



V Bruselu dne 20.02.2014

C(2014) 827 final

<p>Zveřejněné znění tohoto rozhodnutí neobsahuje určité informace v souladu s články 24 a 25 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES, ohledně nezveřejňování informací, na něž se vztahuje profesní tajemství. Vynechané části jsou označeny takto [...].</p>		<p>VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÉ ZNĚNÍ</p> <p>Tento dokument je poskytnut pouze pro informační účely.</p>
--	--	---

**Věc: Státní podpora č. SA.35847 (2012/N) – Česká republika
Letiště Ostrava**

Vážený pane ministře,

1 POSTUP

- 1) elektronickým oznámením ze dne 2. prosince 2012 oznámila Česká republika Evropské komisi opatření týkající se zpevněných ploch a instalace světelných návěstidel na Letišti Leoše Janáčka Ostrava (dále jen „letišť Ostrava“). Opatření bylo zaregistrováno jako státní podpora pod číslem SA. 35847.
- 2) Dopisy ze dne 12. prosince 2012, 15. května 2013 a 10. října 2012 Komise požádala české orgány o dodatečné informace. Tyto byly poskytnuty dne 17. ledna, 16. května, 12. srpna a 6. listopadu 2013.

2 POPIS OPATŘENÍ

2.1 Letiště Ostrava

- 3) Letiště se nachází na severovýchodě České republiky, 22 kilometrů jihozápadně od města Ostravy. Letiště vlastní Moravskoslezský kraj a provozuje je společnost Letiště Ostrava, a.s., jejímž 100% vlastníkem je Moravskoslezský kraj. Jedná se o mezinárodní veřejné letiště. Jeho vzletová a přistávací dráha je dlouhá 3 500 metrů a je delší než dráhy jiných letišť nacházejících se v blízkosti.

4) Vzdálenosti k dalším letištím:

Katovice (PL)	153 km	1 hodina 36 minut
Krakov (PL)	193 km	1 hodina 57 minut
Brno (CZ)	150 km	1 hodina 23 minut
Přerov (CZ)	78,3 km	58 minut

Původně vojenské Letiště Přerov se dne 1. října 2013 stalo soukromě provozovaným letištěm. Doposud se zde neprovádí žádná komerční činnost.

5) Následující tabulky nabízí přehled počtu cestujících odbavených na letišti Ostrava v minulosti a jejich předpokládaný počet v budoucnosti:

	Objem přepravy v minulosti								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PAX	216 259	265 862	300 879	332 266	353 737	307 130	279 973	273 563	288 393
Cargo (t)	1527	1873	2041	2010	1653	1785	1949	2063	2585

	Očekávaný objem přepravy v budoucnu												
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PAX	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Cargo (t)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

6) Letiště obsluhuje pravidelné linky, charterové, cvičné a cargo lety, jakož i všeobecného letectví. Letiště leží na trase VI.B transevropské dopravní sítě (TEN-T), je napojeno na dálnici (silniční prioritní projekt TEN-T č. 25) a železnici (železniční prioritní projekt TEN-T č. 23).

2.2 Investiční projekt a jeho financování

7) Česká republika oznámila podporu na stavbu pozemních světelných návěstidel (modernizace osových světelných návěstidel na pojezdných plochách a světelných znaků na kontrolních stanovištích) na letišti Ostrava. Účelem tohoto opatření je umožnit letadlům pohyb při nízké dohlednosti (například v noci nebo v mlze). Cílem investičního projektu je umožnit letišti Ostrava, aby sloužilo jako záložní v případě uzavření sousedních letišť, například z důvodu nepříznivých povětrnostních podmínek.

8) Letiště očekává, že by se tak stalo atraktivnějším pro pravidelnou dopravu [...]*. Očekává, že jeho současné příjmy vzrostou [...]*. Způsobilé investiční náklady činí 81 533 302,48 CZK (3,23 mil. EUR)¹.

¹ Směnný kurz ECB ze dne 2. 12. 2013, 25,262 CZK/EUR, <http://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/czk.xml>.

* profesní tajemství

- 9) Česká republika vypočítala při použití diskontní sazby 11 % mezeru ve financování (*funding gap*) na 67 236 860,51 CZK (2,66 milionu EUR). Česká republika se zavázala, že výše podpory bude omezena na 57 151 331,43 CZK (2,26 mil. EUR), což odpovídá 70 % způsobilých investičních nákladů.
- 10) Podpora bude poskytnuta ve formě přímé dotace. Bude financována Regionální radou regionu soudržnosti Moravskoslezsko a spolufinancována ze strukturálních fondů Evropské unie.

3 POSOUZENÍ OPATŘENÍ

- 11) Česká republika podporu oznámila a zavázala se, že opatření nevstoupí v platnost, dokud Česká republika neobdrží kladné konečné rozhodnutí Komise. Tím splnila svou povinnost podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie („SFEU“).

3.1 Existence podpory

- 12) Ustanovení čl. 107 odst. 1 SFEU uvádí, že „*podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem*“.
- 13) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Aby tedy bylo možné určit, zda oznámená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny níže uvedené podmínky. Konkrétně, finanční podpora:
- je poskytována státem nebo ze státních prostředků,
 - zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby,
 - narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a
 - ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

Hospodářská činnost a pojem podnik

- 14) Komise musí nejprve stanovit, zda je letiště Ostrava podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Pojem podnik se vztahuje na jakýkoli subjekt vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právní formě tohoto subjektu a způsobu jeho financování². Hospodářskou činností je jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží a služeb na daném trhu.³

² Rozsudek Soudního dvora ve věci *Komise v. Itálie*, C-35/96, Sb. rozh. 1998, s I-3851; rozsudek C-41/90 *Höfner a Elser*, Sb. rozh. 1991, s. I- 1979. rozsudek C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d' assurances v. Ministère de l' agriculture et de la pêche* Sb. rozh. 1995, s. I- 4013; rozsudek C-55/96 *Úřad práce*, Sb. rozh. 1997, s. I- 7119;

³ Rozsudek C-35/85 *Komise v. Itálie*, Sb. rozh. 1987, s. 2599; rozsudek Soudního dvora ve věci *Komise v. Itálie*, C-35/96, Sb. rozh. 1998, s I-3851.

- 15) Ve svém rozsudku ohledně letiště „Leipzig-Halle“ Soudní dvůr potvrdil, že provozování letiště pro obchodní účely a výstavba letištní infrastruktury představují hospodářskou činnost⁴. Jakmile je provozovatel letiště zapojen do hospodářských činností, jedná se nezávisle na jeho právní formě a způsobu financování o podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a vztahují se tak na něj pravidla Smlouvy o státní podpoře⁵.
- 16) V tomto ohledu Komise konstatuje, že infrastrukturu, která je předmětem tohoto rozhodnutí, bude komerčně provozovat provozovatel letiště Letiště Ostrava, a.s.. Protože provozovatel letiště bude od uživatelů za užívání této infrastruktury účtovat poplatky, je tato infrastruktura komerčně využitelná. Kromě toho předpokládané investice do stavby pozemních světelných návěstidel na letišti Ostrava umožní, že letiště bude moci nabízet letištní služby při nízké dohlednosti a zlepšit bezpečnost letištního provozu. Letiště díky tomu bude moci diverzifikovat své letištní služby a zvýšit svůj zisk. Kromě toho Komise poznamenává, že zlepšení bezpečnosti letištního provozu odpovídá běžným nákladům hospodářské činnosti, o nichž se nelze domnívat, že spadají do působnosti veřejné politiky.
- 17) Z výše uvedeného vyplývá, že jednotka, která využívá tuto infrastrukturu je podnikem podle čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise se proto domnívá, že stavba pozemních světelných návěstidel je součástí hospodářské činnosti.

Státní zdroje a přičitatelnost státu

- 18) Dotace ve výši 57 151 331,43 CZK (2,26 mil. EUR) ve prospěch letiště Ostrava je financována z rozpočtu Regionální rady regionu soudržnosti Moravskoslezsko. Dotace tedy zahrnuje státní zdroje a lze ji přičíst státu.
- 19) Regionální rada může danou částku financovat buď zčásti nebo zcela ze strukturálních fondů EU. Veřejné finanční prostředky, které se poskytují v rámci rámcového programu strukturálních fondů EU, členský stát převádí na příslušný vnitrostátní orgán, subjekt určený pro tento účel, ještě předtím, než jsou vyplaceny provozovateli letiště Ostrava. Má se tedy za to, že těmito finančními prostředky disponuje Česká republika, a zahrnují tedy státní zdroje. Pokud jde o přičitatelnost státu, Komise poznamenává, že Česká republika má při výběru dotovaných projektů na vnitrostátní úrovni rozsáhlou rozhodovací pravomoc. Oznamované opatření vybrala přímo Česká republika, a proto je přičitatelné státu.

Hospodářská výhoda

- 20) Výše uvedené veřejné finanční prostředky, které byly poskytnuty bez jakéhokoli protiplnění, snižují náklady, které by normálně letišti vznikly, pokud by hodlalo expandovat a/nebo diverzifikovat své činnosti, opatření proto letišti poskytuje hospodářskou výhodu.

⁴ Společné věci T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH a Mitteldeutsche Flughafen AG v. Komise* a T-443/08 *Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt v. Komise*, (dále jen: „věc letiště Leipzig-Halle“), Sb. rozh. 2011, s. II-01311, potvrzeno Evropským soudním dvorem, věc C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle v. Komise*, 2012, dosud ve sbírce rozhodnutí nezveřejněno; viz také rozhodnutí T-128/98 *Aéroports de Paris v. Komise*, Sb. rozh. 2000, s. II-3929, potvrzeno Evropským soudním dvorem, rozsudek C-82/01P, Sb. rozh. 2002, s. I-9297, a rozsudek T-196/04 *Ryanair v. Komise*, Sb. rozh. 2008, s. II-3643.

⁵ Rozhodnutí C-159/91 a C-160/91, *Poucet v. AGV a Pistre v. Cancava*, Sb. rozh. 1993, s. I-637.

Selektivnost

- 21) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU lze opatření označit za státní podporu, pouze pokud zvýhodňuje „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“. Komise poznamenává, že dotčené výhody byly poskytnuty pouze letišti Ostrava. Jedná se proto o selektivní opatření ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod

- 22) Pokud podpora poskytnutá členskými státy posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které s ním soutěží na vnitřním trhu, je nutno mít za to, že jsou tyto podniky dotyčnou podporou negativně ovlivněny. Podle ustálené judikatury⁶ lze opatření označit za opatření narušující hospodářskou soutěž již v případě, že příjemce podpory soutěží s jinými podniky na trzích, které jsou otevřeny hospodářské soutěži.
- 23) Jak již bylo vysvětleno výše, provozování letiště je hospodářskou činností⁷. Hospodářská soutěž probíhá mezi letišti a mezi provozovateli letišť, kteří mezi sebou mohou soutěžit o to, kdo bude pověřen řízením daného letiště.
- 24) Také poměrně malá letiště se účastní hospodářské soutěže s cílem být atraktivní pro letecké společnosti. Jak je uvedeno v bodě 40 pokynů v odvětví letectví z roku 2005, není možné z oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU vyloučit ani malá letiště. Z prognózy ohledně počtu cestujících přepravených⁸ na letišti Ostrava vyplývá, že tento počet v příštích letech vzroste. Kromě toho se letiště díky danému opatření stane atraktivnější pro nové klienty a pravidelnou dopravu.
- 25) Vzhledem k výše uvedenému je možné, že opatření ovlivní hospodářskou soutěž mezi letišti tím, že se letiště Ostrava stane atraktivnějším pro provozovatele letecké dopravy.
- 26) Kromě toho hospodářská výhoda, kterou letiště Ostrava obdrží jako dotaci na financování projektu zlepšení infrastruktury, posílí jeho postavení vůči konkurentům na evropském trhu s letištními službami, zejména vůči sousedním letišťům v Brně, Katovicích a Krakově. Jelikož trh s letištními službami není na úrovni EU hospodářské soutěži uzavřen, zkoumané veřejné financování narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

Závěr

- 27) Z výše uvedených důvodů Komise došla k závěru, že veřejné financování pozemních světelných návěstidel (modernizace osových světelných návěstidel a světelných znaků na kontrolních stanovištích) na letišti Ostrava zahrnuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Jelikož danou dotaci musí nejprve schválit Komise, Česká republika respektovala zákaz podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

3.2 Slučitelnost podpory

- 28) Komise musí posoudit, zda lze tuto podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.

⁶ Rozsudek T-214/95 *Het Vlaamse Gewest v. Komise*, Sb. rozh. 1998, s. II-717.

⁷ Viz výše, bod 14 a další.

⁸ Viz výše, bod 5.

- 29) Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU uvádí, že za podpory slučitelné s vnitřním trhem lze považovat: „*podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.*“ V tomto ohledu jsou pro posouzení, zda lze podporu pro letiště prohlásit za slučitelnou podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, rozhodující pokyny v odvětví letectví z roku 2005⁹. Tyto pokyny stanoví řadu kritérií, která Komise při přijímání rozhodnutí v této souvislosti zohledňuje od přijetí rozhodnutí ve věci „*Aéroports de Paris*“¹⁰.
- 30) Podle bodu 61 pokynů v odvětví letectví z roku 2005 musí Komise prověřit, zda:
- konstrukce a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost, atd.);
 - 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 EU.
- 31) Kromě požadavku, aby státní podpora splňovala kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech v odvětví letectví z roku 2005, by tato státní podpora měla navíc, jako každé jiné opatření státní podpory, mít motivační účinek, a aby byla prohlášena za slučitelnou, musí být nezbytná a přiměřená s ohledem na sledovaný legitimní cíl¹¹.
- i) Konstrukce a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost, atd.)*
- 32) Podle České republiky je hlavním cílem financování zkoumaného projektu infrastruktury zlepšit přístupnost regionu pro leteckou dopravu, a tím podpořit regionální rozvoj.

⁹ Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť, Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1–14.

¹⁰ Viz například rozhodnutí Komise ze dne 13. března 2001 — Státní podpora věc č. 58/2000 — Itálie — Podpora piemontského letištního systému, Úř. věst. C 67, 17. března 2004; rozhodnutí Komise se ze dne 19. ledna 2005 – Státní podpora věc 644/2002 – Německo – Rozvoj obecní hospodářské infrastruktury podle části II, oddílu 7 rámcového plánu podle společného programu federální vlády / spolkové země na podporu regionálních hospodářských struktur: i) Výstavba nebo rozvoj regionálních letišť, Úř. věst. C 126, 25.5.2005; rozhodnutí Komise ze dne 20. dubna 2005 – Státní podpora věc č. 355/2004 – Belgie – Partnerství veřejného a soukromého sektoru při tunelování Krijgsbaan v Deurne; rozvoj průmyslové zástavby a provoz letiště v Antverpách (Projekt letiště v Antverpách), Úř. věst. C 176, 16.7.2005; rozhodnutí Komise ze dne 23. července 2008 – Státní podpora věc č. C 48/2006 (ex N 227/2006) – Německo– DHL/Leipzig Halle, Úř. věst. L 346, 23.12.2008.

¹¹ Podle ustálené judikatury může Komise prohlásit podporu za slučitelnou, pouze pokud je to nezbytné pro dosažení legitimního cíle (viz například rozhodnutí 730/79, *Philipp Morris*; rozhodnutí C-390/06, *Nuova Agricast*; rozhodnutí T-162/06, *Kronoply*).

- 33) Letiště leží v místě, kde se protíná vzdušný koridor transevropské dopravní sítě (TEN-T) (trasa VI.B), dálnice (silniční prioritní projekt TEN-T č. 25) a železnice (železniční prioritní projekt TEN-T č. 23). Letiště bude součástí dopravního uzlu spojujícího silniční, železniční a leteckou dopravu. Kromě toho je cílem investičního projektu umožnit letišti Ostrava, aby lépe sloužilo jako záložní letiště v případě uzavření sousedních letišť, například z důvodu nepříznivých povětrnostních podmínek.
- 34) Nová investice nepovede k vybudování paralelní neziskové infrastruktury. Tři nejbližší letiště, která se nacházejí v oblasti, jsou letiště Brno, Katowice (Polsko) a Krakov (Polsko). Od Ostravy jsou tato letiště vzdálená 150, 153 a 193 km, přibližně 1,5 až 2 hodiny cesty. Podle České republiky tak nepatří do spádové oblasti letiště Ostrava. Na letišti Přerov (vzdáleném 78 km a 1 hodinu cesty) k žádné podobné komerční činnosti doposud nedochází.
- 35) Kromě toho je podle České republiky letiště Ostrava jinak strategicky orientované než daná sousedící letiště. Zatímco se ostatní letiště zaměřují na trh s nízkonákladovými leteckými přepravci, je letiště Ostrava díky tomu, že má dlouhou vzletovou a přistávací dráhu, obzvláště vhodné pro dálkovou cargo dopravu i velká letadla (například Ruslan nebo Boeing 747). Opatření je součástí investiční strategie letiště, jehož cílem je diverzifikace činností provozovatele letiště a získání atraktivity pro letecké společnosti provozující pravidelné linky. Zkoumaný investiční projekt navíc nevytvoří nadbytečnou kapacitu, nýbrž provozovateli letiště spíše umožní poskytovat nepřetržité efektivní letištní služby při nízké dohlednosti a v noci.
- 36) Komise tedy může konstatovat, že modernizace osových světelných návěstidel na pojezdové dráze a světelných znaků na kontrolních stanovištích na letišti Ostrava splňuje jasně definovaný cíl společného zájmu.

ii) Infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli

- 37) Podle České republiky je modernizace osových světelných návěstidel a světelných znaků na kontrolních stanovištích nezbytná pro zajištění nepřetržitého a efektivního provozu letiště při nízké dohlednosti a v noci. Ten je rovněž podmínkou pro to, aby letecké společnosti toto letiště využívaly pravidelněji, neboť se tak jednak zajistí minimální doba rolování letadel a čekací doba na letišti¹² a jednak se vyloučí riziko, že při nízké dohlednosti a v noci dojde k odklonu letů. Pokud nebude signalizace modernizována, bude obtížné přilákat novou a pravidelnou leteckou dopravu. Investice navíc na letišti Ostrava zlepší bezpečnost provozu.
- 38) Při nízké dohlednosti omezuje současná situace používání vzletové a přistávací dráhy v momentech největšího vytížení, neboť rolovat na letišti může pouze jedno letadlo, a proto není např. možné, aby až na začátek dráhy za sebou rolovalo před vzletem více letadel. V současnosti je při nízké dohlednosti navíc možné vjet na vzletovou a přistávací dráhu pouze po jedné pojezdové dráze, a proto letadla musí po vzletové a přistávací dráze rolovat a otáčet se, což je časově náročný manévr, při kterém se spotřebuje mnoho paliva. Investice do signalizace a světelných návěstidel na pojezdových drahách je nejméně nákladný způsob, jak zlepšit efektivitu letiště a jeho celkovou kapacitu. Tento projekt infrastruktury bude realizován pouze v rozsahu nezbytném pro dosažení stanovených cílů a není nepřiměřeně velký či nákladný.

¹² Bude možné, aby se po různých částech letiště současně pohybovalo více letadel, která nebudou muset po dráze popojíždět sem a tam.

39) Komise proto může konstatovat, že dotyčná infrastruktura je nezbytná a úměrná stanoveným cílům.

iii) *Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur*

40) Díky investičnímu projektu se zefektivní pohyb letadel na letišti. Při nižší viditelnosti projekt zejména umožní souběžný přesun více než jednoho letadla a omezí dobu nutnou pro rolování na dráze před vzletem a po přistání. Letadla se tak při nízké dohlednosti již nebudou muset na vzletové a přistávací dráze otáčet o 180°, což je riskantnější manévr než rolování po pojezdové dráze. Projekt bude mít bezprostřední přínos pro bezpečnost a efektivitu pohybu letadel na letišti. Kromě toho přispívá k tomu, aby v budoucnu nedošlo v momentech největšího provozu k přetížení, až letiště podle očekávání přiláká více pravidelné dopravy.

41) Podle výše uvedených prognóz počtu cestujících ve střednědobém i krátkodobém horizontu projekt nabízí dobrou perspektivu používání, zejména s ohledem na využití stávající infrastruktury na letišti, která se díky plánovaným pracím optimalizuje.

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

42) Podle České republiky bude infrastrukturu provozovat Letiště Ostrava, a.s. a infrastruktura bude otevřena všem potenciálním uživatelům bez jakékoli komerčně neoprávněné diskriminace.

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

43) Letiště Ostrava v současné době odbaví méně než 1 milion cestujících ročně, a je tedy podle bodu 15 pokynů v odvětví letectví z roku 2005 kvalifikováno jako malé regionální letiště (kategorie D). Jak bylo uvedeno výše, po zlepšení letištní infrastruktury se očekává, že letiště Ostrava odbaví v roce 2024 přibližně půl milionu cestujících. Intenzita podpory projektu (viz níže oddíl týkající se nezbytnosti a přiměřenosti podpory) je omezena do výše mezery ve financování.

44) Tři nejbližší letiště nacházející se v oblasti jsou vzdálená přibližně 1,5 až 2 hodiny cesty, a nepatří tedy do spádové oblasti letiště Ostrava v míře, která by mohla v rozporu se zájmem EU ovlivnit rozvoj obchodu a hospodářské soutěže.

vi) *Podpora je nezbytná a přiměřená*

45) Komise musí zjistit, zda státní podpora poskytnutá letišti Ostrava změnila chování tohoto podniku, který je příjemcem podpory, tak, že příjemce vyvíjí činnost, která přispívá k dosažení cíle veřejného zájmu a které i) by se bez poskytnutí podpory neúčastnil, nebo ii) by se jí účastnil pouze v omezené míře či jinak. Podpora je navíc považována za přiměřenou pouze tehdy, nelze-li stejného výsledku docílit s nižší podporou a s menším narušením hospodářské soutěže. To znamená, že částka podpory a její intenzita musí být omezena na minimum nezbytné k tomu, aby se podporovaná činnost uskutečnila.

