



Obsah

II Oznámenia

OZNÁMENIA INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ ÚNIE

Európska komisia

2014/C 99/01	Nevznesenie námietky voči oznámenej koncentrácii (Vec COMP/M.7171 – Varo Energy/Bayernoil Package) ⁽¹⁾	1
--------------	---	---

IV Informácie

INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ ÚNIE

Európska komisia

2014/C 99/02	Výmenný kurz eura	2
2014/C 99/03	Oznámenie Komisie — Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti	3

INFORMÁCIE ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

2014/C 99/04	Oznámenie vlády Malty, ktoré sa týka smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES o podmienkach udeľovania a používania povolení na vyhľadávanie, prieskum a ťažbu uhľovodíkov ..	35
--------------	---	----

V Oznamy

KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE

Európska komisia

2014/C 99/05

Predbežné oznámenie o koncentrácii (Vec COMP/M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth) —
Vec, ktorá môže byť posúdená v rámci zjednodušeného postupu ⁽¹⁾ 36

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

II

(Oznámenia)

OZNÁMENIA INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ
ÚNIE

EURÓPSKA KOMISIA

Nevznesenie námietky voči oznámenej koncentrácii**(Vec COMP/M.7171 – Varo Energy/Bayernoil Package)****(Text s významom pre EHP)**

(2014/C 99/01)

Dňa 28. marca 2014 sa Komisia rozhodla nevznieť námietku voči uvedenej oznámenej koncentrácii a vyhlásiť ju za zlučiteľnú s vnútorným trhom. Toto rozhodnutie je založené na článku 6 ods. 1 písm. b) nariadenia Rady (ES) č. 139/2004⁽¹⁾. Úplné znenie rozhodnutia je dostupné iba v anglickom jazyku a bude zverejnené po odstránení akýchkoľvek obchodných tajomstiev. Bude dostupné:

- v časti webovej stránky Komisie o hospodárskej súťaži venovanej fúziám (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Táto webová stránka poskytuje rôzne možnosti na vyhľadávanie individuálnych rozhodnutí o fúziách podľa názvu spoločnosti, čísla prípadu, dátumu a sektorových indexov,
- v elektronickej podobe na webovej stránke EUR-Lexu (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) pod číslom dokumentu 32014M7171. EUR-Lex predstavuje online prístup k európskemu právu.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1.

IV

(Informácie)

INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ
ÚNIE

EURÓPSKA KOMISIA

Výmenný kurz eura ⁽¹⁾

3. apríla 2014

(2014/C 99/02)

1 euro =

Mena	Výmenný kurz	Mena	Výmenný kurz		
USD	Americký dolár	1,3771	CAD	Kanadský dolár	1,5172
JPY	Japonský jen	143,12	HKD	Hongkongský dolár	10,6826
DKK	Dánska koruna	7,4648	NZD	Novozélandský dolár	1,6149
GBP	Britská libra	0,82970	SGD	Singapurský dolár	1,7395
SEK	Švédská koruna	8,9554	KRW	Juhokórejský won	1 456,88
CHF	Švajčiarsky frank	1,2209	ZAR	Juhoafrický rand	14,6628
ISK	Islandská koruna		CNY	Čínsky juan	8,5537
NOK	Nórska koruna	8,2300	HRK	Chorvátska kuna	7,6480
BGN	Bulharský lev	1,9558	IDR	Indonézska rupia	15 582,21
CZK	Česká koruna	27,432	MYR	Malajzijský ringgit	4,5223
HUF	Maďarský forint	307,21	PHP	Filipínske peso	62,021
LTL	Litovský litas	3,4528	RUB	Ruský rubel'	48,9370
PLN	Poľský zlotý	4,1727	THB	Thajský baht	44,726
RON	Rumunský lei	4,4753	BRL	Brazílsky real	3,1356
TRY	Turecká líra	2,9493	MXN	Mexické peso	18,0593
AUD	Austrálsky dolár	1,4912	INR	Indická rupia	82,8670

⁽¹⁾ Zdroj: referenčný výmenný kurz publikovaný ECB.

OZNÁMENIE KOMISIE

Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti

(2014/C 99/03)

OBSAH

1.	Úvod: Politika štátnej pomoci v sektore letectva	3
2.	Rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov	7
2.1.	Rozsah pôsobnosti	7
2.2.	Vymedzenie pojmov	8
3.	Existencia štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy	10
3.1.	Pojem podnik a hospodárska činnosť	10
3.2.	Používanie štátnych prostriedkov a pripísateľnosť štátu	12
3.3.	Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod	13
3.4.	Verejné financovanie letísk a uplatňovanie zásady subjektu trhového hospodárstva	13
3.5.	Finančný vzťah medzi letiskami a leteckými spoločnosťami	14
3.5.1.	Porovnanie s trhovou cenou	14
3.5.2.	Analýza ziskovosti ex ante	15
4.	Verejné financovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu	16
4.1.	Vymedzenie služby všeobecného hospodárskeho záujmu v odvetviach letísk a leteckej dopravy	17
4.2.	Zlučiteľnosť pomoci vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme	18
5.	Zlučiteľnosť pomoci podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy	18
5.1.	Pomoc letiskám	19
5.1.1.	Investičná pomoc letiskám	19
5.1.2.	Prevádzková pomoc letiskám	23
5.2.	Pomoc leteckým spoločnostiam na začatie činnosti	26
6.	Pomoc sociálneho charakteru podľa článku 107 ods. 2 písm. a) zmluvy	27
7.	Kumulácia	28
8.	Záverečné ustanovenia	28
8.1.	Predkladanie výročných správ	28
8.2.	Transparentnosť	28
8.3.	Monitorovanie	28
8.4.	Hodnotenie	29
8.5.	Vhodné opatrenia	29
8.6.	Uplatňovanie	29
8.7.	Preskúmanie	30

1. ÚVOD: POLITIKA ŠTÁTNEJ POMOCI V SEKTORE LETECTVA

1. Letecká doprava spája ľudí a regióny, preto zohráva veľmi dôležitú úlohu pri integrácii a konkurencieschopnosti Európskej únie, ako aj jej interakcii so zvyškom sveta. Letecká doprava má významný podiel na hospodárstve Únie. Ročne sa uskutoční viac ako 15 miliónov komerčných letov a z letísk Únie alebo na ne sa v roku 2011 prepravilo 822 miliónov cestujúcich. V roku 2011 bolo v Európe 150 leteckých spoločností poskytujúcich pravidelné lety, viac než 460 letísk a 60 poskytovateľov letových navigačných služieb⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Zdroje: Eurostat, Asociácia európskych leteckých spoločností (AEA) a Medzinárodné združenie leteckých prepravcov (IATA).

Únia má výhodu pozície globálneho leteckého uzla, pričom samotné letecké spoločnosti a letiská každoročne prispievajú do hrubého domáceho produktu Únie sumou viac než 140 miliárd EUR. Sektor letectva v Únii zamestnáva okolo 2,3 milióna osôb.⁽²⁾

2. V stratégii Európa 2020⁽³⁾ („EÚ 2020“) sa zdôrazňuje význam dopravnej infraštruktúry ako súčasť stratégie trvalo udržateľného rastu Únie pre nasledujúce desaťročie. Komisia vo svojej bielej knihe Plán jednotného dopravného priestoru⁽⁴⁾ zdôraznila, že internalizácia vonkajších činiteľov, zrušenie neodôvodnených dotácií a voľná a nenarušená hospodárska súťaž sú základnou súčasťou snahy na zladenie požiadaviek trhu s potrebami trvalej udržateľnosti. V „Pláne jednotného dopravného priestoru“ sa zdôrazňuje aj význam účinného využívania zdrojov. V praxi musí doprava využívať menšie množstvo ekologickejšej energie, lepšie využívať modernú infraštruktúru a znížiť jej negatívny vplyv na životné prostredie a najmä na kľúčové prírodné zdroje ako sú voda, pôda a ekosystémy.

3. Postupné dokončovanie vnútorného trhu viedlo k odstráneniu všetkých komerčných obmedzení pre letecké spoločnosti prevádzkujúce lety v rámci Únie, ako napríklad obmedzenia týkajúce sa liniek, počtu letov alebo stanovenia cestovného. Od liberalizácie leteckej dopravy v roku 1997⁽⁵⁾ sa odvetvie rozrástlo ako nikdy predtým, čo zároveň prispelo k hospodárskemu rastu a tvorbe pracovných miest. Tým sa takisto umožnil vznik nízkonákladových leteckých spoločností, ktoré fungujú na novom obchodnom modeli založenom na rýchlych časoch obrátky a veľmi efektívnom využívaní flotily. Tento vývoj priniesol ohromný nárast objemu prepravy, pričom objem prepravy nízkonákladových spoločností od roku 2005 rýchlo rástol. Nízkonákladové spoločnosti (44,8 %) v roku 2012 po prvýkrát prekročili trhový podiel etablovaných leteckých dopravcov (42,4 %), pričom tento trend pokračoval aj v roku 2013 (45,94 % pre nízkonákladových dopravcov a 40,42 % pre etablovaných dopravcov).

4. Hoci letiská v Únii naďalej väčšinou vlastní a riadia štáty⁽⁶⁾, čoraz viac je možné pozorovať účasť súkromných spoločností. V poslednom desaťročí došlo k vytvoreniu nových trhov prostredníctvom čiastočnej privatizácie určitých letísk, ako aj prostredníctvom súťaží na správu štátom vlastnených letísk vrátane regionálnych letísk.

5. Najväčší podiel verejného vlastníctva je v prípade menších letísk⁽⁷⁾ a tieto letiská sa pri financovaní svojej činnosti najčastejšie spoliehajú na dotácie z verejných prostriedkov. Ceny účtované týmito letiskami preto nebývajú určené s ohľadom na trhové faktory a najmä na dobré vyhliadky na ziskovosť *ex ante*, ale predovšetkým s ohľadom na lokálne alebo regionálne faktory. Vyhliadky na ziskovosť komerčných letísk sú za súčasných trhových podmienok do značnej miery závislé⁽⁸⁾ aj od počtu cestujúcich, pričom letiská s objemom cestujúcich menej ako 1 milión ročne spravidla pokrývajú prevádzkové náklady len s ťažkosťami. V dôsledku toho absolútnu väčšinu regionálnych letísk pravidelne dotujú orgány verejnej moci.

⁽²⁾ Štúdia o účinkoch vykonávania spoločného trhu EÚ v oblasti letectva na zamestnanosť a pracovné podmienky v odvetví leteckej dopravy za obdobie rokov 1997 – 2010. Spoločnosť Steer Davies Gleave pre Európsku komisiu, GR MOVE. Záverečná správa z augusta 2012.

⁽³⁾ Oznamenie Komisie – Európa 2020 – Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, KOM(2010) 2020 v konečnom znení z 3. marca 2010

⁽⁴⁾ Plán jednotného dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144.

⁽⁵⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1), nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8), a nariadenie Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 15).

⁽⁶⁾ Podľa združenia Medzinárodná rada letísk – Európa bolo v roku 2010 v úplnom vlastníctve štátu 77 % letísk a 9 % bolo plne v súkromnom vlastníctve, pozri dokument Medzinárodná rada letísk – Európa: Vlastníctvo európskych letísk v roku 2010.

⁽⁷⁾ Je to demonštrované faktom, že hoci v roku 2010 ich podiel na celkovom počte letísk dosiahol 77 %, podiel letísk vo vlastníctve štátu na celkovom počte cestujúcich bol len 52 %.

⁽⁸⁾ Ako dokazuje Štúdia o hospodárskej súťaži medzi letiskami a o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci z roku 2002 vypracovaná univerzitou v Cranfielde z júna 2002 a ako následne potvrdili správy z odvetvia.

6. Určité regióny sú naďalej obmedzované slabou dostupnosťou zo zvyšku Únie a najväčšie uzly majú problémy s rastúcou úrovňou dopravnej preťaženia⁽⁹⁾. Hustota regionálnych letísk v niektorých regiónoch Únie zároveň viedla k značne nadmernej kapacite letiskovej infraštruktúry v porovnaní s dopytom cestujúcich a potrebami leteckých spoločností.

7. Cenový systém na väčšine letísk Únie je tradične koncipovaný ako verejne dostupný systém letiskových poplatkov na základe počtu cestujúcich a hmotnosti lietadla⁽¹⁰⁾. Vývoj trhu a úzka spolupráca medzi letiskami a leteckými spoločnosťami však viedli k širokej škále obchodných praktík vrátane dlhodobých zmlúv s odlišnými tarifami a občas veľkým množstvom stimulov a marketingovej podpory, ktorú leteckým spoločnostiam platia letiská a/alebo miestne orgány. Konkrétnym príkladom môže byť presmerovanie verejných prostriedkov vyčlenených na podporu prevádzky letiska do leteckej spoločnosti s cieľom prilákať väčší objem komerčnej dopravy, čím sa narúša trh leteckej dopravy⁽¹¹⁾.

8. Vo svojom oznámení o modernizácii štátnej pomoci (MŠP)⁽¹²⁾ Komisia poukazuje na to, že politika štátnej pomoci by sa mala zamerať na zjednodušenie pomoci, ktorá je zacielená na zlyhania trhu a ciele spoločného záujmu Únie, a má predchádzať plytvaniu verejnými zdrojmi. Opatrenia štátnej pomoci môžu naozaj za určitých podmienok napraviť zlyhania trhu, a tým prispieť k efektívnemu fungovaniu trhov a zvyšovaniu konkurencieschopnosti. Navyše, ak trhy poskytujú efektívne výsledky, ale považujú sa za neuspokojivé z pohľadu politiky súdržnosti, štátna pomoc sa môže využívať na získanie žiaducejších, vyvázenejších výsledkov trhu. Štátna pomoc však môže mať aj negatívne účinky, napríklad narušenie hospodárskej súťaže medzi podnikmi a ovplyvňovanie obchodu medzi členskými štátmi v rozsahu, ktorý je v rozpore so spoločnými záujmami Únie. Kontrola štátnej pomoci v sektore letísk a leteckej dopravy by preto mala podporovať rozumné využívanie verejných prostriedkov na politiky zamerané na rast a zároveň by mala obmedzovať narušenia hospodárskej súťaže, ktoré by oslabovali rovnaké podmienky na vnútornom trhu, obzvlášť predchádzaním duplicitne neziskových letísk v rovnakej spádovej oblasti a vytváraním nadmerných kapacít.

9. Uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na sektory letísk a leteckej dopravy predstavuje súčasť snáh Komisie zameraných na zvyšovanie konkurencieschopnosti a potenciálu na rast v odvetviach letísk a leteckých spoločností Únie⁽¹³⁾. Rovnaké podmienky pre letecké spoločnosti a letiská v Únii sú veľmi dôležité pre tieto ciele, ako aj pre celý vnútorný trh. Ďalším faktorom je, že regionálne letiská môžu byť preukázateľne dôležité pre lokálny rozvoj aj dostupnosť niektorých regiónov, obzvlášť na pozadí pozitívnych predpovedí objemu dopravy pre leteckú dopravu v Únii.

10. Ako súčasť všeobecného plánu na vytvorenie jednotného vzdušného priestoru Únie a so zreteľom na vývoj na trhu prijala Komisia v roku 2005 usmernenia týkajúce sa financovania letísk a pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk⁽¹⁴⁾ (usmernenia v oblasti letectva z roku 2005). V týchto usmerneniach sa určili podmienky, za ktorých môžu byť niektoré kategórie štátnej pomoci letiskám a leteckým spoločnostiam označené za zlučiteľné s vnútorným trhom. Nahradili predchádzajúce usmernenia v oblasti letectva z roku 1994⁽¹⁵⁾, ktoré obsahovali najmä ustanovenia týkajúce sa reštrukturalizácie vlajkových prepravcov a sociálnej pomoci na úžitok občanov Únie.

⁽⁹⁾ Predpokladá sa, že v roku 2030 bude 13 letísk Únie fungovať na plný výkon osem hodín denne každý deň, v porovnaní s rokom 2007, keď na plný výkon alebo takmer na plný výkon fungovalo 100 % času len 5 letísk (pozri oznámenie Európskej komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Politika v oblasti letísk v Európskej únii – riešenie problémov kapacity a kvality na podporu rastu, prepojiteľnosti a udržateľnej mobility z 1. decembra 2011, KOM(2011) 823) („oznámenie o politike v oblasti letísk v Európskej únii“).

⁽¹⁰⁾ Ako to dokazujú politiky Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) v oblasti poplatkov za letiská a navigačné služby (dokument 9082), ktoré boli naposledy revidované v apríli 2012.

⁽¹¹⁾ Konkrétne ak je pomoc určená na základe výpočtov ex post (s vyrovnaním akýchkoľvek deficitov, ktoré priebežne vzniknú), letiská nemusia mať dostatočnú motiváciu na udržiavanie nákladov na nízkej úrovni a účtovanie takých leteckých poplatkov, ktoré sú dostatočné na pokrytie nákladov.

⁽¹²⁾ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o modernizácii štátnej pomoci EÚ (MŠP), COM(2012) 209 final.

⁽¹³⁾ Pozri oznámenie o politike v oblasti letísk v Európskej únii.

⁽¹⁴⁾ Oznámenie Komisie - Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1).

⁽¹⁵⁾ Uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v sektore leteckej dopravy (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).

11. V týchto usmerneniach sa dôkladne zohľadňuje nová právna a hospodárska situácia v oblasti verejného financovania letísk a leteckých spoločností a určujú sa podmienky, za ktorých takéto verejné financovanie môže predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, a ak predstavuje štátnu pomoc, za akých podmienok môže byť označená za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. Pri hodnotení Komisia vychádza zo svojich skúseností a rozhodovacej praxe, ako aj zo svojej analýzy súčasných podmienok na trhu v odvetviach letísk a leteckej dopravy. Preto nie je zaujaté voči jej prístupu k iným infraštruktúram alebo odvetviam. Komisia sa obzvlášť domnieva, že samotný fakt, že prevádzkovateľ letiska dostáva alebo dostával štátnu pomoc, automaticky neznamená, že jeho zákazníci z radov leteckých spoločností sú takisto prijímateľmi štátnej pomoci. Ak podmienky ponúknuté leteckej spoločnosti na danom letisku ponúkal prevádzkovateľ letiska vedený ziskom, letecká spoločnosť sa nesmie považovať za príjemcu výhody na účely pravidiel štátnej pomoci.

12. Ak podpora z verejných zdrojov predstavuje štátnu pomoc, Komisia vychádza z toho, že za určitých podmienok môžu byť niektoré kategórie pomoci regionálnym letiskám a leteckým spoločnostiam opodstatnené, a to najmä s cieľom rozvíjať nové služby alebo prispievať k miestnej dostupnosti a hospodárskemu rozvoju. Je však potrebné zohľadniť narušenia hospodárskej súťaže na všetkých trhoch a prijateľná môže byť len štátna pomoc, ktorá je primeraná a nevyhnutná ako príspevok k dosiahnutiu spoločného záujmu.

