



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 13.1.2009
K(2008) 8905 v konečném znění

**Věc: Státní podpora N 307/2008 – Česká republika
Pořízení strojů a zařízení pro letiště Ostrava**

Vážený pane ministře,

1. POSTUP

- 1) Dne 24. června 2008 zaslaly orgány České republiky Komisi v souladu s čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES elektronické oznámení o svém záměru financovat výše uvedené opatření. Toto oznámení je evidováno pod číslem N 307/2008.
- 2) Dne 6. srpna 2008 a 27. října 2008 požádala Komise o objasnění některých aspektů opatření. Orgány České republiky poskytly Komisi požadované informace e-maily ze dne 4. září 2008 a 26. listopadu 2008. Kromě toho se dne 7. října 2008 konala technická schůzka mezi Komisí a orgány České republiky.

2. POPIS OPATŘENÍ

- 3) Cíl Cílem opatření je rozvoj sítě letecké dopravy v České republice zlepšením dopravní infrastruktury.

2.1. Letiště Ostrava

- 4) Letiště Leoše Janáčka Ostrava (dále jen „letiště Ostrava“) se nachází v Moravskoslezském kraji v koridoru větve VI.B transevropské sítě, poblíž důležitých silnic (silnice I/58, rychlostní komunikace R48 a budoucí dálnice D47). Letiště má jednu vzletovou a přistávací dráhu o délce 3 500 m a šířce 63 m.

JUDr. Karel SCHWARZENBERG
Ministr zahraničních věcí
Ministerstvo zahraničních věcí České republiky
Loretánské náměstí 5
118 00 Praha 1
Česká republika

- 5) Letiště Ostrava je letiště kategorie D. V současné době je zde provozována pravidelná vnitrostátní linka Ostrava – Praha a pravidelné mezinárodní linky Ostrava – Vídeň a Ostrava – Moskva. Mimo to jsou obsluhovány charterové, cvičné a cargo lety.
- 6) V roce 2006 byla otevřena nová odletová a odbavovací hala a kapacita letiště se zvýšila na 500 osob za hodinu.¹
- 7) Odhad počtu přepravovaných osob na letišti Ostrava:²

Rok	Pesimistická varianta		Optimistická varianta	
	Počet cestujících v tisících za rok	Operace	Počet cestujících v tisících za rok	Operace
2009	[...]*	11 549	[...]*	17 433
2010	[...]*	11 857	[...]*	21 152
2011	[...]*	13 339	[...]*	25 865
2012	[...]*	15 021	[...]*	30 736
2013	[...]*	17 304	[...]*	36 146
2014	[...]*	19 134	[...]*	38 775
2015	[...]*	20 650	[...]*	40 164

- 8) Letiště Ostrava, a.s. (dále jen „provozovatel letiště“) je obchodní společnost. Stoprocentním vlastníkem a jediným akcionářem této společnosti je Moravskoslezský kraj.

2.2. Investiční projekty

- 9) Povaha investice Projekt zahrnuje nákup strojů a zařízení pro obsluhu leteckoprovazní plochy (jedná se zejména o nástupní mosty, samopohybné nástupní schody, tahač pro posun letadel, samopohybný pásový dopravník zavazadel a vozidlo pro ochranu letadel proti námraze) a jiné zařízení potřebné pro údržbu provozní části a veřejných prostor letiště (např. software pro manipulaci se zavazadly).
- 10) Zařízení financované z Evropského fondu pro regionální rozvoj (dále jen „EFRR“) nesmí být použito pro jiné účely než pro účely uvedené v žádosti o grant po dobu nejméně pěti let od finančního ukončení projektu.
- 11) Investice se týká pouze hlavních činností letiště.
- 12) Trvání Podpora bude vyplácena do 31. prosince 2013.
- 13) Rozpočet Odhadovaná výše celkových nákladů na pořízení strojů a zařízení je 384 miliony CZK (cca 15,95 milionu EUR)³, z čehož až 70 %, tj. 268,5 milionu CZK (cca 11,15 milionu EUR) bude financováno z EFRR v rámci regionálního operačního programu.

¹ Výroční zpráva Letiště Leoše Janáčka Ostrava 2006.

² Zdroj: *Generel rozvoje letiště Ostrava-Mošnov, 2005–2015.*

³ 1 EUR=24,07 CZK (24.6.2008)

* Důvěrná informace.

- 14) *Postup* Použijí se postupy EFRR v rámci regionálního operačního programu. Platby příjemci bude provádět regionální rada. Tento orgán bude sám financován ministerstvem pro místní rozvoj (předběžné financování výdajů, které mají být uhrazeny jak z rozpočtu EU, tak z vnitrostátních zdrojů). Prostředky z rozpočtu EU jsou vráceny na účet ministerstva pro místní rozvoj.⁴
- 15) České orgány zajistí soulad s vnitrostátními politikami a politikami Společenství, zejména s ohledem na zadávání veřejných zakázek a ochranu životního prostředí.

3. POSOUZENÍ OZNÁMENÉHO OPATŘENÍ

3.1. Existence podpory

- 16) Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem.“
- 17) Aby byla finanční podpora státní podporou ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, musí splňovat tyto podmínky:
- poskytuje ji stát nebo je poskytována ze státních prostředků,
 - zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby,
 - narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž, a
 - ovlivňuje obchod mezi členskými státy.
- 18) Všechny tyto podmínky musí být splněny.

3.1.1. Státní zdroje a přiřaditelnost

- 19) Podpora je vyplácena regionální radou z prostředků ministerstva pro regionální rozvoj. Podpora je tedy vyplácena ze státních prostředků a opatření lze přisoudit státu.

3.1.2. Selektivní hospodářská výhoda

- 20) Veřejné financování se týká pouze letiště Ostrava. Sníží náklady, které by normálně nesl provozovatel letiště. Kromě toho české orgány nepředložily ani zdůvodnění, ani obchodní plán, aby prokázaly, že orgán poskytující podporu, který je jediným vlastníkem provozovatele letiště, respektuje zásadu tržního investora. Toto opatření tedy poskytuje selektivní hospodářskou výhodu.

3.1.3. Vliv na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

- 21) Jestliže podpora poskytovaná členským státem posiluje postavení určitého podniku ve srovnání s jinými podniky, které si konkurují na trhu v rámci Společenství, musí se mít za to, že posledně jmenované podniky jsou touto podporou ovlivněny. K tomu, aby opatření narušilo hospodářskou soutěž postačuje, aby příjemce podpory konkuroval jiným podnikům na trzích, které jsou otevřeny hospodářské soutěži.

⁴ *Regionální operační program regionu soudržnosti Moravskoslezsko 2007–2013.*

- 22) Podle rozhodnutí Soudního dvora ES ve věci *Aéroports de Paris* (Pařížská letiště)⁵ činnosti správy a provozování letišť, zahrnující poskytování letištních služeb leteckým společnostem a různým poskytovatelům služeb na letišti, představují hospodářské činnosti. Je třeba poznamenat, že k hospodářské soutěži dochází nejen mezi leteckými dopravci, ale také mezi provozovateli letišť.
- 23) Jakákoliv hospodářská výhoda, kterou letiště Ostrava obdrží v souvislosti s financováním strojů a zařízení, by posílila jeho postavení vůči konkurenci na trhu poskytovatelů letištních služeb v EU. Proto předmětné veřejné financování narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy.
- 24) Vzhledem k výše uvedenému Komise považuje oznámené opatření za státní podporou ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy.

3.2. Posouzení slučitelnosti

- 25) Ustanovení čl. 87 odst. 3 Smlouvy o ES stanoví některé výjimky z obecného pravidla neslučitelnosti uvedeného v čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.
- 26) V tomto směru poskytují rámec pro posouzení toho, zda podpora letišť spadající do působnosti čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES může být prohlášena za slučitelnou podle čl. 87 odst. 3 Smlouvy o ES, *Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť* (dále jen „pokyny z roku 2005“)⁶.
- 27) S ohledem na cíl opatření, kterým je rozvoj sítě letecké dopravy v České republice, se Komise domnívá, že ustanovení čl. 87 odst. 3 písm. c) jsou vhodným právním základem pro posouzení slučitelnosti této podpory se společným trhem.
- 28) Komise musí zejména posoudit podle odstavce 61 pokynů z roku 2005, zda:
- konstrukce a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost ...),
 - infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli,
 - infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur,
 - přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně,
 - rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Společenství.