- 46) Podle finanční analýzy předložené Českou republikou by tato investice nemohla být bez podpory realizována. Náklady na projekt byly v tomto případě považovány za příliš vysoké. Navíc investiční náklady přesahují čistou současnou hodnotu očekávaných provozních výnosů z investic.
- 47) S ohledem na výše uvedené lze dospět k závěru, že zkoumané opatření podpory má motivační účinek, neboť umožní příjemci realizovat oznámenou investici.
- 48) Co se týče posouzení přiměřenosti podpory, Česká republika předložila výpočet mezery ve financování investičního projektu, ze kterého vyplývá, že výše podpory mezeru ve financování nepřekračuje (67 236 860,51 CZK; 2,66 mil. EUR). Jak je popsáno v oddíle 2.2, mezeru ve financování byla stanovena na základě předem vypracovaného obchodního plánu jako rozdíl mezi celkovými způsobilými investičními náklady (81 533 302,48 CZK; 3,23 mil. EUR) a čistou současnou hodnotou očekávaných provozních výnosů z investic (14 296 441,97 CZK; 0,57 mil. EUR) po celý životní cyklus investice (tj. deset let). Diskontní sazba ve výši 11 % odráží rizikovost rozvoje a provozování letiště. Bez podpory by čistá současná hodnota investičního projektu byla negativní.
- 49) Podpora z veřejných prostředků (tj. 57 151 331,43 CZK; 2,26 mil. EUR) nepřesahuje mezeru ve financování vypočtenou pro tento investiční projekt. Intenzita podpory je omezena na 70 %. Toto financování nebude kumulováno s jinou státní podporou poskytnutou na stejné způsobilé náklady. Jelikož pokyny v odvětví letectví z roku 2005 ponechávají otázku intenzity podpory otevřenou, musí být maximální přípustná výše podpory omezena výší mezery ve financování vypočítanou na základě předem vypracovaného obchodního plánu letiště. Komise kromě toho konstatuje, dotčené investice jsou podobné investicím do letišť se srovnatelnými vlastnostmi¹³. Intenzita podpory ve výši 70 % je proto v tomto zkoumaném případě odůvodněná.

Závěr

- 50) S ohledem na výše uvedené posouzení Komise došla k závěru, že opatření je slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

4 ROZHODNUTÍ

Komise se proto rozhodla:

- považovat financování stavby pozemních světelných návěstidel na letišti Ostrava, které oznámila Česká republika a které činí 57,15 mil. CZK, za podporu, která je slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, a nevznést proti této podpoře námitky.

Pokud tento dopis obsahuje důvěrné informace, které by neměly být zpřístupněny třetím stranám, uvědomte o tom prosím Komisi do patnácti pracovních dnů od data jeho obdržení.

¹³ Viz rozhodnutí Komise ze dne 11. února 2009 ve věci státní podpory N 472/2008 — Polsko — investiční podpora pro letiště v rámci operačního programu zaměřeného na infrastrukturu a životní prostředí (Úř. věst. C 79, 2. dubna 2009) a rozhodnutí Komise ze dne 13. července 2009 ve věci státní podpory N 196/2008 — Polsko — investiční podpora pro letiště v rámci regionálních operačních programů (Úř. věst. C 204, 29. srpna 2009) a rozhodnutí Komise ze dne 19. prosince 2012 ve věci státní podpory č. SA. 35220 (2012/N) — Řecko — modernizace letiště „Makedonia“ (Úř. věst. C 36 ze dne 8. února 2013).

Pokud Komise neobdrží v této lhůtě odůvodněnou žádost, bude předpokládat, že souhlasíte se zpřístupněním informací třetím stranám a se zveřejněním plného znění tohoto dopisu v závazném jazykovém znění na internetové adrese:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/ndex.cfm>

Žádost prosím zašlete doporučeně nebo faxem na adresu:

European Commission
Directorate-General for Competition
1049 Bruxelles/Brussels
BELGIQUE/BELGIË
Fax: +32 022961242

S úctou,
Za Komisi

Joaquín ALMUNIA
místopředseda