13. V tomto kontexte je potrebné podotknúť, že prevádzková pomoc predstavuje v zásade veľmi deformujúcu formu pomoci a môže byť povolená len za výnimočných okolností. Komisia sa domnieva, že letiská a letecké spoločnosti by za normálnych okolností mali vykrývať svoje prevádzkové náklady bez pomoci. Skutočnosť, že regionálne letiská dostávali pred prijatím týchto usmerení značnú prevádzkovú podporu od orgánov verejnej moci, je však vysvetlená postupným prechodom na novú realitu na trhu, ako je to opísané v bodoch 3 – 7. Na základe týchto skutočností môžu byť niektoré kategórie prevádzkovej pomoci letiskám a leteckým spoločnostiam za určitých okolností naďalej ospravedlniteľné, a to len na prechodné obdobie a na umožnenie leteckému priemyslu prispôbiť sa novej situácii na trhu. Ako je vysvetlené v bode 5, dostupné údaje a zhoda v odvetví poukazujú za súčasných trhových podmienok na väzbu medzi finančnou situáciou letiska a jeho objemom dopravy, pričom finančné potreby menších letísk sú spravidla úmerne vyššie. Vzhľadom na to, že prevádzkovatelia menších regionálnych letísk prispievajú k hospodárskemu rozvoju a územnej súdržnosti v Únii, mali by dostať čas na prispôbenie sa novému trhovému prostrediu, napríklad postupným zvyšovaním letiskových poplatkov účtovaných leteckým spoločnostiam, zavedením racionalizačných opatrení, diferencovaním svojich obchodných modelov alebo prilákaním nových leteckých spoločností a zákazníkov na naplnenie ich nevyužitej kapacity.

14. Na konci prechodného obdobia by už letiská nemali dostávať prevádzkovú pomoc a svoju činnosť by mali financovať z vlastných zdrojov. Hoci poskytovanie kompenzácie na nepokryté prevádzkové náklady na služby všeobecného hospodárskeho záujmu by malo zostať možné pre malé letiská alebo aby sa umožnilo spojenie medzi všetkými regiónmi s konkrétnymi požiadavkami, zmeny na trhu vyvolané týmito usmerneniami by mali umožniť letiskám pokrývať svoje náklady, ako je to v akomkoľvek inom odvetví.

15. Rozvoj novej leteckej dopravy by mal byť v zásade založený na zdravom podnikateľskom zámere. Letecké spoločnosti však nie sú vždy bez vhodných stimulov pripravené podstúpiť riziko otvorenia nových liniek z neznámych alebo nevyskúšaných malých letísk. Za určitých okolností môže byť preto leteckým spoločnostiam počas prechodného obdobia, a dokonca aj po ňom poskytnutá pomoc na začatie činnosti, ak tým získajú potrebný stimul na vytvorenie nových trás z regionálnych letísk, zvýšia mobilitu občanov Únie vytvorením prístupových bodov k letom v rámci Únie a stimulujú regionálny rozvoj. Keďže vzdialené regióny sú penalizované z dôvodu svojej slabej dostupnosti, pomoc na začatie činnosti pre trasy z týchto regiónov podlieha pružnejším kritériám zlučiteľnosti.

16. Pridelovanie letiskovej kapacity leteckým spoločnostiam by preto malo byť čoraz efektívnejšie (teda orientované na dopyt) a potreba verejného financovania letísk by sa mala s rozširujúcim sa súkromným investovaním zmenšovať. Ak je možné určiť skutočné dopravné potreby a pozitívne externality, investičná pomoc letiskám by sa mala naďalej akceptovať aj po prechodnom období s tým, že maximálna intenzita pomoci bude zaručovať rovnaké podmienky v rámci Únie.

17. Na základe týchto skutočností tieto usmernenia predstavujú nový prístup k posudzovaniu zlučiteľnosti pomoci letiskám:

- a) zatiaľ čo usmernenia v oblasti letectva z roku 2005 ponechali otázku investičnej pomoci otvorenú, v týchto revidovaných usmerneniach sa vymedzuje maximálna prípustná intenzita pomoci v závislosti od veľkosti letiska,
- b) pre veľké letiská s ročným objemom viac než 5 miliónov cestujúcich by však investičná pomoc v zásade nemala byť označená za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, iba za veľmi výnimočných okolností, ako je premiestnenie existujúceho letiska, kde je potreba štátneho zásahu vyvolaná jasným zlyhaním trhu, pričom sa zohľadnia dané výnimočné okolnosti, veľkosť investície a obmedzené narušenie hospodárskej súťaže,
- c) maximálne prípustná intenzita pomoci pre investičnú pomoc sa v prípade letísk, ktoré sa nachádzajú vo vzdialených regiónoch, zvýši až o 20 %,
- d) počas prechodného obdobia desiatich rokov môže byť prevádzková pomoc regionálnym letiskám označená za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. Pokiaľ však ide o letiská s objemom menej ako 700 000 cestujúcich ročne, Komisia po uplynutí štyroch rokov prehodnotí vyhliadky na ziskovosť tejto kategórie letísk s cieľom posúdiť, či je potrebné navrhnúť osobitné pravidlá na posúdenie zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci s vnútorným trhom v prospech týchto letísk.

18. Podmienky zlučiteľnosti pre pomoc leteckým spoločnostiam na začatie činnosti boli okrem toho zjednodušené a prispôbené nedávnomu vývoju na trhu.

19. Komisia bude uplatňovať vyvážený prístup, ktorý je neutrálny voči rôznym obchodným modelom letísk a leteckých spoločností a zohľadňuje predpoklady rastu leteckej dopravy, potrebu regionálneho rozvoja a dostupnosti a pozitívny príspevok obchodného modelu nízkonákladovej leteckej spoločnosti k rozvoju niektorých regionálnych letísk. Zároveň sa však nepochybne zaručuje postupný posun k trhovo orientovanému prístupu – s výnimkou plne opodstatnených a obmedzených prípadov by letiská mali byť schopné pokryť svoje prevádzkové náklady, a akékoľvek verejné investície by sa mali používať na financovanie výstavby životaschopných letísk, ktoré spĺňajú dopyt leteckých spoločností a cestujúcich, a malo by sa predchádzať narušaniu hospodárskej súťaže medzi letiskami a medzi leteckými spoločnosťami, ako aj duplicitu neziskových letísk. Tento vyvážený prístup by mal byť transparentný, zrozumiteľný a nekomplikovaný na uplatňovanie.

20. Tieto usmernenia nemajú vplyv na povinnosť členských štátov konať v súlade s právnymi predpismi Únie. S cieľom predísť škodám na životnom prostredí tak musia členské štáty zabezpečiť aj súlad s právnymi predpismi Únie v oblasti životného prostredia, vrátane potreby uskutočniť posúdenie vplyvu na životné prostredie, ak je to potrebné, a zabezpečiť všetky príslušné povolenia.

2. ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

2.1. Rozsah pôsobnosti

21. Zásady stanovené v týchto usmerneniach sa vzťahujú na štátnu pomoc pre letiská a letecké spoločnosti⁽¹⁶⁾. Budú sa uplatňovať v súlade so zmluvou, sekundárnymi právnymi predpismi, ktoré boli prijaté na základe zmluvy, ako aj s ostatnými usmerneniami Únie v oblasti štátnej pomoci⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Zásady stanovené v týchto usmerneniach sa nevzťahujú na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy, a to bez ohľadu na to, či ich poskytuje samotné letisko, letecká spoločnosť alebo dodávateľ služieb pozemnej obsluhy tretím stranám; takáto pomoc sa bude posudzovať na základe príslušných všeobecných pravidiel. Podľa smernice Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36), alebo akýchkoľvek ďalších právnych predpisov o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Únie, sú letiská, ktoré vykonávajú pozemnú obsluhu, povinné viesť osobitné účtovníctvo s činnosťami týkajúcimi sa pozemnej obsluhy a ostatných činnostiach. Letiská navyše nemôžu dotovať činnosti pozemnej obsluhy z príjmov, ktoré získajú zo svojich letiskových činností. Tieto usmernenia sa neuplatňujú ani na podniky, ktoré napriek svojej aktivite na letisku vykonávajú neletecké činnosti.

⁽¹⁷⁾ Sú to najmä, ale nie výlučne, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3), smernica 96/67/ES, smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009, s.11) a akékoľvek ďalšie právne predpisy o letiskových poplatkoch.

22. Niektoré letiská a letecké spoločnosti sa špecializujú na nákladnú dopravu. Komisia ešte nemá dostatok skúseností pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci letiskám a leteckým spoločnostiam, ktoré sa špecializujú na nákladnú dopravu, na zhrnutie svojich postupov vo forme osobitných kritérií pre zlučiteľnosť. Na tieto kategórie podnikov Komisia uplatní spoločné zásady zlučiteľnosti stanovené v časti 5 prostredníctvom analýzy podľa jednotlivých prípadov.

23. Komisia nebude uplatňovať zásady stanovené v usmerneniach pre vnútroštátnu regionálnu pomoc na roky 2007 – 2013⁽¹⁸⁾ a usmerneniach o regionálnej štátnej pomoci na roky 2014 – 2020⁽¹⁹⁾ na štátnu pomoc poskytovanú na letiskovú infraštruktúru.

24. Týmito usmerneniami sa nahrádzajú usmernenia v oblasti letectva z roku 1994 a 2005.

2.2. Vymedzenie pojmov

25. Na účely týchto usmernení:

- 1) „pomoc“ je akékoľvek opatrenie, ktoré spĺňa všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 zmluvy;
- 2) „intenzita pomoci“ je celková výška pomoci vyjadrená ako percento oprávnených nákladov, pričom obe hodnoty sú vyjadrené v čistej súčasnej hodnote v čase poskytnutia pomoci a pred odpočítaním daní alebo iných poplatkov;
- 3) „letecká spoločnosť“ je akákoľvek letecká spoločnosť s platným povolením na prevádzku vydaným členským štátom alebo členom Spoločného európskeho leteckého priestoru v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008⁽²⁰⁾;
- 4) „letiskové poplatky“ sú cena alebo poplatok vybraný v prospech letiska, ktorý platia užívatelia letiska za použitie zariadení a za služby, ktoré poskytuje výlučne letisko a ktoré sa týkajú pristávania, vzlietnutia, osvetlenia a parkovania lietadiel, ako aj odbavovania cestujúcich a nákladu, vrátane poplatkov za služby pozemnej obsluhy a poplatkov za centralizovanú infraštruktúru pozemnej obsluhy;
- 5) „letisková infraštruktúra“ je infraštruktúra a vybavenie na poskytovanie letiskových služieb letiskom leteckým spoločnostiam a rôznymi poskytovateľmi služieb vrátane vzletových a pristávacích dráh, terminálov, odbavovacích plôch, rolovacích dráh, centralizovanej infraštruktúry pozemnej obsluhy a ostatných zariadení, ktoré priamo podporujú letiskové služby, okrem infraštruktúry a vybavenia, ktoré sú v prvom rade potrebné na vykonávanie neleteckých činností, ako sú parkoviská, obchody a reštaurácie;
- 6) „letisko“ je subjekt alebo skupina subjektov vykonávajúca hospodársku činnosť poskytovania letiskových služieb leteckým spoločnostiam;
- 7) „príjmy letiska“ sú príjmy z letiskových poplatkov po odpočítaní marketingovej podpory alebo akýchkoľvek stimulov, ktoré letisko poskytlo leteckým spoločnostiam, pričom treba zohľadniť príjmy pochádzajúce z neleteckých činností (bez verejnej podpory), okrem verejnej podpory a náhrady za úlohy patriace do právomoci verejnej politiky alebo služieb všeobecného hospodárskeho záujmu;
- 8) „letiskové služby“ sú služby, ktoré letisko alebo jeho pobočka poskytuje leteckým spoločnostiam na zaručenie odbavovania lietadiel (pristávanie, vzlietanie), cestujúcich a nákladu, čím sa leteckým spoločnostiam umožňuje poskytovať služby leteckej dopravy, vrátane poskytovania služieb pozemnej obsluhy a poskytovania centralizovanej infraštruktúry pozemnej obsluhy;
- 9) „priemerný ročný objem cestujúcich“ je údaj určený na základe objemu cestujúcich (odlet aj pristátie) počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc oznámená alebo udelená v prípade neoznamenej pomoci;
- 10) „kapitálové náklady“ sú odpisy oprávnených investičných nákladov do letiskovej infraštruktúry a vybavenia vrátane základných nákladov na financovanie;

⁽¹⁸⁾ Usmernenia pre národnú regionálnu pomoc na roky 2007 – 2013 (Ú. v. EÚ C 54, 4.3.2006, s. 13).

⁽¹⁹⁾ Usmernenia o regionálnej štátnej pomoci na roky 2014 – 2020 (Ú. v. EÚ C 209, 23.7.2013, s. 1).

⁽²⁰⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

- 11) „schodok financovania kapitálových nákladov“ je čistá súčasná hodnota rozdielu medzi pozitívnym a negatívnym peňažným tokom, vrátane investičných nákladov, v priebehu trvania investície do hmotného kapitálového majetku;
- 12) „spádová oblasť letiska“ je hranica geografického trhu, ktorá zvyčajne znamená vzdialenosť 100 km alebo 60 minút jazdy autom, autobusom, vlakom alebo vysokorýchlostným vlakom; spádová oblasť daného letiska však môže byť odlišná a musí zohľadňovať špecifiká každého jedného letiska. Veľkosť a tvar spádovej oblasti sa medzi jednotlivými letiskami líši a závisí od rôznych vlastností letiska vrátane jeho obchodného modelu, polohy a cieľových letísk;
- 13) „náklady financovania“ sú náklady týkajúce sa obligačného a ekviténeho financovania oprávnených investičných nákladov; inými slovami, náklady financovania zohľadňujú podiel celkovej úhrady z úrokov a vlastného kapitálu, ktorý zodpovedá financovaniu oprávnených investičných nákladov investície, okrem financovania pracovného kapitálu, investícií do neleteckých činností alebo iných investičných projektov;
- 14) „dátum poskytnutia pomoci“ je dátum, keď členský štát prijal právne záväzný záväzok poskytnúť pomoc, ktorej sa možno dovolávať pred vnútroštátnym súdom;
- 15) „oprávnené investičné náklady“ sú náklady súvisiace s investovaním do letiskovej infraštruktúry vrátane nákladov na plánovanie, okrem investičných nákladov na neletecké činnosti, investičné náklady súvisiace s vybavením pre služby pozemnej obsluhy, bežné náklady na údržbu a náklady na úlohy spadajúce do právomoci verejnej politiky;
- 16) „služby pozemnej obsluhy“ sú služby poskytované používateľom letísk na letiskách podľa opisu v prílohe k smernici 96/67/ES alebo v neskorších právnych predpisoch o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách;
- 17) „vysokorýchlostný vlak“ je vlak schopný dosiahnuť rýchlosť viac ako 200 km/h;
- 18) „investičná pomoc“ je pomoc na financovanie hmotného kapitálového majetku, najmä na pokrytie schodku financovania kapitálových nákladov;
- 19) „čistá súčasná hodnota“ je rozdiel medzi pozitívnym a negatívnym peňažným tokom v priebehu trvania investície, ktoré sú diskontované na svoju súčasnú hodnotu s využitím kapitálových nákladov, t. j. bežná požadovaná miera návratnosti, ktorú spoločnosť uplatňuje v iných podobných investičných projektoch, alebo, ak nie je k dispozícii, kapitálové náklady spoločnosti ako celku, alebo očakávaná návratnosť bežne zaznamenaná v sektore letectva;
- 20) „neletecké činnosti“ sú komerčné služby leteckým spoločnostiam alebo iným používateľom letiska, napríklad pomocné služby cestujúcim, nákladným prepravcom alebo iným poskytovateľom služieb, prenájom kancelárií a obchodov, parkovanie áut a hotely;
- 21) „prevádzková pomoc“ je pomoc na pokrytie „schodku prevádzkového financovania“, buď vo forme počítačových platieb alebo vo forme pravidelných splátok na pokrytie očakávaných prevádzkových nákladov (pravidelné paušálne platby);
- 22) „prevádzkové náklady“ sú náklady letiska na poskytovanie leteckých služieb, ktoré zahŕňajú kategórie nákladov ako sú náklady na zamestnancov, zmluvné služby, komunikácie, odpad, energie, údržbu, nájom a správu, ale ktoré nezahŕňajú kapitálové náklady, marketingovú podporu alebo iné stimuly, ktoré letisko poskytuje leteckým spoločnostiam, ani náklady spadajúce do právomoci verejnej politiky;
- 23) „schodok financovania prevádzkových nákladov“ sú prevádzkové straty letiska za príslušné obdobie, diskontované na ich súčasnú hodnotu s využitím kapitálových nákladov, t. j. záporný rozdiel (v čistej súčasnej hodnote) medzi príjmami letiska a prevádzkovými nákladmi letiska;
- 24) „veľmi vzdialené regióny“ sú regióny uvedené v článku 349 zmluvy ⁽²¹⁾;

⁽²¹⁾ V súčasnosti: Guadeloupe, Francúzska Guyana, Martinik, Réunion, Saint-Martin, Mayotte, Azory, Madeira a Kanárske ostrovy. V súlade s rozhodnutím Európskej rady 2010/718/EÚ z 29. októbra 2010 o zmene štatútu ostrova Svätý Bartolomej vo vzťahu k Európskej únii (Ú. v. EÚ L 325, 9.12.2010, s. 4) od 1. januára 2012 Svätý Bartolomej prestal byť veľmi vzdialeným regiónom a stal sa zámorskou krajinou alebo územím podľa štvrtej časti zmluvy. V súlade s rozhodnutím Európskej Rady 2012/419/EÚ z 11. júla 2012, ktorým sa mení a dopĺňa štatút Mayotte vo vzťahu k Európskej únii (Ú. v. EÚ L 204, 31.7.2012, s. 131) od 1. januára 2014 Mayotte prestal byť zámorskou krajinou alebo územím a stal sa veľmi vzdialeným regiónom.

- 25) „primeraná zisková marža“ je miera návratnosti kapitálu, napríklad meraná ako vnútorná miera návratnosti, ktorú podnik za normálnych okolností podľa očakávania dosiahne z investícií s podobným stupňom rizika;
- 26) „regionálne letisko“ je letisko s ročným objemom dopravy do 3 miliónov cestujúcich;
- 27) „vzdialené regióny“ sú najvzdialenejšie regióny, ostrovy Malta, Cyprus, Ceuta a Melilla, ostrovy, ktoré sú súčasťou územia členského štátu, a riedko osídlené oblasti;
- 28) „riedko osídlené oblasti“ sú regióny NUTS 2 s menej než 8 obyvateľmi na km² alebo regióny NUTS 3 s menej než 12,5 obyvateľmi na km² (na základe údajov Eurostatu o hustote obyvateľstva);
- 29) „začatie prác“ je buď začiatok stavebných prác na investícii alebo prvý záväzok firmy na objednávku zariadenia alebo iný záväzok, na základe ktorého je investícia nezvratná, podľa toho, čo vznikne skôr, a nezačína prípravné práce, napríklad získavanie povolení a uskutočňovanie predbežných štúdií uskutočniteľnosti.

3. EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI V ZMYSLE ČLÁNKU 107 ODS. 1 ZMLUVY

3.1. Pojem podnik a hospodárska činnosť

26. Podľa článku 107 ods. 1 zmluvy sa pravidlá štátnej pomoci uplatňujú len v prípade, že príjmom je „podnik“. Súdny dvor Európskej únie konzistentne vymedzil podniky ako subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť bez ohľadu na ich právne postavenie alebo vlastníctvo a spôsob ich financovania⁽²²⁾. Hospodárska činnosť je akákoľvek činnosť pozostávajúca z ponúkajúceho tovarov a služieb na trhu⁽²³⁾. Hospodárska povaha činnosti ako takej nezávisí od toho, či táto činnosť tvorí zisk⁽²⁴⁾.

27. V súčasnosti je jasné, že hospodársku činnosť predstavuje taká činnosť leteckých spoločností, ktorá pozostáva z poskytovania dopravných služieb cestujúcim alebo podnikom. V usmerneniach o odvetví letectva z roku 1994 sa však ešte odráža stanovisko, že „projekty na výstavbu alebo rozšírenie infraštruktúry (ako sú letiská, diaľnice, mosty atď.) sú opatrením všeobecnej hospodárskej politiky, ktoré Komisia nemôže kontrolovať podľa pravidiel zmluvy týkajúcich sa štátnej pomoci.“ V rozsudku vo veci „Aéroports de Paris“⁽²⁵⁾ súdy Únie rozhodli v rozpore s týmto stanoviskom a stanovili, že aj prevádzkovanie letiska pozostávajúce z poskytovania leteckých služieb leteckým spoločnostiam a rôznym poskytovateľom služieb predstavuje hospodársku činnosť. V rozsudku vo veci „letisko Lipsko-Halle“⁽²⁶⁾ Všeobecný súd objasnil, že prevádzkovanie letiska je hospodárskou činnosťou, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je výstavba letiskovej infraštruktúry.

28. Pokiaľ ide o opatrenia v oblasti financovania v minulosti, postupný rozvoj trhových síl v odvetví letísk⁽²⁷⁾ neumožňuje určiť presný dátum, odkedy by sa prevádzkovanie letiska nepochybne malo považovať za hospodársku činnosť. Súdy Únie však uznali vývoj povahy leteckých činností. Všeobecný súd vo veci „letisko Lipsko-Halle“ dospel k záveru, že od roku 2000 už nemožno vylúčiť uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na financovanie letiskovej infraštruktúry⁽²⁸⁾. Od vydania rozsudku vo veci „Aéroports de Paris“ (12. decembra 2000), preto treba na prevádzku a výstavbu letiskovej infraštruktúry hľadieť tak, že patrí do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci.

⁽²²⁾ Pozri oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4), časť 2.1 a súvisiaca judikatúra, obzvlášť spojené veci C-180/98 až C-184/98 *Pavlov a i.*, Zb. 2000, s. I-6451.

⁽²³⁾ Vec 118/85 *Komisia/Taliansko*, Zb. 1987, s. 2599, bod 7; vec C-35/96 *Komisia/Taliansko*, Zb. 1998, s. I-3851, bod 36; *Pavlov a i.*, bod 75.

⁽²⁴⁾ Spojené veci 209/78 až 215/78 a 218/78 *Van Landewyck*, Zb. 1980, s. 3125, bod 88; vec C-244/94 *FFSA a iní*, Zb. 1995, s. I-4013, bod 21 a vec C-49/07 *MOTOE*, Zb. 2008, s. I-4863, body 27 a 28.

⁽²⁵⁾ Vec T-128/98 *Aéroports de Paris/Komisia*, Zb. 2000, s. II-3929, potvrdené vecou C-82/01, Zb. 2002, s. I-9297, body 75 – 79.

⁽²⁶⁾ Spojené veci T-443/08 a T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisia*, (rozsudok vo veci „letisko Lipsko-Halle“), Zb. 2011, s. II-1311, najmä body 93 a 94; potvrdené vecou C-288/11 *P Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle/Komisia*, Zb. 2012, zatiaľ neuvyverejnené.

⁽²⁷⁾ Pozri bod 3, a rozsudok vo veci letiska Lipsko-Halle, bod 105.

⁽²⁸⁾ Pozri rozsudok vo veci letiska Lipsko-Halle, bod 106.

29. Naopak, z dôvodu neistoty, ktorá existovala pred rozsudkom vo veci „Aéroports de Paris“ mohli orgány verejnej moci legitímne vychádzať z toho, že financovanie letiskovej infraštruktúry nepredstavuje štátnu pomoc, a že teda takéto opatrenia nie je potrebné oznamovať Komisii. Z toho vyplýva, že Komisia nemôže na základe pravidiel o štátnej pomoci spochybňovať opatrenia financovania poskytnuté⁽²⁹⁾ pred rozsudkom „Aéroports de Paris“⁽³⁰⁾.

30. V každom prípade opatrenia poskytnuté pred tým, než sa rozvinula konkurencia v odvetví letísk, nepredstavovali štátnu pomoc, keď boli udelené, ale mohli by sa považovať za existujúcu pomoc v zmysle článku 1 písm. b) bodu v) nariadenia Rady (ES) č. 659/1999⁽³¹⁾, ak sú splnené podmienky článku 107 ods. 1 zmluvy.

31. Subjekt alebo skupina subjektov vykonávajúcich hospodársku činnosť poskytovania letiskových služieb leteckým spoločnostiam, t. j. odbavovanie lietadiel (pristávanie, vzlietanie), cestujúcich a nákladu, čím sa leteckým spoločnostiam umožňuje poskytovať služby leteckej dopravy⁽³²⁾, sa bude označovať ako „letisko“⁽³³⁾. Prevádzkovateľ letiska poskytuje leteckým spoločnostiam širokú škálu služieb („letiskové služby“) výmenou za platby („letiskové poplatky“). Hoci presný rozsah služieb poskytovaných letiskami, ako aj označenie poplatkov ako „poplatky“ alebo „dane“ sa v rámci Únie líši, poskytovanie letiskových služieb leteckým spoločnostiam výmenou za letiskové poplatky predstavuje hospodársku činnosť vo všetkých členských štátoch.

32. Právny a regulačný rámec, podľa ktorého sú jednotlivé letiská vlastnené a prevádzkované, sa v rámci Únie medzi jednotlivými letiskami líši. Predovšetkým regionálne letiská sú často prevádzkované v úzkej spolupráci s orgánmi verejnej moci. V tomto zmysle Súdny dvor rozhodol, že niekoľko subjektov sa môže považovať za spoločne vykonávajúce hospodársku činnosť, čím za osobitných podmienok predstavujú hospodársku jednotku⁽³⁴⁾. V oblasti letectva sa Komisia domnieva, že podstatná účasť v komerčnej stratégii letiska, napríklad prostredníctvom priameho uzavretia zmlúv s leteckými spoločnosťami alebo nastavenia letiskových poplatkov by predstavovalo silný náznak, že príslušný subjekt naozaj vykonáva, samostatne alebo spoločne, hospodársku činnosť prevádzkovania letiska⁽³⁵⁾.

33. Popri letiskových službách môže prevádzkovateľ letiska leteckým spoločnostiam alebo iným používateľom letiska poskytovať aj ďalšie komerčné služby, napríklad pomocné služby cestujúcim, nákladným prepravcom alebo iným poskytovateľom služieb (napríklad prostredníctvom prenájmu priestorov prevádzkovateľom obchodov a reštaurácií, parkovacích služieb atď.). Tieto hospodárske činnosti sa budú súhrnne označovať ako „neletecké činnosti“.

34. Nie všetky činnosti letiska však nevyhnutne majú hospodársku povahu⁽³⁶⁾. Keďže klasifikácia subjektu ako podniku vždy závisí od konkrétnej činnosti, je potrebné rozlišovať medzi činnosťami daného letiska a určiť, v akom rozsahu majú tieto činnosti hospodársku povahu. Ak letisko vykonáva hospodárske aj nehospodárske činnosti, považuje sa za podnik len vzhľadom na hospodárske činnosti.

⁽²⁹⁾ Príslušné kritérium pre dátum, pri ktorom sa možné opatrenie pomoci považuje za poskytnuté, je dátum právne záväzného aktu, ktorým sa verejné orgány zaväzujú poskytnúť príslušné opatrenie svojmu príjemcovi. Pozri vec T-358/94 *Compagnie Nationale Air France/Komisia*, Zb. 1996, s. ECR II-2109, bod 79, vec T-109/01, *Fleuren Compost BV/Komisia*, Zb. 2004, s. ECR II-127, bod 74 a spojené veci T-362/05 a T-363/05 *Nuova Agricast/Komisia*, Zb. 2008, s. ECR II-297, bod 80, a spojené veci T-427/04 a T-17/05, *Francúzsko a France Télécom/Komisia*, Zb. 2009, s. ECR II-4315, bod 321.

⁽³⁰⁾ Rozhodnutie C 38/2008 z 3. októbra 2012 o termináli 2 mníchovského letiska, (Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2013, s. 8), body 74 – 81.

⁽³¹⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽³²⁾ Pozri smernicu 2009/12/ES, odôvodnenie 1.

⁽³³⁾ Prevádzkovateľ letiska môže, ale nemusí byť ten istý subjekt, ktorý letisko vlastní.

⁽³⁴⁾ Spoločne vykonávanie hospodárskej činnosti sa zvyčajne posudzuje analyzovaním existencie funkčných, hospodárskych a organických väzieb medzi subjektmi. Pozri napríklad vec C-480/09 P *AcceaElectrabel Produzione SpA/Komisia*, Zb. 2010, s. ECR I-13355, body 47 – 55; vec C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA a iní*, Zb. 2006, s. I-289, bod 112.

⁽³⁵⁾ Vec T-196/04 *Ryanair Ltd./Komisia*, Zb. 2008, s. II-3643 (rozsudok „Charleroi“), bod 88.

⁽³⁶⁾ Rozsudok vo veci letiska Lipsko-Halle, bod 98.

35. Súdny dvor rozhodol, že činnosti, ktoré sú obvykle zodpovednosťou štátu pri vykonávaní jeho úradných právomocí ako verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a vo všeobecnosti nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci⁽³⁷⁾. Na letisku sú činnosti ako kontrola letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov a činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnymi činmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností sú vo všeobecnosti považované za činnosti nehospodárskej povahy⁽³⁸⁾.

36. Verejné financovanie takýchto nehospodárskych činností nepredstavuje štátnu pomoc, ale malo by byť obmedzené výlučne na nahradenie vzniknutých nákladov a nesmie sa používať na financovanie iných činností⁽³⁹⁾. Akákoľvek možná nadmerná náhrada nákladov vzniknutých v súvislosti s nehospodárskymi činnosťami zo strany orgánov verejnej moci môže predstavovať štátnu pomoc. Navyše, ak letisko vykonáva okrem hospodárskych činností aj nehospodárske činnosti, vyžaduje sa samostatné účtovanie nákladov, aby sa zabránilo akémukoľvek presunu verejných prostriedkov medzi nehospodárskymi a hospodárskymi činnosťami.

37. Verejné financovanie nehospodárskych činností nesmie viesť k neprípustnej diskriminácii medzi letiskami. Existuje ustálená judikatúra, podľa ktorej ide o výhodu, ak verejné orgány odbremenia podniky od nákladov priamo súvisiacich s ich hospodárskymi činnosťami⁽⁴⁰⁾. Ak je preto v rámci daného právneho poriadku bežné, že civilné letiská musia znášať určité náklady, ktoré sa nevyhnutne spájajú s ich prevádzkou, zatiaľ čo iné civilné letiská tieto náklady znášať nemusia, v druhom prípade mohlo ísť o poskytnutie výhody, bez ohľadu na to, či tieto náklady súvisia s aktivitou, ktorá sa vo všeobecnosti považuje za aktivitu nehospodárskeho charakteru.

3.2. Používanie štátnych prostriedkov a pripísateľnosť štátu

38. Prevod štátnych prostriedkov môže mať veľa foriem, ako sú napríklad priame granty, daňové úľavy⁽⁴¹⁾, bezúročné pôžičky alebo iné typy podmienok preferenčného financovania. O štátne prostriedky ide aj v prípade, ak štát poskytne výhodu nepenažne alebo vo forme dotovaných služieb⁽⁴²⁾, ako sú napríklad letiskové služby. Štátne prostriedky možno používať⁽⁴³⁾ na vnútroštátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni. Financovanie z fondov Únie bude podobne predstavovať štátne prostriedky, ak sú tieto prostriedky vyčlenené podľa uváženia členského štátu⁽⁴⁴⁾.

39. Súdny dvor takisto rozhodol, že aj keď štát kontroluje verejný podnik a uplatňuje dominantný vplyv nad jeho činnosťami, skutočné uplatňovanie tejto kontroly v konkrétnom prípade sa nedá automaticky predpokladať⁽⁴⁵⁾. Preto bude ďalej potrebné posúdiť, či je možné opatrenia prijaté verejnými podnikmi pripísať štátu. Súdny dvor uviedol, že možnosť pripísať opatrenie prijaté verejným podnikom štátu možno odvodiť od skupiny ukazovateľov vyplývajúcich z okolností prípadu a kontextu, v ktorom bolo prijaté⁽⁴⁶⁾.

⁽³⁷⁾ Vec C-118/85 *Komisia/Taliansko*, body 7 a 8 a vec C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, Zb. 1988, s. ECR I-2479, bod 18.

⁽³⁸⁾ Pozri najmä vec C-364/92 *SAT/Eurocontrol*, Zb. 1994, s. ECR I-43, bod 30 a vec C-113/07 *P Selex Sistemi Integrati/Komisia*, Zb. 2009, s. ECR I-2207, bod 71.

⁽³⁹⁾ Vec C-343/95 *Cali & Figli/Servicesi ecologici porto di Genova*, Zb. 1997, s. ECR I-1547. Rozhodnutie Komisie N 309/2002 z 19. marca 2003, letecká bezpečnosť – náhrada nákladov vzniknutých v súvislosti s útokmi z 11. septembra 2001, (Ú. v. EÚ C 148, 25.6.2003, s. 7). Rozhodnutie Komisie N 438/2002 zo 16. októbra 2002, pomoc orgánom verejnej správy v sektore prístavov, (Ú. v. ES C 284, 21.11.2002, s. 2).

⁽⁴⁰⁾ Pozri okrem iného vec C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, Zb. 2005, s. I-01627, bod 36 a judikatúru citovanú v tomto rozsudku.

⁽⁴¹⁾ Pozri rozhodnutie N 324/2006 z 24. októbra 2006 – Francúzsko, pomoc na podporu nájomných lietadiel typu ATR 72-500 spoločnosťou Air Caraïbes, (Ú. v. EÚ C 300, 9.12.2006, s. 10).

⁽⁴²⁾ Pozri vec C-126/01 *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie/GEMO SA*, Zb. 2003, s. I-13769, bod 29.

⁽⁴³⁾ Prostriedky verejného podniku predstavujú štátne prostriedky v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, lebo ich kontrolujú verejné orgány. Pozri vec C-482/99 *Francúzsko/Komisia*, Zb. 2002, s. I-4397 (rozsudok vo veci „*Stardust Marine*“).

⁽⁴⁴⁾ Súdny dvor potvrdil, že keď finančné prostriedky nepretržite ostávajú pod verejnou kontrolou, a teda sú k dispozícii príslušným vnútroštátnym orgánom, postačuje to na to, aby boli kategorizované ako štátna pomoc, pozri vec C-83/98 *P France/Ladbroke Racing Ltd a Komisia*, Zb. 2000, s. I-3271, bod 50.

⁽⁴⁵⁾ Pozri rozsudok vo veci „*Stardust Marine*“, bod 52.

⁽⁴⁶⁾ Pozri rozsudok vo veci „*Stardust Marine*“, body 55 a 56.

40. Za týchto okolností prostriedky verejného letiska predstavujú verejné prostriedky. Verejné letisko môže následne poskytnúť pomoc leteckej spoločnosti pri používaní letiska, ak je rozhodnutie o poskytnutí pomoci pripísateľné štátu a sú splnené ďalšie podmienky článku 107 ods. 1 zmluvy. Súdny dvor takisto rozhodol, že z hľadiska toho, či sa opatrenie považuje za štátnu pomoc, je nepodstatné, či je prijaté priamo štátom alebo verejnými alebo súkromnými subjektmi určenými štátom na riadenie pomoci⁽⁴⁷⁾.

3.3. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

41. Podľa judikatúry Súdneho dvora finančná podpora narúša hospodársku súťaž do tej miery, že posilňuje pozíciu podniku v porovnaní s inými podnikmi⁽⁴⁸⁾.

42. Všeobecne platí, že ak výhoda poskytnutá členským štátom posilňuje pozíciu podniku v porovnaní s inými podnikmi súťažiacimi na danom trhu Únie, obchod medzi členskými štátmi sa musí považovať za ovplyvnený touto výhodou⁽⁴⁹⁾.

43. Hospodársku súťaž medzi letiskami možno hodnotiť vzhľadom na kritériá výberu leteckých spoločností, najmä na základe porovnania faktorov, ako sú druh poskytovaných letiskových služieb a príslušná klientela, hustota obyvateľstva alebo hospodárska činnosť, preťaženie dopravných kapacít, existencia pozemného prístupu, úroveň poplatkov a celkové komerčné podmienky na používanie letiskovej infraštruktúry a služieb. Úroveň poplatkov je kľúčový faktor, pretože verejné prostriedky poskytnuté letisku by sa mohli použiť na udržiavanie letiskových poplatkov umelo na nízkej úrovni s cieľom prilákať letecké spoločnosti a mohli by tak značne narušiť hospodársku súťaž.

44. Komisia ďalej poznamenáva, že letiská si konkurujú v oblasti správy letiskovej infraštruktúry, a to vrátane miestnych a regionálnych letísk. Financovanie prevádzkovateľa letiska z verejných prostriedkov môže preto narušiť hospodársku súťaž na trhoch prevádzky letiskovej infraštruktúry. Navyše, verejné financovanie prevádzkovateľov letísk aj leteckých spoločností môže narušiť hospodársku súťaž a mať vplyv na obchod na trhu leteckej dopravy v celej Únii. A napokon, verejné financovanie letísk a leteckých spoločností môže mať vplyv aj na intermodálnu hospodársku súťaž.

45. Súdny dvor v rozsudku *Altmark*⁽⁵⁰⁾ rozhodol, že aj verejné financovanie poskytované podniku, ktorý poskytuje len miestne alebo regionálne dopravné služby, môže mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi, keďže poskytovanie dopravných služieb týmto podnikom sa tým môže zachovávať alebo zvýšiť s tým dôsledkom, že podniky zriadené v iných členských štátoch majú menšiu šancu na poskytovanie svojich dopravných služieb. Ani skutočnosť, že pomoc má malý objem, alebo relatívne malá veľkosť podniku, ktorý prijíma verejné financovanie, ako také nevylučujú možnosť ovplyvnenia obchodu medzi členskými štátmi. Teda aj verejné financovanie letísk alebo leteckých spoločností prevádzkujúcich lety z týchto letísk môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

3.4. Verejné financovanie letísk a uplatňovanie zásady subjektu trhového hospodárstva

46. V článku 345 zmluvy sa uvádza, že zmluva sa žiadnym spôsobom nedotýka úpravy systému súkromného vlastníctva uplatňovanej v členských štátoch. Členské štáty môžu vlastniť a riadiť podniky a môžu nakupovať akcie alebo iné účasti vo verejných a súkromných podnikoch.

47. Tieto usmernenia teda nerozlišujú medzi jednotlivými typmi príjemcov z hľadiska ich právnej štruktúry alebo toho, či patria do verejného alebo súkromného sektora, a všetky odkazy na letecké spoločnosti a letiská alebo spoločnosti, ktoré ich prevádzkujú, zahŕňajú všetky typy právnických osôb.

48. Na posúdenie, či podnik využíval hospodársku výhodu, sa uplatňuje kritérium subjektu trhového hospodárstva. Toto kritérium by malo byť založené na dostupných informáciách a predvídateľnom vývoji v čase poskytnutia verejného financovania a nemalo by vychádzať zo žiadnej analýzy založenej na neskoršej situácii⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁷⁾ Vec 78/76, *Steinike & Weinlig/Nemecko*, Zb. 1977, s. I-595, bod 21.

⁽⁴⁸⁾ Vec C-310/99, *Taliano/Komisia*, Zb. 2002, s. I-2289, bod 65.

⁽⁴⁹⁾ Vec C-280/00, *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (rozsudok vo veci „*Altmark*“), Zb. 2003, s. I-7747.

⁽⁵⁰⁾ Pozri rozsudok vo veci *Altmark*, body 77 – 82.

⁽⁵¹⁾ Rozsudok vo veci *Stardust Marine*, bod 71. Rozsudok vo veci C-124/10P *Európska komisia/ERF*, zatiaľ neuvverejnený, body 84, 85 a 105.

49. Pokiaľ teda letisko využije verejné financovanie, Komisia posúdi, či takéto financovanie predstavuje pomoc, zohľadnením toho, či by za podobných okolností súkromný subjekt, z hľadiska predvídateľnosti dosiahnutia návratnosti a odhliadnuc od všetkých sociálnych, regionálno-politických a sektorálnych faktorov,⁽⁵²⁾ získal také isté financovanie. Verejné financovanie poskytnuté za okolností, ktoré zodpovedajú bežným trhovým podmienkam, sa nepovažuje za štátnu pomoc⁽⁵³⁾.

50. Súdny dvor takisto rozhodol, že konanie verejného investora sa môže porovnať s konaním súkromného investora z dlhodobého hľadiska vedeného vyhlídkami na ziskovosť⁽⁵⁴⁾ počas trvania investície. Tieto úvahy sú osobitne vhodné v prípade investícií do infraštruktúry, ktoré často zahŕňajú vysoké sumy finančných prostriedkov a môžu viesť k pozitívnej návratnosti až po mnohých rokoch. Pri posudzovaní ziskovosti letiska sa musia zohľadniť príjmy letiska.

51. Pokiaľ teda ide o verejné financovanie letísk, analýza súladu s kritériom subjektu trhového hospodárstva by mala byť založená na vyhlídkach na ziskovosť *ex ante* pre subjekt poskytujúci financovanie⁽⁵⁵⁾. Akékoľvek predpovede objemu dopravy použité na tento účel by mali byť realistické a podrobené primeranej analýze citlivosti. Neexistencia podnikateľského plánu predstavuje náznak, že kritérium subjektu trhového hospodárstva pravdepodobne nie je splnené⁽⁵⁶⁾. V prípade neexistencie podnikateľského plánu môžu členské štáty poskytnúť analýzu alebo interné dokumenty od orgánov verejnej moci alebo od príslušného letiska, z ktorých jasne vyplýva, že analýza vykonaná pred poskytnutím verejného financovania preukazuje splnenie kritéria subjektu trhového hospodárstva.

52. Letiská môžu zohrávať dôležitú úlohu pri podpore miestneho rozvoja alebo dostupnosti. Napriek tomu sa miestne alebo politické faktory nemôžu zohľadňovať na účely kritéria subjektu trhového hospodárstva⁽⁵⁷⁾. Takéto faktory sa však, za určitých okolností, môžu zohľadňovať pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci.

3.5. Finančný vzťah medzi letiskami a leteckými spoločnosťami

53. Keď má letisko k dispozícii verejné zdroje, pomoc leteckej spoločnosti využívajúcej letisko možno v zásade vylúčiť, keď vzťah medzi letiskom a touto leteckou spoločnosťou spĺňa s kritérium subjektu trhového hospodárstva. O takýto prípad obvykle ide, ak:

- (a) cena účtovaná za letiskové služby zodpovedá trhovej cene (pozri časť 3.5.1) alebo
- (b) možno pomocou analýzy *ex ante* preukázať, že dohoda letiska/leteckej spoločnosti povedie k pozitívnemu prínosu pre kumulovanie zisku pre letisko (pozri časť 3.5.2).

3.5.1. Porovnanie s trhovou cenou

54. Prístup k posúdeniu existencie pomoci leteckým spoločnostiam zahŕňa stanovenie, či cena účtovaná letiskom konkrétnej leteckej spoločnosti zodpovedá trhovej cene. Na základe dostupných a relevantných trhových cien je možné určiť vhodné porovnávacie kritérium so zohľadnením prvkov stanovených v bode 60.

55. Určenie porovnávacieho kritéria vyžaduje najskôr možnosť výberu dostatočného počtu porovnateľných letísk poskytujúcich porovnateľné služby za bežných trhových podmienok.

56. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že v súčasnosti značná väčšina letísk Únie využíva verejné financovanie na pokrývanie investičných a prevádzkových nákladov. Väčšina týchto letísk môže zostať na trhu len vďaka verejnej podpore.

⁽⁵²⁾ Rozsudky vo veciach T-129/95, T-2/96 a T-97/96 *Neue Maxhütte stahlwerke a Lech Stahlwerke/Komisia*, Zb. 1999, s. II-17, bod 120. Pozri aj rozsudok vo veci C-40/85, *Belgicko/Komisia*, Zb. 1986, s. 02321, bod 13.

⁽⁵³⁾ Rozsudok vo veci „Stardust Marine“, bod 69. Pozri aj vec C-303/88 *Taliano/Komisia*, Zb. 1991, s. I-1433, bod 20.

⁽⁵⁴⁾ Rozsudok vo veci C-303/89 *Taliano/Komisia* (rozsudok „Alfa Romeo“), Zb. 1991, s. I-1603, bod 20. Rozsudok vo veci T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Komisia*, Zb. 2003, s. II-435, body 250 – 270.

⁽⁵⁵⁾ Pozri rozhodnutie Komisie vo veci C 25/2007 – *Fínsko – letisko Tampere Pirkkala a Ryanair*, (Ú. v. EÚ L 309, 19.11.2013, s. 27).

⁽⁵⁶⁾ Rozsudok vo veci C-124/10, *Komisia/ERF*, Zb. 2012 zatiaľ neuverejnený, body 84, 85 a 105.

⁽⁵⁷⁾ Rozsudky vo veciach T-129/95, T-2/96 a T-97/96 *Neue Maxhütte stahlwerke a Lech Stahlwerke/Komisia*, Zb. 1999, s. II-17, bod 120. Pozri aj rozsudok vo veci C-40/85, *Belgicko kráľovstvo/Komisia*, Zb. 1986, s. 02321, bod 13.

57. Verejné orgány tradične považujú letiská vo vlastníctve štátu za infraštruktúru na podporu miestneho rozvoja a nie za podniky fungujúce v súlade s trhovými pravidlami. Ceny týchto letísk preto nebývajú určené s ohľadom na trhové faktory a najmä dobré vyhliadky na ziskovosť *ex ante*, ale predovšetkým s ohľadom na sociálne alebo regionálne faktory.

58. Aj keď sú niektoré letiská súkromne vlastnené alebo prevádzkované bez sociálnych alebo regionálnych faktorov, ceny účtované týmito letiskami môžu byť do značnej miery ovplyvnené cenami účtovanými väčšinou verejne dotovaných letísk, lebo takéto ceny letecké spoločnosti zohľadňujú pri rokovaní so súkromne vlastnenými alebo prevádzkovanými letiskami.

59. Za týchto okolností má Komisia silné pochybnosti, či je v súčasnosti možné určiť vhodné porovnávacie kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované letiskami. Táto situácia sa v budúcnosti môže meniť alebo vyvíjať, a to najmä od toho času, keď sa na financovanie letísk z verejných prostriedkov budú úplne uplatňovať pravidlá štátnej pomoci.

60. Komisia sa v každom prípade domnieva, že porovnávacie hodnotenie by malo byť založené na porovnaní letiskových poplatkov bez akýchkoľvek výhod poskytovaných leteckej spoločnosti (ako sú marketingová podpora, zľavy alebo akýkoľvek iný stimul) v rámci dostatočného počtu vhodných „porovnávacích letísk“, ktorých prevádzkovatelia sa správajú ako subjekty trhového hospodárstva. Mali by sa použiť najmä tieto ukazovatele:

- a) objem dopravy;
- b) typ dopravy (obchodná, dovolenková alebo cieľová destinácia), relatívny význam nákladnej dopravy a relatívny význam príjmu, ktorý plynie z neleteckých činností letiska;
- c) typ a úroveň poskytovaných letiskových služieb;
- d) blízkosť letiska k veľkému mestu;
- e) počet obyvateľov v spádovej oblasti letiska;
- f) prosperita okolitej oblasti (HDP na obyvateľa);
- g) rôzne geografické oblasti, ktoré by mohli priťahovať cestujúcich.

3.5.2. Analýza ziskovosti *ex ante*

61. Za najrelevantnejšie kritérium na posúdenie dohôd, ktoré uzatvorili letiská s jednotlivými leteckými spoločnosťami, Komisia v súčasnosti považuje analýzu postupného rastu ziskovosti *ex ante*.

62. Z tohto hľadiska sa Komisia domnieva, že cenové rozdiely sú štandardným obchodným postupom, pokiaľ sú v súlade so všetkými právnymi predpismi týkajúcimi sa hospodárskej súťaže a odvetvia⁽⁵⁸⁾. Napriek tomu by takéto politiky rozdielných cien mali byť komerčne odôvodnené tak, aby splňali kritérium subjektu trhového hospodárstva⁽⁵⁹⁾.

63. Komisia sa domnieva, že dohody uzatvorené medzi leteckými spoločnosťami a letiskom sa môžu považovať za dohody, ktoré splňajú kritérium subjektu trhového hospodárstva, ak postupne prispievajú, z hľadiska *ex ante*, k ziskovosti letiska. Letisko by malo preukázať, že keď uzatvára dohodu s leteckou spoločnosťou (napr. jednotlivú zmluvu alebo celkový systém letiskových poplatkov), je počas trvania dohody schopné pokrývať všetky z nej vyplývajúce náklady s primeranou ziskovou maržou⁽⁶⁰⁾ na základe rozumných strednodobých vyhliadok⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁸⁾ Relevantné ustanovenia zahŕňajú články 101 a 102 zmluvy, a smernicu 2009/12/ES.

⁽⁵⁹⁾ Pozri rozhodnutie Komisie vo veci C 12/2008 – Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair (Ú. v. EÚ L 27, 1.2.2011, s. 24), a rozhodnutie Komisie vo veci C 25/2007 – Fínsko – letisko Tampere Pirkkala a spoločnosť Ryanair (Ú. v. EÚ L 309, 19.11.2013, s. 27).

⁽⁶⁰⁾ Primeraná zisková marža je „normálna“ miera návratnosti kapitálu, t. j. miera návratnosti, ktorú by typická spoločnosť vyžadovala pre investíciu s podobným rizikom. Návratnosť sa meria ako vnútorná miera návratnosti za predpokladané hotovostné toky vyvolané dohodou s leteckou spoločnosťou.

⁽⁶¹⁾ To neznamená, že nemožno predpokladať, že budúce zisky môžu počas trvania dohody vyrovnáť úvodné straty.

64. Na posúdenie, či dohoda, ktorú letisko uzatvorilo s leteckou spoločnosťou, spĺňa kritérium subjektu trhového hospodárstva, očakávané neletecké príjmy pochádzajúce z činnosti leteckej spoločnosti by sa mali zohľadniť spoločne s letiskovými poplatkami po odpočítaní všetkých zliav, marketingovej podpory alebo stimulačných opatrení⁽⁶²⁾. Podobne by sa mali zohľadniť aj všetky očakávané náklady, ktoré postupne vznikajú letisku v súvislosti s činnosťou leteckej spoločnosti na letisku⁽⁶³⁾. Takéto prírastkové náklady by mohli zahŕňať všetky kategórie výdavkov alebo investícií, ako sú prírastkové náklady na zamestnancov, vybavenie a investície, ktoré vznikajú na základe prítomnosti leteckej spoločnosti na letisku. Ak sa napríklad letisko musí rozšíriť alebo je potrebné vybudovať nový terminál či iné zariadenia, ktoré majú predovšetkým spĺňať potreby konkrétnej leteckej spoločnosti, takéto náklady by sa mali zohľadniť pri výpočte prírastkových nákladov. Na druhej strane náklady, ktoré by letisko muselo znášať bez ohľadu na dohodu uzatvorenú s leteckou spoločnosťou, by sa na účely kritéria subjektu trhového hospodárstva nemali zohľadňovať.

65. Ak prevádzkovateľ letiska využil zlučiteľnú pomoc, výhoda vyplývajúca z takejto pomoci neprechádza na konkrétnu leteckú spoločnosť⁽⁶⁴⁾, ak sú splnené tieto podmienky: infraštruktúra je otvorená všetkým leteckým spoločnostiam⁽⁶⁵⁾ (patrí sem infraštruktúra, ktorú s väčšou pravdepodobnosťou budú využívať určité kategórie, napríklad prevádzkovatelia nízkonákladových alebo charterových letov) a nie je určená pre konkrétnu leteckú spoločnosť; a letecké spoločnosti platia tarify, ktoré pokrývajú aspoň prírastkové náklady vymedzené v bode 64. Komisia sa okrem toho domnieva, že aj keby sa leteckým spoločnostiam poskytla štátna pomoc, za takýchto okolností by táto pomoc bola v každom prípade zlučiteľná s vnútorným trhom z rovnakých dôvodov, aké odôvodňujú zlučiteľnosť pomoci na úrovni letiska. Ak prevádzkovateľ letiska využil nezlučiteľnú investičnú pomoc, výhoda vyplývajúca z takejto pomoci neprechádza na konkrétnu leteckú spoločnosť, ak sú splnené tieto podmienky: infraštruktúra je otvorená pre všetky letecké spoločnosti a nie je určená pre konkrétnu leteckú spoločnosť; a letecké spoločnosti platia tarify, ktoré pokrývajú aspoň prírastkové náklady vymedzené v bode 64. Komisia sa domnieva, že za takýchto okolností nemožno vylúčiť sektorovú výhodu pre letecký priemysel alebo iných používateľov, ale nemala by viesť k využívaniu zo strany konkrétnych leteckých spoločností alebo iných používateľov.

66. Komisia pri posudzovaní dohôd uzatvorených s letiskom/leteckou spoločnosťou zohľadní aj mieru, do akej možno posudzované dohody považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie letiska zameranej na dosiahnutie aspoň dlhodobej ziskovosti.

4. VEREJNÉ FINANCOVANIE SLUŽIEB VŠEOBECNÉHO HOSPODÁRSKEHO ZÁUJMU

67. V niektorých prípadoch môžu verejné orgány vymedziť určité hospodárske činnosti, ktoré vykonávajú letiská alebo letecké spoločnosti, za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „SVHZ“) v zmysle článku 106 ods. 2 zmluvy a judikatúry *Altmark*⁽⁶⁶⁾ a poskytnúť náhradu za vykonávanie týchto služieb.

⁽⁶²⁾ Podobne sa zohľadní aj akákoľvek podpora, ako napríklad dohody o predaji uzatvorené priamo medzi orgánmi verejnej moci a leteckou spoločnosťou, určená na vyrovnanie časti bežných nákladov vynaložených prevádzkovateľom letiska v súvislosti s dohodou letiska/leteckej spoločnosti. To platí bez ohľadu na to, či je takáto podpora poskytnutá priamo príslušnej leteckej spoločnosti alebo vedená prostredníctvom prevádzkovateľa letiska alebo iného subjektu.

⁽⁶³⁾ Rozsudok vo veci „Charleroi“, bod 59.

⁽⁶⁴⁾ To, čo sa v tomto odseku uvádza o leteckých spoločnostiach, sa rovnako uplatňuje aj na ostatných používateľov letiska.

⁽⁶⁵⁾ Pozri najmä spojené veci T-443/08 a T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisia*, Zb. 2011, s. II-1311, bod 109.

⁽⁶⁶⁾ Pozri rozsudok vo veci *Altmark*, body 86 – 93. Verejné financovanie za poskytovanie SVHZ nepredstavuje výberovú výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, ak sú splnené tieto štyri podmienky: a) príjemca mechanizmu štátneho financovania za SVHZ musí byť formálne poverený poskytovaním a vykonávaním SVHZ a musí mať jasne určené povinnosti, b) parametre na výpočet náhrady musia byť stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom, c) náhrada nesmie prekročiť sumu potrebnú na pokrytie všetkých častí nákladov vynaložených pri vykonávaní SVHZ, so zohľadnením príslušných príjmov a primeraného zisku za vykonávanie týchto povinností a d) ak príjemca nie je vybratý na základe postupu verejného obstarávania, ktoré počíta s poskytovaním služby za najnižšie náklady pre spoločnosť, úroveň poskytnutej náhrady sa musí určiť na základe analýzy nákladov, ktoré by typický riadne vedený podnik vynaložil na vykonávanie týchto povinností so zohľadnením príslušných príjmov a primeraného zisku.

68. V takýchto prípadoch poskytujú oznámenie o SVHZ⁽⁶⁷⁾ a nariadenie Komisie (EÚ) č. 360/2012⁽⁶⁸⁾ usmerenia týkajúce sa podmienok, za ktorých predstavuje verejné financovanie SVHZ štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme sa posúdi na základe rozhodnutia Komisie 2012/21/EÚ⁽⁶⁹⁾ a rámca SVHZ⁽⁷⁰⁾. Spoločne tieto štyri dokumenty tvoria „balík SVHZ“, ktorý sa vzťahuje aj na náhradu poskytovanú letiskám a leteckým spoločnostiam. Ďalšie body objasňujú uplatňovanie niektorých zásad stanovených v balíku SVHZ z hľadiska niektorých špecifik odvetvia.

4.1. Vymedzenie služby všeobecného hospodárskeho záujmu v odvetviach letísk a leteckej dopravy

69. Prvé kritérium vo veci *Altmark* vyžaduje jasné určenie povinností, ktoré predstavuje služba vo všeobecnom hospodárskom záujme. Táto požiadavka je zhodná s požiadavkou článku 106 ods. 2 zmluvy⁽⁷¹⁾. Podľa judikatúry⁽⁷²⁾ podniky poverené výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu musia byť touto úlohou poverené úradným dokumentom verejného orgánu. Komisia takisto objasnila⁽⁷³⁾, že na to, aby sa nejaká činnosť považovala za službu všeobecného hospodárskeho záujmu, musí mať špeciálne vlastnosti v porovnaní s bežnými hospodárskymi činnosťami, a že cieľ všeobecného záujmu, ktorý sledujú verejné orgány, nemôže byť len rozvoj určitých hospodárskych činností alebo hospodárskych oblastí, ako sa to predpokladá v článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy⁽⁷⁴⁾.

70. Pokiaľ ide o služby leteckej dopravy, záväzky služieb vo verejnom záujme možno ukladať len v súlade s nariadením (ES) č. 1008/2008⁽⁷⁵⁾. Takéto záväzky je obzvlášť možné uložiť len vo vzťahu ku konkrétnej trase alebo skupine trás⁽⁷⁶⁾, nie vo vzťahu k akejkoľvek všeobecnej trase z daného letiska, mesta alebo regiónu. Navyše, záväzky služieb vo verejnom záujme možno vo vzťahu k trase uložiť len s tým cieľom, aby spĺňala potreby dopravy, ktoré nie je možné primerane naplniť existujúcou leteckou trasou alebo inými spôsobmi dopravy⁽⁷⁷⁾.

71. Z tohto hľadiska je potrebné zdôrazniť, že súlad s vecnými a procesnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 1008/2008 nezabavuje príslušný členský štát povinnosti posúdiť súlad s článkom 107 ods. 1 zmluvy.

72. Pokiaľ ide o letiská, Komisia sa domnieva, že celkové prevádzkovanie letiska možno v riadne odôvodnených prípadoch považovať za službu všeobecného hospodárskeho záujmu. Na základe zásad uvedených v bode 69 sa Komisia domnieva, že to tak môže byť len v prípade, že časť oblasti potenciálne obsluhovanej letiskom by bola bez letiska izolovaná od zvyšku EÚ v rozsahu, ktorý by zabraňoval jej sociálnemu a hospodárskemu rozvoju. Takéto posúdenie by malo náležite zohľadňovať ďalšie možnosti dopravy, ako sú najmä vysokorychlostná železnica alebo námorné linky obsluhované trajektmi. V takých prípadoch môžu verejné orgány uložiť letisku záväzok služby vo verejnom záujme s cieľom zaručiť, že letisko ostane otvorené pre komerčnú dopravu. Komisia pripomína, že určité letiská zohrávajú dôležitú úlohu z hľadiska regionálneho spojenia izolovaných, vzdialených alebo okrajových regiónov Únie. Takáto situácia sa môže vyskytnúť, obzvlášť pokiaľ ide o veľmi vzdialené regióny, ako aj o ostrovy alebo iné oblasti Únie. Na základe posúdenia podľa jednotlivých prípadov a v závislosti od konkrétnych vlastností každého letiska a regiónu, ktorý obsluhuje, môže byť obzvlášť odôvodnené vymedziť SVHZ na týchto letiskách.

⁽⁶⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou 22.

⁽⁶⁸⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 360/2012 z 25. apríla 2012 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* v prospech podnikov poskytujúcich služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 114, 26.4.2012, s. 8).

⁽⁶⁹⁾ Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3).

⁽⁷⁰⁾ Oznámenie Komisie o rámci Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (2011) (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

⁽⁷¹⁾ Vec T-289/03 *British United Provident Association Ltd (BUPA)/Komisia*, Zb. 2008, s. II-81, body 171 a 224.

⁽⁷²⁾ Pozri spojené veci T-204/97 a T-270/97 *EPAC – Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA/Komisia*, Zb. 2000, s. II-2267, bod 126 a vec T-17/02 *Fred Olsen, SA/Komisia*, Zb. 2005, s. II-2031, body 186, 188 – 189.

⁽⁷³⁾ Pozri oznámenie o SVHZ, ods. 45.

⁽⁷⁴⁾ Pozri rozhodnutie N 381/04 – Francúzsko, projekt vysokokapacitnej telekomunikačnej siete v departemente Pyrénées-Atlantiques (DORSAL), (Ú. v. EÚ C 162, 2.7.2005, s. 5).

⁽⁷⁵⁾ Články 16, 17 a 18.

⁽⁷⁶⁾ Musí byť jasne určené počiatočné aj cieľové letisko, pozri článok 16 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Komisia sa najmä domnieva, že by bolo ťažké odôvodniť záväzky služieb vo verejnom záujme na trasu daného letiska, ak by už existovali podobné služby, najmä pokiaľ ide o čas, frekvenciu, úroveň a kvalitu služieb prepravy na iné letisko, ktoré obsluhuje rovnakú spaďovú oblasť.

73. Na základe osobitných požiadaviek, ktoré sú súčasťou záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme pre služby leteckej dopravy,⁽⁷⁸⁾ a vzhľadom na úplnú liberalizáciu trhov leteckej dopravy sa Komisia domnieva, že rozsah záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme uložených letiskám by nemal zahŕňať rozvoj služieb komerčnej leteckej dopravy.

4.2. Zlučiteľnosť pomoci vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme

74. Ak jedno z kumulatívnych kritérií rozsudku *Altmark* nie je splnené, náhrada za služby vo verejnom záujme poskytuje príjemcovi hospodársku výhodu a môže predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Takáto štátna pomoc sa môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 106 ods. 2 zmluvy, ak sú splnené všetky kritériá zlučiteľnosti vypracované na uplatňovanie uvedeného ustanovenia.

75. Štátna pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme je oslobodená od požiadavky na označovanie podľa článku 108 ods. 3 zmluvy, ak sú splnené požiadavky stanovené v rozhodnutí 2012/21/EÚ. Rozsah rozhodnutia 2012/21/EÚ zahŕňa náhradu za služby vo verejnom záujme poskytované:

- a) letiskám s priemerným ročným objemom dopravy do 200 000 cestujúcich⁽⁷⁹⁾, počas trvania poverenia výkonom služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a
- b) leteckým spoločnostiam, pokiaľ ide o letecké linky na ostrovy, kde priemerný ročný objem dopravy nepresahuje 300 000 cestujúcich⁽⁸⁰⁾.

76. Štátnu pomoc, na ktorú sa nevzťahuje rozhodnutie 2012/21/EÚ, možno vyhlásiť za zlučiteľnú podľa článku 106 ods. 2 zmluvy, ak sú splnené podmienky rámca SVHZ. Je však potrebné poznamenať, že na hodnotenie podľa rozhodnutia 2012/21/EÚ aj podľa rámca SVHZ sa použijú faktory o definícii záväzkov služby vo verejnom záujme uložených letiskám alebo leteckým spoločnostiam v bodoch 69 až 73 týchto usmernení.

5. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI PODĽA ČLÁNKU 107 ODS. 3 PÍSM. C) ZMLUVY

77. Ak verejné financovanie poskytnuté letiskám alebo leteckým spoločnostiam predstavuje pomoc, túto pomoc možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy za predpokladu, že spĺňa kritériá zlučiteľnosti pre letiská uvedené v časti 5.1 týchto usmernení, resp. pre letecké spoločnosti uvedené v časti 5.2. Štátna pomoc poskytnutá leteckým spoločnostiam, ktorá postupne znižuje ziskovosť letiska (pozri bod 63 a 64 týchto usmernení), sa bude považovať za nezlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 1 zmluvy, ak nie sú splnené podmienky zlučiteľnosti pre pomoc na začatie činnosti stanovené v časti 5.2 týchto usmernení.

78. Na posúdenie toho, či opatrenie štátnej pomoci možno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c), Komisia vo všeobecnosti analyzuje, či návrh opatrenia pomoci zabezpečuje pozitívny vplyv na dosiahnutie cieľa spoločného záujmu, ktorý prevažuje nad jeho možnými negatívnymi účinkami na obchod a hospodársku súťaž.

79. V oznámení o modernizácii štátnej pomoci (MŠP) sa vyzýva na určenie a vymedzenie spoločných zásad platných pre posudzovanie zlučiteľnosti všetkých opatrení pomoci, ktoré Komisia uskutočňuje. Opatrenie pomoci sa bude považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené tieto kumulatívne podmienky:

- a) príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu: opatrenie štátnej pomoci musí mať cieľ spoločného záujmu v súlade s článkom 107 ods. 3 zmluvy;
- b) potreba intervencie zo štátnych prostriedkov: opatrenie štátnej pomoci musí byť zamerané na situácie, v ktorých môže pomoc priniesť dôležité zlepšenie, ktoré samotný trh dosiahnuť nemôže, napríklad nápravou zlyhania trhu alebo riešením obavy o spravodlivý prístup a súdržnosť;
- c) primeranosť opatrenia pomoci: opatrenie pomoci musí byť primeraným nástrojom politiky na plnenie cieľa spoločného záujmu;

⁽⁷⁸⁾ Pozri bod 70 a nariadenie (ES) č. 1008/2008, odôvodnenie 12 a články 16 – 18.

⁽⁷⁹⁾ Táto prahová hodnota sa vzťahuje na počet jedným smerom, t. j. pasažier cestujúci z letiska a naspäť na letisko by sa počítal dvakrát. Ak je letisko súčasťou skupiny letísk, objem pasažierov sa stanovuje na základe každého jednotlivého letiska.

⁽⁸⁰⁾ Táto prahová hodnota sa vzťahuje na počet jedným smerom, t. j. pasažier cestujúci na ostrov a naspäť by sa počítal dvakrát. Vzťahuje sa na jednotlivé trasy medzi letiskom na ostrove a letiskom na kontinente.

- d) stimulačný účinok: pomoc musí zmeniť správanie dotknutých podnikov takým spôsobom, že sa zapoja do vykonávania doplnkovej činnosti, ktorú by bez pomoci nevykonávali alebo by ju vykonávali v obmedzenej miere či iným spôsobom alebo na inom mieste;
- e) primeranosť pomoci (pomoc obmedzená na minimum): suma pomoci musí byť obmedzená na minimum potrebné na podnietenie ďalšej investície alebo činnosti v dotknutej oblasti;
- f) zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi: negatívne účinky pomoci musia byť dostatočne obmedzené, aby celková vyváženosť opatrenia bola pozitívna;
- g) transparentnosť pomoci: členské štáty, Komisia, hospodárske subjekty a zúčastnená verejnosť musia mať nesťažený prístup ku všetkým príslušným aktom a informáciám, ktoré sa týkajú poskytnutej pomoci uvedenej v časti 8.2.

80. Pokiaľ ide o štátnu pomoc v sektore leteckej dopravy, Komisia sa domnieva, že tieto spoločné zásady sa dodržiavajú, ak štátna pomoc poskytnutá letiskám alebo leteckým spoločnostiam spĺňa všetky podmienky uvedené v častiach 5.1 a 5.2. Súlad s týmito podmienkami preto znamená zlučiteľnosť pomoci s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

81. Ak však neoddeliteľný aspekt opatrenia štátnej pomoci alebo s ním spojené podmienky (vrátane metódy financovania, ak metóda financovania je podstatnou súčasťou opatrenia štátnej pomoci) predstavujú porušenie právnych predpisov Únie, nemožno pomoc vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom⁽⁸¹⁾.

82. Okrem toho Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti akejkoľvek štátnej pomoci s vnútorným trhom zohľadní všetky konania týkajúce sa porušenia článkov 101 alebo 102 zmluvy, ktoré sa môžu týkať príjemcu pomoci a ktoré môžu byť relevantné pre jej hodnotenie podľa článku 107 ods. 3 zmluvy⁽⁸²⁾.

5.1. Pomoc letiskám

5.1.1. Investičná pomoc letiskám

83. Investičná pomoc poskytovaná letiskám ako individuálna pomoc alebo ako pomoc v rámci schémy pomoci sa bude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy za predpokladu splnenia kumulatívnych podmienok uvedených v bode 79 ako je stanovené v bodoch 84 až 108:

a) Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu

84. Investičná pomoc letiskám sa bude považovať za pomoc prispievajúcu k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, ak:

a) zvyšuje mobilitu občanov Únie a prepojenosť regiónov vytvorením prístupových bodov k letom v rámci Únie; alebo

b) znižuje dopravnú preťaženosť v hlavných letiskách Únie; alebo

c) napomáha regionálny rozvoj.

85. Duplicita neziskových letísk ani vytváranie ďalšej nevyužívanej kapacity však neprispieva k cieľu spoločného záujmu. Ak je hlavným cieľom investičného projektu zvýšenie kapacity letiska, nová infraštruktúra musí zo strednodobého hľadiska spĺňať predpokladaný dopyt leteckých spoločností, cestujúcich a nákladných prepravcov v spádovej oblasti letiska. Akákoľvek počiatočná investícia, ktorá nemá uspokojivé strednodobé vyhliadky na využívanie alebo ktorá zhoršuje strednodobé vyhliadky na využívanie existujúcej infraštruktúry v spádovej oblasti, sa nemôže považovať za takú, ktorá slúži cieľu spoločného záujmu.

⁽⁸¹⁾ Pozri napríklad vec C-156/98 *Nemecko/Komisia*, Zb. 2000, s. I-6857, bod 78 a vec C-333/07 *Régie Networks/Rhone Alpes Bourgogne*, Zb. 2008, s. I-10807, body 94 – 116.

⁽⁸²⁾ Pozri vec C-225/91 *Matra/Komisia*, Zb. 1993, s. I-3203, bod 42.

86. Rovnako bude Komisia mať pochybnosti, pokiaľ ide o strednodobé vyhliadky na využívanie letiskovej infraštruktúry na letisku, ktoré sa nachádza v spádovej oblasti existujúceho letiska, ak existujúce letisko nefunguje na úrovni alebo takmer na úrovni maximálnej kapacity. Strednodobé vyhliadky na využívanie musia byť preukázané na základe spoľahlivých predpovedí objemu cestujúcich a nákladu zahrnutých v podnikateľskom pláne *ex ante* a musia identifikovať pravdepodobný vplyv investície na využívanie už existujúcej infraštruktúry, ako sú napríklad iné letisko alebo iný spôsob dopravy, najmä vysokorychlostné železničné spojenia.

b) Potreba zásahu štátu

87. Na posúdenie účinnosti štátnej pomoci na dosiahnutie cieľa spoločného záujmu je potrebné najskôr určiť problém, ktorý sa má riešiť. Štátna pomoc by sa mala zameriavať na situácie, v ktorých môže priniesť podstatné zlepšenie, ktoré trh nie je schopný poskytnúť sám.

88. Podmienky, ktorým čelia menšie letiská pri rozvíjaní svojich služieb a pri lákaní súkromných prostriedkov na financovanie svojich investícií do infraštruktúry sú často menej priaznivé, než je to v prípade najväčších letísk v Únii. Z týchto dôvodov môžu mať menšie letiská za súčasných trhových podmienok ťažkosti so zaručením financovania svojich investícií bez verejného financovania.

89. Potreba verejných prostriedkov na financovanie investícií do infraštruktúry sa z dôvodu vysokých fixných nákladov⁽⁸³⁾ líši podľa veľkosti letiska a spravidla bude vyššia ako v prípade menších letísk. Komisia sa domnieva, že za súčasných trhových podmienok možno určiť tieto kategórie letísk⁽⁸⁴⁾ a ich relatívnu finančnú životaschopnosť:

- a) letiská s počtom cestujúcich do 200 000 ročne nemusia byť schopné do veľkej miery pokryť svoje kapitálové náklady;
- b) letiská s ročným objemom 200 000 – 1 milión cestujúcich spravidla nie sú schopné do veľkej miery pokryť svoje kapitálové náklady;
- c) letiská s ročným objemom 1 – 3 milióny cestujúcich by spravidla mali byť schopné do väčšej miery pokryť svoje kapitálové náklady;
- d) letiská s ročným objemom 3 – 5 miliónov cestujúcich by mali v zásade byť schopné do značnej miery pokryť všetky svoje náklady (vrátane prevádzkových nákladov a kapitálových nákladov), ale za určitých okolností osobitných pre každý prípad môže byť verejná podpora potrebná na financovanie časti kapitálových nákladov;
- e) letiská s ročným objemom viac než 5 miliónov cestujúcich sú zvyčajne ziskové a dokážu pokryť všetky svoje náklady, s výnimkou veľmi výnimočných okolností.

c) Primeranosť štátnej pomoci ako politického nástroja

90. Členské štáty musia preukázať, že opatrenia pomoci je vhodným politickým nástrojom na dosiahnutie plánovaného cieľa alebo na riešenie problémov, ktoré sa majú na základe tejto pomoci riešiť. Opatrenie pomoci sa nebude považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom, ak iné menej deformujúce politické nástroje alebo nástroje pomoci umožňujú dosiahnuť ten istý cieľ.

91. Členské štáty sa môžu rozhodnúť rôzne, pokiaľ ide o používanie rôznych politických nástrojov a foriem pomoci. Vo všeobecnosti platí, že ak členský štát zohľadnil iné politické možnosti a použitie selektívneho nástroja, ako napríklad štátnej pomoci vo forme priameho grantu, bolo porovnané s menej deformujúcimi formami pomoci (ako sú napríklad úvery, záruky alebo splatné pôžičky), príslušné opatrenia sa považujú za vhodný nástroj.

92. Vždy, keď je to možné, sa členským štátom odporúča vypracovať vnútroštátne režimy odrážajúce hlavné zásady, ktoré sú základom verejného financovania, a uviesť najrelevantnejšie vlastnosti plánovaného verejného financovania letísk. Rámcové režimy zaručujú súdržnosť používania verejných prostriedkov, znižujú administratívnu záťaž menších poskytovateľov podpory a zrychlujú vykonávanie jednotlivých opatrení pomoci. Členským štátom sa ďalej odporúča poskytnúť jasné usmernenia na vykonávanie financovania štátnej pomoci pre regionálne letiská.

⁽⁸³⁾ 70 – 90 % nákladov letiska je fixných.

⁽⁸⁴⁾ Kategórie letísk na účely týchto usmernení sú založené na dostupných údajoch z odvetvia.

d) Existencia stimulačného účinku

93. Práce týkajúce sa individuálnej investície sa môžu začať až po predložení žiadosti orgánu poskytujúcemu pomoc. Ak sa práce začnú pred predložením žiadosti orgánu poskytujúcemu pomoc, akákoľvek pomoc, ktorá sa v súvislosti s touto individuálnou investíciou poskytne, sa nebude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

94. Investičný projekt na letisku môže byť ekonomicky atraktívny sám osebe. Preto je potrebné overiť, či by sa investícia bez štátnej pomoci neuskutočnila vôbec alebo či by sa neuskutočnila v rovnakom rozsahu. Ak sa to potvrdí, Komisia sa bude domnievať, že opatrenie pomoci má stimulačný účinok.

95. Stimulačný účinok sa určí pomocou analýzy protichodných situácií, v ktorej sa porovnajú úrovne zamýšľanej činnosti s pomocou a bez pomoci.

96. Ak nie sú známe žiadne konkrétne protichodné situácie, možno v prípade schodku financovania kapitálových nákladov predpokladať stimulačný účinok, t. j. ak na základe podnikateľského plánu *ex ante* možno preukázať, že v rámci čistej súčasnej hodnoty existuje rozdiel medzi pozitívnym a negatívnym peňažným tokom (vrátane investičných nákladov na hmotný kapitálový majetok) v priebehu trvania investície⁽⁸⁵⁾.

e) Primeranosť výšky pomoci (pomoc obmedzená na minimum)

97. Maximálne povolené množstvo štátnej pomoci sa vyjadruje ako percentuálny podiel oprávnených nákladov (maximálna intenzita pomoci). Oprávnené náklady sú náklady súvisiace s investíciami do letiskovej infraštruktúry vrátane nákladov na plánovanie, infraštruktúry pozemnej obsluhy (ako sú pásy na prepravu batožiny atď.) a do vybavenia letiska. Investičné náklady súvisiace s neleteckými činnosťami (najmä parkovanie, hotely, reštaurácie a kancelárie) nie sú oprávnené⁽⁸⁶⁾.

98. Investičné náklady týkajúce sa poskytovania služieb pozemnej obsluhy (ako sú autobusy, vozidlá atď.) nie sú oprávnené⁽⁸⁷⁾, pokiaľ nie sú súčasťou infraštruktúry pozemnej obsluhy samotného letiska.

99. V záujme primeranosti musí byť investičná pomoc letiskám obmedzená na dodatočné náklady (po odpočítaní dodatočných príjmov), ktoré sú výsledkom projektu/činnosti podniku, ktorému bola poskytnutá pomoc, a nie alternatívneho projektu/činnosti, ktoré by bol príjemca pomoci v opačnom prípade realizoval, t. j. keby mu nebola poskytnutá pomoc. Ak neexistuje žiadna alternatíva, v záujme primeranosti by suma pomoci nemala prekročiť schodok financovania investičného projektu (tzv. „schodok financovania kapitálových nákladov“), ktoré sa určí na základe podnikateľského plánu *ex ante* ako čistá súčasná hodnota rozdielu medzi pozitívnym a negatívnym peňažným tokom (vrátane investičných nákladov) počas trvania investície. V prípade investičnej pomoci by podnikateľský plán mal zahŕňať obdobie hospodárskeho využívania daného aktíva.

100. Keďže schodok financovania sa bude líšiť v závislosti od veľkosti letiska a spravidla je väčší v prípade menších letísk, Komisia na zaručenie celkovej primeranosti použije rozsah prípustných maximálnych intenzít pomoci. Intenzita pomoci nesmie prekročiť maximálnu prípustnú intenzitu investičnej pomoci a v každom prípade by nemala byť vyššia ako skutočný schodok financovania investičného projektu.

101. V nasledujúcej tabuľke je uvedené zhrnutie maximálnej prípustnej intenzity pomoci v závislosti od veľkosti letiska určenej na základe ročného objemu cestujúcich⁽⁸⁸⁾:

Veľkosť letiska na základe priemerného objemu cestujúcich (počet cestujúcich za rok)	Maximálna intenzita investičnej pomoci
>3 – 5 miliónov	max. 25 %
1 – 3 milióny	max. 50 %
menej ako 1 milión	max. 75 %

⁽⁸⁵⁾ To neznamená, že nemožno predpokladať, že budúce zisky môžu vyrovnať úvodné straty.

⁽⁸⁶⁾ Na financovanie takýchto činností sa tieto usmernenia nevzťahujú, lebo nie sú dopravnej povahy a budú sa preto posudzovať na základe príslušných sektorových a všeobecných pravidiel.

⁽⁸⁷⁾ Zásady stanovené v týchto usmerneniach sa nevzťahujú na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy, a to bez ohľadu na to, či ich poskytuje samotné letisko, letecká spoločnosť alebo dodávateľ služieb pozemnej obsluhy tretím stranám. Takáto pomoc sa bude posudzovať na základe príslušných všeobecných pravidiel.

⁽⁸⁸⁾ Skutočný ročný objem cestujúcich počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc oznámená alebo skutočne poskytnutá a vyplatená v prípade neoznámenej pomoci. V prípade novovytvoreného letiska pre osobnú dopravu sa má vziať do úvahy predpokladaný priemerný ročný objem cestujúcich počas dvoch finančných rokov od začiatku prevádzky komerčnej osobnej leteckej dopravy. Tieto prahové hodnoty sa vzťahujú na počet jednosmerných ciest. To znamená, že cestujúci letiaci napríklad na letisko a naspäť by sa počítal dvakrát; vzťahuje sa to na jednotlivé trasy. Ak je letisko súčasťou skupiny letísk, objem cestujúcich sa stanovuje na základe každého jednotlivého letiska.

102. Maximálna intenzita pomoci pre investičnú pomoc na financovanie letiskovej infraštruktúry sa môže zvýšiť až o 20 % pre letiská nachádzajúce sa vo vzdialených regiónoch bez ohľadu na ich veľkosť.

103. Letiská s priemerným ročným objemom do 1 milióna cestujúcich by mali prispievať k financovaniu celkových oprávnených investičných nákladov sumou vo výške najmenej 25 %. Investičné projekty na niektorých letiskách s priemerným ročným objemom do 1 milióna cestujúcich, ktoré sa nachádzajú v okrajových regiónoch Únie, však môžu viesť k schodku financovania, ktorý je vyšší ako maximálne prípustná intenzita pomoci. Na základe posúdenia podľa jednotlivých prípadov a v závislosti od konkrétnych vlastností každého letiska a regiónu, ktorý obsluhuje, môže byť intenzita presahujúca 75 % vo výnimočných prípadoch odôvodnená pre letiská s objemom cestujúcich do 1 milióna ročne.

104. Aby bolo možné zohľadniť konkrétne okolnosti týkajúce sa premiestnenia existujúceho letiska a ukončenia činnosti letiska na existujúcom mieste, Komisia posúdi najmä primeranosť, potrebu a maximálnu intenzitu štátnej pomoci poskytnutej na základe analýzy schodku financovania alebo porovnávacieho scenára každého konkrétneho prípadu, bez ohľadu na priemerný objem cestujúcich na tomto letisku.

105. Okrem toho za veľmi výnimočných okolností, ktoré sú charakterizované jasným zlyhaním trhu a so zreteľom na veľkosť investície, nemožnosť financovania investície na kapitálových trhoch, vysokú úroveň pozitívnych externalít a narušenie hospodárskej súťaže, môžu letiská s priemerným objemom dopravy viac ako 5 miliónov cestujúcich ročne získať pomoc na financovanie letiskovej infraštruktúry. Komisia však v takýchto prípadoch vždy vykoná hĺbkové hodnotenie najmä pokiaľ ide o primeranosť, potrebu a maximálnu intenzitu štátnej pomoci poskytnutej na základe analýzy schodku financovania a porovnávacieho scenára každého konkrétneho prípadu, bez ohľadu na priemerný objem cestujúcich na tomto letisku.

f) Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod

106. Predovšetkým duplicita neziskových letísk alebo vytváranie ďalšej nevyužívanej kapacity v spádovej oblasti existujúcej infraštruktúry môže mať deformujúce vplyvy. Rovnako bude mať Komisia v zásade pochybnosti o zlučiteľnosti investície do letiskovej infraštruktúry na letisku, ktoré sa nachádza v spádovej oblasti existujúceho letiska⁽⁸⁹⁾, ak existujúce letisko nefunguje na úrovni alebo takmer na úrovni maximálnej kapacity.

107. Okrem toho, s cieľom zabrániť negatívnym účinkom pomoci, ktoré môžu nastať, ak letiská čelia len miernym rozpočtovým obmedzeniam⁽⁹⁰⁾, môže byť investičná pomoc letiskám s ročným objemom do 5 miliónov cestujúcich poskytnutá buď ako vopred poskytnutá pevná suma na pokrytie oprávnených investičných nákladov, alebo v ročných splátkach na vyrovnanie schodku financovania kapitálových nákladov vyplývajúceho z podnikateľského plánu letiska.

108. S cieľom ďalej obmedziť akékoľvek narušenie musí byť letisko vrátane všetkých investícií, na ktoré sa poskytuje pomoc, otvorené všetkým potenciálnym používateľom a nesmie byť vyhradené pre jedného konkrétneho používateľa. V prípade fyzického obmedzenia kapacity by sa pridelovanie malo uskutočňovať na základe vecných, objektívnych, transparentných a nediskriminačných kritérií.

Požiadavky na oznámenie pre systémy pomoci a jednotlivé opatrenia pomoci

109. Členské štáty sa vyzývajú, aby oznámili schémy štátnej pomoci na investičnú pomoc letiskám s priemerným ročným objemom do 3 miliónov cestujúcich.

110. Podmienky týkajúce sa potreby pomoci, stimulačného účinku a primeranosti pomoci sa pri posudzovaní systému pomoci budú považovať za splnené, ak sa členský štát zaviazal poskytnúť individuálnu pomoc na základe schváleného systému pomoci len v prípade overenia splnenia kumulatívnych podmienok v tejto časti.

111. Z dôvodu vysokého rizika narušenia hospodárskej súťaže by sa tieto opatrenia pomoci mali vždy označovať samostatne:

a) investičná pomoc letiskám s priemerným ročným objemom viac než 3 milióny cestujúcich;

b) investičná pomoc, ktorá presahuje 75 % intenzity pomoci, pre letisko s priemerným ročným objemom do 1 milióna cestujúcich, , s výnimkou letísk umiestnených vo vzdialených regiónoch;

c) investičná pomoc poskytnutá na premiestnenie letísk;

⁽⁸⁹⁾ Pozri časť 5.1.1. písm. a).

⁽⁹⁰⁾ Ak bola pomoc určená na základe výpočtov *ex post* (s vyrovnaním akýchkoľvek deficitov, ktoré priebežne vzniknú), letiská nemusia mať dostatočnú motiváciu na udržiavanie nákladov a účtovanie takých letiskových poplatkov, ktoré sú primerané na pokrytie nákladov.

- d) investičná pomoc na financovanie zmiešaného letiska prevádzkujúceho osobnú aj nákladnú dopravu, ktoré odbavilo viac než 200 000 ton nákladu počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc oznámená;
- e) investičná pomoc určená na vznik nového letiska prevádzkujúceho osobnú dopravu (vrátane prestavby existujúceho malého letiska na letisko prevádzkujúce osobnú dopravu);
- f) investičná pomoc, ktorej cieľom je vytvorenie alebo rozvoj letiska nachádzajúceho sa vo vzdialenosti 100 km od existujúceho letiska alebo 60 minút jazdy autom, autobusom, vlakom alebo vysokorýchlostným vlakom.

5.1.2. Prevádzková pomoc letiskám

112. Prevádzková pomoc poskytovaná letiskám ako individuálna pomoc alebo ako pomoc v rámci schémy pomoci sa bude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy na prechodné obdobie desiatich rokov od 4. apríla 2014 za predpokladu splnenia kumulatívnych podmienok uvedených v bode 79, ako je stanovené v bodoch 113 až 134:

- a) Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu

113. Ako sa uvádza v bode 13, s cieľom poskytnúť letiskám čas na prispôbenie sa novej realite na trhu a predísť akémukoľvek narušeniu leteckej dopravy a prepojenosti regiónov sa bude prevádzková pomoc letiskám považovať za pomoc prispievajúcu k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu počas prechodného obdobia 10 rokov, ak:

- a) zvyšuje mobilitu občanov Únie a prepojenosť regiónov vytvorením prístupových bodov k letom v rámci Únie alebo
- b) znižuje dopravnú preťaženosť na hlavných letiskách Únie; alebo
- c) napomáha regionálny rozvoj.

114. Duplicita neziskových letísk však neprispieva k cieľu spoločného záujmu. Ak sa letisko nachádza v rovnakej spádovej oblasti iného letiska s voľnou kapacitou, podnikateľský plán založený na spoľahlivých predpovediach objemu cestujúcich a nákladu musí určiť pravdepodobný vplyv na objem dopravy tohto iného letiska nachádzajúceho sa v tejto spádovej oblasti.

115. Komisia preto bude mať pochybnosti, pokiaľ ide o vyhliadky neziskových letísk týkajúce sa dosiahnutia plného pokrytia prevádzkových nákladov na konci prechodného obdobia, ak sa v rovnakej spádovej oblasti nachádza iné letisko.

- b) Potreba zásahu štátu

116. Na posúdenie účinnosti štátnej pomoci na dosiahnutie cieľa spoločného záujmu je potrebné najskôr určiť problém, ktorý sa má riešiť. Štátna pomoc by sa mala zameriavať na situácie, v ktorých môže priniesť podstatné zlepšenie, ktoré trh nie je schopný poskytnúť sám.

117. Podmienky, ktorým čelia menšie letiská pri rozvíjaní svojich služieb a pri lákaní súkromných prostriedkov na financovanie sú často menej priaznivé, než je to v prípade najväčších letísk v Únii. Preto môžu mať menšie letiská za súčasných trhových podmienok ťažkosti so zaručením financovania svojej prevádzky bez verejného financovania.

118. Za súčasných trhových podmienok sa potreba verejných prostriedkov na financovanie prevádzkových nákladov z dôvodu vysokých fixných nákladov líši podľa veľkosti letiska a spravidla je vyššia v prípade menších letísk. Komisia sa domnieva, že za súčasných trhových podmienok možno určiť tieto kategórie letísk a ich relatívnu finančnú životaschopnosť:

- a) letiská s počtom cestujúcich do 200 000 ročne nemusia byť schopné pokryť veľkú časť svojich prevádzkových nákladov;
- b) letiská s počtom cestujúcich 200 000 – 700 000 ročne nemusia byť schopné pokryť veľkú časť svojich prevádzkových nákladov;
- c) letiská s ročným objemom 700 000 – 1 milión cestujúcich by spravidla mali byť schopné pokryť väčšiu časť svojich prevádzkových nákladov;

- d) letiská s ročným objemom 1 – 3 milióny cestujúcich by spravidla mali byť schopné pokryť väčšiu časť svojich prevádzkových nákladov;
- e) letiská s ročným objemom viac ako 3 milióny cestujúcich sú na úrovni prevádzky zvyčajne ziskové a mali by byť schopné pokryť svoje prevádzkové náklady.

119. Komisia sa preto domnieva, že na účely oprávnenosti na poskytnutie prevádzkovej pomoci nesmie ročný objem dopravy na letisku presiahnuť 3 milióny cestujúcich⁽⁹¹⁾.

- c) Primeranosť štátnej pomoci ako politického nástroja:

120. Členské štáty musia preukázať, že táto pomoc je vhodná na dosiahnutie plánovaného cieľa alebo na riešenie problémov, ktoré sa majú na základe tejto pomoci riešiť. Opatrenie pomoci sa nebude považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom, ak iné menej deformujúce politické nástroje alebo nástroje pomoci umožňujú dosiahnuť ten istý cieľ⁽⁹²⁾.

121. Na poskytnutie vhodných stimulov na efektívne prevádzkovanie letiska sa množstvo pomoci v zásade určí *ex ante* ako pevná suma pokrývajúca očakávaný schodok financovania prevádzkových nákladov (určené na základe podnikateľského plánu *ex ante*) počas prechodného obdobia desiatich rokov. Z týchto dôvodov by sa žiadne zvýšenie množstva pomoci *ex post* v zásade nemalo považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom. Členské štáty môžu zaplatiť pevnú sumu *ex ante* ako počiatočnú paušálnu sumu alebo v splátkach, napríklad raz ročne.

122. Za mimoriadnych okolností, ak sa budúci vývoj v oblasti nákladov a príjmov vyznačuje mimoriadne vysokým stupňom neistoty a orgán verejnej moci čelí dôležitým informačným nezrovnalostiam, verejný orgán môže vypočítať maximálnu sumu porovnateľnej prevádzkovej pomoci podľa modelu, ktorý je založený na pôvodnom schodku financovania prevádzkových nákladov na začiatku prechodného obdobia. Pôvodný schodok financovania prevádzkových nákladov je priemer schodkov financovania prevádzkových nákladov (t. j. suma prevádzkových nákladov, ktorá nie je krytá príjmami) počas piatich rokov, ktoré predchádzali začiatku prechodného obdobia (2009 – 2013).

123. Vždy, keď je to možné, sa členským štátom odporúča vypracovať vnútroštátne režimy odrážajúce hlavné zásady, ktoré sú základom verejného financovania, a uviesť najrelevantnejšie vlastnosti plánovaného verejného financovania letísk. Rámcové režimy zaručujú súdržnosť používania verejných prostriedkov, znižujú administratívnu záťaž menších poskytovateľov podpory a zrýchľujú vykonávanie jednotlivých opatrení pomoci. Členským štátom sa ďalej odporúča vydať jasné usmernenia na vykonávanie financovania štátnej pomoci pre regionálne letiská alebo letecké spoločnosti využívajúce tieto letiská.

- d) Existencia stimulačného účinku

124. Prevádzková pomoc má stimulačný účinok, ak je pravdepodobné, že v prípade neposkytnutia prevádzkovej pomoci a vzhľadom na možnú prítomnosť investičnej pomoci a úrovne dopravy by sa úroveň ekonomickej činnosti daného letiska podstatne znížila.

- e) Primeranosť výšky pomoci (pomoc obmedzená na potrebné minimum):

125. V záujme primeranosti sa prevádzková pomoc letiskám musí obmedziť na minimum, ktoré je nevyhnutné na uskutočnenie podporovanej činnosti.

126. Podnikateľský plán letiska musí vydláždíť cestu k plnému pokrytiu prevádzkových nákladov na konci prechodného obdobia. Kľúčové parametre tohto podnikateľského plánu sú neoddeliteľnou súčasťou posúdenia zlučiteľnosti vykonávaného Komisiou.

127. Cesta k plnému pokrytiu prevádzkových nákladov sa bude líšiť pre každé letisko a bude závisieť od pôvodného schodku financovania prevádzkových nákladov letiska na začiatku prechodného obdobia. Prechodné obdobie začne 4. apríla 2014.

⁽⁹¹⁾ Priemerný ročný objem cestujúcich počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc oznámená alebo skutočne poskytnutá a vyplatená v prípade neoznámenej pomoci. V prípade novovytvoreného letiska pre osobnú dopravu sa má vziať do úvahy predpokladaný priemerný ročný objem cestujúcich počas dvoch finančných rokov od začiatku prevádzky komerčnej osobnej leteckej dopravy. Tieto prahové hodnoty sa vzťahujú na počet jednosmerných ciest. To znamená, že pasažieri letiaci na letisko a potom naspäť by sa počítali dvakrát. Vzťahuje sa to na jednotlivé trasy. Ak je letisko súčasťou skupiny letísk, objem cestujúcich sa stanovuje na základe každého jednotlivého letiska.

⁽⁹²⁾ Pozri tiež bod 91.

128. V každom prípade bude maximálna prípustná suma pomoci počas celého prechodného obdobia obmedzená na 50 % pôvodného schodku financovania na obdobie desiatich rokov⁽⁹³⁾. Ak sa napríklad priemerný ročnýschodok financovania daného letiska v rokoch 2009 – 2013 rovná 1 miliónu EUR, maximálna výška prevádzkovej pomoci, ktorú by letisko mohlo dostať ako pevnú sumu stanovenú *ex ante* by bola 5 miliónov EUR v priebehu desiatich rokov (50 % x 1 milión x 10). Pre toto letisko sa za zlučiteľnú nebude považovať žiadna ďalšia prevádzková pomoc.

129. Najneskôr do desiatich rokov od začiatku prechodného obdobia musia všetky letiská dosiahnuť plné pokrytie svojich prevádzkových nákladov a po tomto dátume sa žiadna prevádzková pomoc letiskám nebude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, s výnimkou prevádzkovej pomoci poskytnutej v súlade s horizontálnymi pravidlami štátnej pomoci, ako sú pravidlá uplatniteľné na financovanie SVHZ.

130. Za súčasných trhových podmienok môžu letiská s objemom dopravy do 700 000 cestujúcich ročne čeliť väčším ťažkostiam v snahe dosiahnuť počas 10-ročného prechodného obdobia plné pokrytie nákladov. Z tohto dôvodu bude maximálna prípustná výška pomoci pre letiská s objemom do 700 000 cestujúcich ročne predstavovať 80 % pôvodného schodku financovania prevádzkových nákladov na obdobie piatich rokov po začiatku prechodného obdobia. Ak sa napríklad priemerný ročný schodok financovania malého letiska v rokoch 2009-2013 rovná 1 miliónu EUR, maximálna výška prevádzkovej pomoci, ktorú by toto letisko mohlo dostať ako pevnú sumu stanovenú *ex ante* by bola 4 milióny EUR v priebehu piatich rokov (80 % x 1 milión x 5). Komisia znovu posúdi potrebu pokračovania osobitného posudzovania a budúce vyhliadky na plné pokrytie prevádzkových nákladov pre túto kategóriu letiska, najmä pokiaľ ide o zmenu trhových podmienok a vyhliadky na ziskovosť.

f) Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod:

131. Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci zohľadní narušenie hospodárskej súťaže a účinkov na obchod. Ak sa letisko nachádza v rovnakej spádovej oblasti iného letiska s voľnou kapacitou, v podnikateľskom pláne založenom na spoľahlivých predpovediach objemu cestujúcich a nákladu sa musí určiť pravdepodobný vplyv na objem dopravy iných letísk nachádzajúcich sa v tejto spádovej oblasti.

132. Prevádzková pomoc letisku, ktoré sa nachádza v tej istej spádovej oblasti, sa bude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, až keď členský štát preukáže, že všetky letiská v tej istej spádovej oblasti budú schopné dosiahnuť plné pokrytie prevádzkových nákladov na konci prechodného obdobia.

133. S cieľom ďalej obmedziť narušenie hospodárskej súťaže musí byť letisko otvorené všetkým potenciálnym používateľom a nesmie byť vyhradené pre jedného konkrétneho používateľa. V prípade fyzického obmedzenia kapacity by sa pridelenie malo uskutočňovať na základe vecných, objektívnych, transparentných a nediskriminačných kritérií.

134. Komisia s cieľom obmedziť negatívne účinky na hospodársku súťaž a obchod schváli prevádzkovú pomoc letiskám na prechodné obdobie desiatich rokov začínajúce 4. apríla 2014. Komisia prehodnotí situáciu letísk s objemom dopravy do 700 000 cestujúcich ročne do štyroch rokov od začiatku prechodného obdobia.

Požiadavky na oznámenie pre systémy pomoci a jednotlivé opatrenia pomoci

135. Členskými štátmi sa dôrazne odporúča oznamovať vnútroštátne schémy prevádzkovej pomoci na financovanie letísk, a nie individuálne opatrenia pomoci pre jednotlivé letiská. Účelom je znížiť administratívnu záťaž pre orgány členských štátov aj pre Komisiu.

136. Z dôvodu vysokého rizika narušenia hospodárskej súťaže by sa tieto opatrenia pomoci mali vždy oznamovať samostatne:

- a) prevádzková pomoc na financovanie zmiešaného letiska prevádzkujúceho osobnú aj nákladnú dopravu, ktoré odbavilo viac než 200 000 ton nákladu počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc oznámená;
- b) prevádzková pomoc letisku, ak sa iné letiská nachádzajú do vzdialenosti 100 km alebo 60 minút jazdy autom, autobusom, vlakom alebo vysokorychlostným vlakom.

Pomoc poskytnutá pred začatím prechodného obdobia

⁽⁹³⁾ 50 % intenzita zodpovedá schodku financovaniu v priebehu desiatich rokov v prípade letiska, ktoré od počiatočného pokrytia prevádzkových nákladov na začiatku prechodného obdobia dosiahne plné krytie prevádzkových nákladov po desiatich rokoch.

137. Prevádzková pomoc poskytnutá pred začatím prechodného obdobia (vrátane pomoci vyplatenej pred 4. aprílom 2014) sa môže v plnej miere vyhlásiť za zlučiteľnú do plnej výšky nepokrytých prevádzkových nákladov za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v časti 5.1.2, okrem bodov 115, 119, 121, 122, 123, 126 až 130, 132, 133 a 134. Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci poskytnutej pred 4. aprílom 2014 zohľadní najmä narušenia hospodárskej súťaže.

5.2. Pomoc leteckým spoločnostiam na začatie činnosti

138. Ako sa uvádza v bode 15, štátna pomoc poskytnutá leteckým spoločnostiam na spustenie novej trasy alebo nového poriadku zahŕňajúceho častejšie služby s cieľom zvýšiť možnosti spojenia regiónu, sa bude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, ak sú splnené kumulatívne podmienky uvedené v bode 79, ako je stanovené v bodoch 139 až 153:

a) Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu

139. Pomoc leteckým spoločnostiam na začatie činnosti sa považuje za pomoc prispievajúcu k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, ak:

a) zvyšuje mobilitu občanov Únie a prepojenosť regiónov otvorením nových trás alebo

b) napomáha regionálny rozvoj vzdialených regiónov.

140. Ak sa už za porovnateľných podmienok (najmä z hľadiska dĺžky cesty) prevádzkuje pomocou vysokorýchlostnej železničnej služby alebo z iného letiska v rovnakej spádovej oblasti prepojenie, ktoré bude prevádzkované pomocou novej leteckej trasy alebo nového poriadku, nemožno sa domnievať, že prispieva k jasne definovanému cieľu spoločného záujmu.

b) Potreba zásahu štátu

141. Podmienky, ktorým čelia menšie letiská pri rozvíjaní svojich služieb sú často menej priaznivé, než je to v prípade najväčších letísk v Únii. Letecké spoločnosti okrem toho nie sú vždy pripravené podstúpiť riziko otvorenia nových trás z neznámych alebo nevyskúšaných letísk a nemusia na to mať vhodné stimuly.

142. Na tomto základe sa pomoc na začatie činnosti bude považovať za zlučiteľnú len pre trasy spájajúce letisko s ročným objemom do 3 miliónov cestujúcich⁽⁹⁴⁾ s iným letiskom v rámci Spoločného európskeho leteckého priestoru⁽⁹⁵⁾.

143. Pomoc na začatie činnosti pre trasy spájajúce letisko, ktoré sa nachádza vo vzdialenom regióne, s iným letiskom (v rámci Spoločného európskeho leteckého priestoru alebo mimo neho) bude zlučiteľná bez ohľadu na veľkosť daných letísk.

144. Pomoc na začatie činnosti pre trasy spájajúce letisko, ktoré prepraví viac ako 3 milióny cestujúcich ročne⁽⁹⁶⁾ a menej ako 5 miliónov cestujúcich ročne, a ktoré sa nenachádza vo vzdialených regiónoch, možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom len v riadne odôvodnených výnimočných prípadoch.

145. Pomoc na začatie činnosti pre trasy spájajúce letisko, ktoré prepraví viac ako 5 miliónov cestujúcich ročne, a ktoré sa nenachádza vo vzdialených regiónoch, nemožno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.

c) Primeranosť štátnej pomoci ako politického nástroja

146. Členské štáty musia preukázať, že táto pomoc je vhodná na dosiahnutie plánovaného cieľa alebo na riešenie problémov, ktoré sa majú na základe tejto pomoci riešiť. Opatrenie pomoci sa nebude považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom, ak iné menej deformujúce politické nástroje alebo nástroje pomoci umožňujú dosiahnuť ten istý cieľ⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁴⁾ Skutočný priemerný ročný objem cestujúcich počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc oznámená alebo skutočne poskytnutá a vyplatená v prípade neoznámenej pomoci. V prípade novovytvoreného letiska pre osobnú dopravu sa má vziať do úvahy predpokladaný priemerný ročný objem cestujúcich počas dvoch finančných rokov od začiatku prevádzky komerčnej osobnej leteckej dopravy. Tieto prahové hodnoty sa vzťahujú na počet jednosmerných ciest. To znamená, že pasažier letiaci na letisko a potom naspäť by sa počítal dvakrát. Vzťahuje sa to na jednotlivé trasy.

⁽⁹⁵⁾ Rozhodnutie Rady a zástupcov členských štátov Európskej únie v rámci zasadnutia Rady 2006/682/ES o podpísaní a dočasnom uplatňovaní Mnohostrannej dohody medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi, Albánskou republikou, Bosnou a Hercegovinou, Bulharskou republikou, Chorvátskou republikou, Bývalou juhoslovenskou republikou Macedónsko, Islandskou republikou, Čiernohorskou republikou, Nórsnym kráľovstvom, Rumunskom, Srbskou republikou a Misiou Organizácie Spojených národov pre dočasnú správu v Kosove o vytvorení Spoločného európskeho leteckého priestoru (ECAA) (Ú. v. EÚ L 285, 16.10.2006, s. 1).

⁽⁹⁶⁾ Pozri tiež poznámku pod čiarou 94.

⁽⁹⁷⁾ Pozri tiež bod 91.

147. V podnikateľskom pláne *ex ante* vypracovanom leteckou spoločnosťou by sa malo stanoviť, že trasa prijímacia pomoc má minimálne po 3 rokoch vyhliadky stať sa pre leteckú spoločnosť ziskovou aj bez verejného financovania. V prípade neexistencie podnikateľského plánu pre trasu musia letecké spoločnosti poskytnúť letisku neodvolateľný záväzok, že budú túto trasu prevádzkovať aspoň počas obdobia, ktoré zodpovedá obdobiu, počas ktorého dostávali pomoc na začatie činnosti.

d) Existencia stimulačného účinku

148. Pomoc na začatie činnosti pre letecké spoločnosti má stimulačný účinok, ak je pravdepodobné, že v prípade neposkytnutia pomoci by sa úroveň ekonomickej činnosti leteckej spoločnosti na danom letisku nerozšírila. Nezaviedla by sa napríklad nová trasa.

149. Táto nová trasa alebo nový poriadok sa môžu začať až po podaní žiadosti o poskytnutie pomoci orgánu poskytujúcemu pomoc. Ak sa nová trasa alebo nový poriadok začnú pred podaním žiadosti o poskytnutie pomoci orgánu poskytujúcemu pomoc, akákoľvek pomoc poskytnutá v súvislosti s touto trasou sa nebude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

e) Primeranosť výšky pomoci (pomoc obmedzená na potrebné minimum)

150. Pomoc na začatie činnosti môže pokryť až 50 % letiskových poplatkov týkajúcich sa trasy počas maximálne troch rokov. Oprávnené náklady sú letiskové poplatky, ktoré vznikli v súvislosti s trasou.

f) Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod

151. Aby sa zabránilo neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod, ak sa už za porovnateľných podmienok (najmä z hľadiska dĺžky cesty) prevádzkuje pomocou vysokorýchlostnej železničnej služby alebo iného letiska v rovnakej spádovej oblasti prepojenie (napríklad dvojice miest), ktoré bude prevádzkované pomocou novej leteckej trasy alebo nového poriadku, takáto letecká trasa nebude oprávnená na pomoc na začatie činnosti.

152. Akýkoľvek orgán verejnej moci, ktorý plánuje poskytnúť pomoc leteckej spoločnosti na začatie činnosti novej trasy, bez ohľadu na to, či cez letisko, musí zverejniť svoj plán v dostatočnom predstihu a s primeranou publicitou, aby mohli svoje služby ponúknuť všetky letecké spoločnosti, ktoré majú záujem.

153. Pomoc na začatie činnosti nemožno skombinovať s iným typom štátnej pomoci poskytnutej na prevádzkovanie trasy.

Požiadavky na oznámenie pre systémy pomoci a jednotlivé opatrenia pomoci

154. Členským štátom sa dôrazne odporúča oznamovať vnútroštátne schémy pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti, a nie individuálne opatrenia pomoci pre jednotlivé letiská. Účelom je znížiť administratívnu záťaž pre orgány členských štátov aj pre Komisiu.

155. Z dôvodu vysokého rizika narušenia hospodárskej súťaže pomoc na začatie činnosti pre letiská, ktoré sa nenachádzajú vo vzdialených regiónoch s priemerným objemom dopravy viac ako 3 miliónov cestujúcich ročne by sa tieto opatrenia mali vždy oznamovať samostatne.

6. POMOC SOCIÁLNEHO CHARAKTERU PODĽA ČLÁNKU 107 ODS. 2 PÍSM. A) ZMLUVY

156. Pomoc sociálneho charakteru pre služby leteckej dopravy sa považuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 2 písm. a) zmluvy za predpokladu splnenia týchto kumulatívnych podmienok⁽⁹⁸⁾:

a) pomoc musí byť skutočne v prospech konečných spotrebiteľov;

b) pomoc musí mať sociálny charakter, to znamená, že v zásade musí pokrývať len určité kategórie pasažierov cestujúcich na trase (napríklad cestujúci s osobitnými potrebami, ako sú deti, osoby s postihnutím, osoby s nízkymi príjmami, študenti, starší ľudia atď.), ak však príslušná trasa spája vzdialené regióny, ako sú veľmi vzdialené regióny, ostrovy a riedko osídlené oblasti, pomoc sa môže vzťahovať na celú populáciu regiónu;

⁽⁹⁸⁾ Pokiaľ ide o posúdenie pomoci sociálneho charakteru poskytnutej jednotlivým spotrebiteľom, pozri napríklad rozhodnutie Komisie zo 16. mája 2006, N 169/2006 – Spojené kráľovstvo – Pomoc sociálneho charakteru – Služby leteckej dopravy v Highlands a na ostrovoch v Škótsku (Ú. v. EÚ C 272, 9.11.2006, s. 10); rozhodnutie Komisie z 11. decembra 2007, N 471/2007 – Portugalsko – Sociálne príspevky cestujúcim žijúcim v autonómnom regióne Madeira a študentom v službách leteckej dopravy medzi kontinentálnym Portugalskom a autonómnym regiónom (Ú. v. EÚ C 46, 19.2.2008, s. 2); a rozhodnutie Komisie z 5. januára 2011, N 426/2010 – Francúzsko – Pomoc sociálneho charakteru pre určité kategórie cestujúcich v leteckých službách medzi ostrovom La Réunion a kontinentálnym Francúzskom (Ú. v. EÚ C 71, 5.3.2011, s. 5).

c) pomoc sa musí poskytovať bez diskriminácie z hľadiska pôvodu služieb, to znamená bez ohľadu na to, ktorá letecká spoločnosť prevádzkuje dané služby.

157. Členským štátom sa dôrazne odporúča oznamovať vnútroštátne schémy pomoci sociálneho charakteru, a nie individuálne opatrenia pomoci.

7. KUMULÁCIA

158. Maximálne intenzity pomoci uplatniteľné podľa týchto usmernení sa uplatnia bez ohľadu na to, či sa pomoc financuje výlučne zo štátnych prostriedkov alebo ju spolufinancuje Únia.

159. Pomoc podľa týchto usmernení sa nesmie kombinovať s inou štátnou pomocou, pomocou *de minimis*, ani inými formami financovania Únie, ak by výsledkom takejto kombinácie bola vyššia intenzita pomoci, než je stanovená v týchto usmerneniach.

8. ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

8.1. Predkladanie výročných správ

160. V súlade s nariadením (ES) č. 659/1999 a nariadením Komisie (ES) č. 794/2004⁽⁹⁹⁾ musia členské štáty predložiť Komisii výročnú správu. Výročné správy sa uverejnia na internetovej stránke Komisie.

8.2. Transparentnosť

161. Komisia sa domnieva, že sú potrebné ďalšie opatrenia na zvýšenie transparentnosti štátnej pomoci v Únii. Predovšetkým sa musia prijať opatrenia na zabezpečenie, aby mali členské štáty, hospodárske subjekty, zainteresované strany a Komisia jednoduchý prístup k úplnému textu všetkých príslušných schém pomoci v odvetví letectva a k súvisiacim informáciám o jednotlivých opatreniach pomoci.

162. Členské štáty by mali uverejniť na všeobecnej webovej lokalite o štátnej pomoci na vnútroštátnej a regionálnej úrovni tieto informácie:

a) úplné znenie každej schválenej schémy pomoci alebo rozhodnutia o poskytnutí individuálnej pomoci a ich vykonávacích ustanovení,

b) totožnosť orgánu poskytujúceho pomoc,

c) totožnosť jednotlivých príjemcov, formu a výšku pomoci poskytnutej každému príjemcovi, dátum poskytnutia pomoci, typ podniku (MSP/veľký podnik), región, v ktorom má príjemca sídlo (na úrovni NUTS II) a hlavné hospodárske odvetvie, v ktorom príjemca vykonáva svoju činnosť (na úrovni skupiny NACE); od takejto požiadavky možno upustiť, pokiaľ ide o poskytnutie individuálnej pomoci nižšej ako 200 000 EUR.

163. Tieto informácie sa musia uverejniť po prijatí rozhodnutia o poskytnutí pomoci, musia sa uchovávať najmenej 10 rokov a zúčastnenej verejnosti musia byť dostupné bez obmedzení⁽¹⁰⁰⁾.

8.3. Monitorovanie

164. Členské štáty musia zabezpečiť, aby sa v súlade s týmito usmerneniami uchovávali podrobné záznamy o všetkých opatreniach týkajúcich sa udelenia štátnej pomoci. Takéto záznamy musia obsahovať všetky informácie potrebné na určenie, či boli dodržané podmienky zlučiteľnosti a podľa potreby najmä tie podmienky, ktoré sa týkajú oprávnených nákladov a maximálnej prípustnej intenzity pomoci. Tieto záznamy sa musia uchovávať počas desiatich rokov od dátumu poskytnutia pomoci a na požiadanie sa musia poskytnúť Komisii.

165. S cieľom umožniť Komisii monitorovať pokrok postupného ukončenia prevádzkovej pomoci letiskám a jej vplyv na hospodársku súťaž, členské štáty musia pravidelne predkladať správu (raz ročne) o pokroku letiska z hľadiska zníženia prevádzkovej pomoci pre každé letisko, ktoré využíva takúto pomoc. V niektorých prípadoch môže byť vymenovaný správca poverený dozorom s cieľom zabezpečiť dodržiavanie podmienok a povinností, o ktoré sa opiera schválenie pomoci.

⁽⁹⁹⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999, ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

⁽¹⁰⁰⁾ Tieto informácie by mali byť pravidelne aktualizované (napr. každých 6 mesiacov) a dostupné vo voľne použiteľných formátoch.

8.4. Hodnotenie

166. S cieľom ďalej obmedziť narušenia hospodárskej súťaže a obchodu môže Komisia požadovať, aby určité schémy podliehali časovým obmedzeniam a hodnoteniu. Hodnotenia by sa mali uskutočniť najmä v prípade schém, u ktorých sú potenciálne narušenia mimoriadne vysoké, t. j. ktoré môžu výrazne obmedziť hospodársku súťaž, pokiaľ sa ich vykonávanie nepreskúma včas.

167. Vzhľadom na jeho ciele a s cieľom rozložiť neprímeranú záťaž na členské štáty a menšie opatrenia pomoci sa táto požiadavka uplatňuje len na schémy pomoci, ktoré majú k dispozícii veľké rozpočtové prostriedky a ktoré sa vyznačujú inováciami, alebo ak sa predpokladá rozsiahly trh, dôležitá technológia alebo výrazné zmeny právnych predpisov. Hodnotenie uskutoční odborník nezávislý od orgánu poskytujúceho pomoc na základe spoločnej metodiky⁽¹⁰¹⁾, pričom sa toto hodnotenie zverejní.

168. Hodnotenie sa musí včas predložiť Komisii, aby mohla posúdiť prípadné predĺženie schémy pomoci, a v každom prípade po skončení platnosti schémy. Presný rozsah a metodika hodnotenia, ktoré sa má uskutočniť, sa vymedzia v rozhodnutí o schválení schémy pomoci. Pri každom ďalšom opatrení pomoci s podobným cieľom sa musia zohľadniť výsledky tohto hodnotenia.

8.5. Vhodné opatrenia

169. Členské štáty by mali v prípade potreby zmeniť svoje existujúce systémy tak, aby boli v súlade s týmito usmerneniami, a to najneskôr do 12 mesiacov od 4. apríla 2014. .

170. Členské štáty sa vyzývajú, aby vyjadrili svoj výslovný bezpodmienečný súhlas s týmito opatreniami do dvoch mesiacov od 4. apríla 2014. Ak Komisia od nejakého členského štátu nedostane odpoveď, bude predpokladať, že príslušný členský štát nesúhlasí s navrhovanými opatreniami.

8.6. Uplatňovanie

171. Zásady uvedené v týchto usmerneniach budú uplatňovať od 4. apríla 2014 . Tieto usmernenia od uvedeného dátumu nahradia usmernenia v oblasti letectva z roku 1994 a z roku 2005.

172. V súvislosti s vývojom v sektore letectva a najmä jeho liberalizáciou sa Komisia domnieva, že ustanovenia jej oznámenia o určení príslušných pravidiel na posudzovanie nezákonnej štátnej pomoci⁽¹⁰²⁾ by sa nemali vzťahovať na nerozhodnuté prípady nezákonnej prevádzkovej pomoci letiskám poskytnutej pred 4. aprílom 2014. Komisia však uplatní zásady stanovené v týchto usmerneniach na všetky prípady týkajúce sa prevádzkovej pomoci (nerozhodnuté oznámenia a nezákonná neoznámená pomoc) letiskám, a to aj v prípade, že pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014 a pred začatím prechodného obdobia.

173. Pokiaľ ide o investičnú pomoc letiskám, Komisia bude zásady uvedené v týchto usmerneniach uplatňovať na všetky oznámené investičné opatrenia pomoci, pre ktoré musí urobiť rozhodnutie po 4. apríli 2014, a to aj v prípadoch projektov oznámených pred týmto dátumom. V súlade s oznámením Komisie o určení príslušných pravidiel na posudzovanie nezákonnej štátnej pomoci bude Komisia uplatňovať na nezákonnú investičnú pomoc letiskám pravidlá, ktoré boli platné v čase poskytnutia pomoci. Preto nebude zásady uvedené v týchto usmerneniach uplatňovať v prípade nezákonnej investičnej pomoci letiskám poskytnutej pred 4. aprílom 2014.

174. Pokiaľ ide o pomoc letiskám na začatie činnosti, Komisia bude zásady uvedené v týchto usmerneniach uplatňovať na všetky oznámené opatrenia na začatie pomoci, pre ktoré musí urobiť rozhodnutie po 4. apríli 2014, a to aj v prípadoch opatrení oznámených pred týmto dátumom. V súlade s oznámením Komisie o určení príslušných pravidiel na posudzovanie nezákonnej štátnej pomoci bude Komisia uplatňovať na nezákonnú pomoc letiskám na začatie činnosti pravidlá, ktoré boli platné v čase poskytnutia pomoci. Preto nebude zásady uvedené v týchto usmerneniach uplatňovať v prípade nezákonnej pomoci letiskám na začatie činnosti poskytnutej pred 4. aprílom 2014.

⁽¹⁰¹⁾ Takúto spoločnú metodiku môže poskytnúť Komisia.

⁽¹⁰²⁾ Oznámenie Komisie o určení príslušných pravidiel na posudzovanie nezákonnej štátnej pomoci (Ú. v. ES C 119, 22.5.2002, s. 22).

8.7. Preskúmanie

175. Komisia môže kedykoľvek vykonať hodnotenie týchto usmernení a urobí tak najneskôr do šiestich rokov od 4. apríla 2014. Takéto hodnotenie sa vykoná na základe faktických informácií a výsledkov širokých konzultácií vykonaných Komisiou na základe údajov poskytnutých členskými štátmi a zúčastnenými stranami. Komisia prehodnotí situáciu letísk s objemom dopravy do 700 000 cestujúcich ročne s cieľom zistiť potrebu pokračovania osobitných pravidiel zlučiteľnosti týkajúcich sa prevádzkovej pomoci v prospech tejto kategórie letiska vzhľadom na budúce vyhliadky na plné pokrytie prevádzkových nákladov, najmä pokiaľ ide o zmenu trhových podmienok a vyhliadky na ziskovosť.

176. Po konzultáciách s členskými štátmi môže Komisia nahradiť alebo doplniť tieto usmernenia na základe dôležitých faktorov týkajúcich sa politiky hospodárskej súťaže alebo dopravnej politiky.

PRILOHA

Súhrn podmienok zlučiteľnosti

Tabuľka 1

Prehľad podmienok zlučiteľnosti pre pomoc letiskám

Podmienky zlučiteľnosti	Investičná pomoc letisku	Prevádzková pomoc letisku
a) Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu	<ul style="list-style-type: none"> — Zvýšenie mobility vytvorením prístupových bodov pre lety v rámci EÚ — Boj proti preťaženiu hlavných uzlov — Podpora regionálneho rozvoja <p>Duplicita letísk a nevyužívaná kapacita pri chýbajúcej dostatočnej strednodobej perspektíve jej využívania neprispieva k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu.</p>	
b) Potreba štátneho zásahu	<p>< 3 milióny cestujúcich</p> <p>>3 – 5 miliónov cestujúcich za určitých osobitných okolností</p> <p>> 5 miliónov cestujúcich iba za veľmi výnimočných okolností</p>	< 3 milióny cestujúcich
c) Vhodnosť opatrenia pomoci	Opatrenie pomoci musí byť vhodným nástrojom politiky na splnenie cieľa spoločného záujmu.	
	Zváženie menej deformujúcich nástrojov pomoci (záruky, zvýhodnené úvery atď.)	Ex ante ako pevná paušálna suma pokrývajúca očakávaný schodok financovania prevádzkových nákladov (určený na základe podnikateľského plánu ex ante) počas desaťročného prechodného obdobia.
d) Stimulačný účinok	Je prítomný, ak by sa investícia neuskutočnila vôbec alebo by sa uskutočnila v inom rozsahu (porovnávací analýza alebo analýza schodku financovania na základe podnikateľského plánu ex ante).	Je prítomný, ak by sa bez pomoci hospodárska činnosť letiska výrazne obmedzila.
e) Primeranosť pomoci (pomoc obmedzená na minimum)		
Oprávnené náklady:	Náklady súvisiace s investíciami do infraštruktúry a vybavenia letiska, s výnimkou nákladov na inú ako leteckú činnosť.	Schodok financovania prevádzkových nákladov letiska
Maximálna prípustná intenzita pomoci:	<p>>3 – 5 miliónov až 25 %</p> <p>1 – 3 milióny až 50 %</p> <p>< 1 milión až 75 %</p>	<p>Počas prechodného obdobia: 50 % pôvodného priemerného schodku financovania prevádzkových nákladov, vypočítaného ako priemer za 5 rokov predchádzajúcich prechodnému obdobiu (2009 – 2013).</p> <p>Po prechodnom období 10 rokov: nie je povolená žiadna prevádzková pomoc (s výnimkou prípadu, keď sa poskytuje na základe horizontálnych pravidiel).</p>

Podmienky zlučiteľnosti	Investičná pomoc letisku	Prevádzková pomoc letisku
Výnimky:	<p>Pre letiská nachádzajúce sa vo vzdialených regiónoch (bez ohľadu na ich veľkosť) sa maximálna intenzita investičnej pomoci na financovanie infraštruktúry letiska môže zvýšiť až o 20 %.</p> <p>Pre letiská s menej než 1 miliónom cestujúcich ročne nachádzajúce sa v periférnom regióne: intenzita môže prekročiť hodnotu 75 % za výnimočných okolností na základe individuálneho posúdenia.</p> <p>V prípade premiestnenia: posúdi sa primeranosť, potreba a maximálna intenzita pomoci bez ohľadu na priemerný objem dopravy.</p> <p>Pre letiská s viac než 5 miliónmi cestujúcich ročne: iba za veľmi výnimočných okolností, charakterizovaných jednoznačným zlyhaním trhu, a pri zohľadnení veľkosti investície a narušenia hospodárskej súťaže.</p>	<p>Pre letiská s menej než 700 000 cestujúcimi ročne: 80 % pôvodného priemerného schodku financovania prevádzkových nákladov na 5 rokov po začiatku prechodného obdobia.</p>
f) Zabránenie neprípustným negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi	<p>Otvoriť pre všetkých potenciálnych používateľov a nevyhradiť jednému konkrétnemu používateľovi.</p> <p>Letiská s menej než 5 miliónmi cestujúcich ročne: pomoc buď ako vopred poskytnutá pevná suma, alebo v ročných splátkach na vyrovnanie schodku financovania kapitálových nákladov vyplývajúceho z podnikateľského plánu letiska.</p>	<p>Posúdenie narušenia hospodárskej súťaže a vplyvu na obchod.</p> <p>Otvoriť pre všetkých potenciálnych používateľov a nevyhradiť jednému konkrétnemu používateľovi.</p> <p>Letiská s menej než 700 000 cestujúcimi ročne: opätovne posúdiť štyri roky po začiatku prechodného obdobia.</p>
Požiadavky na oznamovanie schém pomoci a jednotlivých opatrení pomoci	<p>Schémy pomoci:</p> <ul style="list-style-type: none"> — letiská s menej než 3 miliónmi cestujúcich ročne <p>Jednotlivé oznámenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> — letiská s viac než 3 miliónmi cestujúcich ročne — investičná pomoc letisku s menej než 1 miliónom cestujúcich ročne, pričom intenzita pomoci presahuje 75 % — investičná pomoc poskytnutá na premiestnenie letiska — zmiešané letiská prevádzkujúce osobnú aj nákladnú dopravu, s viac než 200 000 tonami nákladu počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku oznámenia pomoci — vytvorenie nového letiska prevádzkujúceho osobnú dopravu (vrátane prestavby existujúceho malého letiska) — vytvorenie alebo rozvoj letiska nachádzajúceho sa vo vzdialenosti 100 km alebo 60 minút jazdy od existujúceho letiska 	<p>Schémy pomoci:</p> <ul style="list-style-type: none"> — letiská s menej než 3 miliónmi cestujúcich ročne <p>Jednotlivé oznámenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zmiešané letiská prevádzkujúce osobnú aj nákladnú dopravu, s viac než 200 000 tonami nákladu počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku oznámenia pomoci — prevádzková pomoc letisku nachádzajúceho sa vo vzdialenosti 100 km alebo 60 minút jazdy od iného letiska

Tabuľka 2

Prehľad podmienok zlučiteľnosti pre pomoc leteckým spoločnostiam na začatie činnosti

Podmienky zlučiteľnosti	Pomoc leteckým spoločnostiam na začatie činnosti
a) Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu	<ul style="list-style-type: none"> — Zvýšenie mobility vytvorením prístupových bodov pre lety v rámci EÚ — Podpora regionálneho rozvoja <p>Neexistujúca duplicita porovnateľného spojenia prevádzkovaného službou vysokorychlostnej železnice alebo iného letiska v rovnakej spádovej oblasti za porovnateľných podmienok.</p>
b) Potreba štátneho zásahu	<ul style="list-style-type: none"> — Letiská s menej než 3 miliónmi cestujúcich ročne — Letiská nachádzajúce sa vo vzdialených regiónoch bez ohľadu na ich veľkosť — Letiská s >3 – 5 miliónmi cestujúcich ročne len za výnimočných okolností — Žiadna pomoc na začatie činnosti pre letecké linky z letísk s viac než 5 miliónmi cestujúcich ročne
c) Vhodnosť opatrenia pomoci	<ul style="list-style-type: none"> — Nárok nevzniká, ak sa na danej trase prevádzkuje služba vysokorychlostnej železnice alebo iného letiska v rovnakej spádovej oblasti za rovnakých podmienok. — Podnikateľský plán <i>ex ante</i> vykazujúci ziskovosť trasy najneskôr po uplynutí troch rokov alebo neodvolateľný záväzok leteckej spoločnosti prevádzkovať danú trasu najmenej rovnako dlhú dobu, počas akej dostával pomoc na začatie činnosti
d) Stimulačný účinok	<p>Je prítomný, ak by sa bez pomoci úroveň hospodárskej činnosti leteckej spoločnosti na danom letisku výrazne znížila (napríklad, ak by sa neotvorila nová trasa).</p> <p>Nová trasa alebo nový poriadok sa môžu spustiť až po predložení žiadosti o pomoc od udeľujúceho orgánu.</p>
e) Primeranosť pomoci (pomoc obmedzená na minimum)	
— Oprávnené náklady:	Letiskové poplatky vzťahujúce sa na príslušnú trasu
— Maximálna prípustná intenzita pomoci:	50 % počas najviac troch rokov
f) Zabránenie neprípustným negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi	<ul style="list-style-type: none"> — Verejné orgány musia príslušné plány zverejniť v dostatočnom predstihu tak, aby všetky zainteresované letecké spoločnosti mohli ponúknuť svoje služby. — Nie je možná kumulácia s inými druhmi štátnej pomoci na prevádzku trasy.
Požiadavky na oznamovanie schém pomoci a jednotlivých opatrení pomoci	<p>Schémy pomoci:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Letiská s menej než 3 miliónmi cestujúcich ročne a letiská nachádzajúce sa vo vzdialených regiónoch <p>Jednotlivé oznámenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Letiská s viac než 3 miliónmi cestujúcich ročne, s výnimkou letísk nachádzajúcich sa vo vzdialených regiónoch

Tabuľka 3

Pomoc sociálneho charakteru*Podmienky zlučiteľnosti*

- a) Pomoc musí byť skutočne v prospech konečných spotrebiteľov.
- b) Musí mať sociálny charakter:
- Musí pokrývať len určité kategórie cestujúcich (napríklad ľudí s osobitnými potrebami, ako sú deti, osoby s postihnutím, osoby s nízkymi príjmami, študenti, starší ľudia atď.).
- Výnimka:** ak príslušná trasa spája vzdialené regióny (napríklad najvzdialenejšie regióny, ostrovy, riedko obývané oblasti), pomoc sa môže vzťahovať na všetkých obyvateľov tohto regiónu.
- c) Pomoc sa musí poskytovať bez diskriminácie z hľadiska pôvodu leteckej spoločnosti prevádzkujúcej danú službu.

Tabuľka 4

Zlučiteľnosť pomoci vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme

Veľkosť letiska podľa priemerného objemu dopravy (počet cestujúcich ročne)	Platný právny rámec	Oznamovacia povinnosť
Prevádzkovatelia letísk s menej než 200 000 cestujúcimi ročne, počas trvania poverenia výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu Letecké spoločnosti, pokiaľ ide o linky na ostrovy, kde je objem dopravy menší než 300 000 cestujúcich ročne	Článok 106 ods. 2 Zmluvy Rozhodnutie 2012/21/EÚ	oslobodená od oznamovacej povinnosti
Letiská s viac než 200 000 cestujúcimi ročne, počas trvania poverenia výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu	Článok 106 ods. 2 Zmluvy Rámec služby všeobecného hospodárskeho záujmu	oznámenie sa požaduje

INFORMÁCIE ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

Oznámenie vlády Malty, ktoré sa týka smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES o podmienkach udeľovania a používania povolení na vyhľadávanie, prieskum a ťažbu uhľovodíkov

(2014/C 99/04)

Podľa oznámenia vlády Malty, ktoré sa týka uvedenej smernice, uverejneného v *Úradnom vestníku Európskej únie* 4. mája 2013 (2013/C 127/04) ministerstvo dopravy a infraštruktúry týmto oznamuje, že pre blok 3 v oblasti 4 a oblasť 5 možno vydať trvalé povolenie na prieskum alebo trvalé povolenie na prieskum a ťažbu.

Informácie o tomto oznámení možno získať od odboru pre kontinentálny šelf na ministerstve dopravy a infraštruktúry, blok F, Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, Malta, na tejto e-mailovej adrese: dgcs.mti@gov.mt.

V

(Oznamy)

KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ
SÚŤAŽE

EURÓPSKA KOMISIA

Predbežné oznámenie o koncentracii**(Vec COMP/M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth)****Vec, ktorá môže byť posúdená v rámci zjednodušeného postupu****(Text s významom pre EHP)**

(2014/C 99/05)

1. Európskej komisii bolo 27. marca 2014 podľa článku 4 nariadenia Rady (ES) č. 139/2004⁽¹⁾ doručené oznámenie o zamýšľanej koncentrácii, ktorou podnik Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC („Brookfield“, Spojené štáty), v konečnom dôsledku kontrolovaný podnikom Brookfield Asset Management Inc. (Kanada), a podnik APM Terminals North America Inc. („APMTNA“, Spojené štáty), v konečnom dôsledku kontrolovaný podnikom A.P. Møller-Mærsk A/S (Dánsko), získavajú v zmysle článku 3 ods. 1) písm. b) nariadenia o fúziách spoločnú kontrolu nad podnikom APM Terminals Elizabeth, LLC („APMT Elizabeth“, Spojené štáty) prostredníctvom kúpy akcií.

2. Predmet činnosti dotknutých podnikov:

- Brookfield: správa aktív s investíciami do nehnuteľností, energie z obnoviteľných zdrojov, infraštruktúry a do súkromného kapitálu,
- APMTNA: prevádzka kontajnerových terminálov v Severnej Amerike, podiely v deviatich termináloch v Spojených štátoch,
- APMT Elizabeth: prevádzka kontajnerového terminálu v Elizabeth Container Terminal v prístave v New Yorku.

3. Na základe predbežného posúdenia a bez toho, aby bolo dotknuté konečné rozhodnutie v tejto veci, sa Európska komisia domnieva, že oznámená transakcia by mohla patriť do rozsahu pôsobnosti nariadenia o fúziách. V súlade s oznámením Európskej komisie o zjednodušenom postupe pri riešení niektorých koncentracii podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004⁽²⁾ je potrebné uviesť, že túto vec možno posudzovať v súlade s postupom stanoveným v oznámení.

4. Európska komisia vyzýva zainteresované tretie strany, aby predložili prípadné pripomienky k zamýšľanej koncentrácii.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1 („nariadenie o fúziách“).

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 366, 14.12.2013, s. 5.

Pripomienky musia byť Európskej komisii doručené najneskôr do 10 dní od dátumu uverejnenia tohto oznámenia. Pripomienky možno zaslať faxom (+32 22964301), e-mailom na adresu: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu alebo poštou s uvedením referenčného čísla M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth natúto adresu:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

ISSN 1977-1037 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5236 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK