury nebo vybavení nezbytného pro protipožární ochranu, bezpečnost a ochranu letectví před protiprávními činy. Podle Pokynů z roku 2014 spadají tyto činnosti nedílně mezi základní funkce státu ([68]), jak k tomuto závěru dospěla Komise v předchozích rozhodnutích ([69]). Vzhledem k tomu, že nebyly zavedeny tržní mechanismy týkající se činností uvedených v 64. a 65. bodě odůvodnění, nepředstavovaly tyto činnosti hospodářské činnosti ke dni poskytnutí dotčených investic. Vzhledem k tomu, že příspěvky vyplacené veřejnými orgány v rámci Programu 1, Programu 2 a Programu 3 nebyly formálně přiděleny na konkrétní náklady, má Komise za to, že část celkové částky dotací vyplacených v rámci Programů 1 a 2, která odpovídá investičním částkám uvedeným v 64. a 65. bodě odůvodnění, se v zásadě týkala činností spojeným s výkonem výsadní pravomoci státu. Komise dodává, že náklady související s nákupem bezpečnostního vybavení v rámci Programu 3 ([70]) se mohou rovněž týkat činností spojených s výkonem výsadní pravomoci v oblasti letecké bezpečnosti.

(130) Komise se nadto domnívá, že investice uvedené v předchozím bodě odůvodnění byly způsobilé pro vnitrostátní nástroj financování úkolů spojených s výkonem výsadních pravomocí státu ([71]) a mohly být zcela financovány tímto nástrojem, pokud by nebyly kryty dotčenými investičními dotacemi. Komise totiž v předchozích rozhodnutích ([72]) došla k závěru, že tento vnitrostátní nástroj financování stanovený francouzskými právními předpisy spočívá na přísných kontrolních mechanismech nákladů, zároveň ex ante a ex post, a zajišťuje, aby správci letiště přijímali na základě tohoto systému pouze částky nezbytně nutné ke krytí nákladů. Navíc tento systém se uplatňoval na všech francouzských letištích, a to včetně letiště Beauvais, v době realizace dotčených opatření, zejména co se týče rozsahu úkolů, které vedou ke kompenzaci. Konečně tento systém počítal s účetním oddělením podnikatelských činností a činností spojených s výsadními pravomocemi státu na letišti za účelem prohlášení o nákladech Generálnímu ředitelství pro civilní letectví. Podmínka týkající se nediskriminace je tak splněna.

(131) V důsledku toho dotace 1 110 669 EUR poskytnuté v rámci Programu 1, 567 782 EUR v rámci Programu 2 a 10,2 milionu EUR ([73]) v rámci Programu 3 nepředstavují státní podporu.

(132) Naopak Komise má za to, že investice uvedené v 67. bodě odůvodnění nesouvisejí s činnostmi spojenými s výkonem výsadní pravomoci veřejné moci.

(133) Za prvé, co se týče přistávacího systému za každého počasí (ILS III), Soudní dvůr rozhodl, že „i kdyby tento nástroj byl povinný a i když je nezpochybnitelné, že přispívá, stejně jako další systémy, k bezpečnosti při přistání, nepřispívá ani ke kontrole a správě vzdušného prostoru, ani k žádné jiné výsadě veřejné moci, která by mohla být vykonávána na letišti. Přispívá k poskytování služeb, které civilní letiště poskytuje v konkurenčním prostředí leteckým společnostem v rámci své obecné činnosti, která je činností hospodářské povahy“ ([74]).

([67]) Rozsudek soudního dvora ze dne 3. března 2005, C-172/03, *Wolfgang Heiser v. Finanzamt Innsbruck*, ECLI: EU:C:2005:130, bod 36.

([68]) Pro připomenutí, tyto investice se týkaly výstavby místnosti pro bezpečnostní a protipožární službu a také výstavby kontrolních systémů pro zavazadla v zavazadlovém prostoru a kontrolu přístupu, chodeb oddělující tok cestujících, bezpečnostních plotů, kontrolních/detekčních stanovišť, přístřešků pro celnici a laserového plašiče proti ohrožení zvířaty, jakož i odměn za tyto investice.

([69]) Viz rozhodnutí (EU) 2015/1227, 101. a 495. bod odůvodnění; a rozhodnutí (EU) 2016/633, 567. bod odůvodnění.

([70]) Viz tabulka 6 (řádek „pořízení bezpečnostního vybavení“).

([71]) Tento systém byl založen na daňovém odvodu v podobě letištní daně a na dodatečném nástroji (fondu zvláštní určení s názvem „fonds d'intervention“ pro letiště a leteckou dopravu) až do roku 2008, data, kdy stát nahradil dodatečný nástroj zvýšením letištní daně.

([72]) Viz například rozhodnutí (EU) 2016/633, 32.–42. bod odůvodnění.

([73]) Tato částka se vztahuje na výhledovou částku, která se nachází v investičním plánu CDSP.

([74]) Rozsudek Tribunálu ze dne 25. ledna 2018, T-818/14, *BSCA v. Komise*, ECLI:EU:T:2018:33, bod 102.

(134) Za druhé, co se týče investic umožňujících seskupení leteckých klubů a soukromých vlastníků na severu letiště v oblasti takzvané „letecké zábavy“, se Komise domnívá, že toto opatření, i když přispívá k posílení bezpečnosti letového provozu na letišti, spadá především do komerčního provozování letiště Beauvais a přispívá k poskytování služeb, které civilní letiště nabízí v konkurenčním prostředí leteckým společnostem v rámci své obecné činnosti, jíž je činnost hospodářské povahy.

(135) Konečně, co se týče vybavení konkrétního prostoru na letišti určeného institucionálním orgánům pro rozvoj cestovního ruchu, je třeba podotknout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora není důvod oddělovat činnost spočívající ve výstavbě nebo rozšíření infrastruktury od jejího následného používání a že otázka, zda je následné používání vybudované infrastruktury hospodářské povahy, či nikoli, nutně určuje povahu rozšiřovací činnosti ([75]). Komise konstatuje v daném případě na základě článku 6 CDSP, že pokud předmětný prostor měl být dán k dispozici místním veřejným organizacím pro cestovní ruch za účelem realizace úkolu propagace místního cestovního ruchu, mohl být také využíván k prodeji služeb, jako jsou „*prohlídky s průvodcem, rezervace hotelů atd.*“, a regionálních produktů cestovního ruchu. Tento poslední bod ostatně potvrdila sama Francie ve svých připomínkách z dubna 2014, aniž by prokázala, že tyto činnosti prodeje služeb a produktů představovaly pouze zanedbatelnou část činnosti místních veřejných organizací cestovního ruchu. Za těchto okolností se Komise domnívá, že prostor o 50 m² na letišti měl být využit pro účely hospodářské činnosti. Proto výstavba tohoto prostoru společností SAGEB spadala rovněž do hospodářské činnosti a její financování spadá do působnosti pravidel ve věci státní podpory.

(136) V každém případě, i kdyby tyto investice byly spojeny s činnostmi z oblasti výsadní pravomoci státu, nebyly způsobilé pro financování stanovené vnitrostátním nástrojem pro financování úkolů spojených s výkonem výsadních pravomocí, jelikož Francie neprokázala, že by jiná letiště mohla využívat dotace na financování takovýchto investic. V důsledku toho bylo letiště Beauvais osvobozeno od nákladů, které by jiná letiště mohla nebo musela nést sama, čímž došlo vůči těmto letištím k diskriminaci.

Přičitatelnost státu a převod státních prostředků

(137) Z ustálené judikatury vyplývá, že opatření přijatá vnitrostátními subjekty členských států, bez ohledu na jejich právní postavení a označení, spadají stejně jako opatření přijatá ústřední vládou do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, jsou-li splněny podmínky stanovené tímto ustanovením ([76]).

(138) Dotčené investiční dotace byly poskytnuty regionem Picardie, departementem Oise a CCB postupně společnosti CCIO a společnosti SAGEB, ať už přímo (2002–2008), nebo prostřednictvím sdružení SMABT (2008–2023), jehož výlučnými členy tyto tři územně správní celky byly ([77]). Pokud jde o sdružení SMABT, Komise nadto poznamenává, že tento veřejnoprávní subjekt není nic jiného než sdružení místních a regionálních územněsprávních celků, které nemá žádného vlastního zaměstnance (úředníci z departementu Oise jsou dáváni k dispozici sdružení SMABT) a jehož rozhodnutí (zejména rozpočtová) jsou přijímána výborem sdružení složeným ze zástupců tří členských územněsprávních celků.

(139) Proto jsou opatření poskytnutá těmito subjekty přičitatelná státu. Nadto prostředky územněsprávních celků a sdružení SMABT (jehož prostředky jsou výlučně financovány z účtu územněsprávních celků a podřízeny rozpočtové kontrole státu – viz 18. bod odůvodnění) musí být považovány za státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU ([78]).

([75]) Rozsudek Tribunálu ze dne 24. března 2011, T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH*, ECLI:EU:T:2011:117, bod 95.

([76]) Rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011 ve spojených věcech T-267/08 a T-279/08, *Region Nord -Pas-de-Calais*, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.

([77]) SMABT je veřejnoprávní subjekt, který sdružuje výlučně územněsprávní celky, jež přispívají ze dvou třetin na jeho financování, a jeho řídicí členové pocházejí z týchž územněsprávních celků a jednají jménem svého územněsprávního celku.

([78]) Rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011 ve spojených věcech T-267/08 a T-279/08, *Region Nord -Pas-de-Calais*, ECLI:EU:T:2011:209, bod 109.

Existence výhody

(140) Pro posouzení toho, zda státní opatření představuje podporu poskytnutou podniku, je třeba určit, zda toto opatření poskytuje dotyčnému podniku hospodářskou výhodu, díky které nemusí vynaložit náklady, které by za běžných okolností musel hradit ze svých vlastních finančních prostředků, nebo zda poskytuje tomuto podniku hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek podnik nezískal. Toto posouzení se v zásadě uskutečňuje uplatněním kritéria hospodářského subjektu v tržní ekonomice („MEOP“).

(141) Pokud tedy letiště obdrží finanční prostředky z veřejných zdrojů, Komise zkoumá, zda tyto prostředky představují státní podporu, a určuje, zda by soukromý hospodářský subjekt poskytl za podobných okolností – z hlediska výhledu na dosažení návratnosti a bez ohledu na veškeré sociální aspekty a aspekty regionální a odvětvové politiky – tytéž finanční prostředky.

(142) Avšak z judikatury vyplývá ([79]), že obecně uplatnitelnost kritéria soukromého investora závisí na tom, zda členský stát poskytne hospodářskou výhodu podniku a jedná jakožto hospodářský subjekt, a nikoli jakožto veřejný orgán. Je proto vhodné uplatnit kritérium soukromého investora, pokud by členský stát jednal, alespoň v zásadě, jako soukromý subjekt usilující o dosažení zisku nebo omezení svých ztrát ([80]).

(143) Komise nejprve podotýká, že francouzské orgány se domnívají, že provozování celého letiště Beauvais nemůže být považováno za službu obecného hospodářského zájmu (dále jen „SIEG“) ([81]). Rovněž poznamenává, že francouzské orgány se také nedovolávaly uplatnění MEOP na investiční dotace poskytnuté v daném případě.

(144) Nicméně je namístě připomenout, že zásada MEOP nepředstavuje výjimku, která by se uplatňovala jen na žádost členského státu. Je-li totiž tato zásada použitelná, patří mezi skutečnosti, které je Komise pro účely prokazování existence takové podpory povinna zohlednit. Pokud se členský stát nedovolává kritéria MEOP, mělo by se při určování, zda je uvedené kritérium použitelné, vycházet z hospodářské povahy jednání členského státu, nikoli z toho, jak daný stát podle svého vlastního subjektivního názoru hodlal postupovat, nebo které alternativní postupy zvažoval před přijetím dotčeného opatření ([82]).

(145) Pro připomenutí, jak je uvedeno v 17. bodě odůvodnění, stát byl vlastníkem letiště Beauvais až do 1. března 2008, přičemž CCIO byla pověřena jeho správou a jeho provozováním v rámci postupného povolení AOT, pak v rámci koncese veřejného zařízení.

Program 1

(146) Co se týče Programu 1, Komise se domnívá, že územně správní celky, které poskytly CCIO dotace stanovené v Programu 1, nejednaly jako hospodářský subjekt.

([79]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012, C-124/10 P, *EDF*, ECLI:EU:C:2012:318, body 80 a 81.

([80]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. května 2020, C-148/19 P, *BTB Holding Investment a Duferco Participations Holding v. Komise*, ECLI:EU:C:2020:354, bod 46.

([81]) Viz 61. bod odůvodnění.

([82]) Rozsudek Tribunálu ze dne 16. ledna 2018, T-747/15, *EDF*, ECLI:EU:T:2018:6, body 240-242; Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. prosince 2019, C-385/18. *Arriva Italia Srl,* ECLI:EU:C:2019:1121, bod 73.

(147) Komise se totiž domnívá, že region Picardie, departement Oise a CCB nemohly očekávat v rámci Programu 1 a v době poskytnutí investičních dotací ([83]), že získají jakoukoli finanční návratnost ze svého podílu na investicích realizovaných CCIO na letišti Beauvais.

(148) Všechny tři výše uvedené územně správní celky nebyly totiž akcionáři CCIO a nevlastnily žádný vlastnický titul týkající se letiště k datu poskytnutí podpory. Kromě toho smlouvy o financování uzavřené každým z územně správních celků s CCIO ([84]) neobsahovaly žádný nástroj na rozdělení zisku nebo podílu na zisku výměnou za poskytnuté dotace.

(149) Tyto dotace byly navíc poskytnuty pouze s cílem podpořit rozvoj regionální ekonomiky a posílit ochranu životního prostředí a bezpečnost místních obyvatel ([85]). Úvahy o veřejném zájmu nemohou přitom být vzaty v úvahu při uplatnění kritéria subjektu v tržní ekonomice ([86]).

(150) Nemůže se tedy dospět k závěru, že územně správní celky jednaly, alespoň v zásadě, jako soukromý subjekt s cílem získat finanční zisk. Kritérium MEOP není tedy použitelné v daném případě na dotace poskytnuté v rámci Programu 1.