⁵ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. prosince 2000 ve věci *Aéroports de Paris v. Komise Evropských Společenství T-128/98*, Rec. 2000 s. I-3929, potvrzený rozsudkem ze dne 24. října 2002 ve věci C-82/01, Rec. 2002, s. I-9297, body 75–79.

⁶ Úř. věst. C 312 ze dne 9. prosince 2005, s.1.

3.2.1. Cíl obecného zájmu

- 29) Jak již bylo uvedeno, cílem podpory je rozvoj dopravní sítě v České republice. Projekt je součástí strategického dokumentu *Dopravní politika České republiky na léta 2005–2013*,⁷ který vymezuje oblasti rozvoje a modernizace dopravní infrastruktury, zejména regionálních letišť v České republice v příštích letech.
- 30) Tento přístup je v souladu s *Akčním plánem pro kapacitu letišť*⁸, vydaným Komisí v roce 2007, ve kterém se uvádí, že „s ohledem na očekávaný vývoj provozu Evropu čeká stále rostoucí rozdíl mezi kapacitou a poptávkou“ u letišť a dochází se k závěru, že „krize kapacity letišť ohrožuje bezpečnost, efektivitu a konkurenceschopnost všech účastníků zapojených do dodavatelského řetězce letecké dopravy“⁹. V uvedeném akčním plánu Komise zdůrazňuje potřebu „podpory pro vybudování nové infrastruktury“ a vyzdvihuje důležitost regionálních letišť pro řešení krize kapacity a v obecnější rovině pro „rozvoj integrované sítě evropské letecké dopravy“¹⁰. V akčním plánu se dále uvádí, že „by bylo žádoucí odblokovat existující skrytou kapacitu u regionálních letišť za předpokladu, že členské státy budou dodržovat právní nástroje Společenství týkající se státních podpor“, tj. články 87 až 89 Smlouvy a pokyny z roku 2005.
- 31) Komise proto dochází k závěru, že oznámené opatření odpovídá jasně stanovenému cíli obecného zájmu jak na vnitrostátní úrovni, tak na úrovni EU a že kritérium slučitelnosti je v tomto případě splněno.

3.2.2. Nutnost a přiměřenost

- 32) Průměrné stáří prostředků pro odbavení letadel na letišti Ostrava je 18 let. Nárůst počtu odbavených letadel a změna způsobu odbavení v novém terminálu proto vyžaduje pořízení nových typů prostředků odbavení, zejména pásových nakladačů, letadlových schodů a tahacích prostředků. Obdobně odstraňování námrazy z letadel a prevence jejího vzniku je nezbytnou podmínkou zachování provozuschopnosti letišť v zimním období z hlediska bezpečnosti leteckého provozu a je nutno je zajistit. V neposlední řadě, zařízení pro údržbu leteckoprovazní plochy v zimním období, jehož průměrné stáří je 22 let, musí být v pořádku, aby byla zachována pravidelnost a bezpečnost leteckého provozu.
- 33) Maximální míra podpory je 70 %, přičemž zbytek finančních prostředků bude hrazen z vlastních zdrojů letišť. Projekty týkající se strojů a zařízení letištní infrastruktury jsou kapitálově velmi náročné. Provozovatelé regionálních letišť nejsou schopni poskytnout dostatečné prostředky na financování potřebného rozvoje ze svých vlastních zdrojů. Z tohoto důvodu je nezbytná podpora z veřejných zdrojů. Možnosti pro mobilizaci tak velkých finančních prostředků jsou omezeny a potřeba investovat tyto velké prostředky by se mohla stát vážnou překážkou pro rozvoj dopravní sítě v České republice.

⁷ Dokument schválený ministerstvem dopravy České republiky, který je k dispozici na adrese <http://www.mdcz.cz/en/Strategy/>

⁸ Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů *Akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě*, 24. ledna 2007, KOM(2006) 819 v konečném znění.

⁹ *Akční plán*, bod 7 a pole na straně 3.

¹⁰ *Akční plán*, bod 12.

- 34) Závěrem Komise konstatuje, že výběr dodavatelů strojů a zařízení bude proveden na základě otevřených, transparentních a nediskriminačních výběrových řízení, jejichž cílem je nalézt hospodářsky nejvýhodnější nabídky v souladu s pravidly EU týkajícími se veřejných zakázek.
- 35) Komise tedy zastává názor, že plánované investice jsou nutné a přiměřené stanoveným cílům.
- 3.2.3. *Uspokojivé střednědobé vyhlídky pro využití infrastruktury*
- 36) Plán předložený českými orgány vykazuje solidní potenciál růstu.
- 37) Komise tedy může konstatovat, že letiště má uspokojivé střednědobé vyhlídky.
- 3.2.4. *Stejný a nediskriminační přístup k infrastruktuře pro všechny potenciální uživatele*
- 38) České orgány zaručily, že všichni potenciální uživatelé (letecké společnosti) budou mít stejný přístup na letiště a k jeho zařízení za nediskriminačních podmínek.
- 3.2.5. *Neovlivnění obchodu v míře, jež by byla v rozporu se zájmem Společenství*
- 39) Nejbližšími letišti jsou letiště Brno (155 km od Ostravy, což odpovídá přibližně 2 hodinám jízdy autem) a letiště Katowice-Pyrzowice (146 km od Ostravy, což rovněž odpovídá přibližně 2 hodinám jízdy autem). Letiště Brno je také letišťem kategorie D, které má v současné době pravidelné letecké spojení s Prahou, Londýnem, Barcelonou/Geronou a Moskvou/Vnukovem a velký počet charterových letů. Letiště Katowice je velkým regionálním letišťem kategorie C, které v roce 2007 odbavilo téměř 2 miliony cestujících. Hospodářská soutěž mezi letišťem Ostrava na jedné straně a letišťem Brno a Katowice-Pyrzowice na straně druhé bude omezena na překrývající se spádové oblasti. Očekává se tedy, že se letiště Ostrava zaměří hlavně na regionální trh Moravskoslezského kraje a jen v malé míře bude soutěžit se stávajícími sousedními letišti.
- 40) Na základě toho se Komise domnívá, že rozvoj hospodářské soutěže a obchodu nebude ovlivněn v míře, jež by byla v rozporu se zájmem Společenství.
- 41) Komise tudíž došla k závěru, že uvedené opatření nepoškozuje společný zájem a že pět kritérií stanovených v pokynech z roku 2005 je v tomto případě splněno.
- 42) Tímto rozhodnutím není dotčeno žádné stanovisko, které může Komise přijmout, pokud jde o soulad provedení výše uvedeného opatření s pravidly týkajícími se veřejných zakázek.
- 43) Toto posouzení státní podpory nevyklučuje další sledování dopadu investice na životní prostředí a souladu s příslušnými právními předpisy ES v oblasti životního prostředí.

4. ROZHODNUTÍ

Evropská komise se proto rozhodla nevznášet námitky vůči tomuto opatření z důvodu slučitelnosti této podpory se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES.

Pokud by tento dopis obsahoval skutečnosti důvěrné povahy, které nesmějí být sděleny třetím stranám, informujte o tom Komisi do patnácti pracovních dnů ode dne obdržení tohoto dopisu. Neobdrží-li Komise v tomto termínu odůvodněnou žádost, bude mít za to, že souhlasíte se sdělením plného znění tohoto dopisu třetím stranám a jeho zveřejněním v závazném jazykovém znění na této internetové adrese:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/.

Žádost zašlete doporučeně nebo faxem na adresu:

Žádost zašlete doporučeně nebo faxem na adresu:

European Commission
Directorate-General for Energy & Transport
Directorate A
Rue de Demot 28
B-1049 Brussels
Fax: +32 22964104

S úctou

Za Komisi

Antonio TAJANI
místopředseda Komise