(151) Vzhledem k tomu, že k datu poskytnutí dotací byla CCIO pověřena v rámci AOT z roku 1997 rozvíjet infrastrukturu a vybavení na letišti Beauvais ([87]), měla se tudíž sama starat o investice uvedené v 37. bodě odůvodnění s výjimkou úkolů, které spadají do výsadní pravomoci státu ([88]). Investiční dotace, jichž byla příjemcem v rámci Programu 1, jí umožnily vyhnout se nákladům, kterými by normálně musela zatížit své vlastní finanční prostředky. Tudíž jí tyto dotace poskytly ekonomickou výhodu.

Program 2

(152) Úvahy rozpracované v rámci Programu 1 se vztahují také na dotace poskytnuté v rámci Programu 2. Komise se totiž domnívá, že územně správní celky, které poskytly CCIO dotace stanovené v Programu 2, nejednaly jako hospodářský subjekt.

(153) Komise však podotýká, že byla-li finanční smlouva mezi CCIO a departementem Oise uzavřena dne 18. prosince 2006 (tedy před datem převodu vlastnictví letiště na sdružení SMABT), smlouvy o financování s regionem Picardie a CCB byly uzavřeny po 1. březnu 2007, tedy po datu smlouvy předávající vlastnictví letiště Beauvais sdružení SMABT s účinkem od 1. března 2008 ([89]). Nicméně Komise se domnívá, že není namístě uplatnit kritérium MEOP na dotace vyplacené v rámci Programu 2 z těchto důvodů.

(154) Nejprve každý z územně správních celků uzavřel jednotlivě smlouvy o financování s CCIO, a to nikoli na účet nebo jménem sdružení SMABT. Finanční návratnost z financovaných investic však mohlo očekávat pouze sdružení SMABT, tedy subjekt sdružující tyto tři územně správní celky, a nikoli každý z územně správních celků samostatně. V tomto smyslu stanovy sdružení SMABT nepočítají s žádným způsobem přerozdělení eventuálních zisků dosažených jeho činností členským územně správním celkům. Kromě toho žádná z dohod o financování neobsahovala nástroj na přerozdělení zisku nebo podílu na zisku výměnou za poskytnuté dotace.

([83]) K tomuto poskytnutí došlo při uzavření tří smluv o financování, tedy dne 23. července 2002 u dotací udělených departementem Oise, dne 12. prosince 2002 u dotací udělených regionem Picardie a dne 8. října 2002 u dotací udělených CCB.
([84]) Viz část 3.1.2.1.
([85]) Toto vyplývá z preambulí smluv o financování uzavřených v roce 2002 mezi těmito třemi územně správními celky a CCIO, jakož i ze smluv o financování uzavřených v roce 2006 mezi týmiž stranami.
([86]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. prosince 2019, C-385/18, *Arriva Italia Srl,* ECLI:EU:C:2019:1121, bod 73.
([87]) Viz 27. bod odůvodnění.
([88]) Viz 131. bod odůvodnění.
([89]) Viz 17. a 39. bod odůvodnění.

(155) Nadto byly tyto dotace poskytnuty pouze s cílem podpořit rozvoj regionální ekonomiky a posílit ochranu životního prostředí a bezpečnost místních obyvatel ([90]). Úvahy o veřejném zájmu nemohou být přitom brány v potaz pro uplatnění kritéria subjektu v tržní ekonomice.

(156) Nemůže se tedy dospět k závěru, že územně správní celky jednaly, alespoň v zásadě, jako soukromý subjekt s cílem získat finanční zisk. Kritérium MEOP není tedy použitelné v daném případě na dotace poskytnuté v rámci Programu 2.

(157) Vzhledem k tomu, že k datu poskytnutí dotací byla CCIO pověřená v rámci koncese veřejného zařízení z roku 2002 rozvíjet infrastrukturu a vybavení letiště Beauvais ([91]), měla tedy sama nést náklady na investice uvedené v 39. bodě odůvodnění s výjimkou investic spadajících do úkolů spojených s výsadními pravomocemi státu ([92]). Investiční dotace, jichž byla příjemcem v rámci Programu 2, jí umožnily vyhnout se nákladům, kterými by normálně musela zatížit své vlastní finanční prostředky. Tudíž jí tyto dotace poskytly ekonomickou výhodu.

Program 3

(158) Pokud se jedná o investiční dotace vyplacené sdružením SMABT společností SAGEB v rámci CDSP, Komise podotýká, že tyto dotace jsou stanoveny v CDSP, aby byla podpořena realizace investičního programu uloženého společnosti SAGEB na její náklady. V rámci této CDSP byl sdružení SMABT, jako propůjčujícímu orgánu, vyplácen poplatek za zábor vlastnictví, jenž byl pevně stanoven na 10 795 243 EUR po celou dobu trvání CDSP ([93]), jakož i odměna z podílu na investicích sdružení SMABT ([94]). Právo na odměnu vzniklo za určitých podmínek ([95]) a jeho výše byla stanovena na 50 % nadměrné ziskovosti ([96]).

(159) Komise navíc podotýká, že tyto podmínky byly stanoveny po nabídkovém řízení na koncesi na provozování letiště Beauvais a linky spojující letiště s Paříží, podle jehož podmínek museli zájemci do svých nabídek zahrnout investiční plán. Nabídkové řízení spočívalo v konání jednacího řízení s uveřejněním. Po předložení pěti kandidatur a předání čtyř nabídek se sdružení SMABT rozhodlo vzít v úvahu dvě nabídky a zahájit jednání na jedné straně se skupinou CCIO-Veolia a na druhé straně se skupinou „Vinci, Airports-Vinci, SA Keolis, Groupe K Finance“. Poté, co byly obě skupiny vyzvány, aby předložily konečné nabídky, zejména na základě referenčního scénáře, který stanovuje řízený rozvoj letového provozu omezený na 21 000 pohybů letadel v horizontu roku 2022, přidělilo sdružení SMABT nakonec koncesní smlouvu skupině CCIO-Veolia.

(160) Za prvé se Komise domnívá, že použitelnost kritéria MEOP na investiční dotace vyplacené sdružením SMABT společnosti SAGEB v rámci CDSP v tomto případě vyvolává jen málo pochybností.

(161) Sdružení SMABT, jakožto vlastník letiště Beauvais, se rozhodlo vyplatit tyto dotace v rámci smlouvy CDSP, která stanovila přenesení správy letiště na společnost SAGEB s finančním protiplněním ve prospěch sdružení SMABT. Jinak řečeno, veřejný orgán, vlastník infrastruktury, se rozhodl zadat správu externímu subjektu, třetí osobě, za finanční protiplnění. Tento postup by mohl být použit, alespoň v zásadě, soukromým subjektem, který jedná s cílem získat zisk nebo zvýšit hodnotu majetku, jehož je vlastníkem, a to tak, že zadá správu třetí straně.

([90]) To vyplývá z preambulí výše uvedených smluv o financování.
([91]) Viz část 3.1.1.2.
([92]) Viz 131. bod odůvodnění.
([93]) Viz Příloha 14 smlouvy CDSP.
([94]) Příloha 14 totiž stanoví, že *„výměnou za účast sdružení SMABT na financování letištní infrastruktury se koncesionář zavazuje vyplatit zpět sdružení SMABT podíl na zisku vypočítaný na základě nadměrné ziskovosti ve srovnání s předpokládanou vnitřní mírou návratnosti 10 %“*.
([95]) Podle přílohy 14 smlouvy CDSP, právo na podíl na zisku vznikne v roce (n), pokud je čistý výsledek kladný, pokud je kumulativní čistý výsledek za roky (1) až (n) kladný a pokud je takto vypočítaná vnitřní míra návratnosti vyšší než 10 %. Podíl na zisku je vypočítán na 50 % nadměrné ziskovosti.
([96]) Příloha 14 smlouvy CDSP.

(162) Kromě toho bylo rozhodnutí potvrzující přenesení koncese na správu letiště Beauvais přijato s cílem svěřit pověřené osobě úkoly údržby a provozování letiště Beauvais, provozování autobusové linky mezi Paříží a letištěm Beauvais a provádění investičního programu, jehož záměrem bylo rozvíjet komerční infrastrukturu na letišti Beauvais (19. bod odůvodnění). Tyto úkoly měly tedy celkově a hlavně komerční účel. Bylo tomu tak i u cílů sledovaných sdružením SMABT, z nichž jedním byl zejména rozvoj komerční přepravy na maximální kapacitu povolenou zákonem (viz 167. bod odůvodnění).

(163) Vyplývá z toho, že existence potenciálního selektivního zvýhodnění v rámci Programu 3 musí být analyzována v souladu se zásadou MEOP.

(164) Jak je uvedeno ve 159. bodě odůvodnění, dotace z Programu 3 tvořily součást smluvního celku, pro který sdružení SMABT zorganizovalo nabídkové řízení. Proto musí Komise za účelem ověření, zda tyto dotace poskytly společnosti SAGEB zvýhodnění, které by za běžných tržních podmínek nezískala, analyzovat, zda bylo nabídkové řízení, které stanovilo vyplácení dotací, vedeno v souladu se zásadou MEOP.

(165) Je třeba připomenout, že pokud jde o pořizování služeb orgány veřejné správy, musí k němu v zásadě docházet v souladu s pravidly pro zadávání veřejných zakázek stanovenými sekundárním unijním právem. V tomto případě je skutečnost, že před pořízením služeb orgánem veřejné správy členského státu proběhlo takové zadávací řízení, obvykle považována za dostatečnou k tomu, aby byla vyloučena možnost, že členský stát vybranému poskytovateli poskytl zvýhodnění, které by dotyčný poskytovatel jinak za běžných tržních podmínek nezískal ([97]). V zásadě jde o případ, kdy se poskytnutí koncese na komerční provozování letiště uskuteční na základě soutěžního, transparentního, nediskriminačního a bezpodmínečného nabídkového řízení v souladu se zásadami SFEU týkajícími se zadávání veřejných zakázek, jestliže byla uplatněna příslušná kritéria pro výběr kupujícího či prodávajícího ([98]), která by byla vzata v úvahu soukromým subjektem nacházejícím se ve stejné situaci jako sdružení SMABT.

(166) Nabídkové řízení musí být *za prvé* soutěžní, aby se ho mohli zúčastnit všichni uchazeči, kteří projeví zájem a kteří splňují podmínky vyžadované k účasti na řízení. Nabídkové řízení musí být *za druhé* transparentní, aby v každé fázi nabídkového řízení mohli být všichni zainteresovaní uchazeči stejně a řádně informováni. *Za třetí* nezbytnými podmínkami pro zajištění toho, aby byla výsledná transakce v souladu s tržními podmínkami, jsou nediskriminační zacházení se všemi uchazeči ve všech fázích řízení a objektivní kritéria pro výběr a zadání stanovená před zahájením řízení.

(167) Z informací předaných Francií vyplývá, že nabídkové řízení bylo zveřejněno v úředních věstnících pro právní oznámení, především v *Úředním věstníku Evropské unie*, jakož i ve specializovaném časopise. Pravidla pro konzultaci ([99]) stanovila ve svém článku 3.3, že cíle sdružení SMABT jsou tyto:

— do roku 2012 rozvíjet provoz v rámci omezení 21 000 komerčních pohybů letadel ročně při maximu stanoveném Plánem expozice hluku,

— rozvíjet ekonomické přínosy, pokud jde o přímá a nepřímá pracovní místa spojená s provozováním uzlu, jakož i ve věci turistického ruchu a oblastí aktivit,

— začlenit řízení letiště do rámce plánu na ochranu životního prostředí, který je právě vypracováván.

([97]) Rozsudek Tribunálu ze dne 13. května 2020, *easy Jet Airline Co. Ltd.*, T-8/18, ECLI:EU:T:2020:182, bod 201.

([98]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 89 a uvedená judikatura.

([99]) Viz pravidla pro konzultaci kapitola 7.

(168) Pravidla pro konzultaci ve svém článku 7 rovněž stanovila, že nabídky zájemců, kteří se účastní nabídkového řízení na pověření veřejnou službou týkající se provozování letištního uzlu Beauvais, budou hodnoceny na základě těchto kritérií:

— povaha a kvalita prostředků realizovaných pro účely organizace a provozování letiště (řízení, lidské zdroje, provozování autobusové dopravy, požadavky na udržitelný rozvoj),

— celková hospodárnost provozování letiště a finančních vztahů mezi sdružením SMABT a pověřenou osobou, a

— kvalita investičního programu.

(169) Komise poznamenává, že uchazeči měli rovný přístup k několika informacím a dokumentům, které zahrnovaly zejména návrh smlouvy a její podrobné přílohy, finanční údaje týkající se účetnictví CCIO na základě koncesní smlouvy uzavřené v roce 2002 se státem ([100]), seznam majetku, který bude dán k dispozici pověřené osobě, stávající tabulky odpisů s uvedením jejich stavu, platné smlouvy na letištní služby, konsolidované znění smlouvy uzavřené mezi sdružením SMABT a CCIO, jež se týká provozování autobusové linky, a ekonomické a finanční údaje k jejímu provozování, dále seznam personálu určeného k provozování letiště a různé výňatky z právních předpisů platných pro letiště (plán expozice hluku, diagnostika životního prostředí, policejní vyhláška, provozní řád atd.). Spis ke konzultaci pro podniky byl předán elektronickou formou (CD-ROM) a uchazeči mohli klást otázky elektronickou formou do termínu předání nabídek. Každému z uchazečů byla rovněž poskytnuta k dispozici datová místnost, aby mohli konzultovat spisy elektronicky v prostorách sdružení SMABT, a pro každého z uchazečů byla na místě zorganizována návštěva letištních zařízení.

(170) Komise poznamenává, že tyto údaje byly potvrzeny vnitrostátními správními soudními orgány, na které se obrátili dva neúspěšní uchazeči se dvěma žádostmi o předsmluvní předběžná opatření, tyto soudy rovněž rozhodly, že dotčené řízení dodrželo přiměřené lhůty pro podání kandidatur a předání nabídek ([101]). V širším smyslu tyto soudní orgány dospěly k závěru, že průběh řízení byl v souladu se zásadou rovného zacházení u veřejných zakázek a zásadou transparentnosti. Komise konečně poukazuje na to, že řízení umožnilo předložit nabídku poměrně velkému počtu zájemců (pěti), protože znali kritéria pro výběr nabídek a cíle, které sdružení SMABT sleduje.

(171) Dotčené řízení bylo tedy vedeno na soutěžním, transparentním a nediskriminačním základě.

(172) Pokud jde o kritérium týkající se bezpodmínečnosti nabídkového řízení, Komise nicméně připomíná, že jestliže veřejnoprávní subjekty pořizují majetek, zboží a služby, jakékoli zvláštní podmínky spojené s nabídkovým řízením by měly být nediskriminačně, úzce a objektivně spojeny s předmětem a konkrétním ekonomickým cílem zakázky. Měly by umožnit, aby ekonomicky nejvýhodnější nabídka odpovídala tržní hodnotě. Proto by měla být kritéria stanovena tak, aby umožňovala účinně konkurenční nabídkové řízení, které úspěšnému uchazeči ponechává pouze běžný výnos. V praxi to znamená využívání nabídkových řízení, která v nabídce přikládají značnou váhu složce „cena“ nebo která jinak pravděpodobně umožní dosáhnout soutěžního výsledku ([102]).

([100]) Tyto údaje zahrnovaly zejména provedené rozpočty, původní rozpočet na rok 2007, analýzu nezávislého znaleckého úřadu ze srpna 2007 poskytující aktualizované informace o ekonomických a finančních údajích koncese, údaje o pasivech a aktivech obsažené v rozvahách, daňová přiznání, tabulky odpisů nebo také zůstatky finančních závazků.

([101]) Viz rozsudky ze dne 25. února 2008 (č. 0800277) a ze dne 17. března 2008 (č. 0800506) Správního soudu v Amiensu.

([102]) Sdělení Komise o pojmu státní podpory uvedené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, bod 96.

(173) Komise poznamenává, že výběrová kritéria nabídek nebyla ani hierarchizována, ani kótována. Sdružení SMABT totiž neurčilo váhu každého z kritérií, což mu poskytovalo poměrně široký prostor pro uvážení při výběru nabídek. Pokud tedy byla obecná hospodárnost smlouvy opravdu mezi kritérii zohledněnými sdružením SMABT, lze pouze říci, že pravidla pro konzultaci v zásadě přiznávala tomuto kritériu větší váhu než ostatním kritériím. V důsledku toho je Komise povinna ověřit, zda toto řízení skutečně poskytlo společnosti SAGEB hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala.

(174) Komise nejprve poznamenává, že z pěti zájemců, kterým bylo povoleno předložit nabídku, jeden v průběhu řízení odstoupil a další dva předložili nabídky, které nesplňovaly finanční podmínky určené sdružením SMABT. Pokud jde například o skupinu GTS, výbor pro pověření veřejnou službou mající za úkol analýzu nabídek konstatoval, že tato skupina neposkytla údaje týkající se předpokládané ziskovosti; nebyla simulována jeho schopnost samofinancování (nepředpokládala se kapacita pro financování z vlastních zdrojů), nebyla předána simulace předpokládaných poplatků a podílu na zisku a skupina nespecifikovala svůj způsob financování investic. Právě tyto finanční úvahy vedly sdružení SMABT k zamítnutí dvou nabídek v etapě jejich analýzy a zahájení jednacího řízení u zbylých dvou nabídek.

(175) Nabídky předložené sdružení SMABT skupinou Vinci Airport na jedné straně a skupinou CCIO-Veolia na straně druhé byly obě založeny na několika variantách v závislosti na počtu povolených dopravních pohybů letadel v rámci Plánu expozice hluku, který lze uplatnit na letiště Beauvais. V průběhu jednání sdružení SMABT požádalo oba uchazeče o předložení nabídky na základě referenčního scénáře omezujícího počet pohybů letadel na 21 000 po celou dobu trvání smlouvy, aby byl dodržen plán expozice hluku.

(176) Z finančního hlediska skupina Vinci Airport předložila nabídku, jež počítala s předpokládanými poplatky za provozování, které byly odhadnuty na 40 milionů EUR a byly zcela založené na provozních výsledcích, a s programem investic 70 milionů EUR bez dotací od sdružení SMABT. Pokud jde o skupinu CCIO-Veolia Transport, nabídka stanovila pevnou částku provozních poplatků 10,8 milionu EUR, k čemuž je možné připojit 5 milionů EUR na podíl na zisku, a investiční program 68,2 milionu EUR, který zahrnuje dotaci 14,5 milionu EUR.

(177) Podle Francie se sice nabídka skupiny Vinci Airport zdála a priori zajímavější, nicméně byla založena na optimistických a nepříliš opatrných předpokladech ve srovnání s provozními odhady předpokládanými skupinou CCIO-Veolia, zejména s ohledem na omezení počtu pohybů letadel uložené vnitrostátními právními předpisy (plán expozice hluku). Předpokládané poplatky skupiny Vinci Airport spočívaly výlučně na těchto velkorysých odhadech, aniž by obsahovaly pevnou část na rozdíl od nabídky skupiny CCIO-Veolia; tudíž z finančního hlediska se nabídka této skupiny, i když byla nižší než nabídka skupiny Vinci Airport, mohla jevit jako racionálnější a opatrnější pro obezřetného investora, který má zájem zaručit svou finanční ziskovost.

(178) Komise nadto poukazuje, že nabídka skupiny CCIO-Veolia zůstala pro sdružení SMABT zisková. Dotace předpokládaná sdružením SMABT, očištěná o část, která se týká investic spojených s výsadními pravomocemi státu (viz 131. bod odůvodnění), byla vyčíslena na 4,3 milionu EUR ([103]), zatímco nabídka skupiny CCIO-Veolia předpokládala platbu sdružení SMABT, alespoň ve fixní části, ve výši 10,8 milionu EUR, což zaručovalo sdružení SMABT ziskovou marži.

(179) Usnesením ze dne 25. února 2008 sdružení SMABT přidělilo koncesní smlouvu skupině CCIO-Veolia, jejíž nabídka se prezentovala jako *„nejzajímavější nabídka, protože s největší pravděpodobností zajistí vyrovnaný rozvoj letiště šetrný k životnímu prostředí s přihlédnutím k obecné hospodárnosti smlouvy“*. Takže sdružení SMABT dodrželo podmínky v pravidlech pro konzultaci, jež byly známy všem uchazečům, kteří se účastnili řízení, aby odůvodnilo svou volbu.

(180) S přihlédnutím k těmto skutečnostem Komise dospěla k závěru, že nabídka skupiny CCIO-Veolia, kterou sdružení SMABT vzalo v úvahu, zajistila tomuto sdružení finanční návratnost, a proto neměla za následek poskytnutí hospodářské výhody skupině CCIO-Veolia (která se následně stala společností SAGEB) ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

([103]) Tato částka je předpokládanou částkou tak, jak se objevuje v investičním plánu obsaženém v CDSP.

(181) Vzhledem, k tomu, že dotace 4,3 milionu EUR byla součástí transakce uzavřené se skupinou CCIO-Veolia (která se následně stala společností SAGEB), dospěla Komise k závěru, že dotace poskytnutá v Programu 3 nepředstavovala státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Selektivita

(182) Pokud Komise zjistí existenci výhody v širším smyslu, která přímo či nepřímo vyplývá z určitého opatření, přísluší Komisi ještě prokázat, že uvedená výhoda je určena specificky jednomu či více podnikům. Přísluší jí zejména prokázat, že dotčené opatření zavádí rozlišování mezi podniky, které se s ohledem na sledovaný cíl nacházejí ve srovnatelné situaci. Výhoda tedy musí být poskytnuta selektivním způsobem a tak, že určité podniky může zvýhodnit ve srovnání s ostatními podniky ([104]).

(183) Požadavek selektivity je pojímán odlišně v závislosti na tom, zda je dotčené opatření koncipováno jako obecný režim, či jako individuální podpora. V tomto posledně uvedeném případě identifikace hospodářské výhody v zásadě umožňuje předpokládat její selektivitu ([105]).

(184) V daném případě byly všechny investiční dotace poskytnuty v rámci dvoustranných smluv, přímo dojednaných s každým z postupných provozovatelů letiště ve formě individuální podpory. Tyto dotace byly tedy v jejich prospěch selektivní.

Riziko ovlivnění obchodu mezi členskými státy a obchodu uvnitř Unie

(185) Obecně platí, že pokud zvýhodnění poskytnuté členským státem posílí postavení podniku ve srovnání s jinými podniky, které s ním na daném unijním trhu soutěží, je nutné vycházet z toho, že obchod mezi členskými státy je tímto zvýhodněním ovlivněn. Komise dále připomíná, že letiště soutěží o provozování letištní infrastruktury, a to i na místních a regionálních letištích. Financování letiště z veřejných zdrojů proto může narušit hospodářskou soutěž na trzích pro provozování letištní infrastruktury.

(186) V daném případě letiště Beauvais soutěží s dalšími vnitrostátními letišti (například Paris-Roissy). Dotčená investiční podpora, která měla za následek posílení jejího postavení ve vztahu k postavení těchto dalších letišť, mohla narušit hospodářskou soutěž. Vzhledem k tomu, že trh letištních služeb je trhem otevřeným pro hospodářskou soutěž uvnitř Unie, existuje tedy riziko, že příspěvky ovlivní také obchod mezi členskými státy.

8.1.1.2 Provozní dotace

Hospodářská činnost

(187) S ohledem na skutečnosti uvedené ve 126. až 128. bodě odůvodnění dospěla Komise k závěru, že dotace ve výši 68 000 EUR poskytnutá CCIO v roce 2002 Generálním ředitelstvím pro civilní letectví souvisela s činností spadající do výsadní pravomoci státu. Jak Francie prokázala, tato dotace byla poskytnuta za účelem finančního pokrytí výjimečného opatření, kterým se přešlo k prohledávání příručních zavazadel cestujících z míry 25 % na 50 %, jež stát uložil po útocích dne 11. září 2001, což spadá do bezpečnostního úkolu spojeného s výsadami veřejné státní moci, a proto nepředstavuje hospodářskou činnost ([106]).

(188) Kromě toho bylo toto opatření součástí režimu podpory, který byl stanoven pro všechna provinční letiště třídy 3, a bylo tedy přístupné pro všechna letiště ve stejné kategorii, jako je letiště Beauvais, v době svého poskytnutí ([107]). Tato dotace tedy neměla za následek vznik diskriminace.

([104]) Rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018, *Ryanair DAC*, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, bod 162.
([105]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. června 2015, *MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.
([106]) Viz 129. bod odůvodnění.
([107]) https://www.senat.fr/rap/l02-068-318/l02-068-31827.html#toc310.

(189) Je třeba přijmout argument Francie, že část záloh poskytnutých všeobecným útvarem CCIO letištnímu útvaru spadá do výkonu výsadních pravomocí veřejné moci. Před 12. prosincem 2000, datem rozsudku Soudního dvora ve věci Aéroports de Paris, mohlo totiž provozování a výstavba letištní infrastruktury představovat činnosti spadající do výkonu výsadních pravomocí veřejné moci, takže Komise nemůže zpochybňovat na základě článku 107 SFEU podporu poskytnutou na financování nebo provoz letištní infrastruktury před tímto datem ([108]). Zálohy poskytnuté všeobecným útvarem CCIO letištnímu útvaru před 12. prosincem 2000 by proto neměly být považovány za podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise musí nicméně určit, zda peněžní zálohy poskytnuté v letech 2001, 2002 a 2004 nepředstavují takovou podporu.

Existence hospodářské výhody

(190) Pro posouzení toho, zda státní opatření představuje podporu poskytnutou podniku, je třeba určit, zda toto opatření poskytuje dotyčnému podniku hospodářskou výhodu, díky které nemusí vynaložit náklady, které by za běžných okolností musel hradit ze svých vlastních finančních prostředků, nebo zda poskytuje tomuto podniku hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek podnik nezískal. Toto posouzení se v zásadě uskutečňuje uplatněním kritéria MEOP.

Provozní dotace

(191) Za prvé Komise poznamenává, že dotace ve výši 2 005 EUR a 1 600,10 EUR, které obdržela CCIO na jedné straně od Národního centra pro strukturální rozvoj zemědělských podniků (v roce 2005) a na druhé straně od Sdružení pro správu finančních prostředků pro začleňování osob se zdravotním postižením fakticky odpovídaly vrácení části příspěvků CCIO nadměrně vybraných těmito dvěma organizacemi. V důsledku toho tyto úhrady nepokrývaly náklady, které by za běžných okolností musela nést CCIO, a tudíž jí neposkytly hospodářskou výhodu.

(192) Pokud jde o dotace ve výši 30 490 EUR (2002–2003) a 5 829,49 EUR (2005), které byly vyplaceny departementem Oise a městem Tillé, Komise na základě faktur a podpůrných dokladů poskytnutých francouzskými orgány shledala. že tyto dotace odpovídaly odměně za služby poskytované letištní službou CCIO na účet těchto dvou veřejných subjektů.

(193) Komise podotýká, že úkol propagace cestovního ruchu v departementu Oise přísluší tomuto departementu na základě vnitrostátních právních předpisů ([109]). Totéž platí pro napojení salonků na sběrnou síť odpadních vod, které spadá do odpovědnosti obcí ([110]). Tyto náklady tedy nepředstavují běžné náklady spojené s provozováním letiště a neměly být neseny CCIO.

(194) Za druhé Komise poznamenává, že úhrady skutečně odpovídaly výdajům vynaloženým CCIO na realizaci těchto plnění, takže CCIO nebyla nadměrně kompenzována, a tudíž nezískala hospodářskou výhodu tím, že tyto dotace obdržela.

(195) Vzhledem k tomu, že v daném případě není splněno kritérium hospodářské výhody, má Komise za to, že provozní dotace uvedené v tomto pododdíle a poskytnuté letištní službě CCIO nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

([108]) Body 28-29 Pokynů z roku 2014.

([109]) Viz zejména článek L.1111-4 všeobecného zákoníku o územně správních celcích.

([110]) Článek L2224-8 všeobecného zákoníku o územně správních celcích stanovoval, že „*obce jsou povinny hradit výdaje spojené se sanitačními systémy, zejména s čistírnami odpadních vod a s likvidací kalů, jež tyto čistírny produkují, a výdaje na monitorování nekolektivních sanitačních systémů*“. CCIO provedla v tomto případě práce týkající se kolektivní sítě (připojení salonků ke kolektivní síti), jež příslušely obci Tillé.

Zálohy poskytnuté všeobecným útvarem CCIO letištnímu útvaru

(196) Jak je uvedeno ve 140. bodě odůvodnění, existence výhody se posuzuje v zásadě s ohledem na uplatnění kritéria MEOP. Komise předběžně poznamenává, že Francie se této zásady nedovolávala. Vzhledem k tomu, že se dotčená opatření týkají peněžních záloh poskytnutých letištnímu útvaru CCIO v letech 2001, 2002 a 2004, Komise určí, zda tyto zálohy byly poskytnuty za tržních podmínek, aniž by byly pochybnosti o působení CCIO (všeobecného útvaru) jakožto hospodářského subjektu. Letištní útvar CCIO byl totiž nedílnou součástí útvarů CCIO a peněžní zálohy proto mohly být podobné transakci prováděné v rámci stejného hospodářského subjektu, a tudíž v zásadě představovat transakci, kterou by hospodářský subjekt ve stejné situaci jako všeobecný útvar CCIO mohl schválit, aby pomohl jiné dceřiné společnosti nebo pobočce stejného hospodářského subjektu. Navíc tyto peněžní zálohy byly motivovány ekonomickými důvody, protože všeobecný útvar CCIO zasáhl, aby pomohl letištnímu útvaru CCIO čelit finančním potížím (viz 46. bod odůvodnění).

(197) V daném případě Komise poznamenává hlavně, že peněžní zálohy byly poskytnuty s nulovou sazbou bez jakéhokoli data splatnosti, přestože letištní útvar procházel k datu poskytnutí záloh obtížným hospodářským obdobím ([111]). Takže všeobecný útvar neměl dostatečné záruky, aby mohl zcela zřejmě očekávat, že se provozování letiště stane ziskovým a umožní letištnímu útvaru, aby vrátil poskytnuté zálohy, přičemž vytvoří takové ziskové rozpětí, aby bylo možné finančně odměnit jistinu vloženou všeobecným útvarem CCIO. Kromě toho z informací zaslaných Komisi nevyplývá, že by letištní útvar připravil nebo obnovil obchodní plán či rozpočtovou simulaci pro všeobecný útvar s cílem analyzovat riziko spojené s poskytováním těchto peněžních záloh.

(198) Komise tedy dospěla k závěru, že v daném případě zásada MEOP nebyla dodržena a že dotčené zálohy poskytly letištnímu útvaru výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískal.

Podpora na plán rozvoje cestovního ruchu

(199) V daném případě byla cílem plánu rozvoje cestovního ruchu, který realizovalo sdružení SMABT, podpora místního a regionálního cestovního ruchu s tím, že část cestujících na letišti Beauvais bude vybízena, aby místo cesty do Paříže zůstala v Pikardii nebo v oblasti Beauvais. Tento plán tedy počítal s akcemi (reklamní nosiče v sídle letiště, průzkumy mezi cestujícími, webové stránky, informační místa sdružení SMABT atd.) zaměřenými na rozvoj cestovního ruchu v Pikardii, v departementu Oise a oblasti Beauvais. V důsledku toho, i když plán rozvoje cestovního ruchu se odvolával na cestující procházející přes letiště Beauvais, nebyla společnost SAGEB příjemcem těchto opatření, protože ta byla zaměřena především na cestující již přítomné na letišti Beauvais, to znamená na cestující, kteří již cestovali do Beauvais, ať už by existoval nebo neexistoval plán rozvoje cestovního ruchu.

(200) Komise v projednávané věci zdůrazňuje, že vzhledem k tomu, že se jednalo o propagaci místního a regionálního cestovního ruchu, což je úkol, který v projednávané věci přísluší ze zákona orgánům veřejné moci, náklady spojené s tímto úkolem by neměly být v zásadě převzaty společností SAGEB, jejímž jediným úkolem bylo provozovat a spravovat letiště Beauvais. V tomto ohledu Komise poznamenává, že CDSP neukládá společnosti SAGEB žádnou povinnost podporovat místní nebo regionální cestovní ruch s výjimkou toho, že finančně přispívá na výdaje spojené s těmito akcemi na podporu cestovního ruchu a poskytuje institucionálním orgánům cestovního ruchu prostředky nezbytné k tomu, aby mohly provádět tyto akce (přístup na letiště, reklamní nosiče atd.).

(201) Z tohoto důvodu se Komise domnívá, že plán rozvoje cestovního ruchu vypracovaný sdružením SMABT neměl za následek snížení nákladů, které by společnost SAGEB běžně musela nést.

(202) Vzhledem k tomu, že v daném případě není splněno kritérium hospodářské výhody, má Komise za to, že částečné převzetí výdajů spojených s podporou místního rozvoje cestovního ruchu ze strany sdružení SMABT nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

([111]) Viz tabulka 8.

Přičitatelnost státu a převod veřejných prostředků

(203) Podle ustálené judikatury se čl. 107 odst. 1 SFEU vztahuje na veškeré podpory poskytované ze státních prostředků, aniž by bylo třeba rozlišovat podle toho, zda je podpora poskytnuta přímo státem nebo veřejnými či soukromými subjekty zřízenými nebo pověřenými státem za účelem spravování podpory. Opatření financované takovým subjektem je tedy přičitatelné státu, pokud o zavedení dotčeného opatření rozhodne stát a pokud stát stanoví rovněž podmínky použití, spravování nebo rozdělení těchto zdrojů.

(204) Dotčené peněžní zálohy byly poskytnuty v tomto případě všeobecným útvarem CCIO. Komise přitom připomíná, že opatření přijatá obchodními a průmyslovými komorami byla v jejích předchozích rozhodnutích považována za přičitatelná státu a znamenají použití státních prostředků ([112]). V daném případě se CCIO nacházela k datu poskytnutí dotčených podpor v situaci podobné situaci ostatních obchodních a průmyslových komor, které Komise analyzovala. Zejména s ohledem na platné právo, rozhodování v rámci těchto subjektů, dohled vykonávaný státem nad těmito subjekty a původ jejich zdrojů ([113]) Komise dospěla k názoru, že peněžní zálohy byly přičitatelné státu a znamenaly použití státních prostředků.

Selektivita

(205) Peněžní zálohy představovaly v daném případě individuální podporu ([114]), která měla za následek upřednostnit letištní útvar CCIO na úkor ostatních letišť. Tyto podpory byly poskytnuty všeobecným útvarem, a to oboustranným způsobem, mají tedy selektivní charakter ([115]).

Riziko ovlivnění obchodu mezi členskými státy a obchodu uvnitř Unie

(206) Z důvodů vyložených v 185. a 186. bodě odůvodnění má Komise za to, že peněžní zálohy měly za následek ovlivnění obchodu uvnitř Unie a obchod mezi členskými státy.

8.1.1.3 Závěr ohledně existence podpory

(207) Komise dospěla k závěru, že všechny investiční dotace s výjimkou dotací uvedených v 131. bodě odůvodnění a těch, které byly přiznány společnosti SAGEB tak, jak jsou popsány ve 131. a 181. bodě odůvodnění, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(208) Komise rovněž dospěla k závěru, že peněžní zálohy poskytnuté všeobecným útvarem CCIO v letech 2001, 2002 a 2004 letištnímu útvaru CCIO představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(209) Naopak provozní dotace v celkové výši 107 924 EUR, peněžní zálohy poskytnuté před 12. prosincem 2000 a částečné převzetí výdajů na propagaci cestovního ruchu ze strany sdružení SMABT nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

([112]) Viz rozhodnutí (EU) 2016/633, 255. až 274. bod odůvodnění, potvrzené například Tribunálem v jeho rozsudcích ze dne 13. prosince 2018, Ryanair v. Komise, ECLI:EU:T:2018:943.

([113]) V době, kdy CCIO tyto zálohy poskytovala, byly totiž obchodní a průmyslové komory veřejnými institucemi zřízenými zákonem, které spravovali volení vedoucí podniků, a jednaly pod dohledem státu. Navíc jako zprostředkujícím orgánům státu, a tedy jako veřejným orgánům státu, jim byly zákonem svěřeny úkoly obecného zájmu. Kromě toho článek L710-1 obchodního zákoníku, který platil v době poskytování podpory, stanovil konkrétní způsoby financování pro obchodní a průmyslové komory, jejichž zdroje tak spočívaly zejména v daňových příjmech (daň na náklady obchodních a průmyslových komor stanovená článkem 1600 všeobecného daňového zákoníku platného v oné době), v dotacích nebo i v prostředcích pocházejících ze vzdělávací činnosti a z činností správy dopravní infrastruktury.

([114]) Viz 183. bod odůvodnění.

([115]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. června 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.

8.1.2 *Legalita podpor*

(210) Podle čl. 108 odst. 3 SFEU „Komise musí být včas informována o záměrech poskytnout nebo upravit podpory, aby mohla podat svá vyjádření. Dotyčný členský stát neprovede zamýšlená opatření, dokud Komise v tomto řízení nepřijme konečné rozhodnutí."

(211) V tomto případě nebylo oznámeno Komisi žádné z dotčených opatření. Jedná se proto tedy o protiprávní podporu.

8.1.3 *Slučitelnost podpory s vnitřním trhem*

(212) Investiční a provozní podpory uvedené v 207. a 209. bodů odůvodnění a vyplacené po sobě jdoucím provozovatelům letiště Beauvais představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Jejich slučitelnost s vnitřním trhem musí být posouzena ve světle výjimek uvedených v čl. 107 odst. 3 SFEU.

(213) Čl. 107 odst. 3 SFEU stanoví určité výjimky z obecného pravidla, podle něhož je státní podpora neslučitelná s vnitřním trhem. Dotčené investiční a provozní podpory mohou být zejména posouzeny na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, který stanoví, že „*podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem*" mohou být považovány za slučitelné s vnitřním trhem. Pokyny z roku 2014 týkající se leteckého odvětví nabízejí v zásadě rámec pro zhodnocení, zda investiční a provozní podpory mohou být prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(214) Co se týče investičních podpor, bod 173 Pokynů z roku 2014 stanoví, že „v souladu se sdělením Komise o stanovení použitelných pravidel pro posouzení protiprávní státní podpory uplatní Komise na protiprávní investiční podpory letištím pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta. Zásady obsažené v těchto pokynech tedy nepoužije v případě protiprávních investičních podpor letištím poskytnutých přede dnem 4. dubna 2014." U investičních podpor poskytnutých před 4. dubnem 2014 Komise tedy uplatní Pokyny z roku 2005, přičemž tyto pokyny jsou použitelné od 9. prosince 2005 podle prvního odstavce bodu 85 těchto pokynů. Pokud jde o investiční podpory poskytnuté před 9. prosincem 2005, pro něž neexistovala zvláštní kritéria slučitelnosti, bude jejich slučitelnost posouzena Komisí tak, že se bude opírat přímo o čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU a zároveň vezme v úvahu svou rozhodovací praxi. Vzhledem k tomu, že tato praxe byla konsolidována Pokyny z roku 2005, bude třeba posoudit investiční podpory poskytnuté před 9. prosincem 2005 také ve světle kritérií definovaných v Pokynech z roku 2005.

(215) Pokud jde investiční podpory udělené v roce 2007, jejich slučitelnost bude tedy posouzena podle Pokynů z roku 2005.

(216) Co se týče provozních podpor, bod 172 pokynů z roku 2014 stanoví, že zásady v nich uvedené se použijí ve všech případech týkajících se protiprávní provozní podpory poskytnuté letištím, a to i v případě, že podpora byla poskytnuta před 4. dubnem 2014 a začátkem přechodného období. Vzhledem k tomu, že dotčená opatření nebyla oznámena před svým poskytnutím, představují protiprávní podporu. Komise uplatní Pokyny z roku 2014 na posouzení slučitelnosti peněžních záloh.

8.1.3.1 Investiční podpory

Použitelnost Pokynů z roku 2005

(217) Z bodu 53 Pokynů z roku 2005 vyplývá, že všechny podpory poskytnuté na financování letišť nespadají do části 4 Pokynů z roku 2005. Zejména podpora poskytnutá na provozování obchodních činností, které přímo nesouvisí se základními činnostmi letiště, musí být posuzována s ohledem na příslušná odvětvová a horizontální pravidla. Kromě toho se podle bodu 54 pokynů z roku 2005 tyto pokyny vztahují na všechny činnosti letiště, s výjimkou úkolů v oblasti bezpečnosti, řízení letového provozu nebo jakékoli jiné činnosti spadající do odpovědnosti členského státu v rámci jeho výsad veřejné moci.

(218) Kritéria slučitelnosti investičních podpor na financování letištní infrastruktury jsou popsána v části 4.1 Pokynů z roku 2005. Investice způsobilé jako podpora v rámci této části jsou pouze investice na výstavbu infrastruktury a vlastních letištních zařízení (dráhy, terminály, rozjezdové dráhy, kontrolní věž) nebo přímé podpory (protipožární instalace, zabezpečovací a bezpečnostní zařízení) ([116]). Podpora spojená s dodáváním letištních služeb doplňujících leteckou dopravu spadá do části 4.3 Pokynů z roku 2005 (dotace na letištní služby).

(219) V rámci Programu 1 Komise klasifikovala všechny realizované investice následovně:

Tabulka 11

Povaha investic v Programu 1 s přihlédnutím k Pokynům z roku 2005 (v EUR)

	Investice spojené s výsadními pravomocemi státu	Investice spadající do části 4.1	Ostatní investice
Západní křídlo (odlety)		2 608 000	
Východní křídlo (přílety)		164 000	
Modernizace terminálu		649 000	
Bezpečnostní vybavení	922 000		
Komunikace a různé sítě (VRD): *Z toho parkoviště pro auta*		774 533	463 467
Analýzy a práce týkající se životního prostředí		62 000	
Odměny ([117])	55 669	688 223	
Modernizace provozního vybavení: Z toho kontrolní a detekční stanoviště	133 000	1 131 000	
Celkem	**1 110 669**	**6 076 756**	**463 467**

(220) Komise tedy poznamenává, že v rámci Programu 1 výše investic spojených s výsadními pravomocemi státu činí 1 110 669 EUR; že výše investic uvedených v části 4.1 Pokynů z roku 2005 činí 6 076 756 EUR a že výše ostatních investic (totiž investic spojených s hospodářskými činnostmi, které nejsou přímo spojené se základními činnostmi letiště a nejsou uvedeny v Pokynech z roku 2005) činí 463 467 EUR. Jak je připomenuto v 37. bodě odůvodnění, příspěvky veřejných orgánů (4,311 milionu EUR) nekryly formálně konkrétní investice Programu 1, ale byly stanoveny v závislosti na celkové předpokládané výši investic k realizaci. Aby bylo možné analyzovat slučitelnost investiční podpory z Programu 1 podle Pokynů z roku 2005, je nutné vyloučit ze způsobilých nákladů náklady související s ostatními investicemi (tedy 463 000 EUR). Nicméně Komise podotýká, že po odečtení nákladů na investice spojené s výsadními pravomocemi státu (to je 1 110 669 EUR) a ostatních investic (463 467 EUR) z celkové částky investic v Programu 1, nepřevyšuje celková částka dotací od veřejných orgánů (tedy 4,311 milionu EUR), očištěná od dotace ve výši 1 110 669 EUR, která byla CCIO poskytnuta na pokrytí nákladů spojených s výsadními pravomocemi státu (tedy 3,20 milionu EUR) ([118]), celkovou částku investic uvedených v části 4.1 Pokynů z roku 2005 (tedy 6,076 milionu EUR). Proto není namístě zkoumat slučitelnost investičních podpor z Programu 1 na jiných právních základech, než jsou ustanovení z části 4.1 Pokynů z roku 2005.

([116]) Viz bod 55 Pokynů z roku 2005.

([117]) Předmětné odměny se týkají jak investic spojených s výsadními pravomocemi státu (ve výši 55 669 EUR), tak investic spojených s výstavbou infrastruktury.

([118]) Dotace poskytnutá ve výši 1 110 669 EUR za účelem krytí nákladů spojených s výsadními pravomocemi státu v Programu 1 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, jak je uvedeno ve 131. bodě odůvodnění.

(221) V rámci Programu 2 Komise klasifikovala investice následovně:

Tabulka 12

Povaha investic v Programu 2 s přihlédnutím k Pokynům z roku 2005 (v EUR)

	Investice spojené s výsadními pravomocemi státu	Investice spadající do části 4.1	Ostatní investice
Rozšíření terminálu		1 327 749	
Bezpečnostní ploty	165 805		
Uvedení odstavné plochy pro letadla a pojezdové dráhy v soulad s normami		1 408 739	
Rekonstrukce hangárů a drah		231 542	
Chodba oddělující toky cestujících	176 590		
Parkoviště pro personál v normách zákona o vodě		227 611	
Zadní základna pro půjčovnu vozidel			1 735
Pořízení pozemků pro ILS		61 540	
Vnitřní a vnější značení		10 510	
Přijímací místo pro cestující z Porte Maillot			213 548
Uvedení v soulad se zákonem o vodě		46 141	
Analýzy Instrument Landing System (ILS)		139 803	
Modernizace veřejných komunikací		1 053 861	
Správní budovy		944 557	
Studie terminálu 2		188 188	
Rizika, odměny a nepředvídané události ([119])	86 085	659 038	
Modernizace provozního vybavení, z toho: — realizace přístřešků pro pohraniční policii — instalace laserového plašiče	 52 670 86 085	2 039 000	
Celkem	**567 782**	**8 338 279**	**215 283**

([119]) Odměny se týkaly jak investic spojených s výsadními pravomocemi státu (ve výši 86 085 EUR), tak investic spojených s výstavbou infrastruktury.

(222) Komise tedy poznamenává, že v rámci Programu 2 výše investic spojených s výsadními pravomocemi státu činí 567 782 EUR; že výše investic uvedených v části 4.1 Pokynů z roku 2005 činí 8 338 279 EUR a že výše ostatních investic (totiž investic spojených s hospodářskými činnostmi, které nejsou přímo spojené se základními činnostmi letiště a jsou uvedeny v Pokynech z roku 2005) činí 215 283 EUR. Jak je uvedeno ve 40. bodě odůvodnění, příspěvky veřejných orgánů (tedy 6,8 milionu EUR) nekryly formálně konkrétní investice v Programu 2, ale byly stanoveny v závislosti na celkové předpokládané částce investic k realizaci. Aby bylo možné analyzovat slučitelnost investiční podpory z Programu 2 podle Pokynů z roku 2005, je nutné vyloučit ze způsobilých nákladů náklady související s ostatními investicemi.(tedy 215 283 EUR). Nicméně Komise podotýká, že po odečtení nákladů na investice spojené s výsadními pravomocemi státu (to je 567 782 EUR) a ostatních investic (215 283 EUR) z celkové částky investic v Programu 2, nepřevyšuje celková částka dotací od veřejných orgánů (tedy 6,8 milionu EUR), očištěná od dotace ve výši 567 782 EUR, která byla poskytnuta CCIO na pokrytí nákladů spojených s výsadními pravomocemi státu (tedy 6,23 milionu EUR) ([120]), celkovou částku investic uvedených v části 4.1 Pokynů z roku 2005 (tedy 8,3 milionu EUR). Proto není namístě zkoumat slučitelnost investičních podpor z Programu 2 na jiných právních základech, než jsou ustanovení z části 4.1 Pokynů z roku 2005.

Kritéria slučitelnosti investičních podpor

(223) Slučitelnost dotčených investičních podpor musí být analyzována s ohledem na kritéria určená v bodě 61 Pokynů z roku 2005 a ve světle judikatury ([121]). Státní podpora ve prospěch letišť, stejně jako každá jiná státní podpora, musí být nezbytná, aby usnadnila rozvoj určité hospodářské činnosti, a úměrná tomuto cíli, aby byla prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Komise tedy přezkoumá kromě výše uvedených kritérií Pokynů z roku 2005 také dodržení těchto kritérií nezbytnosti a proporcionality.

— *Podpora usnadňuje rozvoj určité hospodářské činnosti*

(224) Z různých dokladů předložených Francií jasně vyplývá, že infrastruktura stanovená v Programu 1 a v Programu 2 byla vybudována tak, aby umožnila postupným správcům provozovat letiště Beauvais za uspokojivých bezpečnostních podmínek pro uživatele letiště, jeho zaměstnance a místní obyvatele, a byla přizpůsobena výraznému nárůstu letecké dopravy zaznamenanému letištěm v letech 2000 až 2010, jak je uvedeno v 37. bodě odůvodnění. Tento cíl byl výslovně uveden v dohodách o financování týkajících se obou těchto investičních programů.

(225) Územně správní celky navíc poskytly finanční podporu s cílem učinit z letištního uzlu Beauvais nástroj pro regionální hospodářský rozvoj. Vyplývá to ze samotných podmínek dohod o financování a z CDSP. Územně správní celky a postupní správci letiště veřejně vyjadřovali cíl učinit z letiště Beauvais nejen tranzitní letiště pro Paříž, ale i letiště přispívající k regionálnímu rozvoji Pikardie.

(226) Konečně letiště odpovídalo cílům trvalého rozvoje a ochrany životního prostředí. Všechny investiční programy počítaly se studiemi a pracemi, které by mohly snížit zatížení působící na životní prostředí z důvodu letecké dopravy provozované na letišti Beauvais. Infrastruktura tak byla naplánována a přizpůsobena potřebě územně správních celků řídit rozvoj letecké dopravy na letišti Beauvais.

(227) Komise se proto domnívá, že podpora poskytnutá postupným správcům letiště Beauvais měla za cíl usnadnit rozvoj letištního uzlu Beauvais, a tím umožnit, aby měl k dispozici bezpečnou infrastrukturu a mohl tak pojmout větší provoz.

([120]) Dotace poskytnutá ve výši 1 110 669 EUR za účelem krytí nákladů spojených s výsadními pravomocemi státu v Programu 2 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, jak je uvedeno ve 131. bodě odůvodnění.

([121]) Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 22. září 2020, C-594/18 P, *Rakouská republika v. Komise*, ECLI:EU:C:2020:742, bod 20.

— *Infrastruktura je nutná a úměrná sledovanému cíli*

Program 1

(228) Komise má za to, že doklady a informace poskytnuté Francií umožňují zjistit, že se k datu poskytnutí investičních podpor tato infrastruktura jevila jako nezbytná a úměrná sledovanému cíli.

(229) Na jedné straně bylo letiště Beauvais na počátku 21. století v poměrně značně zchátralém stavu kvůli nedostatečným investicím od doby jeho vzniku ze strany státu a jeho správce. Takže pokud stát učinil rozhodnutí komerčně provozovat letiště Beauvais, toto letiště trpělo výrazným nedostatkem infrastruktury, zejména pokud jde o bezpečnostní zařízení, stav komunikací a vlastní letištní infrastrukturu. Stávající infrastruktura nebyla tedy schopná pojmout vnitrostátní a mezinárodní cestující za uspokojivých bezpečnostních podmínek. Všechny investice uvedené v rámci investičního Programu 1 byly tedy nezbytné pro zajištění bezpečného využívání letiště Beauvais.

(230) Na druhé straně se infrastruktura vybudovaná v rámci Programu 1 jeví jako úměrná sledovanému cíli, pokud nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k tomu, aby letiště Beauvais mohlo zajišťovat službu v souladu s minimálními bezpečnostními předpisy. Jak je vysvětleno v 236. bodě odůvodnění, infrastruktura stanovená v tomto investičním programu byla zvažována na základě obezřetných předpovědí ohledně zvýšení letecké dopravy na letišti Beauvais.

Program 2

(231) Komise podotýká, že stejné úvahy jako ty uvedené v 229. a 230. bodě odůvodnění a týkající se Programu 1 odůvodnily nezbytnost a úměrnost Programu 2, který byl stanoven za účelem pokračovat v nezbytných bezpečnostních a modernizačních pracích a dokončit je, aby letiště mohlo přijímat stále se zvyšující leteckou dopravu.

(232) Toto platí především pro rozšíření terminálu: zpráva z roku 2002 od architektonické společnosti, kontrolní kanceláře a společnosti specializující se na ekonomiku budov již poukazovala na významný nedostatek plochy na letišti Beauvais s ohledem na předpokládaný provoz stanovený na 800 000 cestujících pro rok 2010, který by však mohl zůstat udržitelný, pokud by tento počet nebyl překročen a pokud by docházelo k efektivnímu odbavení cestujících ze strany letiště. V roce 2006 už přitom letiště přijímalo, jak je uvedeno v tabulce 1, přibližně dva miliony cestujících, což odůvodňuje naléhavou potřebu přistoupit ke stavebnímu rozšíření ([122]).

(233) To platí i pro práce související s odstavnou plochou letadel, jejichž účelem bylo zvětšit hloubku odstavné plochy letadel, vytvořit spojovací oblouky mezi pojezdovými dráhami a vytvořit pozemní značení pro lepší regulaci a zabezpečení letového provozu na letišti Beauvais, aniž by tyto práce umožnily zvýšit počet přístupných odstavných míst na letišti.

(234) Obecněji veškerá další infrastruktura se ukázala jako nezbytná, aby umožnila letišti překonat její deficit s cílem pojmout stále objemnější leteckou dopravu a přispět tak k hospodářskému rozvoji regionu.

— *Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání*

(235) Infrastruktura byla realizována, aby odpovídala racionálním a dostatečným prognózám ohledně růstu letecké dopravy ve střednědobém horizontu.

([122]) Navíc toto rozšíření v praxi nepostačovalo, neboť letiště Beauvais nechalo instalovat dočasné stavby (stany, stavební buňky apod.), aby zvládlo příliv cestujících.

(236) Proto v roce 2001 CCIO navrhla Program 1 s cílem dosáhnout 660 000 cestujících v horizontu roku 2006, třebaže index růstu letištní dopravy (+18 % za rok v roce 2000) předpovídal vyšší frekvenci k tomuto datu ([123]). Tento vývoj byl zasazen do kontextu významného rozvoje evropské letecké dopravy, a zejména rozvoje nízkonákladových leteckých společností, které od roku 1996 zažívaly bouřlivý růst ([124]).

(237) Kromě toho Program 2 vycházel z předpokladu provozu o 18 000 pohybech letadel ve střednědobém horizontu podle zprávy Generálního ředitelství pro civilní letectví schválené dne 29. června 2006.

(238) Analýza tabulky 1 ukazuje, že všechny předpoklady ohledně provozu, na kterých jsou tato investiční rozhodnutí založena, byly z velké části dosaženy a překročeny před stanoveným termínem.

— *Přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně*

(239) Formální vyšetřovací řízení umožnilo potvrdit vyjádření uvedená v rozhodnutí o zahájení řízení, podle něhož byla infrastruktura přístupná stejně a nediskriminačně všem jejím potenciálním uživatelům.

— *Rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem*

(240) Ve svých vyjádřeních Francie upřesnila, že letiště Amiens-Glisy a Rouen jsou letiště pro soukromá podnikatelská letadla a rekreační účely bez komerčního provozu. Rozvoj letiště Beauvais neměl tedy žádný dopad na obě tato letiště, která nemohou být považována za platnou alternativu k letišti Beauvais. Hospodářská soutěž mezi těmito letišti a letištěm Beauvais byla tedy velmi omezená a obchod nebyl dotčen v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem.

(241) Navzdory skutečnosti, že letiště Beauvais zaznamenalo velmi silný růst přepravy cestujících v letech 2000 až 2013, neboť vzrostla z 380 000 na skoro 4 milionů odlétajících cestujících, jeho tržní podíl v pařížské oblasti zůstal velmi omezený (4 % v roce 2011) vzhledem k letištím Roissy a Orly. Co se týče nízkonákladové dopravy, letiště Beauvais přijímalo 31 % odletů/příletů z/do Paříže v roce 2011 oproti 69 % v případě letišť Roissy a Orly. V téže době podle studie společnosti Microeconomix, kterou dodaly CCIO, SMABT a SAGEB (viz 106. bod odůvodnění a následující), se míra nízkonákladové přepravy v celkové přepravě na letištích Roissy a Orly zvýšila o 5,7 % v letech 2009 až 2010, následně o 11,3 % v letech 2010 až 2011. Na základě přesné analýzy tato studie naznačuje, že rozvoj letiště Beauvais, zaměřeného na nízkonákladovou dopravu, neovlivnil rozvoj nízkonákladové činnosti obou pařížských letišť ani prostřednictvím svých charakteristických vlastností, ani svého trhu (výlučně zaměřeného na nízkonákladový trh na rozdíl od pařížských letišť), ani tím, že by se masivně přesunula přeprava z letiště Beauvais na jedno z dalších dvou pařížských letišť.

(242) Kromě toho přeprava na letišti Roissy činila 62 052 917 cestujících a přeprava na letišti Orly byla vyčíslena téhož roku na 28 274 154 cestujících. Komise poznamenala, že od roku 2025 bude letiště Roissy muset čelit poptávce vyšší, než je jeho kapacita. Vzhledem k tomu, že je přeprava na letišti Orly omezena správním rozhodnutím ([125]), může být toto letiště považováno k dnešnímu dni za nasycené. Letiště Beauvais se kvůli své blízkosti Paříži proto jeví jako účinný prostředek boje proti přehlcení na obou pařížských letištích.

(243) Navíc Komise poznamenává, že investiční podpory, které dostalo letiště Beauvais, se vztahovaly především na zajištění bezpečnosti infrastruktury přetížené masivním zvýšením provozu v letech 2000 až 2010 spíše než na iniciaci rozvoje takové přepravy. Jinak řečeno, letiště Beauvais už zažívalo určitý úspěch i při neexistenci těchto investičních podpor (viz 224. bod odůvodnění) kvůli tomu, že některé nízkonákladové společnosti se zde rozhodly zahájit letecké linky a případně si zde zřídily trvalou základnu.

([123]) 800 000 až 1 000 000 cestujících.

([124]) CCIO uvádí ve své žádosti o investice, že evropský trh s nízkonákladovými lety explodoval, neboť vzrostl ze 400 milionů dolarů v roce 1996 na 1,5 miliardy dolarů v roce 2000.

([125]) Počet přidělených letištních slotů ročně činil 250 000, zatímco počet pohybů letadel byl stanoven na 229 654 v roce 2013.

(244) Pokud jde o alternativní dopravní systémy, formální vyšetřovací řízení neumožnilo rovněž zjistit, že by jejich rozvoj byl dotčen v té míře, která by byla v rozporu se společným zájmem, jak to ukázaly SMABT, CCIO a SAGEB ve svých společných připomínkách (viz 108. bod odůvodnění).

— *Nezbytnost a přiměřenost podpory*

(245) Pokud jde v první řadě o Program 1, Komise konstatuje, že z předložených informací jasně vyplývá, že CCIO nebyla schopna financovat plánované investice sama. Letištní útvar CCIO vykazoval totiž jako deficitní účetní roky 2000 a 2001 (viz tabulce 2). Nadto CCIO musela využít půjčky, aby financovala svou účast na financování investičního programu ([126]). Podpora poskytnutá tomuto investičnímu programu se tedy jeví jako nezbytná.

(246) Komise rovněž poznamenává, že intenzita podpory místních územně správních celků činila 53 % celkové částky způsobilých nákladů, tedy nikoli nepřiměřenou část s ohledem na bezprostřední potřeby investic k datu poskytnutí podpory. Kromě toho každá ze smluv o financování stanovila v průběhu roku 2002 mechanismus využití podpory pro případ nevynaložených výdajů nebo výdajů nižších, než je celková předpokládaná částka investic. Tyto podpory byly omezeny ve stejné míře i v případě překročení celkové předpokládané částky. Dohody o financování zavedly rovněž kontrolu územně správních celků, pokud jde o realizované výdaje, neboť dotace byly přidělovány po částkách v závislosti na předložených dokladech ze strany CCIO. Podpory poskytnuté tomuto investičnímu programu se jeví jako nezbytné a přiměřené.

(247) Na druhém místě, co se týče investičních podpor poskytnutých CCIO v rámci Programu 2, Komise vzala na vědomí nezbytnou potřebu podniknout uvedené investice a velmi omezenou dobu odpisu těchto investic pro CCIO ([127]). Komise se proto domnívá, že podpora byla nezbytná a přiměřená vzhledem ke zvláštním okolnostem existujícím ke dni poskytnutí podpory.

(248) Komise dospěla k závěru, že všechny investiční podpory poskytnuté v daném případě byly nutné a přiměřené.

Závěr ohledně slučitelnosti investičních podpor

(249) Komise dospěla k závěru, že investiční podpory uvedené v této části jsou v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU tak, jak je vyloženo Pokyny z roku 2005.

8.1.3.2 Provozní podpory

(250) Bod 137 Pokynů z roku 2014 stanoví, že provozní podpora poskytnutá před začátkem přechodného období (včetně podpory vyplacené přede dnem 4. dubna 2014) může být prohlášena za slučitelnou do plné výše nepokrytých provozních nákladů, pokud jsou splněny podmínky podle oddílu 5.1.2, s výjimkou bodů 115, 119, 121, 122, 123, 126 až 130, 132, 133 a 134 Pokynů z roku 2014.

([126]) Viz usnesení valné hromady CCIO ze dne 25. června 2001 týkající se plánu modernizace letiště Beauvais a financování tohoto plánu.

([127]) Koncese uzavřená s CCIO měla totiž skončit v roce 2007. Stát a místní územně správní celky, které financovaly investiční program, měly tehdy v úmyslu zorganizovat nabídkové řízení za účelem obnovení koncese.

(251) Podmínky uvedené v části 5.1.2 Pokynů z roku 2014 jsou analyzovány níže.

— *Podpora usnadňuje rozvoj určité hospodářské činnosti*

(252) Peněžní zálohy poskytnuté v nulové sazbě v letech 2001, 2002 a 2004 měly za cíl umožnit, aby letištní útvar CCIO zachoval svou správní činnost na letišti Beauvais tak, aby bylo možné učinit z tohoto letiště nástroj pro hospodářský rozvoj regionu Pikardie. V důsledku toho se podpora zaměřila na umožnění regionálního rozvoje letištní činnosti letiště Beauvais. Komise navíc poukazuje na význam letiště Beauvais pro pařížskou oblast za účelem rozvolnění letecké dopravy v okolí francouzského hlavního města.

— *Nezbytnost státního zásahu*

(253) Podle bodu 118 Pokynů z roku 2014 Komise podotýká, že na základě skutečné roční přepravy cestujících zaznamenané v průběhu dvou předchozích období, která předchází období, během nichž byly poskytnuty peněžní zálohy (to je v letech 2001, 2002 a 2004), mohlo být letiště Beauvais považováno k datu poskytnutí každé z provozních podpor za letiště, které není schopné pokrýt více nebo méně podstatnou část svých nákladů ([128]).

(254) Pokyny z roku 2014 nadto vyžadují, aby podpora přinesla zásadní zlepšení, které trh sám o sobě nemůže poskytnout. Komise má za to, že v daném případě tomu tak je. Kritická hospodářská situace, v níž se nacházelo letiště Beauvais v době poskytnutí každé z peněžních záloh (jež bylo stále ještě poznamenáno slabou přepravou, nezbytnou potřebou zabezpečovací infrastruktury a deficitní ekonomickou bilancí) ([129]), mohla ztížit letištnímu útvaru přístup na trh s přiměřenými výpůjčními sazbami ([130]). Vzhledem k tomu, že tyto obtíže byly takové povahy, že mohly připravit region Picardie o letištní infrastrukturu zabezpečenou a potřebnou pro její hospodářský rozvoj, jevily se tedy peněžní zálohy jako nezbytné, aby se zabránilo tomu, že letiště Beauvais bude čelit platební neschopnosti.

— *Vhodnost podpory jako nástroje politiky*

(255) Vzhledem k tomu, že letištní útvar CCIO vykazoval deficitní finanční výsledky k datu poskytnutí podpory ([131]) a čelil platební neschopnosti, peněžní zálohy mu umožnily pokračovat v činnosti správy letiště Beauvais s cílem učinit z něj nástroj regionálního hospodářského rozvoje a zabezpečit infrastrukturu. Komise podotýká, že tyto zálohy byly navíc omezené v čase a představovaly nástroj vedoucí k nejmenšímu narušení trhu, pokud se zaměřovaly na dočasnou potřebu peněžní hotovosti. V důsledku tedy podpora představovala vhodný nástroj pro realizaci cílů společného zájmu.

— *Existence motivačního účinku*

(256) Komise poukazuje, že pokud by neexistovaly peněžní zálohy, činnost CCIO jakožto správce letiště by se považlivě zmenšila (pokud by nebyla pozastavena z důvodu rizika platební neschopnosti), zatímco letištní infrastruktura Beauvais zaznamenala silný nárůst na počátku 21. století. Taková situace by značně zpochybnila usilování o cíl obecného zájmu, který je popsán v 252. bodě odůvodnění. Podpora proto nepochybně měla motivační účinek.

([128]) Viz Tabulka 1. Skutečná roční přeprava na letišti Beauvais v letech 1999 až 2002 odpovídala ročnímu objemu 200 000 až 700 000 cestujících. Mez 700 000 cestujících byla překročena v roce 2003.

([129]) Viz Tabulka 2 a 217. a 220. bod odůvodnění.

([130]) Je třeba poznamenat, že letiště Beauvais navíc žádalo podporu územně správních celků, aby reagovalo na naléhavou potřebu zabezpečení infrastruktury (37. a 40. bod odůvodnění).

([131]) Viz tabulka 2.

— *Přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum)*

(257) Podle bodu 125 Pokynů z roku 2014, aby byla provozní podpora letištím přiměřená, musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti. Komise se domnívá, že v daném případě byly peněžní zálohy přiměřené v tom, že umožnily letišti Beauvais dodržet své bezprostřední lhůty splatnosti. Komise dále konstatuje, že tyto zálohy byly nízké, takže podpora byla omezena na to, co bylo nezbytné pro pokrytí okamžitých potřeb likvidity. Komise navíc podotýká, že zálohy byly rychle vraceny letištním útvarem CCIO od roku 2005. V důsledku toho byly peněžní zálohy omezeny na nejnutnější potřebné minimum.

— *Zabránění vzniku nežádoucích negativních účinků na hospodářskou soutěž a obchod*

(258) Konečně, jak je uvedeno ve 240. bodě odůvodnění a následujících, přes výskyt dalších letišť ve spádové oblasti letiště Beauvais některá z těchto letišť neprovozovala komerční přepravu. Kromě toho nízká částka provozní podpory poskytnutá v tomto případě nemohla mít žádné negativní účinky na rozvoj dvou dalších pařížských letišť (Roissy a Orly), jejichž velikost a objem provozu nebyly srovnatelné s letištěm Beauvais. Navíc letištní struktura byla poskytována k dispozici všem leteckým společnostem za nediskriminačních podmínek.

— *Závěry*

(259) Na tomto základě Komise dospěla k závěru, že podmínky slučitelnosti stanovené v Pokynech z roku 2014 byly dodrženy, a tudíž peněžní zálohy poskytnuté s nulovou sazbou všeobecným útvarem CCIO letištnímu útvaru téhož subjektu představovaly státní podpory slučitelné s vnitřním trhem v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) tak, jak je to vyloženo v Pokynech z roku 2014.

8.2 **Opatření ve prospěch leteckých společností**

(260) Jak je uvedeno ve 125. bodě odůvodnění, aby opatření ve prospěch letecké společnosti bylo určeno jako státní podpora, musí splňovat několik kumulativních podmínek. Zejména musí poskytovat hospodářskou výhodu letecké společnosti. Komise dospěla k závěru, že dotčená opatření ve prospěch leteckých společností jim neposkytovala hospodářskou výhodu z důvodu vysvětlených v části 8.2.1. Proto se tento oddíl omezuje na prokázání neexistence hospodářské výhody, aniž by bylo nutné zkoumat ostatní kritéria pro existenci státní podpory.

8.2.1 *Absence hospodářské výhody*

(261) Aby bylo možné určit, zda smlouvy uzavřené CCIO a společností SAGEB s leteckými společnostmi poskytují těmto leteckým společnostem výhodu, musí Komise přezkoumat, zda by za podobných okolností soukromý provozovatel, který se opírá o předvídatelné možnosti ziskovosti, ponecháme-li stranou jakékoli úvahy o sociální povaze nebo regionální či odvětvové politice, a který vykonává své činnosti za běžných podmínek tržního hospodářství, uzavřel smlouvy podobné nebo totožné s těmi, které uzavřel provozovatel letiště Beauvais (CCIO, poté SAGEB). Finanční prostředky z veřejných zdrojů poskytnuté za podmínek, které odpovídají běžným tržním podmínkám, nejsou považovány za státní podporu.

(262) V důsledku toho, pokud jde o finanční prostředky z veřejných zdrojů pro letiště, analýza souladu se zásadou MEOP, jejíž použitelnost v tomto případě vyvolává jen málo pochybností, jelikož se jedná o smlouvy obchodní povahy, k jejichž uzavření je letiště často nuceno v rámci své obchodní činností, musí být založena na uspokojivých vyhlídkách ziskovosti ex ante pro subjekt poskytující financování. Veškeré prognózy objemu přepravy použité za tímto účelem by měly být realistické a měly by být podrobeny přiměřené analýze citlivosti. Neexistence provozního plánu je známkou toho, že princip MEOP nemusí být dodržován ([132]). Pokud takový plán chybí, mohou členské státy předložit analýzy nebo interní dokumenty orgánů veřejné moci nebo daného letiště, z nichž jasně vyplývá, že posouzení provedené před poskytnutím finančních prostředků z veřejných zdrojů prokazuje splnění zásady MEOP.

([132]) Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 5. června 2012, C-124/10 P, *Komise v. Electricité de France*, ECLI:EU:C:2012:318, body 84, 85 a 105.

8.2.1.1 Rekonstrukce obchodních plánů – CCIO & SAGEB

(263) Komise má za to, že transakce uvedené v předchozím bodě odůvodnění jsou v souladu s tržními podmínkami na základě rekonstrukce obchodních plánů, které by vyhotovil subjekt v tržním hospodářství, aby se rozhodl (nebo nerozhodl) podepsat smlouvy s leteckými společnostmi ([133]).

(264) Jak je uvedeno v části 5.2, Francie předložila, co se týče smluv podepsaných s CCIO uvedených v tabulce 9 (s výjimkou smluv RYAN1 a RYAN2), analýzy provedené a posteriori, ale simulující znalosti a přiměřené předpoklady, které by měl správce letiště k dispozici před podpisem smluv. U smluv podepsaných společností SAGEB Francie poskytla obchodní plány vypracované před podpisem smluv a rekonstruovala tytéž obchodní plány, aby vypočítala jejich inkrementální příspěvek k ziskům provozovatele letiště.

(265) Komise poznamenává, že některé předpoklady učiněné jak v analýzách ex ante, tak v analýzách ex post nejsou Francií dostatečně odůvodněny. Zejména předpoklady týkající se inkrementálních nákladů provozovatele letiště nejsou podloženy podrobnou analýzou. Další předpoklady, jako je koeficient vytížení letadel nebo příjmy z letecké a jiné činnosti než letecké, jsou v některých analýzách nedostatečně odůvodněny.

(266) Vzhledem k tomu, že uvedené předpoklady představují základní parametry finančních výhledů, rozhodla se Komise určit předpoklady, které by učinil provozovatel letiště, jenž vykonává své činnosti za běžných podmínek tržního hospodářství. Komise se rovněž rozhodla rekonstruovat obchodní plány tak, jak by byly na základě těchto předpokladů vypracovány provozovatelem letiště, který vykonává své činnosti za běžných podmínek tržního hospodářství předtím, než by se rozhodl (či nikoli) podepsat smlouvy s leteckými společnostmi. Pokud rekonstrukce obchodního plánu ukáže, že podpis smlouvy umožňuje vytvářet provozovateli letiště inkrementální zisk, pak se tento provozovatel chová jako MEOP při podpisu smlouvy.

8.2.1.2 Rekonstrukce obchodních plánů Komisí – předpoklady vzaté v úvahu

(267) Smlouvy uvedené v tabulce 9 mají každá velmi specifické charakteristické vlastnosti (viz tabulka 10). U každé ze smluv Komise rekonstruovala obchodní plán tím, že vzala v úvahu předpoklady počtu cestujících, vytížení letadla, příjmy a náklady. Tyto rekonstrukce umožňují určit inkrementální zisk (nebo inkrementální ztrátu), který správce letiště mohl očekávat při podpisu smlouvy. V úvahu byly vzaty tyto předpoklady:

Počet cestujících (přeprava)

(268) Některé smlouvy jsou založeny na závazcích přepravy týkajících se počtu cestujících (na příklad smlouva RYAN4 je založena na závazku provést minimálně 10 týdenních obrátek nad již provozované obrátky). Jiné smlouvy odkazují na přepravu plánovanou leteckou společností, aniž by to však představovalo pevný závazek. Konečně některé smlouvy neodkazují na žádný přepravní cíl.

(269) Pokud smlouvy obsahují přepravní závazek, Komise vzala v úvahu tento objem přepravy. Když je zmíněn objem přepravy, aniž by to znamenalo závazek ze strany letecké společnosti, Komise vzala v úvahu uvedený objem a provedla analýzy citlivosti, aby ověřila, zda vyšší nebo nižší objem povede ke stejnému závěru, totiž zda uvažovaná smlouva vytváří zisk nebo ztrátu pro provozovatele letiště. Pokud nebyl uveden žádný objem, Komise provedla několik analýz přepravy, aby se ujistila, že závěry týkající se ziskovosti smlouvy se nezmění podle počtu učiněných letů. Tato analýza je zejména důležitá, pokud se příjmy provozovatele letiště pohybují v závislosti na počtu letů. Například u smlouvy WIZZ1 příjmy z přistávacího poplatku klesají o 20 % na obrátku nad 4 obrátky denně. Proto je nutné se ujistit, zda smlouva zůstává zisková, pokud počet denních obrátek překračuje 4 obrátky.

([133]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 SFEU (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), body 101 až 105, a citovaná judikatura.

Kapacita letadel a vytíženost

(270) Typ letadla používaného leteckou společností (a tedy jeho kapacita) je někdy uveden ve smlouvě. V takovém případě je vzata v úvahu kapacita tohoto typu letadla. Pokud není typ použitého letadla uveden ve smlouvě, Komise vycházela z informací poskytnutých Francií. Kapacita letadel se pohybuje mezi 132 a 198 místy.

(271) Vytíženost, kterou Komise vzala v úvahu, je vytíženost zjištěná v letech, jež předcházely podpisu smlouvy. U společností Ryanair a Wizz Air byla vzata v úvahu konkrétní vytíženost u letů provozovaných těmito společnostmi v letech, jež předcházely podpisu smlouvy. U ostatních společností, u nichž správce letiště nemá k dispozici historické údaje, byly vzaty v úvahu průměrné historické údaje letiště (všech společností). Vytíženost se pohybuje mezi 70 % a 80 %.

Příjmy z leteckých činností

(272) Příjmy z leteckých činností se opírají o podmínky smluv. Zahrnují příjmy získané z přistávacích poplatků a poplatků placených za každého cestujícího při odletu. V mnoha smlouvách jsou přistávací poplatky degresivní (jejich sazba klesá v závislosti na počtu týdenních nebo denních obratů) a mnoho smluv nezahrnuje poplatky za cestující. Komise se domnívala, že u smluv na několik let zůstaly přistávací poplatky a poplatky za cestující pevné po dobu trvání smlouvy, pokud smlouvy neobsahovaly ujednání o zvýšení sazeb.

Příjmy z jiných než leteckých činností

(273) Příjmy z jiných než leteckých činností tvoří většinu příjmů pro letiště Beauvais a v rámci příjmů z jiných než leteckých činností představují hlavní příjmovou položku příjmy z autobusového spojení mezi Paříží a letištěm. V roce 2009 tak příjmy z provozu autobusové linky tvořily 49 % příjmů letiště a ostatní příjmy z jiných než leteckých činností tvořily 16 % příjmů (příjmy z letecké činnosti tvořily 12 % příjmů a 23 % bezpečnostní daň).

(274) Komise se při odhadů příjmů z provozování autobusové linky opírala o i) o ceníky platné při podpisu smlouvy ([134]) a ii) podíl cestujících, kteří využili autobus v roce předcházejícím podpisu smlouvy (tento podíl se pohyboval mezi [55–60] % v letech 1997 až 2005 a stabilizoval se na přibližně 50 % v letech 2006 až 2011). Komise vzala v úvahu, že u smluv, které se vztahují na několik let, se zvyšovaly autobusové ceníky o 2 % ročně kvůli inflaci. U rekonstrukce podnikatelského plánu RYAN3 na dobu 10 let Komise také vzala v úvahu roční pokles o jeden procentní bod u podílu cestujících využívajících autobus (tak se dostala z 57 % na 48 % za 10 let), aby zohlednila růst parkovacích činností na letišti a očekávaný růst počtu místních cestujících nebo přijíždějících ze severu regionu.

(275) Odhad dalších příjmů z jiných než leteckých činností (parkování, obchody apod.) se opíral o analýzu výkazu zisků a ztrát provozovatele letiště. Dosahují asi 1,50 EUR na cestujícího v letech 2000–2001 a 2,20 EUR na cestujícího v letech 2008–2009. U smluv vztahujících se na několik let Komise vzala v úvahu, že další příjmy z jiných než leteckých činností se zvýšily o 2 % ročně kvůli inflaci.

(276) Příjmy z jiných než leteckých činností uvedené v 274. a 275. bodě odůvodnění jsou brány v potaz při všech rekonstrukcích obchodního plánu. Další druhy příjmů z jiných než leteckých činností byly také přesně vzaty v potaz, aby odrážely některé konkrétní dohody. Jejich dopad však zůstává zanedbatelný:

a) u smluv RYAN1, RYAN2 a RYAN3 vzala Komise v potaz dohodu uzavřenou se společností Ryanair, podle nichž provozovatel letiště pobírá provizi 5 % z hodnoty letenky společnosti Ryanair, kterou prodává přímo. Francie odhadla tento příjem na 0,15 EUR na cestujícího na základě příjmu 100 000 EUR v roce 2002;

b) pokud jde o smlouvy, které poskytují volitelné služby spojené s čištěním letadel a dalšími službami, Komise dospěla k závěru, že tyto služby využívají letecké společnosti v 5 % případů.

([134]) Cenová sazba se zvýšila z 5,78 EUR za cestu v roce 1997 na 14,22 EUR v roce 2011.

Inkrementální provozní náklady letiště

(277) Inkrementální provozní náklady letiště představují hlavní nákladovou položku obchodních plánů. Zahrnují všechny provozní náklady letiště (zaměstnance, pořízení vybavení atd.), ale nezahrnují investice prováděné na letišti ani náklady spojené s výkonem výsadní pravomoci nesené státem.

(278) Pokud jde o inkrementální investiční náklady, je nutno poznamenat, že podle Francie neměla být realizována žádná investice na letišti Beauvais z důvodu jednotlivých smluv, které jsou předmětem tohoto přezkumu. Vzhledem ke skutečnosti, že žádná skutečnost případu neukazuje, že by subjekt v tržním hospodářství očekával, že bude muset z důvodu jedné nebo několika smluv ze smluv, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, přistoupit k určitým investicím, nebyly v této analýze zohledněny žádné inkrementální investiční náklady.

(279) Inkrementální provozní náklady se vztahují na provozní náklady, které se týkají jak provozování leteckých činností, tak provozování jiných než leteckých činnosti (autobus a jiné neletecké činnosti).

(280) Inkrementální provozní náklady nezahrnují náklady spojené s povinnostmi veřejné moci (zabezpečení a bezpečnost), který jsou kryty státem (a nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU).

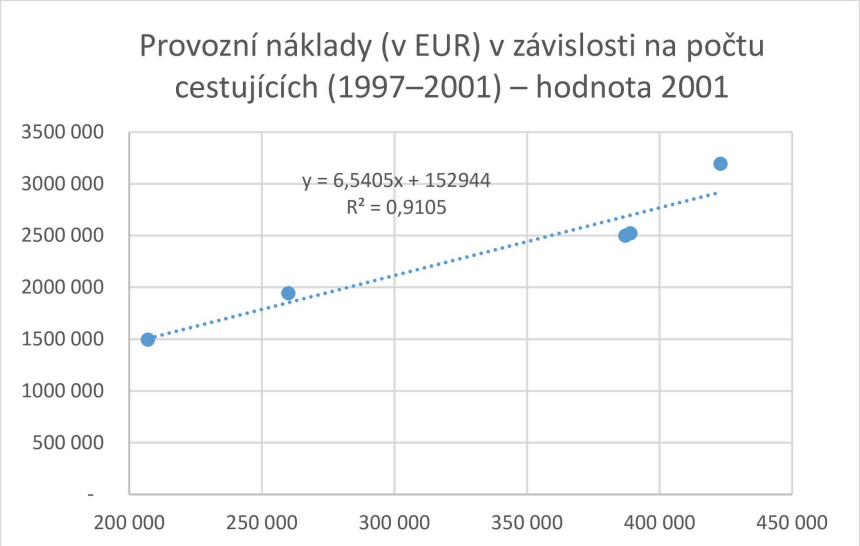
(281) K rekonstrukci provozních nákladů převzala Komise informace obsažené ve výkazech zisků a ztrát CCIO a SAGEB. Roční provozní náklady se skládají z celkových provozních nákladů, od kterých se odečítají i) provozní náklady spojené s výsadou veřejné moci (bezpečnost a zabezpečení – tyto náklady jsou financovány z bezpečnostní daně) a ii) odpisy investic (představující odpisy a rezervy na obnovu a velké opravy).

(282) Analýza vývoje provozních nákladů v závislosti na počtu cestujících umožňuje vypočítat inkrementální provozní náklady na cestujícího, tedy dodatečné provozní náklady vyvolané příchodem dodatečného cestujícího. Graphique 1 a Graphique 2 ukazují, že vývoj počtu cestujících a provozní náklady spolu úzce korelují.

(283) Komise rozlišila dvě období, u nichž růst provozních nákladů vykazuje odlišné charakteristiky. Na jedné straně v letech 1997 až 2001 vycházejí inkrementální provozní náklady na 6,54 EUR na cestujícího v hodnotě roku 2001. U smluv podepsaných před 31. prosincem 2001 založila Komise inkrementální provozní náklady na tomto čísle. Hodnota vzatá v úvahu pro rekonstrukci obchodního plánu je upravena o inflaci. Takže u obchodního plánu RYAN1, podepsaného v roce 1999, Komise vzala v úvahu inkrementální provozní náklady 6,35 EUR, které odpovídají hodnotě 6,54 EUR upravené o inflaci v letech 1999 až 2001. Výsledek analýzy Komise je předložen v grafu 1.

Graf 1

Provozní náklady v závislosti na počtu cestujících (1997–2001)



Zdroj: Údaje letiště Beauvais. Analýza Komise

(284) Graf 1 byl vyhotoven podle této metodiky:

(1) každý bod grafu odpovídá jednomu roku v letech 1997 až 2001;

(2) každý bod na vodorovné ose zobrazuje počet cestujících přepravených za rok a na svislé ose celkové provozní náklady letiště za rok;

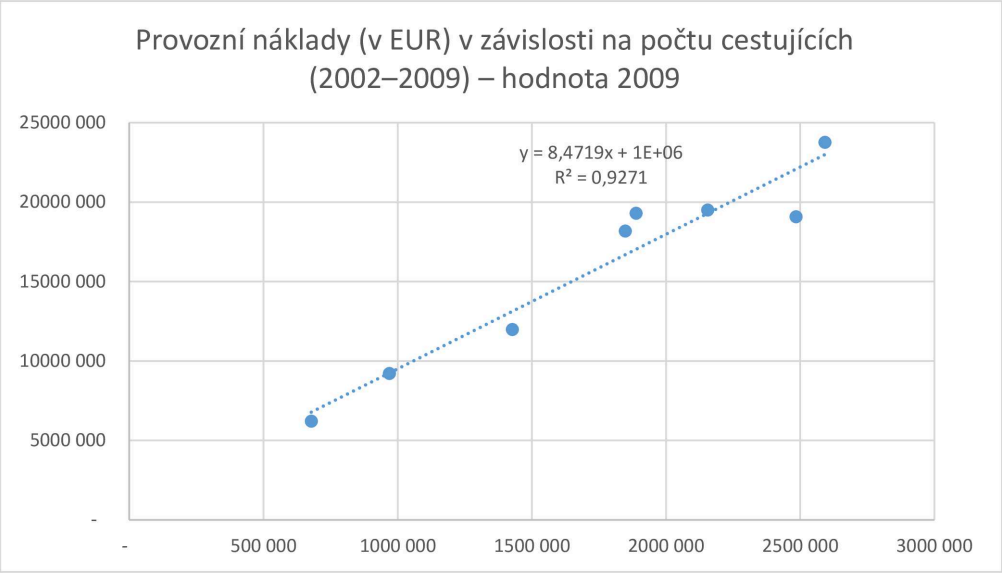
(3) přímka s rovnicí y = 6,5405x + 152 944 je extrapolována ze všech bodů. Korelace mezi extrapolovanou přímkou a body je velmi vysoká s R^2 0,9105, což znamená, že extrapolovaná přímka je vynikající aproximací pro modelování kolinearity bodů a umožňuje určit lineární vztah mezi provozním zatížením letiště a počtem přepravených cestujících. Rovnice extrapolované přímky umožňuje takto určit výši provozních nákladů (y) v závislosti na počtu přepravených cestujících (x);

(4) u dodatečně přepraveného cestujícího jsou tedy dodatečné provozní náklady 6,5405 EUR.

(285) Na druhé straně v letech 2002 až 2009 vycházejí inkrementální provozní náklady na 8,47 EUR na cestujícího v hodnotě roku 2009. U smluv podepsaných v letech 2002 až 2010 Komise založila inkrementální provozní náklady na tomto čísle, přičemž vyšla ze zásady, že v roce 2010 by se obezřetný podnikatel opíral o provozní náklady známé až do roku 2009. Hodnota vzatá v úvahu pro rekonstrukci obchodního plánu je upravena o inflaci. Takže u obchodního plánu FLYM1, podepsaného v roce 2006, vzala Komise v úvahu inkrementální provozní náklady 8,05 EUR příslušející hodnotě 8,47 EUR upravené o inflaci v letech 2006 až 2009. Výsledek analýzy Komise je předložen v grafu 2.

Graf 2

Provozní náklady v závislosti na počtu cestujících (2002–2009)



Zdroj: Údaje letiště Beauvais. Analýza Komise

(286) Graf 2 byl vyhotoven podle této metodiky:

(1) každý bod grafu odpovídá jednomu roku v letech 2002 až 2009;

(2) každý bod na vodorovné ose zobrazuje počet cestujících přepravených za rok a na svislé ose celkové provozní náklady letiště za rok;

(3) přímka s rovnicí y = 8,4719x + 1^{E}+ 06 je extrapolována u všech bodů. Korelace mezi extrapolovanou přímkou a body je velmi vysoká s R^2 0,9271, což znamená, že extrapolovaná přímka je vynikající aproximací pro modelování kolinearity bodů a umožňuje určit lineární vztah mezi provozním zatížením letiště a počtem přepravených cestujících. Rovnice extrapolované přímky umožňuje takto určit výši provozních nákladů (y) v závislosti na počtu přepravených cestujících (x);

(4) u dodatečně přepraveného cestujícího jsou tedy dodatečné provozní náklady 8,4719 EUR.

(287) Komise uvažovala, že u smluv vztahujících se na několik let jsou inkrementální provozní náklady určeny pro první rok smlouvy podle metody popsané v 285. a 286. bodě odůvodnění, následně se náklady zvyšují o 2 % ročně z důvodu inflace.

Marketingové náklady – pobídkové mechanismy

(288) Smlouvy RYAN4, RYAN5, WIZZ1, WIZZ2, WIZZ3, VOLA1, AIRH1 a CENT1 obsahují ujednání, prostřednictvím nichž se provozovatel letiště zavazuje vyplatit letecké společnosti finanční příspěvky v závislosti na objemu přepravy dodaného leteckou společností. Toto financování představuje náklady pro správce letiště a jsou vzaty v úvahu v obchodních plánech rekonstruovaných Komisí. Ostatní smlouvy taková ujednání nezahrnují.

8.2.1.3 Rekonstrukce obchodních plánů Komisí – výsledky

(289) U všech smluv podepsaných CCIO a SAGEB, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, vytvářejí obchodní plány rekonstruované Komisí inkrementální zisky pro správce letiště, což potvrzuje závěry Francie, že smlouvy podepsané CCIO a SAGEB byly podepsány provozovatelem letiště vykonávajícím své činnosti za běžných podmínek tržního hospodářství.

(290) V důsledku toho smlouvy podepsané CCIO a SAGEB s leteckými společnostmi neposkytovaly leteckým společnostem výhody ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a proto nepředstavují státní podporu.

8.2.1.4 Akcionářská dohoda SAGEB – vliv soukromého akcionáře

(291) Jako doplnění analýzy uvedené v části 8.2.1.3 se Komise podpůrně domnívá, že rozhodnutí podepsat smlouvy na letištní služby mezi společností SAGEB a leteckými společnostmi jsou v souladu s tržními podmínkami, pokud byla schválena společně oběma akcionáři společnosti SAGEB (CCIO jako veřejným subjektem a společností Véolia Transport jako soukromým subjektem), kteří jsou obdobně vystaveni ziskům a rizikům vyplývajícím z těchto transakcí. Společnost SAGEB podepsala smlouvy RYAN4, RYAN5 a WIZZ3 (viz 51. bod odůvodnění).

(292) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 SFEU uvádí, že soulad transakce s tržními podmínkami může být přímo zjištěn, pokud transakci provedly rovnocenně (*pari passu*) veřejnoprávní subjekty i soukromé subjekty ([135]).

(293) V projednávaném případě musí Komise analyzovat chování společnosti SAGEB, provozovatele letiště, a nikoli společné chování SAGEB a dalších veřejných nebo soukromých provozovatelů. Komise rovněž analyzovala rozhodovací proces v rámci SAGEB ohledně podepisování smluv s leteckými společnostmi a příslušné role akcionářů společnosti SAGEB (CCIO 51 % a společnost Véolia Transport 49 %).

([135]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 SFEU (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 84.

(294) Role a pravomoci CCIO a Véolia Transport uvnitř SAGEB se řídí stanovami SAGEB a akcionářskou dohodou podepsanou CCIO a společností Véolia Transport.

(295) V rámci společnosti SAGEB tvoří výbor společníků deset zástupců akcionářů. Každý akcionář určí počet zástupců v poměru ke svému podílu (číslo zaokrouhlené na nejbližší celé číslo) ([136]). Pět zástupců je tedy jmenováno CCIO a pět společností Véolia Transport.

(296) Předseda (který vykonává funkci ředitele letiště) a místopředseda (který nahrazuje předsedu v případě překážek na straně předsedy) společnosti SAGEB jsou jmenováni kvalifikovanou většinou výboru společníků (75 % hlasů akcionářů) na návrh většinového akcionáře v případě předsedy a na návrh společnosti Véolia Transport v případě místopředsedy ([137]). Jak CCIO, tak Véolia Transport mají pro tato dvě jmenování blokační menšinu, která proto musí být předmětem konsensu mezi oběma akcionáři. Předseda a místopředseda jsou oba dva členy výboru společníků. Jmenování provozního ředitele (je navrhován společností Véolia Transport), ředitele technických služeb a účetního a finančního ředitele schvaluje výbor společníků kvalifikovanou většinou ([138]). U všech klíčových funkcí pro provozování letiště mají tedy CCIO a Véolia Transport blokovací menšinu a rozhodnutí musí být přijímána na základě konsenzu mezi oběma akcionáři.

(297) Rozhodnutí týkající se podepisování smluv s leteckými společnostmi podléhají schválení kvalifikovanou většinou výborem společníků ([139]). Týká se to především těchto rozhodnutí:

a) rozhodnutí a schválení ročního rozpočtu;

b) schvalování aktualizací obchodního plánu;

c) kteréhokoli úkonu, smlouvy nebo dohody, které trvají déle než jeden rok nebo zavážou SAGEB k závazku vyššímu než 100 000 EUR a nejsou uvedeny v ročním rozpočtu;

d) jakéhokoli rozhodnutí, které může ovlivnit obchodní obrat společnosti SAGEB u částky vyšší než 100 000 EUR (což je případ u smluv RYAN4, RYAN5 a WIZZ3);

e) kteréhokoli úkonu, závazku nebo rozhodnutí, které může ovlivnit více než 4 % z celkového počtu pohybů letadel na letišti (což je případ smluv RYAN5 a WIZZ3, jež ovlivňují jedna 5,3 % a druhá 113 % provozu).

(298) Rozhodnutí týkající se podpisu smluv s leteckými společnostmi jsou přijata za týchž podmínek oběma akcionáři, kteří se nacházejí ve srovnatelné situaci. Komise k tomuto závěru dospěla zejména tím, že uvedla, že:

a) rozhodnutí týkající se podpisu smluv s leteckými společnostmi, a zejména s ohledem na smlouvy RYAN4, RYAN5 a WIZZ3, jsou přijata společně a oběma akcionáři a vyžadují schválení každého z akcionářů;

b) oba akcionáři jsou vystaveni rizikům i ziskům z provozování letiště za stejných podmínek a v poměru k jejich akcionářským podílům ve společnosti SAGEB, tedy 51 % u CCIO a 49 % u společnosti Véolia Transport;

c) podíl společnosti Véolia Transport má tedy skutečný hospodářský význam ([140]) a s ohledem na akcionářskou dohodu mají jeho rozhodnutí stejnou váhu jako rozhodnutí CCIO;

([136]) Článek 3.3 písm. a) akcionářské dohody SAGEB.
([137]) Článek 3.1 akcionářské dohody SAGEB.
([138]) Článek 3.2 akcionářské dohody SAGEB.
([139]) Článek 3.3 písm. f) akcionářské dohody SAGEB.
([140]) Smlouva WIZZ3 ovlivňuje veškerý provoz společnosti Wizzair, zatímco smlouva RYAN5 se týká rozvoje dalších linek. Smlouva RYAN4 se týká rozvoje dalších linek a má dopad na 2,5 % objemu přepravy letiště.

d) postavení CCIO a společnosti Véolia Transport jsou srovnatelná s ohledem na provoz. Ačkoliv byla CCIO provozovatelem letiště Beauvais před společností SAGEB, postavení CCIO, pokud jde o výsledky letiště, je omezeno na její roli ve společnosti SAGEB a v žádném případě nezávisí na její roli provozovatele, který předcházel společnosti SAGEB. Smlouva o pověření podepsaná mezi sdružením SMABT a společností SAGEB nezmiňuje povinnosti CCIO, které by byly spojeny s její správou letiště před 1. červnem 2008 (datum zahájení provozu letiště společností SAGEB).

(299) Komise uzavírá i), že podpisy smlouvy s leteckými společnostmi byly provedeny rovnocenně (*pari passu*) CCIO a společností Véolia Transport; ii) že z důvodu existenci akcionářské dohody s CCIO je společnost Véolia Transport schopná si zajistit, aby podpis smluv s leteckými společnostmi ze strany SAGEB byl v souladu s jejími zájmy; a iii) že tyto transakce jsou proto uzavřeny soukromým subjektem v tržním hospodářství a jsou tedy v souladu s tržními podmínkami.

(300) Nadto Komise podotýká na podporu tohoto závěru, že SAGEB provedla hospodářské analýzy před podpisem smluv RYAN4, RYAN5 a WIZZ3, aby se ujistila o ziskovosti těchto smluv a že tyto analýzy byly schváleny výborem společníků. Komise také na podporu svého závěru podotýká, že společnost SAGEB vykázala zisk z provozu letiště od roku 2008 do roku 2011, což dokresluje správné řízení ze strany společnosti SAGEB.

(301) Závěrem analýza stanov společnosti SAGEB a akcionářské dohody SAGEB potvrzuje závěr uvedený v 290. bodě odůvodnění, a tedy že smlouvy podepsané společností SAGEB s leteckými společnostmi nepřinášejí těmto leteckým společnostem výhody ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a proto nepředstavují státní podporu.

8.2.2 *Závěr ohledně existence státní podpory*

(302) Komise dochází k závěru, že smlouvy na letištní služby uzavřené CCIO a SAGEB uvedené v tabulce 9 neposkytly leteckým společnostem hospodářskou výhodu, protože byly uzavřeny v souladu se zásadou MEOP.

(303) V důsledku toho nepředstavují tyto smlouvy na letištní služby státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Investiční dotace poskytnuté departementem Oise, společenstvím obcí Beauvaisis a regionem Picardie Obchodní a průmyslové komoře Oise v roce 2001 ve výši 1 110 669 EUR a v roce 2006 ve výši 567 782 EUR na pokrytí nákladů spojených s výkonem výsadních pravomocí státu na letišti Beauvais ani investiční dotace poskytnuté společnosti Société eéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais v roce 2008 ve výši 14,5 milionu EUR sdružením Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

2. Investiční dotace poskytnuté departementem Oise, společenstvím obcí Beauvaisis a regionem Picardie Obchodní a průmyslové komoře Oise v roce 2001 ve výši 3,20 milionu EUR a v roce 2006 ve výši 6,23 milionu EUR představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tuto státní podporu poskytla protiprávně Francie, přičemž porušila čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

3. Provozní zálohy poskytnuté Obchodní a průmyslové komoře Oise, jakož i peněžní zálohy poskytnuté hlavní správou Obchodní a průmyslové komory Oise jejímu letištnímu útvaru před 12. prosincem 2000 nepředstavují státní podporou podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

4. Peněžní zálohy poskytnuté hlavní správou Obchodní a průmyslové komory Oise jejímu letištnímu útvaru v letech 2001 až 2004 představují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tuto státní podporu poskytla protiprávně Francie, přičemž porušila čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

5. Částečné převzetí výdajů spojených s prováděním plánu rozvoje cestovního ruchu ze strany Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

6. Státní podpory uvedené v odstavcích 2 až 4 jsou slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

1. Smlouvy na letištní služby uzavřené mezi Obchodní a průmyslovou komorou Oise a společností Ryanair dne 8. září 1998, 16. března 2001 a 12. února 2002, jakož i smlouvy na letištní služby uzavřené společností Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais se společností Ryanair dne 4. února 2010 a 27. července 2010 nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

2. Smlouvy na letištní služby uzavřené mezi Obchodní a průmyslovou komorou Oise a společností Wizz Air dne 11. června 2004 a 1. července 2005, jakož i smlouva na letištní služby uzavřená mezi společností Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais a společností Wizz Air dne 1. června 2009 nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

3. Smlouvy na letištní služby uzavřené Obchodní a průmyslovou komorou Oise se společností Goodjet dne 14. prosince 2001, se společností Ciaofly dne 24. dubna 2002, se společností Berlin Jet dne 30. ledna 2003, se společností Volare dne 13. února 2003, se společností Sterling dne 15. července 2004, se společností Norwegian Air Shuttle dne 7. dubna 2005, se společností Air Horizon dne 12. července 2004, se společností Air Polonia dne 20. října 2004, se společností Blue Air dne 11. října 2005 a dne 28. srpna 2007, se společností Flyme dne 30. března 2006 a se společností Centralwings dne 18. února 2007 nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 26. července 2022.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise