

II

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné)

ROZHODNUTÍ

KOMISIE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 23. července 2008

o opatřeních Německa ve prospěch společnosti DHL a letiště Lipsko/Halle

C 48/06 (ex N 227/06)

(oznámeno pod číslem K(2008) 3512)

(Pouze německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2008/948/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 pododst. 1 této smlouvy,

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

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽¹⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Německo oznámilo dne 5. dubna 2006 opatření ke zřízení evropského provozního střediska koncernu DHL na letišti Lipsko/Halle (LEJ). Dne 27. dubna 2006 si Komise vyžádala další informace, které Německo předložilo dne 24. července 2006. Dne 26. července a 21. srpna 2006 se konaly schůzky za účasti útvarů Komise, letištní společnosti, DHL a německých orgánů.

(2) Dopisem ze dne 23. listopadu 2006 Komise Německo informovala, že se s ohledem na oznámená opatření

rozhodla zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES. Dne 12. prosince 2006 požádalo Německo o prodloužení lhůty k podání připomínek a Komise této žádosti vyhověla. Německo předložilo své připomínky dne 23. února 2007.

(3) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾. Komise zúčastněné strany vyzvala, aby ve lhůtě jednoho měsíce po zveřejnění předložily své připomínky.

(4) Komise obdržela připomínky zúčastněných stran. Dopisem ze dne 16. května 2007 předala tyto připomínky Německu. Německo dostalo příležitost se k nim ve lhůtě jednoho měsíce vyjádřit. Připomínky Německa Komise obdržela v dopise ze dne 13. června 2007.

(5) Na žádost Německa se dne 18. června a 25. září 2007 uskutečnily schůzky. V návaznosti na tyto schůzky byly Komisi dne 19. října, resp. 18. prosince 2007 předány požadované dodatečné informace.

(6) Další doplňující informace předalo Německo Komisi dopisy ze dne 7. prosince 2007, 17. března 2008 a 9. dubna 2008.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 48, 2.3.2007, s. 7.

⁽²⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

2. PODROBNÝ POPIS SKUTKOVÉHO STAVU

2.1 Zúčastněné strany

2.1.1 Flughafen Leipzig/Halle GmbH

- (7) Společnost Flughafen Leipzig/Halle GmbH (dále jen „letišťe Lipsko“) je dceřinou společností společnosti Mitteldeutsche Flughafen AG (dále jen „MFAG“). Společnost MFAG vlastní podíly ve společnosti letišťe Lipsko ve výši 94 %. Ostatními společníky jsou spolková země Svobodný stát Sasko, okresy Delitzsch a Leipziger Land a město Schkeuditz. Akcionáři společnosti MFAG jsou spolková země Sasko s podílem ve výši 73 %, spolková země Sasko-Anhaltsko s podílem ve výši 14 %, město Drážďany s podílem ve výši 6 %, město Halle s podílem ve výši 5 % a město Lipsko s podílem ve výši 2 %. Společnost MFAG nemá žádné soukromé akcionáře.

2.1.2 DHL

- (8) Společnost DHL (podnik patřící společnosti Deutsche Post AG) patří s celosvětovým obratem ve výši 18,2 miliard EUR v roce 2005 k předním provozovatelům expresních zásilkových služeb. Její evropský letecký uzel pro nákladní dopravu se až do března 2008 nacházel na letišti v Bruselu (BRU). Poté, co došlo k potížím s úředním povolením nočních letů, jednala společnost DHL s několika letišti o novém umístění svého evropského leteckého uzlu pro nákladní dopravu. V užším výběru byly Lipsko, Brusel a francouzské letiště Vatry (XCR). Společnost DHL se nakonec rozhodla, že svůj evropský letecký uzel pro nákladní dopravu do roku 2008 přemístí do Lipska.
- (9) Je nutno uvést, že již bylo vydáno jedno rozhodnutí o státní podpoře pro investice společnosti DHL (N 608/2003). Pro investice společnosti DHL na letišti Lipsko schválila Komise dne 20. dubna 2004 regionální podporu s maximální mírou podpory ve výši 28 % podle víceodvětvového rámce regionální podpory velkým investičním projektům ⁽³⁾ z roku 1998. Spolková země Sasko poté společnosti DHL poskytla podporu ve výši 70,8 milionu EUR. Komise mimoto dne 2. července 2007 schválila ve svém částečně kladném a částečně záporném rozhodnutí podporu na vzdělávání ve výši přibližně 1,58 milionu EUR, kterou spolkové země Sasko a Sasko-Anhaltsko poskytly společnosti DHL na její provozní činnost na letišti Lipsko ⁽⁴⁾.

2.2. Posuzovaná opatření

- (10) V rozhodnutí o zahájení řízení byla posuzována tato tři opatření:
- a) kapitálový příspěvek ve výši přibližně 350 milionů EUR pro letiště Lipsko k financování výstavby nové jižní vzletové a přistávací dráhy (dále jen „jižní dráha“);

b) rámcová dohoda mezi letištěm Lipsko, jeho mateřskou společností MFAG a společností DHL, která letišti Lipsko ukládá povinnost vybudovat novou jižní dráhu a plnit další přísliby během celkové doby platnosti v délce [...] (*) let, mimo jiné zajistit nepřetržitý letecký provoz na jižní dráze 24 hodin denně 7 dnů v týdnu (dále jen „nepřetržitý provoz“);

c) doporučující dopis vydaný spolkovou zemí Sasko ve prospěch letiště Lipsko a společností DHL zajišťující, že spolková země Sasko poskytne společnosti DHL náhradu škody až do výše [...] EUR, pokud společnost DHL nebude moci používat letiště podle plánu (například jestliže regulační orgány zakážou noční lety).

2.2.1 Kapitálové příspěvky

- (11) Podle informací, které má Komise k dispozici, má být plánovaná investice do nové jižní dráhy financována prostřednictvím kapitálového příspěvku a dlouhodobých půjček společníků.
- (12) Při zahájení formálního vyšetřovacího řízení Komise vypočítala, že by výstavba nové jižní dráhy ve výši přibližně 350 milionů EUR byla financována veřejnými kapitálovými příspěvky.

2.2.2 Rámcová dohoda

- (13) Podle názoru Německa nepředstavuje rámcová dohoda státní podporu pro společnost DHL, jelikož orgány veřejné správy jednaly podle zásady investora v tržním hospodářství. V rámcové dohodě jsou stanoveny podmínky, které letiště Lipsko a společnost MFAG zaručují v souvislosti se zahájením výstavby a provozu nového provozního střediska a jeho pozdějším provozováním. Rámcová dohoda zahrnuje mimoto dodatečná ujednání o provozních podmínkách, letištních poplatcích a pronájmu pozemků.

2.2.2.1 Zaručení nepřetržitého provozu letiště

- (14) Podle rámcové dohody podepsané dne 21. září 2005 musí letiště Lipsko a společnost MFAG splnit tyto podmínky:
- a) Před uvedením nového leteckého uzlu do provozu dne 1. října 2007 musí letiště Lipsko ukončit výstavbu jižní dráhy a zajistit možnost nepřetržitého provozu letiště. Pokud by letiště Lipsko nemohlo tuto podmínku před uvedením nového leteckého uzlu do provozu splnit, jsou letiště Lipsko a společnost MFAG povinny zaplatit náhradu škody až do výše [...] EUR (oddíl 5 rámcové dohody).

⁽³⁾ Úř. věst. C 107, 7.4.1998, s. 7.

⁽⁴⁾ Státní podpora C 18/2007 (ex N 874/06) – Podpora na vzdělávání pro společnost DHL na letišti Lipsko/Halle (Německo), dosud nezveřejněno v Úředním věstníku.

(*) Obchodní tajemství.

b) Po uvedení nového leteckého uzlu do provozu musí letiště Lipsko dále zajistit nepřetržitý provoz letiště a poskytnout dostatečné kapacity, aby byla zajištěna provozní činnost společnosti DHL v nadcházejících [...] letech dohodnutá v provozních podmínkách. Pokud letiště Lipsko tyto podmínky po uvedení nového leteckého uzlu do provozu nesplní, musí letiště Lipsko a společnost MFAG poskytnout náhradu za všechny ztráty a škody, které společnosti DHL vznikly. V případě významného omezení své provozní činnosti může společnost DHL dohodu vypovědět a požadovat náhradu škody za všechny přímé a nepřímé náklady na přemístění na jiné letiště (oddíly 8 a 9 rámcové dohody). Letiště Lipsko a společnost MFAG mají proto neomezenou povinnost poskytnout společnosti DHL náhradu za ztráty a škody, a sice nezávisle na tom, zda byly zapříčiněny okolnostmi, které letiště Lipsko může ovlivnit. Pokud by se společnost DHL musela přestěhovat na jiné letiště kvůli tomu, že regulační orgány zakážou noční lety, mohlo by mít letiště Lipsko podle odhadů Německa povinnost zaplatit společnosti DHL částku ve výši až [...] EUR.

2.2.2.2 Úprava letištních poplatků

- (15) Hlavním zdrojem příjmů k financování nové jižní dráhy budou letištní poplatky. Podle odhadů zaplatí společnost DHL v roce 2008, tj. v prvním celém roce, v němž bude nový letištní uzel v provozu, na letištních poplatcích přibližně [...] EUR. Letištní poplatky jsou upraveny zvláštní smlouvou, která je připojena k rámcové dohodě.
- (16) Všichni letečtí dopravci – tj. společnost DHL a každý další letecký dopravce – mají nárok na stejné přistávací poplatky. Výše přistávacích poplatků se snižuje s celkovým objemem dopravy na letišti Lipsko. Letecký dopravce, který uskutečňuje pouze malý počet letů, platí tudíž stejné přistávací poplatky jako společnost DHL, která bude letiště využívat patrně nejvíce.

2.2.2.3 Nájemní smlouvy

- (17) Pro určité stavby na letišti uzavřelo letiště Lipsko dvě nájemní smlouvy se společností Deutsche Post Immobilien GmbH (dále jen „DPI“) a smlouvu o dědičném právu stavby se společností Deutsche Post Grundstücksvermietungsgesellschaft beta mbH & Co. Objekt Leipzig KG (dále jen „DPBS“). Uvedené podniky patří sdružení koncernů Deutsche Post World Net. Ty pronajímají nemovitosti společnosti DHL v rámci zvláštních smluv.
- (18) Letiště Lipsko zajišťuje výstavbu odbavovací plochy, kterou má používat výhradně společnost DHL. Stavební náklady jsou stanoveny na přibližně [...] EUR. Letiště Lipsko pronajme odbavovací plochu společnosti DPI za těchto podmínek:
- a) Společnost DPI uhradí úroky za financování nákladů na získání pozemků a stavební náklady a roční odpisy ve výši [...] % stavebních nákladů.

b) Letiště Lipsko se zavazuje vzít si úvěr na financování výstavby odbavovací plochy. Za tímto účelem si musí letiště Lipsko vyžádat nabídky na financování od tří bank včetně Postbank (která náleží rovněž do sdružení koncernů Deutsche Post World Net) a vybrat nejvýhodnější nabídku.

c) Smlouva bude uzavřena na dobu [...] let. Společnost DPI může smlouvu vypovědět po uplynutí [...] let bez uvedení důvodů, nebo v případě výpovědi rámcové dohody ze strany společnosti DHL. Bude-li smlouva vypovězena během prvních [...] let, je společnost DPI povinna uhradit nájemné za [...] let po odečtení již uskutečněných plateb nájemného.

- (19) Druhá nájemní smlouva se týká dodatečných ploch pro pozemní odbavování, které letiště Lipsko pronajalo společnosti DPI za stejných podmínek, jež jsou upraveny ve výše uvedené nájemní smlouvě. Stavební náklady byly stanoveny přibližně ve výši [...] EUR.
- (20) Smlouva o dědičném právu stavby se týká pozemku, na němž společnost DHL zřídí své budovy. Letiště Lipsko zřizuje dědičné právo stavby ve prospěch společnosti DPI za těchto podmínek:

- a) Společnost DPI uhradí nájemné za dědičné právo stavby ve výši [...] EUR za [...] m², tj. přibližně [...] EUR za m².
- b) Nájemné za dědičné právo stavby je pevně stanoveno až do [...]; poté bude upraveno o [...] % změny indexu spotřebitelských cen.

- (21) Jak nájemní smlouva na odbavovací plochu, tak smlouva o dědičném právu stavby upravují možnost, aby si společnost DHL až do [...] najala další pozemky. Tato možnost je poskytnuta až do [...] [...]. Poté musí společnost DHL za tuto možnost zaplatit [...] EUR za m². Úhrada za tuto možnost se zvyšuje až na [...].

- (22) Obě smlouvy obsahují ustanovení, podle něhož nesmí být pozemky (bez ohledu na to, zda DHL využije uvedenou možnost) pronajaty konkurentovi společnosti DHL. Výslovně uvedeny jsou společnosti [...] a [...].

2.2.3 Doporučující dopis

- (23) Doporučující dopis zaručuje během doby platnosti rámcové dohody finanční efektivnost letiště Lipsko a ukládá spolkové zemi Sasko povinnost poskytnout náhradu škody ve výši až [...] EUR, pokud by společnost DHL nemohla letiště užívat tak, jak bylo plánováno. Na rozdíl od rámcové dohody, v níž letiště Lipsko a společnost MFAG poskytují společnosti DHL neomezenou záruku, může společnost DHL podle doporučujícího dopisu požadovat od spolkové země Sasko náhradu škody pouze ve výši do [...] EUR. Nároky na náhradu škody, které převyšují částku [...] EUR, lze uplatnit pouze vůči letišti Lipsko a společnosti MFAG. Doporučující dopis vstoupí v platnost až po schválení Komisí.

2.3 První posouzení Komisí

2.3.1 Existence státní podpory

2.3.1.1 Kapitálový příspěvek

- (24) S ohledem na náklady na výstavbu nové jižní dráhy Komise zastávala nejprve názor, že by letiště Lipsko investicí do nové jižní dráhy dosáhlo dostatečného příjmu na to, aby (přínejmenším) pokrylo přírůstkové náklady a poskytlo přiměřený příspěvek na fixní náklady stávajících infrastrukturních zařízení. Na základě obchodního plánu, který poskytlo Německo, však Komise dospěla k předběžnému závěru, že při očekávaném zvýšení příjmů z provozu nové jižní dráhy není možno pokrýt přírůstkové náklady, a že příslušná investice je proto státní podporou.

2.3.1.2 Rámcová dohoda

- (25) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo objasněno, že by společnost DHL měla prospěch ze státní podpory v případě, pokud by letiště Lipsko nabídlo výhodnější smluvní podmínky než soukromý podnik. Soukromý provozovatel letiště by očekával, že investicí do nové jižní dráhy dosáhne dostatečných příjmů, aby pokryl (přínejmenším) přírůstkové náklady, přispěl přiměřeně na fixní náklady stávajících infrastrukturních zařízení a poskytl přiměřenou odměnu za vložený kapitál s přihlédnutím k rizikům převzatým v rámcové dohodě.
- (26) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo uvedeno, že očekávané zvýšení příjmů z provozu nové jižní dráhy nepokryje ani přírůstkové náklady a v roce 2006 by došlo k úbytku peněžních toků ve výši přibližně [...] EUR (viz bod 70 rozhodnutí o zahájení řízení). Letiště Lipsko by proto nebylo schopno financovat rizika převzatá v rámcové dohodě z vlastních příjmů.
- (27) V rozhodnutí o zahájení řízení byly proto vyjádřeny vážné pochybnosti, zda by soukromý podnik
- souhlasil s letištními poplatky a nájemními smlouvami, z nichž by nebylo možno financovat ani přírůstkové náklady jižní dráhy;
 - uzavřením rámcové dohody převzal povinnosti, které dále oslabí očekávanou rentabilitu provozování letiště;
 - uzavřel nájemní smlouvy, které – jak se zdá – neodpovídají místním tržním podmínkám a omezují obchodní možnosti.

2.3.1.3 Doporučující dopis

- (28) S ohledem na doporučující dopis bylo v rozhodnutí Komise o zahájení řízení uvedeno, že nejsou splněny podmínky obsažené ve sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk ⁽⁵⁾ (dále jen „sdělení o zárukách“), v němž je stanoveno, za jakých podmínek záruka nepředstavuje státní podporu. Mimo jiné se požaduje, aby záruka bylo možno v zásadě získat na finančních trzích za tržních podmínek bez intervence státu a aby za záruku byla zaplacená tržní premie. Tato zásada platí rovněž podle nového sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk ⁽⁶⁾ z roku 2008, které vstoupilo v platnost dne 20. června 2008 a do něhož byly tyto podmínky převzaty.
- (29) V daném případě není splněna žádná z těchto podmínek. Podle údajů Německa usilovalo letiště Lipsko neúspěšně o to, aby rizika přijatá v doporučujícím dopise pokryly soukromé finanční instituce ⁽⁷⁾. Společnost DHL ani letiště nemusí za riziko, které převzala spolková země Sasko, platit tržní ani jinou premii.

2.3.2 Slučitelnost podpory se společným trhem

2.3.2.1 Slučitelnost kapitálového příspěvku se společným trhem

- (30) Komise původně shledala, že investice spolkové země Sasko do výstavby nové jižní dráhy ve formě kapitálového příspěvku pro letiště Lipsko představují státní podporu. Slučitelnost této podpory je nutno posoudit podle čl. 87 odst. 3 Smlouvy o ES a praxe Komise, jak je shrnuta ve sdělení Komise s názvem Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť ⁽⁸⁾ (dále jen „pokyny z roku 2005“).

2.3.2.2 Slučitelnost podpory pro společnost DHL se společným trhem

- (31) Komise poukázala na to, že již vydala rozhodnutí o podpoře pro investice společnosti DHL do jejího nového evropského leteckého uzlu na letišti Lipsko (N 608/03). Pro tyto investice schválila Komise regionální podporu s maximální mírou podpory ve výši 28 % podle víceodvětvového rámce regionální podpory velkým investičním projektům z roku 1998. Spolková země Sasko poté poskytla společnosti DHL podporu ve výši 70,8 milionu EUR.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 71, 11.3.2000, s. 14, bod 4.2.

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 155, 20.6.2008, s. 10.

⁽⁷⁾ Podání Německa ze dne 20. července 2006, s. 7.

⁽⁸⁾ Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

- (32) Jelikož Komise již schválila pro investice společnosti DHL regionální podporu s maximální mírou podpory ve výši 28 %, nelze žádné další podpory (které by společnosti DHL mohly být poskytnuty na základě doporučujícího dopisu nebo rámcové dohody) považovat za slučitelné se společným trhem.

3. PŘIPOMÍNKY NĚMECKA

3.1 Podpora pro letiště v souvislosti s rozšířením infrastruktury

3.1.1 Podkladové informace k rozšíření letiště Lipsko

- (33) Německo sdělilo, že letiště Lipsko bylo původně vybudováno jako vojenské letiště se vzletovou a přistávací dráhou na místě dnešní severní dráhy. V roce 1960 byla jako druhá vzletová a přistávací dráha vybudována jižní dráha, která společně se severní dráhou tvořila písmeno V. Tento systém drah ve tvaru písmene V byl vytvořen na základě vojenské struktury vzdušného prostoru bývalé NDR. Vedení trasy obou drah neodpovídalo ekologickým ani meteorologickým požadavkům. Neposkytovalo vhodné podmínky pro vzlety a přistání a letové trasy vedly nad hustě obydlenými oblastmi v severní části Lipska a v jižní části Halle.

- (34) Kolem roku 1980 se na jižní dráze objevily první škody, které nepříznivě ovlivňovaly provoz letiště. K odstranění těchto nedostatků byla dráha pokryta novým betonovým krytem. Počátkem 90. let se ukázalo, že tato sanace nepostačuje – trhliny v novém, horním krytu vedly k rozsáhlým vylomením hran a vážným podélným posuvům na obou koncích dráhy. Vzniklé vypukliny představovaly značné nebezpečí pro bezpečnost provozu a vyžadovaly nadměrné náklady na údržbu.

- (35) Po znovusjednocení Německa byl vypracován hlavní plán k rozšíření letiště Lipsko na dopravní letiště, který vycházel z vybudování systému dvou drah. V roce 1994 byl ustaven výbor znalců za spoluúčasti spolkového ministerstva dopravy a spolkových zemí Sasko a Sasko-Anhaltsko, který měl dohlížet na výstavbu letištní infrastruktury. Výbor se zabýval především otázkou, zda by před výstavbou nové severní dráhy měla být modernizována stávající jižní dráha.

- (36) Rozhodnutí o systému souběžných drah padlo v roce 1997. Ihned byl zahájen první krok, nová výstavba severní dráhy. V této fázi byla učiněna opatření k tomu, aby bylo letiště zařízeno pro provoz dvou drah; byly například vzájemně sladěny pojezdové dráhy a byla upravena výška severní dráhy. Jako poslední krok dlouhodobého programu rozšíření letiště bylo v roce 2002 zahájeno podrobné plánování nové výstavby jižní dráhy. Jižní dráha měla být modernizována a otočena o 20 °.

- (37) Rozhodnutí o schválení plánu na modernizaci jižní dráhy bylo vydáno dne 4. listopadu 2004. Bylo výsledkem dlouhého, formálního a složitého procesu schvalování plánu. K tomuto okamžiku byla již všechna opatření k přípravě stavby v chodu, například předběžný archeologický průzkum půdy, přeložky vedení a nákup dalších pozemků.

- (38) Rozšíření letiště je v souladu s plánem územního rozvoje spolkové země Sasko z prosince 2003, v němž je jako výslovný cíl uvedena optimalizace systému vzletových a přistávacích drah. Podle něj je zejména nutno upravit délku a polohu jižní dráhy a zařízení k odbavování nákladu.

- (39) Německo uvedlo, že do okamžiku vydání těchto rozhodnutí bylo stále jasnější, že renomované podniky v odvětví letecké nákladní dopravy považují dopravní letiště Lipsko/Halle za atraktivní lokalitu; nová jižní dráha by byla vybudována i v případě, kdyby společnost DHL nepřemístila své evropské provozní středisko do Lipska. Rovněž skutečnost, že rámcová dohoda mezi společnostmi DHL a letištěm Lipsko byla uzavřena teprve dne 21. září 2005, dokládá, že rozhodnutí o nové výstavbě jižní dráhy bylo přijato nezávisle na záměrech společnosti DHL.

3.1.2 Existence státní podpory

- (40) Německo nesouhlasí s konstatováním Komise, že pro provoz i výstavbu infrastrukturních zařízení na regionálních letištích platí pravidla státní podpory. Investice do infrastruktury není podle názoru Německa hospodářskou činností, nýbrž opatřením regionální a hospodářské politiky. V této souvislosti nejsou letiště „podniky“ ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. To má význam především pro regionální letiště, která se snaží získat takový počet cestujících, jenž by umožnil ziskový provoz.

- (41) Německo s Komisí nesouhlasí ani s ohledem na její výklad rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* ⁽⁹⁾ a uvádí tři argumenty. Za prvé, nelze mít za to, že Soudní dvůr Evropských společenství vykládá článek 87 Smlouvy o ES na základě článku 82 Smlouvy o ES. Za druhé se rozsudek netýkal (jako v případě Lipska/Halle) výstavby veřejně přístupného infrastrukturního zařízení, nýbrž provozování letiště. A za třetí, v rozhodnutí se jednalo o velké mezinárodní letiště, jehož hospodářská situace se naprosto liší od situace regionálního letiště. Je všeobecně známo, že při financování infrastruktury regionálních letišť není soukromé financování reálnou alternativou veřejného financování.

⁽⁹⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně Evropských společenství ze dne 12. prosince 2000 ve věci T-128/98, Sb. rozh. 2000, s. II-3929; potvrzený rozsudkem Soudního dvora ze dne 24. října 2002, C-82/01, Sb. rozh. 2002, s. I-9297.

- (42) Německo vysvětluje, že výstavbu jižní dráhy nelze posuzovat podle pokynů z roku 2005, podle nichž se na provozovatele letišť vztahují pravidla státní podpory, nýbrž je nutno ji posoudit podle pokynů Komise k použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letecké dopravy⁽¹⁰⁾ (dále jen „pokyny z roku 1994“), v nichž se uvádí: „*Výstavba nebo rozšíření infrastrukturních zařízení (např. letišť ...) je obecným opatřením hospodářské politiky, které nemůže být Komisí posuzováno podle ustanovení Smlouvy o státních podporách*“. Německo uvádí, že použití pokynů z roku 2005 v daném případě je v rozporu se zákazem zpětné účinnosti a bod 85 pokynů z roku 2005 potvrzuje, že tyto pokyny je možno používat až od data jejich zveřejnění v Úředním věstníku (9. prosince 2005). Jelikož rozhodnutí o financování infrastruktury bylo přijato před tímto dnem, je nutno použít staré pokyny.
- (43) Záporné rozhodnutí Komise je dále v rozporu se zásadou ochrany dobré víry. Obezřetný provozovatel letiště by nepočítal s tím, že státní financování infrastruktury regionálních letišť bude posuzováno podle pravidel státní podpory. Takovéto posouzení bylo poprvé provedeno v rozhodnutích Komise ve věci *německá regionální letiště a letiště Antverpy*⁽¹¹⁾ z roku 2005, která byla vydána po rozhodnutí o výstavbě nové jižní dráhy na letišti Lipsko.
- (44) Komise mimoto v rozhodnutí o *letišti Berlín–Schönefeld*⁽¹²⁾ (C 27/07) uznala, že se rozsudek ve věci *Aéroports de Paris* týká pouze provozování velkého mezinárodního letiště. Komise sama v rozhodnutí ve věci *letiště Berlín–Schönefeld* výslovně poznamenala, že se pokyny z roku 2005 tento přístup rozšiřuje na všechny druhy letišť. Rozšíření oblasti působnosti práva státních podpor nevychází proto z judikatury, nýbrž z politického rozhodnutí Komise z roku 2005, jež proto nelze použít zpětně.
- (45) Závěrem Německo uvádí, že by neexistoval žádný příjemce státní podpory, pokud by stát příslušnost k provozování infrastrukturních zařízení přenesl na orgán, jehož jediným důvodem existence je správa infrastrukturních zařízení.
- (46) Pro případ, že Komise tuto argumentaci neuzná, poukazuje Německo na to, že podle pokynů z roku 2005 nepodléhá financování činností, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí, pravidlům státní podpory. To platí pro oblast bezpečnosti, kontroly leteckého provozu, policie, cla, letecké dopravy atd. (viz oddíl 3.1.4).
- (47) Podle nové politiky Komise v oblasti státních podpor může být provozovatel letiště podnikem ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, a tudíž příjemcem podpory. Současně je však provozovatel považován za „vlastníka infrastruktury“, který společnosti DHL rámcovou dohodou poskytl podporu. Tyto dvě úlohy nejsou vzájemně slučitelné.
- ### 3.1.3 Použití zásady investora v tržním hospodářství
- (48) Německo tvrdí, že daný případ spadá do výjimky v pokynech z roku 1994, takže neexistuje důvod posuzovat skutkový stav podle zásady investora v tržním hospodářství. Pro případ, že by byla Komise jiného názoru, Německo provedlo posouzení na základě zásady investora v tržním hospodářství pro tři scénáře:
1. zachování stávající situace;
 2. rozšíření za předpokladu, že se společnost DHL nerozhodne pro umístění svého střediska na letišti Lipsko, a
 3. rozšíření za předpokladu, že se společnost DHL rozhodne pro umístění svého střediska na letišti Lipsko.
- (49) Při tomto posuzování je nutno se zaměřit na situaci ke dni 9. prosince 2005, kdy vstoupily v platnost pokyny z roku 2005, a nikoli na usnesení dozorčí rady ze dne 4. listopadu 2004. Je tedy nutno se tázat, zda by soukromý investor na základě skutečností známých ke dni 9. prosince 2005 pokračoval ve výstavbě druhé vzletové a přistávací dráhy, nebo zda by zachoval stávající situaci.
- (50) Výpočty Německa uvedené v 55. a 56. bodě odůvodnění vycházejí z výpočtů, které Komise provedla při zahájení řízení, a diskontované hodnoty podniku na konci doby platnosti (2042). Přitom se rozlišuje mezi investicemi uskutečněnými před dnem 9. prosince 2005 a investicemi uskutečněnými po dni 9. prosince 2005.
- (51) *Zachování stávající situace:* Obě vzletové a přistávací dráhy se používají v závislém provozu, který má za následek omezení pro letiště: pro jižní dráhu například platí omezení hmotnosti na 30 t, je možno uskutečnit nejvýše 38–42 letů za hodinu (přibližně 30 000 letů ročně) a existuje pouze 60 míst pro parkování letadel.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5.

⁽¹¹⁾ Rozhodnutí ze dne 19. ledna 2005, N 644i/02 – Německá regionální letiště, Úř. věst. C 126, 25.5.2005, s. 12; rozhodnutí ze dne 20. dubna 2005, N 355/04 – Letiště Antverpy, Úř. věst. C 176, 16.6.2005, s. 11.

⁽¹²⁾ Rozhodnutí ze dne 10. července 2007, C-27/07 – Letiště Berlín–Schönefeld.

(52) Rozšíření za předpokladu, že se společnost DHL nerozhodne pro umístění svého střediska na letišti Lipsko: I bez rozhodnutí společnosti DHL pro letiště Lipsko by podle Německa letiště muselo svou kapacitu rozšířit, aby mohlo zvládnout nárůst letecké nákladní dopravy a více nočních letů na základě očekávaného omezení nočních letů na letišti ve Frankfurtu nad Mohanem. Kvůli těmto přesunům je nutno počítat v roce 2012 s přibližně 300 000 t leteckého nákladu. To odpovídá čtvrtině celkového objemu letecké nákladní dopravy na letišti ve Frankfurtu nad Mohanem, nezahrnuje to však příklady do letadel pro osobní dopravu (jichž se netýkají omezení nočních letů). Pro období 2013–2018 je nutno zohlednit další přesunutí 100 000 t leteckého nákladu ročně vzhledem k nedostatečným kapacitám na ostatních letištích. Pro období od roku 2019 je nutno počítat s tempem růstu ve výši 3 % ročně. Jedná se o konzervativní odhad na základě znaleckého posudku společnosti ProgTransAG ⁽¹³⁾, v němž se na trhu přepravy expresních zásilek předpokládají roční přírůstky ve výši 8 % až 10 %.

(53) Rozšíření za předpokladu, že se společnost DHL rozhodne pro umístění svého střediska na letišti Lipsko: V případě scénáře rozšíření se společností DHL jsou zohledněny zejména účinky přemístění tohoto provozovatele expresních zásilkových služeb na letiště Lipsko od roku 2008. Tento scénář je nutno označit za konzervativní, jelikož reálný průměrný scénář by znamenal podstatně lepší výsledky. Jednotlivé scénáře rozšíření se liší především v počáteční fázi. Získáním společnosti DHL pro letiště by došlo k podstatně strmějšímu vývoji obratu.

(54) Všechny scénáře vycházejí nezávisle na usazení společnosti DHL a s tím spojeného dřívějšího zvýšení obratu ze stejných kapitálových výdajů na rozšíření jižní dráhy. Pouze investice do rozšíření odbavovacích ploch pro nákladní dopravu nejsou ve scénáři „rozšíření bez společnosti DHL“ v závislosti na potřebách kapacit uskutečněny před rokem 2012.

(55) K tomu, aby bylo možno srovnat toky plateb v rozdílných okamžicích, Německo vzalo ve svých výpočtech za základ diskontní faktor ve výši 6,5 % (nominální diskontní faktor ve výši 7 % byl upraven o inflaci). Tento diskontní faktor byl stanoven podle *Capital Asset Pricing Model* (CAPM) a vychází z těchto předpokladů:

- Koncem roku 2005 činila bezriziková výnosová míra německých státních dluhopisů 3,75 %.
- Tržní riziková prémie (za riziko volatility nebo odchylky výnosů portfolia zohledňujícího celý trh) byla příslušnými zdroji ⁽¹⁴⁾ stanovena na přibližně 5 %.
- Souvislost mezi tržním rizikem a rizikem konkrétní investice se označuje jako „beta faktor“ („β“). Na základě zveřejněné zprávy společnosti PricewaterhouseCoopers vychází Německo z faktoru beta pro regionální letiště ve výši 0,65.

⁽¹³⁾ Znalecký posudek, který si vyžádaly příslušné německé orgány v rámci procesu schvalování plánu.

⁽¹⁴⁾ E. Dimson, P. Marsh, M. Staunton, *Handbook of investments: Equity risk premium*, svazek 1, kapitola 10, 2007.

d) Byla vzata v úvahu míra inflace ve výši přibližně 0,5 % ⁽¹⁵⁾.

Tabulka č. 1

Srovnání scénářů „zachování stávající situace“, „rozšíření bez společnosti DHL“ a „rozšíření se společností DHL“

(v tisících EUR)

	(1)	(2)	(3)	(3 – 1)	(3 – 2)
	Zachování stávající situace	Rozšíření bez DHL	Rozšíření s DHL	Rozdíl	Rozdíl
Zisk před odečtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) 2006–2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investiční náklady 2006–2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontovaná hodnota podniku na konci doby platnosti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Součet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(56) Německo tvrdí, že je nutno upravit scénář „zachování stávající situace“, aby se zohlednil závazek objednávky a povinnosti týkající se demontáže. Letiště již přijalo závazky v celkové výši 108,3 milionu EUR, které by bylo nutno splnit i v případě zastavení stavby. Mimoto by si návrat ke stávajícímu stavu vyžádal práce na demontáži v odhadované hodnotě 100 milionů EUR.

Tabulka č. 2

Srovnání scénářů „zachování stávající situace“ a „rozšíření se společností DHL“ při zohlednění závazku objednávky a povinností týkajících se demontáže

(v tisících EUR)

	(1)	(2)	(2 – 1)
	Zachování stávající situace	Rozšíření s DHL	Rozdíl
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Investiční náklady 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Diskontovaná hodnota podniku na konci doby platnosti	[...]	[...]	[...]
Závazek objednávky	[...]	[...]	[...]
Povinnosti týkající se demontáže	[...]	[...]	[...]
Součet	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁵⁾ Diskontní faktor (reálná diskontní sazba) = [bezriziková výnosová míra + (tržní riziková prémie × β)] – míra inflace.

- (57) Dopisem ze dne 9. dubna 2008 Německo Komisi dále oznámilo, že do výpočtů provedených v souvislosti se zásadou investora v tržním hospodářství byly zahrnuty investiční a provozní náklady na bezpečnostní opatření, která spadají do oblasti veřejné bezpečnosti a pořádku a nepodléhají kontrole podpor. Tyto náklady proto nelze v předloženém výpočtu vzít v úvahu.

Tabulka č. 3

Srovnání scénářů „zachování stávající situace“, „rozšíření bez DHL“ a „rozšíření s DHL“ bez investičních a provozních nákladů na bezpečnostní opatření

(v tisících EUR)

	(1)	(2)	(3)
	Zachování stávající situace	Rozšíření bez DHL	Rozšíření s DHL
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Investiční náklady 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Diskontovaná hodnota podniku na konci doby platnosti	[...]	[...]	[...]
Součet	[...]	[...]	[...]

3.1.4 Činnosti neobchodní povahy

- (58) Německo sice nadále zastává názor, že financování rozšíření jižní dráhy na letišti Lipsko je obecným opatřením hospodářské politiky, které jako takové nepodléhá jako celek kontrole podpor, předalo však Komisi informace o investicích uskutečněných v rámci posuzovaného opatření, jež podle názoru Německa patří do oblastí bezpečnosti, kontroly leteckého provozu, policie, cla, letecké dopravy atd. (viz níže uvedená tabulka). Tyto investice jsou popsány v 58.–69. bodě odůvodnění.

Tabulka č. 4

Investice do bezpečnostních opatření v období 2006–2042 v EUR (nominální hodnota)

(v EUR)

	Celková výše investic do bezpečnostních opatření v období 2006–2042	Zachování stávající situace	Rozšíření bez DHL	Rozšíření s DHL
Veřejná bezpečnost			[...]	[...]
Oplocení		—	[...]	[...]
Silnice u plotu		—	[...]	[...]
Kontrolní bod 2		—	[...]	[...]
Kontrolní bod 4		—	[...]	[...]
Kontrolní bod 1		[...]	[...]	[...]

(v EUR)

	Celková výše investic do bezpečnostních opatření v období 2006–2042	Zachování stávající situace	Rozšíření bez DHL	Rozšíření s DHL
Systém pro kontrolu bezpečnosti		[...]	[...]	[...]
Systém pro kontrolu přístupu – jih		—	[...]	[...]
Integrované kontrolní středisko		[...]	[...]	[...]
Vybavení integrovaného kontrolního střediska		[...]	[...]	[...]
Videozařízení – jih		—	[...]	[...]
Stanoviště veterinární hraniční kontroly		—	[...]	[...]
Protipožární ochrana			[...]	[...]
Provizorní požární hlídka – jih		—	[...]	[...]
Vybavení pro likvidaci požárů a záchranná výstroj		[...]	[...]	[...]
Bezpečnost provozu			[...]	[...]
Nepřerušitelný zdroj napájení (UPS) Odbavovací plocha 4/5		—	[...]	[...]
Nepřerušitelný zdroj napájení (UPS) jih/západ		—	[...]	[...]
Nepřerušitelný zdroj napájení (UPS) jih/východ		—	[...]	[...]
Transformační stanice		—	[...]	[...]
Vysoko- a nízkonapěťový kabel pro Německou meteorologickou službu (Deutscher Wetterdienst, DWS)		—	[...]	[...]
Vysoko- a nízkonapěťový kabel pro společnost Deutsche Flugsicherung (DFS, společnost zajišťující kontrolu leteckého provozu)		—	[...]	[...]
Světelná návěstidla			[...]	[...]
Světelná návěstidla – jižní dráha		—	[...]	[...]
Světelná návěstidla – nové odbavovací plochy		—	[...]	[...]
Celkem		[...]	[...]	[...]

- (59) Německo Komisi kromě investic upozorňuje rovněž na běžné provozní náklady (materiálové a osobní náklady) na dotyčné oblasti. V této souvislosti odkazuje na pokyny z roku 2005, podle nichž „činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí“, zpravidla nepodléhají pokynům (viz body 33 a 54 pokynů). Německo od těchto nákladů odečetlo příjmy z bezpečnostních poplatků podle § 8 odst. 3 zákona o vzdušné bezpečnosti. Tyto poplatky se vybírají za kontrolu cestujících na letišti.

Tabulka č. 5

Náklady na bezpečnost provozu a příjmy z bezpečnostních opatření v období 2006–2042 celkem v EUR (nominální hodnota)

(v EUR)

Náklady na bezpečnost provozu a příjmy z bezpečnostních opatření za období 2006–2042 celkem v EUR	Zachování stávající situace	Rozšíření bez DHL	Rozšíření s DHL
1. Materiálové náklady	[...]	[...]	[...]
2. Osobní náklady	[...]	[...]	[...]
3. Odpisy	[...]	[...]	[...]
4. Ostatní náklady	[...]	[...]	[...]
5. Náklady na bezpečnost celkem (1)+(2)+(3)+(4)	[...]	[...]	[...]
6. Bezpečnostní poplatky	[...]	[...]	[...]
7. Celkem (5)-(6)	[...]	[...]	[...]

Veřejná bezpečnost

- (60) Bezpečnostní zařízení a opatření k odvrácení nebezpečí jsou v souladu s povinností provozovatele letiště podle vnitrostátních právních předpisů, tj. zákona o vzdušné bezpečnosti a zákona o letecké dopravě, a doporučením Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) s ohledem na opatření k odvrácení nebezpečí v letecké dopravě při plánování, výstavbě a provozování dopravních letišť.
- (61) K zamezení přístupu nepovolaných osob do bezpečnostních prostor letiště procházejí všechny osoby, vozidla a veškeré zboží vstupními kontrolními body, které jsou vybaveny bezpečnostními bránami, rentgenovými přístroji a ručními sondami. Přístup do bezpečnostních prostor je řízen a kontrolován prostřednictvím systému k odvrácení nebezpečí a kontrol. Bezpečnostní kontrolní středisko je napojeno rovněž na výstražný systém (tj. požární hlásiče a středisko technického vybavení budov atd.) a na systém pro kontrolu přístupu (tj. poplašný systém při vniknutí a přepadení, monitorování pomocí videokamer atd.). Změněné vedení trasy nové jižní dráhy si vyžádalo vybudování nového venkovního oplocení a dvou nových dodatečných vstupních kontrolních bodů (kontrolní body 2 a 4).

- (62) Provozovatel musí mimoto uvedená bezpečnostní opatření zahrnout do programu bezpečnosti civilního letectví podle čl. 5 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví⁽¹⁶⁾, jenž je nutno předložit příslušnému orgánu pro bezpečnost letectví ke schválení. Provozovatel dopravního letiště je povinen provést bezpečnostní opatření stanovená ve schváleném programu bezpečnosti civilního letectví. Program bezpečnosti civilního letectví pro letiště Lipsko byl schválen odborem letecké dopravy saského ministerstva hospodářství a práce dne 25. října 2007. Ke splnění povinností podle zákona o vzdušné bezpečnosti provozuje letiště vlastní bezpečnostní oddělení.

- (63) Jelikož se letiště rozhodlo povolit přepravu zboží z třetích zemí ve smyslu směrnice Rady 97/78/ES ze dne 18. prosince 1997, kterou se stanoví základní pravidla pro veterinární kontroly produktů ze třetích zemí dovážených do Společenství⁽¹⁷⁾, potřebuje letiště pro odbavování a případné skladování živočišných produktů případně umístění zvířat stanoviště hraniční kontroly k provádění veterinárních kontrol.

Protipožární ochrana

- (64) Letiště má zákonnou povinnost mít připraveny protipožární a záchranné služby. Protipožární a záchranné služby jsou předpokladem pro udělení provozního povolení. Ke splnění platných povinností týkajících se protipožárních a záchranných služeb musela být pro novou jižní dráhu ustavena vlastní požární hlídka. Letiště Lipsko má proto k dispozici požární hlídky⁽¹⁸⁾ v severní i jižní části letiště.

Bezpečnost provozu/zálohovací systémy pro zásobování proudem

- (65) Letiště musí mít k dispozici dvojí zásobování proudem. To lze na základě regulačních povinností zajistit pouze nepřerušitelným zdrojem napájení (UPS). Za tímto účelem byly v každé ze tří stanic pro světelná návěstidla pro jižní dráhu instalovány dynamické UPS dieselové generátory.
- (66) Podle údajů Německa bylo k zajištění zásobování proudem včetně rezervních kapacit a k vytvoření nových kapacit pro usazení dalších podniků na letišti Lipsko nutné vybudovat další zdroje napájení. Byla proto naplánována výstavba transformační stanice v hodnotě 5 milionů EUR.

⁽¹⁶⁾ Úř. věst. L 355, 30.12.2002.

⁽¹⁷⁾ Úř. věst. L 24, 30.1.1998, s. 9.

⁽¹⁸⁾ Požární hlídky disponují stejným technickým vybavením; po 15 letech jsou nezbytné investice do výměny vybavení.

- (67) Náklady (na vysoko- a nízkonapěťový kabel) vznikly letišti rovněž v souvislosti se změnou vedení trasy jižní dráhy na základě jeho povinností vyplývajících z právních předpisů v oblasti kontroly leteckého provozu (§ 27 písm. d) zákona o letecké dopravě) a na základě povinností vůči Německé meteorologické službě (§ 27 písm. f) zákona o letecké dopravě).

Navigační světelná návěstidla

- (68) Pravidla týkající se navigačních světelných návěstidel jsou stanovena v příloze 14 ICAO ⁽¹⁹⁾. V Německu byly tyto předpisy provedeny prostřednictvím *společných zásad Spolku a jednotlivých zemí pro označení a osvětlení letišť s lety podle přístrojů (Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuerung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr)*. Letišti vznikly náklady na navigační světelná návěstidla, která musela být instalována pro novou jižní dráhu.
- (69) Německo uvádí, že plánovaná výstavba dalších odbavovacích ploch v letech po roce 2010 bude taktéž vyžadovat jejich vybavení příslušnými osvětlovacími systémy. V úvahu je nutno vzít rovněž provozní náklady (viz tabulka č. 4).

3.1.5 Slučitelnost podpory se společným trhem

- (70) Pokud by Komise dospěla k závěru, že se u této investice jedná o státní podporu, chce Německo upozornit na to, že investice představují „existující podporu“ ve smyslu nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES ⁽²⁰⁾, tedy „podporu, která se považuje za existující podporu, protože v době, kdy začala být uskutečňována, nevytvářela podporu a poté se stala podporou následkem vývoje společného trhu“.
- (71) Německo rovněž uvádí, že modernizace jižní dráhy je v obecném zájmu ve smyslu čl. 87 odst. 3 Smlouvy o ES, a předkládá k tomu řadu argumentů. Podle názoru Německa zlepší výstavba nové jižní dráhy integraci vnitrostátních a mezinárodních dopravních systémů a přinese regionu hospodářský prospěch. V oblasti Halle/Lipska se usídlily mezinárodní podniky, které k distribuci svých výrobků využívají expresní zásilkové služby. Letecký uzel pro nákladní dopravu již přilákal do regionu celou řadu mezinárodních podniků, v nichž vznikají tolik potřebná nová pracovní místa. Díky leteckému uzlu pro nákladní dopravu se vytvoří příznivé prostředí pro podnikání a investice, což bude mít kladné účinky na zaměstnanost. Německo se odvolává na analýzu Prof. Dr. Jünemanna, podle níž má díky leteckému uzlu pro nákladní dopravu při dokončení letiště v roce 2008 vzniknout jen v oblasti Lipska/Halle přímo 3 500 pracovních míst a nepřímo přibližně 7 000 pracovních míst. Většina těchto pracovních míst zřejmě vznikne ve specializovaných podnicích, které se v regionu usídlily díky leteckému uzlu.

- (72) Nové vedení trasy jižní dráhy má být rovněž příznivější z hlediska životního prostředí. V budoucnu zabrání tomu, aby se létalo nad hustě osídlenými oblastmi v severní části Lipska a jižní části Halle. Zvláště zasažena hlukem byla oblast Lipska, která se nachází v blízkosti letiště a před starou jižní dráhou. Na základě odchylných směrů leteckých tras obou drah se zde koncentrují imise hluku z leteckého provozu. Změnou vedení trasy jižní dráhy se zátěž pro životní prostředí v hustě osídlené aglomeraci Lipsko/Halle sníží na minimum.

- (73) Vedení trasy staré jižní dráhy neodpovídá mimoto nejvhodnějším letecko-meteorologickým podmínkám pro vzlety a přistání. V průběhu roku i v jednotlivých měsících převládá jihozápadní směr větru. Mezi trasou staré jižní dráhy a převládajícím směrem větru proto existuje odchylka přibližně 20 °. To by mohlo být nevýhodné při rušivém bočním větru. Nové vedení trasy odpovídá letecko-meteorologickým požadavkům a umožňuje zejména dosud nerealizovatelný letecký provoz podle přístrojů za každého počasí CAT III. Na vzletové a přistávací dráze bude díky jejich vzájemné vzdálenosti více než 2 000 metrů možné realizovat nezávislý letecký provoz.

- (74) Německo zdůrazňuje, že všechna plánovací rozhodnutí byla učiněna s ohledem na dlouhodobou poptávku a zvláštní výhody letiště s rostoucím zaměřením na nákladní dopravu. Nejdůležitější z těchto výhod je neomezené povolení nočních letů pro obě vzletové a přistávací dráhy. Na mnoha evropských letištích existují značná omezení nočních letů. To poškozuje celou nákladní leteckou dopravu, a zejména přepravu expresních zásilek, a provozování leteckého uzlu pro nákladní dopravu je možné prakticky jen na letištích bez omezení nočních letů.

- (75) Takováto letiště bez omezení nočních letů se však obvykle nacházejí v málo obydlených oblastech, které mají k dispozici pouze nedostatečnou infrastrukturu pro pozemní dopravu. Letiště Lipsko však nabízí výhodu vynikajícího dopravního napojení na železniční a silniční síť. Regionální plán západního Saska zveřejněný v roce 2001 objasňuje plánovaný rozvoj infrastruktury v této oblasti. Podle plánu má být letiště rozšířeno tak, aby se zlepšilo postavení tohoto regionu jako součásti dopravní sítě ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní dopravě.

- (76) Letiště se nachází v průsečíku dvou spolkových dálnic, které spojují nejdůležitější spádová území s letištěm ve směru sever-jih a východ-západ. Silniční síť má být doplněna dalšími hlavními dopravními cestami, jež mají být vybudovány v souladu s rozšířením letiště. Letiště má rovněž vynikající napojení na železniční síť. V blízkosti letiště vede trasa ICE Erfurt-Halle/Lipsko a letiště je díky kombinaci vlaků Intercity a regionálních vlaků snadno dostupné.

⁽¹⁹⁾ Příloha Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

⁽²⁰⁾ Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

- (77) Z hlediska Německa je toto ojedinělé spojení kladných aspektů o to cennější vzhledem ke kapacitním a infrastrukturním nedostatkům na ostatních německých letištích. Letiště Lipsko se proto rozhodlo soustředit se na rozdíl od ostatních německých letišť na leteckou nákladní dopravu, a tudíž na mezeru na trhu.
- (78) Odvětví letecké nákladní dopravy, zejména přeprava expresních zásilek, vykazuje značný růst. Tento vývoj nutí větší poskytovatele expresních zásilkových služeb rozšiřovat provozní kapacity, zatímco stávající letištní kapacity jsou stále nedostatečnější a roste počet omezení nočních letů.
- (79) Pokud jde o pochybnosti Komise ohledně hospodárnosti modernizace jižní dráhy, Německo poukazuje na rozhodnutí v případě letiště Antverpy, v němž Komise s ohledem na regionální letiště dospěla k závěru, že regionální omezení letišť pravděpodobně neumožní docílit potřebných příjmů, aby mohla nabízet přiměřené letištní služby nebo zaručit hospodárnost letišť. K tomu, aby tato letiště mohla fungovat jako regionální přístupová místa ve veřejném zájmu, jsou za určitých okolností nezbytné veřejné prostředky.
- (80) Nezbytným předpokladem provozu moderního nákladního letiště je existence dvou na sobě nezávislých vzletových a přistávacích drah. To platí o to více pro centrální letištní uzly a expresní zásilkové služby. Bez druhé vzletové a přistávací dráhy by nemohlo letiště Lipsko fungovat jako letecký uzel pro nákladní dopravu a soustředit se na mezeru na trhu expresních zásilkových služeb, jak je popsáno v 71. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění. Počet cestujících není vůbec důležitý pro otázku, zda je nutný systém souběžných drah.
- (81) Kvůli vedení trasy staré jižní dráhy letiště nebylo možné provozovat současně starou jižní dráhu a novou severní dráhu. Letové trasy se protínaly na jednom místě v blízkosti letiště, což mělo za následek, že společnost Deutsche Flugsicherung musela obě dráhy z hlediska leteckého provozu považovat za jednu dráhu. Nepříznivé povětrnostní podmínky nebo nehody mohly vést k přerušování logistického řetězce. Existence druhé souběžné dráhy je proto nezbytná, aby byl zajištěn nepřetržitý provoz letiště a aby bylo možno přilákat poskytovatele nákladní dopravy. Toto hodnocení potvrdil i příslušný orgán v procesu schvalování plánu pro výstavbu nové jižní dráhy. Orgán si vyžádal znalecký posudek k otázce, zda je nutné jižní dráhu otočit paralelně k severní dráze, nebo zda jsou vzletové a přistávací dráhy použitelné při uspořádání ve tvaru písmene V. Ze znaleckého posudku vyplynulo, že i při osobní letecké dopravě by byla průměrná zpoždění v případě systému s dráhami ve tvaru písmene V nepřijatelná a že by nebylo možno realizovat leteckou nákladní dopravu. Mimoto bylo konstatováno, že by se zpoždění u leteckého uzlu pro přepravu expresních zásilek navíc počítala, jelikož by se kvůli nakládky a vykládky leteckého nákladu u opožděných letadel dále prodlužovaly časy odletu ostatních letadel. Logistické řetězce na vstupních branách by se zhroutily. Systém souběžných drah proto zvyšuje flexibilitu letiště a činí letiště přitažlivějším pro potenciální uživatele.
- (82) Orgán pro schvalování plánů po zvážení všech dotčených veřejných zájmů potvrdil, že plány na rozšíření jsou z ekonomického hlediska naprosto smysluplné a že hospodářské vyhlídky zdaleka převažují rizika. Orgán pro schvalování plánů dospěl k závěru, že infrastruktura k vytvoření ústředního leteckého uzlu pro nákladní dopravu na letišti je z makroekonomického i mikroekonomického hlediska potřebná. Otočení jižní dráhy snižuje mimoto nebezpečí kolizí. Spolkový správní soud potvrdil rozhodnutí o schválení plánu ve svém rozsudku ze dne 9. listopadu 2006 a stran toho neshledal žádné pochybení při posuzování.
- (83) Německo opakovaně zdůrazňuje, že rozhodnutí o výstavbě nové jižní dráhy bylo nezávislé na rozhodnutí společnosti DHL o přemístění jejího leteckého uzlu pro nákladní dopravu z Bruselu do Lipska a bylo přijato před uvedeným rozhodnutím společnosti DHL. Společnost DHL získala pouze ujištění ohledně využívání jižní dráhy mezi dvěma určitými volnými letištními časy v noci (odpovídající zaručenému podílu na letištních časech ve výši (10–25) % pro využívání jižní dráhy), zatímco ve zbývajících nočních dobách a během dne je jižní dráha k dispozici všem dotčeným stranám.
- (84) Podle hodnocení Německa proto opatření neovlivňuje nepříznivě obchod ve Společenství, jelikož kapacity na trhu letecké nákladní dopravy – zejména přepravy expresních zásilek – jsou v současnosti v celé Evropě velmi omezené.

3.2 Podpora pro společnost DHL

3.2.1 Rámcová dohoda

3.2.1.1 Soulad záruk obsažených v rámcové dohodě s tržními podmínkami

- (85) Podle názoru Německa dodrželo letiště při podpisu rámcové dohody zásadu investora v tržním hospodářství, jelikož kladné účinky a přínos dohody se společností DHL více než vyváží rizika a závazky letiště. Zbytkové riziko letiště Lipsko plynoucí ze závazků týkajících se kapacit a provozu je velmi malé.
- (86) Německo zastává názor, že se letiště chovalo jako soukromý investor, když dne 21. listopadu 2004 vydalo rozhodnutí o výstavbě jižní dráhy a teprve o rok později dne 21. září 2005 rozhodlo o podepsání rámcové dohody. Rozhodující otázkou proto je, zda letiště v roce 2005 očekávalo vyšší peněžní tok se scénářem „rozšíření se společností DHL“ než se scénářem „rozšíření bez společnosti DHL“. Jelikož výstavba jižní dráhy byla v září 2005 již v pokročilé fázi, zastavení prací nepřicházelo jako ekonomická alternativa v úvahu.

- (87) Na rozdíl od dřívějších písemných podání zavádí Německo do výpočtů peněžních toků i konečné hodnoty, aby prokázalo vyšší rentabilitu jižní dráhy. Výpočet konečných hodnot je založen na lineárním růstu výsledků obchodní činnosti v letech 2038–2042 při průměrném tempu růstu příjmů ve výši 3 %.
- (88) Zavedení konečných hodnot značně ovlivňuje rentabilitu obchodních scénářů. Zatímco pro období od roku 2006 do roku 2042 Německo vypočetlo diskontovaný peněžní tok ve výši přibližně [...] EUR pro rozšíření se společností DHL a ve výši přibližně – [...] EUR pro rozšíření bez společnosti DHL, činí konečné hodnoty, které jsou rovněž diskontovány do roku 2006, přibližně [...] EUR resp. [...] EUR. Jak tyto číselné údaje ukazují, konečné hodnoty zvýší rentabilitu v případě scénáře rozšíření se společností DHL o koeficient ve výši téměř [...] EUR a činí rozšíření bez společnosti DHL ze ztrátového projektu projektem ziskovým s peněžním tokem ve výši přibližně [...] EUR.
- (89) Na základě rozdílu mezi vypočtenými peněžními toky u obou scénářů Německo dochází k výsledku, že scénář rozšíření se společností DHL v roce 2005 přinese peněžní tok, který je o přibližně [...] EUR vyšší než v případě scénáře rozšíření bez společnosti DHL ⁽²¹⁾.
- (90) S ohledem na výpočet rizika Německo uvádí, že pojištění rizik je běžnou obchodní praxí a že riziko lze v daném případě financovat z peněžního toku. Německo oceňuje riziko vyplývající z rámcové dohody na přibližně [...] EUR v případě, že by byla zavedena omezení nočních letů, a vychází z toho, že by toto riziko mohlo být financováno z přírůstku peněžních toků díky společností DHL ⁽²²⁾. Soukromý investor by toto riziko náhrady škody akceptoval, jelikož by částka ve výši [...] EUR u kladného peněžního toku v případě scénáře rozšíření se společností DHL postačovala k pokrytí rizika náhrady škody ve výši [...] EUR.
- (91) Kromě těchto úvah ohledně nebezpečí zákazu nočních letů považuje Německo za přiměřenou diskontní sazbu ve výši 6,5 %, jelikož příjmy ve výpočtech neobsahují žádnou úpravu s ohledem na inflaci a rizika pro letiště Lipsko jsou malá. Toto hodnocení se opírá o odkazy na rozhodnutí britského regulačního úřadu o stanovení letištních poplatků pro období 2008–2013. Tyto výpočty vycházejí ze srovnatelných kapitálových nákladů (skutečných a před zdaněním) ve výši 6,2 % pro letiště Heathrow a 6,7 % pro letiště Gatwick.
- (92) Německo mimoto zdůrazňuje, že při posouzení přiměřenosti rámcové dohody bylo zohledněno rovněž to, že společnost DHL investicemi ve výši 250 milionů EUR do svého nového evropského leteckého uzlu a dlouhodobého napojení na Lipsko podstoupila značné obchodní riziko a že letiště Lipsko obdrží od společnosti DHL odškodnění, pokud by podnik ukončil svou činnost dříve než za 15 let.
- (93) Německo dospělo k závěru, že s podpisem rámcové výhody je spojena větší hospodářská výhoda než s jejím nepodepsáním, a že by tudíž soukromý investor rámcovou dohodu se společností DHL podepsal. Rámcová dohoda proto neobsahuje žádné prvky státní podpory.
- 3.2.1.2 Soulad nájemních smluv s tržními podmínkami
- (94) Německo objasnilo, že pro odbavovací plochu byla nutná leasingová smlouva, jelikož letiště by mělo nadále zůstat vlastním infrastrukturním, aby byl zajištěn veřejný přístup k odbavovací ploše z technických důvodů souvisejících s leteckou dopravou a na základě pravidel pro plánování, a to i při zrušení smlouvy se společností DHL.
- (95) Co se týká zvláštních ustanovení v nájemních smlouvách, které společností DHL umožňují najmout si pozemky sousedící s plochami poskytnutými společností DHL a výslovně zakazují pronájem těchto ploch konkurentům společnosti DHL, Německo uvádí, že letiště Lipsko má k dispozici mnoho pozemků, které nesousedí s plochami poskytnutými společností DHL a které mohou být pronajaty jejím konkurentům. Německo za druhé tvrdí, že vyhrazení sousedních pozemků pro DHL odpovídá zásadě ochrany hospodářských zájmů nájemců, která je uznávána v německé právní úpravě nájemních vztahů ⁽²³⁾.
- 3.2.1.3 Soulad letištních poplatků s tržními podmínkami
- (96) Podle hodnocení Německa se letiště chovalo jako soukromý investor, jelikož letištní poplatky sjednané se společností DHL odpovídají tržním podmínkám a dokonce se nacházejí v horním pásmu poplatků, které společnost DHL platí na ostatních evropských leteckých uzlech (viz 115. bod odůvodnění a následující body odůvodnění). Německo proto tvrdí, že letištní poplatky, které společnost DHL musí platit na letišti Lipsko, v žádném případě nepředstavují preferenční zacházení.

⁽²¹⁾ Tento výsledek lze vyčíst rovněž z výpočtů v příloze, z nichž vyplývá, že rozdíl v peněžních tocích mezi provozováním jižní dráhy se společností DHL a bez ní v roce 2005 činil přibližně [...] EUR (viz peněžní toky ve sloupcích 4 a 5 v tabulce č. 1). Pokud se k této částce připočítá rozdíl mezi zůstatkovými hodnotami mezi oběma scénáři a tento součet se převede na rok 2006 s úrokovou sazbou ve výši 6,5 %, dospějeme k hodnotě ve výši [...] EUR.

⁽²²⁾ Německo vychází z toho, že se nároky na náhradu škody budou postupem času lineárně snižovat v důsledku amortizace investic společností DHL. Pokud vycházíme z maximální částky ve výši [...] EUR v roce [...], znamená to např. [...] EUR v roce [...] a [...] EUR v roce [...]. Pokud vycházíme z 25 % pravděpodobnosti zákazu nočních letů, činí očekávané nominální riziko [...] EUR v roce [...] a jeho diskontovaná hodnota [...] EUR. Tuto analýzu provádí Německo pro nejhorší možný případ, jelikož by se změny zákonů mohly použít až po 10–15 letech (podání Německa, 23. února 2007, s. 68–69).

⁽²³⁾ Viz podání ze dne 23. února 2007, poznámka pod čarou 68, s rozsáhlým seznamem příslušné judikatury a objasněním „ustanovení o ochraně před konkurencí“.

3.2.1.4 Doporučující dopis

- (97) Německo za prvé objasňuje, že spolková země Sasko bude za poskytnutou záruku nepřímou odškodněna dodatečným ziskem, který vznikne na základě investic. Německo za druhé považuje doporučující dopis za běžnou obchodní praxi, jelikož spolková země Sasko vydala tento doporučující dopis obsahující záruku ve výši [...] EUR ve prospěch společnosti DHL jako protiplnění za doporučující dopis vydaný společností Deutsche Post AG (tj. mateřskou společností společnosti DHL) ve výši [...] EUR, aby zajistila případné nároky letiště Lipsko vůči společnosti DHL (např. společnost DHL by musela platit smluvní náhradu škody v rozsahu přistávacích poplatků za [...] let, pokud by se podnik rozhodl letiště Lipsko v prvních [...] letech rámcové dohody opět opustit).
- (98) Německo dále poukazuje na to, že doporučující dopis vyžaduje schválení Komise a dosud nevstoupil v platnost.

4. PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN

4.1 Společnost DHL

4.1.1 Podpora pro letiště

- (99) Podle názoru společnosti DHL jsou pochybnosti Komise ohledně nutnosti výstavby nové jižní dráhy v přímém rozporu s jejím sdělením Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, vydanému 24. ledna 2007, s názvem „Akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě“⁽²⁴⁾, podle něhož mají být stávající kapacity rozšířeny, aby se snížilo přetížení na evropských letištích. Společnost DHL má za to, že její zdoluhavé hledání vhodného leteckého uzlu potvrzuje zjištění Komise, že se toto odvětví se dostalo na pokraj svých kapacit.
- (100) Rozšíření letiště Lipsko je významným přínosem k odstranění krize kapacity. Poté, co Komise prohlásila leteckou dopravu za „motor“ hospodářského růstu a leteckou nákladní dopravu za „klíč“ růstu vnitřního trhu a zahraničního obchodu, je rozšíření kapacit letiště Lipsko ve veřejném zájmu členských států i celého Společenství.
- (101) Podle hodnocení společnosti DHL je rozšíření nebo modernizace již existujících vzletových a přistávacích drah podstatně racionálnější než výstavba zcela nové vzletové a přistávací dráhy. Systém souběžných drah zamezí zpožděním a odklonu dopravy na jiná letiště. Zamezení prodávám je v letecké nákladní dopravě, a zejména u ústředních leteckých uzlů pro přepravu expresních zásilek kritičtější než v případě osobní dopravy.
- (102) Z hlediska společnosti DHL jsou největšími výhodami přemístění na letiště Lipsko neexistence zákazu nočních

letů, dobré napojení na silniční a železniční dopravní síť a dostupnost místních pracovních sil. Výstavba vzletových a přistávacích drah znamená rovněž, že je nutno poskytnout potřebnou infrastrukturu pro veřejné dopravní prostředky jako službu obecného zájmu. To platí zejména pro nové spolkové země, jelikož modernizace nedostatečně rozvinuté dopravní infrastruktury v těchto regionech je bezpochyby úkolem veřejné správy v zájmu všech.

- (103) Složitý proces schvalování plánu pro jižní dráhu ukázal, že z makroekonomického i mikroekonomického hlediska existuje potřeba modernizace jižní dráhy. Lze proto vyloučit, že jižní dráha na letišti Lipsko je naplánována a vybudována pouze pro společnost DHL. Tento projekt je realizován časově a věcně nezávisle na společnosti DHL.
- (104) Společnost DHL je názoru, že Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení nezohlednila dostatečně zvláštní požadavky logistiky při přepravě expresních zásilek. Na rozdíl od osobní dopravy, kterou lze krátkodobě odklonit na jiná letiště, vyžadují expresní zásilkové služby zřízení leteckých uzlů a tak vysoké investice, že se tyto výdaje vyplatí pouze v případě zřízení stálé pobočky. Letecká přeprava expresních zásilek se uskutečňuje samozřejmě „přes noc“ a je ve velké míře závislá na volných letištních časech pro noční lety, které jsou k dispozici neustále. Pokud však Komise považuje základní předpoklad za preferenční zacházení, zpochybňuje tím podmínky pro podnikání všech provozovatelů expresních zásilkových služeb.
- (105) Přenesení finanční odpovědnosti za jižní dráhu na společnost DHL by podnik považoval za nepřijatelné znevýhodnění na trhu expresních zásilkových služeb, jelikož jeho konkurenti by museli hradit pouze běžné poplatky za noční lety a nebyly by jim uloženy žádné investiční náklady na vzletové a přistávací dráhy. Podle názoru společnosti DHL se letiště chovalo při podpisu dohody jako soukromý investor, jelikož startovací a přistávací poplatky, podmínky v nájemní smlouvě na odbavovací plochu a ve smlouvě o dědičném právu stavby odpovídají běžným tržním podmínkám. Doba platnosti smlouvy a úprava náhrady škody jsou vyvážené. Záruky obsažené v rámcové dohodě jsou s ohledem na přijatá rizika odůvodněné a rovněž odpovídají tržním podmínkám. Doporučující dopis vyžaduje schválení Komise a dosud nevstoupil v platnost.

4.1.2 Podpora pro DHL

- (106) Podle názoru společnosti DHL neobsahuje rámcová dohoda v žádném případě preferenční zacházení pro společnost DHL, nýbrž pouze běžné tržní finanční úvahy a podmínky.

⁽²⁴⁾ KOM (2006) 819 v konečném znění.

4.1.2.1 Soulad záruk obsažených v rámcové dohodě s tržními podmínkami

- (107) Společnost DHL zastává názor, že Komise při svém šetření, zda by soukromý investor přijal povinnost náhrady škody, která je obsažena v rámcové dohodě, naprosto opomíjí odlišná hospodářská rizika zúčastněných stran.
- (108) Zřízení centrálního leteckého uzlu na letišti Lipsko neznamená pro společnost DHL jen investice přesahující 250 milionů EUR, nýbrž rovněž naprostou hospodářskou závislost na dlouhodobé dostupnosti volných letištních časů pro noční lety. Pokud by tyto volné letištní časy nebyly k dispozici, nezpochybňovalo by to jen smysl investic ve výši 250 milionů EUR, nýbrž rovněž bránilo společnosti DHL provozovat v celosvětovém měřítku expresní zásilkové služby, což by mělo nepředvídatelné nepříznivé následky. Podle mínění společnosti DHL musí každý soukromý investor, který chce přimět velkého zákazníka k tomu, aby investoval do pobočky se značnými finančními riziky, tato rizika ošetřit podle zásady „dej, a bude ti dáno“, aby tohoto zákazníka získal.
- (109) Pro letiště byla po jeho rozhodnutí o výstavbě druhé vzletové a přistávací dráhy (které nebylo přijato s ohledem na společnost DHL) rizika podstatně nižší než pro společnost DHL. Toto nanejvýš nerovné rozdělení hospodářských rizik se proto muselo projevit v ustanoveních o odpovědnosti za škodu. Zatímco pro společnost DHL by zákaz nebo omezení nočních letů znamenaly velké ztráty, byly by škody pro letiště omezeny na ušlé startovací a přistávací poplatky, které by bylo možno lehce nahradit prostřednictvím jiných uživatelů. Pravděpodobnost, že společnost DHL letiště sama od sebe opustí, je už vzhledem k velmi vysokým investičním nákladům velmi malá. Ustanovení o náhradě škody obsažené v rámcové dohodě je tudíž objektivně nutné, a je proto v souladu s tržními podmínkami.
- (110) Nutnost dát provozovateli expresních zásilkových služeb ujištění o možnosti uskutečňování nočních letů je obsažena rovněž ve zveřejněné smlouvě mezi společností SAB (provozovatel letiště Lüttich) a společností TNT o zřízení centrálního leteckého uzlu společností TNT:
- a) Vzletové a přistávací dráhy na letišti Lüttich jsou po neomezenou dobu vyhrazeny pro 140 % objemu činnosti společnosti TNT ve stanoveném časovém intervalu mezi 21 a 6 hod. (bod 32.1 smlouvy mezi SAB a TNT). Toto ustanovení jde podstatně dál než předmětná rámcová dohoda, jelikož předpokládá trvalé poskytnutí kapacitní rezervy ve výši 40 %, a odráží pouze objektivní nutnost zaručit dotyčnému podniku smluvně a trvale nepostradatelné volné letištní časy pro noční lety a zajistit vysoké uskutečněné investice.
- b) Společnost SAB a region Valonsko mimoto převzaly neomezenou odpovědnost za všechny škody, včetně ušlého zisku, při nesplnění záruk během 20 let (bod 8. c smlouvy mezi SAB a TNT).

- (111) Podle hodnocení společnosti DHL se nerovné rozložení rizik vzniku škody projevuje v rozdílných úpravách rozsahu a doby trvání povinnosti k náhradě škody: společnost TNT má při neplnění záruk nárok na náhradu škody ze strany společnosti SAB během celé doby platnosti smlouvy, avšak nárok na náhradu škody vůči společnosti SAB se v průběhu doby platnosti smlouvy snižuje; pokud by společnost TNT ukončila smlouvu po 10 letech, snížil by se nárok na pouhou výši ročního průměru přistávacích poplatků (viz bod 10.3 c smlouvy mezi SAB a TNT).

4.1.2.2 Soulad nájemních smluv s tržními podmínkami

- (112) Ke kritice Komise, že ceny nájmu za odbavovací plochu nejsou upraveny podle cen nemovitostí obvyklých v daném místě, společnost DHL namítá, že se u této nájemní smlouvy z právního hlediska nejedná o běžnou nájemní smlouvu. Na základě své právní formy a charakteru se leasingová smlouva neřídí nájemním obvyklým v daném místě, nýbrž vychází z úrokové sazby kapitálu vloženého pronajímatelem. Stanovení výše úhrady, kterou má zaplatit uživatel, na základě nájemného obvyklého v daném místě není proto přiměřené a neobjevuje se ani ve srovnatelných nájemních smlouvách.
- (113) Kritika Komise, že nájemní smlouva omezuje prostor pro jednání letiště s ohledem na financování investičních nákladů úvěry nebo vlastním kapitálem, je podle názoru společnosti DHL založena na chybném výkladu nájemní smlouvy. Ve skutečnosti smlouva letiště Lipsko zavazuje pouze k vyžádání úvěrových nabídek, aby získalo objektivní základ pro výpočet úhrady uživatele, nikoli však k tomu, aby si vzalo úvěr. Letiště proto není povinno tyto nabídky využít a může rozhodnout o financování libovolně.

- (114) Při svých úvahách ohledně nájemného za dědičné právo stavby se Komise zjevně opírá o nesprávné informace o velikosti plochy pozemků podle bodu 1.5 smlouvy o dědičném právu stavby. Plocha ve skutečnosti činí [...] m², proto je namísto domnělého nájmu ve výši [...] EUR/m² nutno uvažovat nájem ve výši [...] EUR/m². Vyjdeme-li ze správné výměry plochy, neexistuje domnělý nepoměr mezi smlouvou o dědičném právu stavby a poplatkem za možnost nájmu.

4.1.2.3 Soulad letištních poplatků s tržními podmínkami

- (115) Úvahy Komise, které vycházejí z přírůstkových nákladů jižní dráhy, nelze přijmout, jelikož jižní dráha je vybudována pro veřejnost, a nikoli výhradně pro užívání společností DHL. Kontrole proto mohou podléhat pouze letištní poplatky. Ve srovnání s ostatními evropskými leteckými uzly společnosti DHL, Bergamo (BGY), Brusel (BRU),

Kolín nad Rýnem (CGN) a Nottingham (EMA), jsou přistávací poplatky na letišti Lipsko (LEJ) v průměru o [...] % vyšší; u nočních letů jsou letištní poplatky o [...] % nad průměrem (viz níže uvedené tabulky). V porovnání se současnými přistávacími poplatky na letišti Vatry zaplatí společnost DHL za přistání v Lipsku téměř [...] krát více. Mimoto musí všichni uživatelé letiště Lipsko hradit stejné letištní poplatky. Společnost DHL má za to, že přistávací poplatky na letišti Lipsko jsou v souladu s tržními podmínkami.

Tabulka č. 6

Letištní poplatky za denní lety

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Průměr
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Průměr pro centra DHL	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Průměrná úhrada byla vypočtena na základě typů dopravních letounů používaných společnostmi DHL (A300, B757).

Tabulka č. 7

Letištní poplatky za noční lety

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Průměr
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Průměr pro centra DHL	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Průměrná úhrada byla vypočtena na základě typů dopravních letounů používaných společnostmi DHL (A300, B757).

4.2 Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG)

- (116) Společnost MFAG jako vlastník letiště Lipsko v úvodu svých připomínek uvádí, že se v plném rozsahu připojuje k připomínkám německých orgánů.

4.2.1 Podpora pro letiště

- (117) Skutečnost, že letiště dokáže přilákat podniky, podle názoru jeho vlastníka ukazuje, že je letiště schopno zvládnout poptávku. Rozšíření letiště Lipsko a jeho začlenění do regionální dopravní sítě má zásadní význam pro růst regionu, jenž je podporován rovněž ze strany Společenství. Letiště splňuje i požadavek na vytvoření letištních kapacit platný v celé Evropě, aby byla zachována konkurenceschopnost Společenství v oblasti letecké nákladní dopravy.

4.3 Pracovní sdružení německých dopravních letišť (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, ADV)**4.3.1 Podpora pro letiště**

- (118) Podle názoru uvedeného sdružení je Německo bezpodmínečně odkázáno na efektivní dopravní spojení s celosvětovými dopravními uzly. Kvůli rostoucímu množství kapitálu, které je vázáno v přepravovaném nákladu, roste význam kratší doby přepravy. V posledních dvaceti letech zaznamenalo odvětví služeb souvisejících s nočním provozem dynamický růst – což je trend, který patrně bude vzhledem k pokračující globalizaci pokračovat. V Německu však existuje překážka, pokud jde o usazení větších leteckých dopravců, což poskytuje důvod k obavám rovněž celé Evropě. Kapacity pro noční lety na třech největších leteckých uzlech pro nákladní dopravu ve Frankfurtu, Mnichově a Kolíně nad Rýnem/Bonnu jsou téměř zcela vytíženy a situace se bude pravděpodobně dále zhoršovat, pokud letiště ve Frankfurtu zcela zastaví noční provoz. Podle názoru sdružení je nutno vytvořit nové kapacity, aby byla zachována hospodářská konkurenceschopnost na globálním trhu. Rozšíření letiště Lipsko je v souladu s touto nutností, snižuje zátěž ostatních letišť a umožňuje jim, aby se soustředily na přepravu cestujících. Letiště Lipsko je zároveň nosným sloupem hospodářského rozvoje ve východním Německu. Podle názoru Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen byla výstavba nové jižní dráhy na letišti Lipsko naléhavě nutná.

4.4 Město Lipsko**4.4.1 Podpora pro letiště**

- (119) Podle města Lipska má oblast na sever od Lipska jako obchodní a hospodářské centrum rozhodující význam pro mezinárodní konkurenceschopnost tří německých spolkových zemí. Díky výstavbě dálnic a spolkových silnic, vysokorychlostní železniční tratě a systému regionálních tratí, především však rozšíření letiště Lipsko, disponuje tento logistický letecký uzel všemi předpoklady, aby mohl dlouhodobě obstát v globální hospodářské soutěži.

- (120) Studie města Lipska, průmyslové a obchodní komory a střediska nákladní dopravy ukazuje, že střední Německo a oblast Lipska může počítat s vytvořením 100 000 pracovních míst v odvětví logistiky.
- (121) Město Lipsko považuje jižní dráhu letiště za rozhodující veřejnou infrastrukturu s velkým významem nejen pro společnost DHL, nýbrž pro řadu dalších podniků – zejména vzhledem k rostoucím omezením nočních letů na ostatních letištích. Usazení společnosti DHL v Lipsku se považuje za naprosto zásadní pro přilákání dalších leteckých dopravců a využití kapacit letiště.
- (122) Město Lipsko mimoto uvádí, že díky nové jižní dráze vznikne systém souběžných drah, který zajistí odklonění letecké dopravy od hustě osídlených oblastí. Město Lipsko zastává názor, že by rozšíření letiště Lipsko nebylo bez veřejných prostředků možné. Totéž platí pro konkurenční evropská letiště.

4.5 Město Schkeuditz

4.5.1 Podpora pro letiště

- (123) Město Schkeuditz poukazuje na skutečnost, že je na cestě k tomu, stát se střediskem významného regionálního rozvoje. Schkeuditz je součástí nadregionálního rozvojové oblasti a v posledních deseti letech se stalo střediskem moderního dopravního systému. Především této okolnosti město vděčí za mimořádný hospodářský růst v porovnání s východoněmeckými poměry. Na základě vynikajících místních podmínek je možno očekávat, že tato pozitivní tendence zůstane zachována.
- (124) Co se týká jižní dráhy, město Schkeuditz upozorňuje na skutečnost, že letiště již 19. července 1991 dospělo k závěru, že dynamika rozvoje v regionu vyžaduje modernizaci druhé vzletové a přistávací dráhy.

4.6 Průmyslová a obchodní komora Lipsko

4.6.1 Podpora pro letiště

- (125) Průmyslová a obchodní komora Lipsko uvádí, že zajištění přiměřené dopravní infrastruktury je věcí státu, což mu dává neomezenou kontrolu nad jejím rozvojem a zavazuje ho, aby vykonával tuto kontrolu jménem občanů.
- (126) Od roku 1991 se uskutečňovaly investice do rozšíření infrastruktury a technického vybavení letiště. Tato opatření byla doplněna dalšími veřejnými investicemi do zlepšení železničních a silničních cest ve spádové oblasti letiště. Dobré propojení letecké, železniční a silniční infrastruktury letišti umožnilo, aby se stalo evropským leteckým uzlem pro osobní a nákladní dopravu. Letiště vyhovuje nejmodernějším požadavkům na logistické centrum, pokud jde o funkčnost, modernost a kapacitu.

Požadavky ze strany hospodářských subjektů ve středním Německu na rozšíření letiště existují od roku 1993.

- (127) Logistika se rozvinula do vlastního odvětví služeb, které vykazuje roční růst ve výši přibližně 6 % a má značný potenciál k dalšímu růstu. Rozšíření Evropské unie směrem na východ znamenalo, že se tento region stal středem evropského hospodářského prostoru. V regionu zaručuje celá škála existujících výrobních odvětví poskytovatelům logistických služeb dobré obchodní perspektivy. Chemický průmysl s přibližně 25 000 zaměstnanci ve středním Německu potřebuje hlavně služby železniční a intermodální dopravy. Naproti tomu automobilový průmysl a jeho dodavatelé s přibližně 60 000 zaměstnanci v 450 podnicích a rovněž odvětví polovodičů s přibližně 22 000 zaměstnanci potřebují dopravní služby, u nichž rozhodující úlohu hraje faktor času.
- (128) V regionu jsou zastoupeny všechny velké podniky v odvětví logistiky, jež upřednostňují pobočky v blízkosti významných dopravních uzlů, a zajišťují přibližně 160 000 pracovních míst. To odpovídá zhruba 6 % celkové nabídky pracovních sil v této oblasti. Průmyslová a obchodní komora počítá s vytvořením dalších 100 000 pracovních míst do roku 2015 díky tomu, že se region stane logistickým dopravním uzlem. Tento počet odpovídá 10 % celkového počtu pracovních sil v této oblasti.

4.6.2 Podpora pro společnost DHL

- (129) Kromě společnosti DHL přilákalo letiště řadu dalších leteckých dopravců a logistických společností. Nelze proto říci, že z letiště Lipsko byli vyloučeni konkurenti nebo že se společnosti DHL dostalo preferenčního zacházení. K podnikům usazeným na letišti patří SALIS (společný strategický letecký dopravce NATO) a ruský dopravce Tesis, který zajišťuje spojení do Číny. Dalším dopravcem zajišťujícím mezikontinentální spojení je společnost Jade Cargo International. Dne 13. dubna 2007 bylo na letišti dokončeno středisko pro manipulaci s nákladem World Cargo Center s kapacitou překládky 200 000 t nákladu ročně, čímž se dále upevnilo postavení letiště jako leteckého uzlu pro nákladní dopravu.

4.7 Průmyslová a obchodní komora Halle-Dessau

4.7.1 Podpora pro letiště

- (130) Průmyslová a obchodní komora Halle-Dessau zastupuje hospodářské zájmy více než 52 000 podniků. Podle vyjádření průmyslové a obchodní komory je zajištění a financování takovéto infrastruktury v Německu věcí státu. Tato zásada evropské a německé dopravní politiky se odráží v investicích v daném případě.

(131) Podle názoru průmyslové a obchodní komory platí pro rozšíření letiště toto:

- a) slouží k dosažení cílů regionálních plánů Saska a Saska-Anhaltska;
- b) bylo prověřeno a schváleno ve složitém veřejném řízení, jehož výsledky potvrdil Spolkový správní soud;
- c) zlepšuje místní podmínky průmyslu nacházejícího se v tomto regionu;
- d) vede k větší zaměstnanosti v této oblasti s trvalým rozvojem;
- e) má být přínosem rovněž pro všeobecnou leteckou dopravu;
- f) může uspokojit dlouhodobou poptávku na letišti Lipsko.

(132) V roce 1993 zveřejnily průmyslové a obchodní komory v Halle-Dessau a Lipsku společné prohlášení týkající se letiště. Obě průmyslové a obchodní komory se přimlouvaly mimo jiné za výstavbu systému dvou drah (každá dráha s délkou 3 600 m) s cílem zvýšit kapacitu letiště.

(133) Po znovusjednocení přispěly státní investice do dopravní infrastruktury významnou měrou k strukturální změně hospodářství v regionu. Komise uznala nutnost podpory tohoto regionu, jehož části jsou dosud oblastmi Cíle 1, s cílem překonat značné znevýhodnění této oblasti. Díky rozsáhlým soukromým a státním investicím, zejména do infrastrukturních projektů, se region postupně stává konkurenceschopným v mezinárodním měřítku.

(134) Přesto je nezaměstnanost v regionu dosud dvojnásobná oproti průměru ve Společenství. To ukazuje, že region nadále potřebuje veřejné investice, zejména ve prospěch lepší infrastruktury, k posílení konkurenceschopnosti a přilákání podniků. Jen tak může tato oblast smysluplně přispět k dosažení cílů lisabonské strategie Společenství.

4.7.2 Podpora pro společnost DHL

(135) Průmyslová a obchodní komora zdůraznila, že modernizace letiště je postupný a trvalý proces, který byl zahájen počátkem 90. let. V časově náročném řízení musel být každý krok veřejně posouzen a schválen. Jižní dráha byla naplánována a vybudována za těchto podmínek a není pravdou, že k výstavbě došlo pouze pro společnost DHL.

4.8 Ryanair

(136) Společnost Ryanair se nezabývá podrobnostmi případu, nýbrž se omezuje spíše na „všeobecné“ připomínky;

podnik se domnívá, že Komise nepostihla vztah mezi leteckým dopravcem a letištěm a rovněž nejnovější vývoj v letecké dopravě v celém rozsahu, a proto dospěla k řadě nesprávných závěrů. Společnost Ryanair se obává, že se Komise pokusí dále posílit nevhodné zásady z rozhodnutí ve věci Charleroi a pokynů z roku 2005.

4.9 Panalpina

(137) Společnost Panalpina uskutečňuje denně již více než deset let leteckou nákladní dopravu z Lipska do Moskvy; Panalpina zamýšlí zřídit v Lipsku svůj letecký uzel pro nákladní dopravu a doufá, že vytvoří spojení na indický subkontinent a Dálný východ.

4.9.1 Podpora pro letiště

(138) Společnost Panalpina se obává, že mnoho větších letišť v Evropě bude využívat veškeré své zbývající kapacity pro osobní dopravu; proto společnost Panalpina oceňuje letiště, které se zaměřuje více na nákladní dopravu. Podnik dále poukazuje na skutečnost, že letiště Lipsko sice leží ve středu Evropy, přesto však dostatečně daleko na východ, aby se zkrátily doby letu do a z Asie. Nepřetržitý provoz letiště odpovídá potřebě globalizovaného logistického řetězce a je jednou z jeho největších předností.

(139) Společnost Panalpina chválí rozhodnutí vytvořit z letiště Lipsko nákladní letiště a poskytnout infrastrukturu, která i v budoucnu zajistí nepřetržitou překládku leteckého nákladu. Podnik je přesvědčen, že se vzhledem k infrastruktuře a službám na letišti Lipsko v oblasti Lipska usadí další podniky, a tak přispějí k vytvoření pracovních míst. Společnost Panalpina je názoru, že podnik má stejný přístup k infrastruktuře a superstruktuře na letišti Lipsko jako ostatní účastníci na trhu.

4.10 Jade Cargo International

4.10.1 Podpora pro letiště

(140) Vzhledem k rostoucím kapacitním problémům je vytvoření nových leteckých uzlů nezbytně nutné. Jelikož muselo být vyloučeno soukromé financování této infrastruktury, vyjadřuje společnost Jade Cargo International údiv nad požadavkem Komise, aby provozovatel musel dosáhnout výnosnosti, jakou by očekával soukromý investor. Pokud by tato infrastruktura neexistovala, projevilo by se to nepříznivě nejen ve východním Německu, nýbrž rovněž v celém Společenství.

- (141) Společnost Jade Cargo International považuje v případě záporného rozhodnutí Komise existenci letiště Lipsko a své vlastní obchodní koncepce za ohrožené. To by mělo nepříznivé dopady rovněž na ostatní hospodářská odvětví. Jelikož rozšíření letiště nenarušuje hospodářskou soutěž, nýbrž je v obecném hospodářském zájmu, očekává společnost Jade Cargo International kladné rozhodnutí Komise.

4.10.2 Podpora pro společnost DHL

- (142) Podle údajů společnosti Jade Cargo International prospěje nová jižní dráha jejímu vlastnímu provozu, takže nelze uznat tvrzení Komise, že ze stavby bude mít prospěch pouze společnost DHL. Toto vyjádření je o to nepochopitelnější, že přidělování letů náleží společnosti Deutsche Flugsicherung, a nikoli letišti.

4.11 Condor

4.11.1 Podpora pro letiště

- (143) Společnost Condor poukazuje na dobré intermodální napojení. Podnik považuje potřebám odpovídající investice do stávajících letišť, která jsou již napojena na dopravní síť (jako je Lipsko/Halle), za rozumnější než u velmi malých letišť, která nemají potřebné předpoklady.

4.11.2 Podpora pro společnost DHL

- (144) Z hlediska politiky hospodářské soutěže nemá společnost Condor vůči plánovaným investicím do rozšíření letiště Lipsko žádné námítky. Moderní systém dvou drah letiště bude k dispozici všem potenciálním uživatelům. Vzhledem k poptávce je moderní a efektivní infrastruktura potřebná.

4.12 Ruslan-Salis GmbH

4.12.1 Podpora pro letiště

- (145) Podle údajů společnosti Ruslan-Salis-Gesellschaft (leteckého dopravce) není pro jeho provoz vhodné žádné jiné letiště v Německu, zejména ve východním Německu. Rozhodující pro podnik je „zajištěný přístup“ a „zajištěná dostupnost“ potřebných dopravních kapacit.
- (146) Při rozhodování pro umístění provozního střediska na letiště Lipsko byly rozhodující takové činitele, jakými jsou systém dvou drah, 24hodinový provoz, přímé železniční a silniční napojení na všechna důležitá cílová místa ve střední Evropě a modernizovaná a prodloužená jižní dráha.
- (147) Podle společnosti Ruslan-Salis byla jižní dráha vybudována pro širokou veřejnost, a nikoli jako „vyhrazená

infrastruktura“. To je nutné a přiměřené, aby se zamezilo problémům s dopravními kapacitami, podpořilo odvětví letecké dopravy a dosáhlo regionálních hospodářských přínosů pro region Lipsko-Halle-Merseburg-Dessau.

4.12.2 Podpora pro společnost DHL

- (148) Společnost Ruslan-Salis nesdílí názor Komise, že jižní dráha a její odbavovací plocha budou využívány výhradně společností DHL. Podnik nesouhlasí s předpokladem, že se v případě financování, výstavby a provozování vzletové a přistávací dráhy jako „vyhrazené infrastruktury“ jedná o obchodní transakci mezi vlastníkem infrastruktury a jejím uživatelem, kterou je proto nutno posoudit jako každou jinou obchodní transakci. Dále není pravdou, že očekávaný nárůst objemu letecké dopravy (hlavní argument pro rozšíření letiště) lze přičíst jen společnosti DHL.

- (149) Společnost Ruslan-Salis využívá jižní dráhu a veškerou novou infrastrukturu stejně jako společnost DHL a ostatní podniky. Žádnému uživateli se nedostává preferenčního zacházení. Výstavba jižní dráhy je v obecném zájmu každého leteckého dopravce na lipském letišti. Neexistují žádné náznaky, že infrastruktura je vyhrazena společnosti DHL nebo že by společnost DHL měla nějaké výhody.

4.13 BARIG (Board of Airline Representatives in Germany e.V.)

4.13.1 Podpora pro letiště

- (150) Členy BARIG jsou letecké společnosti, které v Německu vyvíjejí distribuční a provozní činnost. BARIG uvádí, že Komise již poukázala na vysoké přetížení velkých evropských letišť. To platí zejména pro leteckou nákladní dopravu, v níž jsou s růstem objemu leteckého nákladu mezery mezi nabídkou kapacit a poptávkou po těchto kapacitách stále větší. Komise ve svém sdělení „Akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě“ přímo varovala před „krizí kapacity“. Podle BARIG by záporné rozhodnutí Komise ohrozilo životaschopnost letiště.
- (151) Podle názoru BARIG nelze na letiště Lipsko uplatnit přístup uvedený v pokynech z roku 2005, jelikož se zde jedná o rozšíření letiště pro nákladní dopravu, zatímco pokyny se vztahují výhradně na hospodářskou soutěž o počty cestujících.
- (152) K tomu, aby bylo možno uspokojit poptávku po kapacitách v příštích letech, je nutno infrastrukturu pro leteckou nákladní dopravu včas rozšířit. Nebudou-li tyto investice financovány z veřejných prostředků, nebylo by možno letiště zřizovat ani rozšiřovat. Soukromí investoři by takovéto investice nerealizovali.

4.14 Lufthansa AG

4.14.1 Podpora pro letiště

- (153) Společnost Lufthansa vítá opatření, která se plánují na letišti Lipsko, včetně výstavby nové jižní dráhy. Projekt je považován za projekt odpovídající potřebám a hospodářsky únosný. Společnost Lufthansa Cargo AG, dceřiná společnost podniku Deutsche Lufthansa AG, zamýšlí uskutečňovat ve značném rozsahu nákladní leteckou dopravu z a do Lipska. Letiště Lipsko je vedle nákladních leteckých uzlů společnosti Lufthansa ve Frankfurtu a Mnichově atraktivní lokalitou.
- (154) Společnost Lufthansa AG poukazuje na stále rostoucí objem trhu pro letecké nákladní zásilky a na předpokládaný růst v Německu ve výši přibližně 5,3 %. To předpokládá, že s růstem drží krok i infrastruktura. Plánované investice na letišti Lipsko splňují požadavky odvětví letecké nákladní dopravy, pokud jde o rozměr, modernost a možnosti dalšího rozšíření.
- (155) Souběžné uspořádání vzletových a přistávacích drah umožní ekonomicky rozumnou optimalizaci kapacit a zvýšení výkonnosti letiště. To nabízí střednědobé a dlouhodobé možnosti růstu pro všechny uživatele infrastruktury.

4.15 ACD (Aircargo Club Deutschland)

4.15.1 Podpora pro letiště

- (156) Členové ACD působí ve vedoucích funkcích v odvětví letecké nákladní dopravy. V příštích letech počítají s dalším značným růstem a vyjádřili obavy, že stávající infrastruktury na současných letištích nebudou postačovat.

4.15.2 Podpora pro společnost DHL

- (157) ACD neshledává žádnou závislost letiště Lipsko na společnosti DHL, zejména když silný hospodářský rozvoj v regionu Lipsko/Drážďany znamená, že je zapotřebí výkonného letiště.

4.16 BDF (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften)

4.16.1 Podpora pro letiště

- (158) BDF zastupuje německé liniové, charterové a nízkonákladové dopravce a z tohoto titulu se zasazuje o letištní infrastrukturu, jež odpovídá jejich potřebám.

Nepovažuje za správné, že na některých německých letištích existuje nedostatek kapacit, zatímco vznikají stále nová malá letiště, která jsou sice značně veřejně podporována, bojují však o cestující. V případě letiště Lipsko se však nejedná o letiště, které má být podpořeno ve prospěch výhradně jednoho uživatele.

- (159) BDF se domnívá, že by státní investice do infrastruktury měly přinášet jednoznačný prospěch pro celé hospodářství a nabízet dlouhodobou výnosnost, což jsou podmínky, které jsou v daném případě splněny. Existuje skutečná poptávka ze strany zákazníků, tj. leteckých společností zajišťujících osobní dopravu, a zejména nákladní dopravu.

4.17 Cargolux

- (160) Společnost Cargolux využívá letiště Lipsko, aniž by na ně létala, jako tzv. „offline-stanici“ pro svou mezikontinentální nákladní leteckou dopravu z Lucemburku. Objem nákladu převzatý společností Cargolux z letiště Lipsko má podíl na trhu ve výši 20,3 % celkového objemu nákladu odeslaného z tohoto letiště v roce 2006. Společnost Cargolux je podle vlastních údajů jedním z největších nákladních leteckých dopravců na letišti Lipsko a využívá infrastruktury ve značném rozsahu. Podnik se považuje za přímého konkurenta společnosti DHL.

4.17.1 Podpora pro letiště

- (161) Podle společnosti Cargolux je zlepšení infrastruktury regionálních letišť naprosto nezbytné pro rozvoj letecké nákladní dopravy v Evropě (s ohledem na vytížení kapacit velkých letišť pro osobní dopravu). Vzhledem k výši potřebných investic a dlouhé době amortizace jsou tyto investice myslitelné pouze s pomocí veřejných prostředků. Proto společnost Cargolux vítá iniciativu veřejného sektoru a investice do regionálních letišť, jelikož ty přispějí k tvorbě pracovních míst a budou ku prospěchu evropskému průmyslu, zákazníkům a veřejnému pořádku.

5. VYJÁDRĚNÍ NĚMECKA K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍCH STRAN

- (162) Ve svém vyjádření k připomínkám třetích stran Německo znovu zmiňuje již předložené argumenty a poukazuje na to, že se všechny strany ve svých připomínkách vyslovily ve prospěch letiště a jeho rozšíření. Žádná ze stran nevnesla rovněž námitky vůči dohodě se společností DHL.

6. POSOUZENÍ PODPORY

6.1 Existence podpory

(163) Čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES stanoví, 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 se společným trhem“.

(164) Kritéria stanovená v čl. 87 odst. 1 jsou kumulativní. Ke zjištění, zda oznámená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, je nutno přezkoumat, zda jsou splněny všechny níže uvedené podmínky. Finanční podpora

a) je státní podporou nebo je poskytnuta ze státních prostředků;

b) zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby;

c) narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a

d) ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

6.1.1 Existence státní podpory pro letiště – kapitálový příspěvek

(165) K tomu, aby bylo možno zjistit, zda jsou oznámená opatření státní podporou ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, musí být splněny čtyři podmínky.

6.1.1.1 Hospodářská činnost a pojem podnik

(166) Je nutno přezkoumat, zda je letiště Lipsko podnikem ve smyslu práva ES v oblasti hospodářské soutěže.

(167) Nejprve je nutno podotknout, že podle ustálené judikatury se pojem podnik vztahuje na jakoukoliv jednotku vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právní formě této jednotky a způsobu jejího financování⁽²⁵⁾;

⁽²⁵⁾ Rozsudek ze dne 18. června 1998, věc C-35/96, *Komise v. Itálie*, Sb. rozh. 1998, s. I-3851, bod 36; rozsudek ze dne 23. dubna 1991, věc C-41/90, *Höfner a Elser*, Sb. rozh. 1991, s. I-1979, bod 21; rozsudek ze dne 16. listopadu 1995, věc C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances a ostatní v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Sb. rozh. 1995, s. I-4013, bod 14; rozsudek ze dne 11. prosince 1997, věc C-55/96, *Job Centre coop.arl.*, Sb. rozh. 1997, s. I-7119, bod 21.

hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu⁽²⁶⁾. Pro existenci státní podpory je rozhodující otázka, zda příjemce podpory vykonává hospodářskou činnost⁽²⁷⁾.

(168) Až donedávna se rozvoj letišť řídil často aspekty územního plánování nebo v některých případech vojenskými potřebami. Jejich provoz byl organizován jako součást veřejné správy, a nikoli jako hospodářský podnik. Mezi letišti a provozovateli letišť rovněž neexistovala hospodářská soutěž. Díky liberalizaci letecké dopravy vzniklo rovněž více leteckých linek, které spojovaly více letišť, a podnítily tak hospodářskou soutěž mezi jednotlivými letišti. Za těchto okolností se financování letišť a letištní infrastruktury dříve považovalo za úkol veřejné správy a nevyvolávalo v zásadě žádné pochybnosti, pokud jde o státní podpory.

(169) Tato situace se však v posledních letech změnila. Územní plánování a správní struktury sice mohou dosud hrát občas roli, v řadě případů však předal stát odpovědnost za letiště regionům a provozováním letišť byly pověřeny částečně veřejné společnosti či dokonce soukromý sektor. Převedení na soukromý sektor mělo obvykle formu privatizace nebo postupného otevírání se kapitálu. V posledních letech projevovaly velký zájem o získání letišť soukromé investiční společnosti a investiční a penzijní fondy.

(170) Z tohoto důvodu prošel letištní průmysl Společenství v posledních letech zásadními organizačními změnami, jež se projeví nejen v aktivním zájmu soukromých investorů o letiště, ale rovněž ve změně postoje orgánů vůči účasti soukromého sektoru na rozvoji letišť. Tento vývoj vedl k větší různorodosti a složitosti funkcí zajišťovaných letišti.

(171) Změny z poslední doby způsobily rovněž změnu hospodářských vztahů mezi letišti. Zatímco letiště byla v minulosti spravována jako infrastruktura s ohledem na to, zajistit přístupnost a územní rozvoj, sleduje v posledních letech stále více letišť rovněž hospodářské cíle a vzájemně spolu soutěží o leteckou dopravu.

(172) Mění se charakter letišť se proto musí projevit v právním posouzení činnosti letišť podle práva v oblasti státních podpor. Nadále již není možné považovat výstavbu a provozování letišť za úlohu veřejné správy, která v zásadě nepodléhá kontrole státní podpory.

⁽²⁶⁾ Rozsudek ze dne 16. prosince 1987, věc 118/85, *Komise v. Itálie*, Sb. rozh. 1987, s. 2599, bod 7; věc C-35/96, citováno výše, bod 36.

⁽²⁷⁾ Podle judikatury Soudního dvora představuje každá činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu hospodářskou činnost. Viz věc C-35/96, citováno výše, a rozsudek ze dne 12. září 2000, věci C-180/98 až 184/98, *Pavlov a ostatní*, Sb. rozh. 2000, s. I-6451.

- (173) Při posuzování otázky, zda provozování letiště představuje takovou činnost, zastával Soudní dvůr v rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* názor, že činnosti správy a provozování letišť zahrnující poskytování letištních služeb leteckým společnostem a různým poskytovatelům služeb na letišti představují hospodářské činnosti, neboť „spočívají v poskytnutí letištních zařízení leteckým společnostem a poskytovatelům různých služeb proti placení poplatků, jejichž sazba je volně stanovena samotným řídicím orgánem, a je-li tento veřejnou institucí, tato činnost nepodléhá výkonu veřejné moci a je oddělitelná od činností, které jsou spojeny s jejich výkonem“⁽²⁸⁾. Provozovatelé letišť proto v zásadě vykonávají hospodářskou činnost ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, na kterou se vztahují pravidla státní podpory.
- (174) Vzhledem k vývoji v tomto odvětví byl tento přístup Komise v jejích pokynech z roku 2005 rozšířen na všechny druhy letišť, rovněž na menší letiště (jako je letiště, na něž se vztahuje toto rozhodnutí). S ohledem na tuto nedávnou změnu se Komise domnívá, že od roku 2000 již není nadále možné předem vyloučit použití pravidel státní podpory na letiště.
- (175) Podle rozhodnutí ve věci „*Aéroports de Paris*“ rovněž platí, že pokud je letiště zapojeno do hospodářských činností, představuje nezávisle na své právní formě a na svém způsobu financování podnik ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES a uplatňují se pravidla Smlouvy o státních podporách⁽²⁹⁾.
- (176) Z rozsudku Soudního dvora v této věci, že totiž činnosti správy a provozování letišť představují hospodářskou činnost, vyvodila Komise závěr, že od okamžiku tohoto rozsudku je nutno použít na toto odvětví pravidla státní podpory. Pokyny z roku 2005 proto nejsou použity zpětně, jak uvedlo Německo, nýbrž se jedná pouze o objasnění (objasnění uplatňované *ad vitam aeternam*) základní koncepce státní podpory ze strany Soudního dvora⁽³⁰⁾.
- (177) Je nutno zmínit, že infrastruktura, jíž se toto rozhodnutí týká, je komerčně provozována provozovatelem letiště, a jedná se tudíž o komerčně využitelnou infrastrukturu. Provozovatel letiště bude za používání této infrastruktury požadovat poplatky a nebude infrastrukturu poskytovat zdarma ve veřejném zájmu.
- (178) Ne všechny činnosti provozovatele letiště jsou ovšem nezávisle na jeho právní formě nutně hospodářské povahy. Je nutno rozlišovat a určit, nakolik jednotlivé činnosti představují hospodářské činnosti, či nikoli⁽³¹⁾.
- (179) Jak konstatoval Soudní dvůr, činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí, nejsou hospodářského charakteru a nespádají do oblasti působnosti pravidel státní podpory. K těmto činnostem patří bezpečnost, kontrola leteckého provozu, policie, clo, atd.⁽³²⁾. Financování těchto činností slouží výhradně vyrovnávání nákladů, které jsou jimi vyvolány, a nemůže být použito na jiné činnosti hospodářské povahy⁽³³⁾.
- (180) Podle stálé praxe Komise⁽³²⁾ nepředstavuje financování funkcí, které patří k úkolům v oblasti veřejné bezpečnosti a pořádku, nebo s tím spojené infrastruktury státní podporu. Proto je možno financovat z veřejných prostředků infrastrukturu, která je zapotřebí například z bezpečnostních důvodů nebo která je nutná pro kontrolu a dohled nad leteckým provozem a vzdušným prostorem⁽³⁴⁾.
- (181) V daném případě mají být běžné ztráty letiště a investice do infrastruktury financovány veřejnými společnostmi a dlouhodobými úvěry. Rozšířením a změnou vedení trasy jižní dráhy má letiště upevnit své postavení na trhu letecké nákladní dopravy. Z tohoto důvodu určité investice možná spadají do kompetence veřejné správy. Investice, které podle názoru Německa spadají do kompetence veřejné správy, byly objasněny v 58. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění.
- (182) Po přezkoumání číselných údajů o investičních a provozních nákladech jižní dráhy, které Německo předložilo, lze konstatovat, že v daném případě jsou určité náklady vyvolány činnostmi, jež spadají do kompetence veřejné správy. Tyto náklady se vztahují na bezpečnostní funkce a funkce policie, protipožární opatření a opatření v oblasti veřejné bezpečnosti, bezpečnosti provozu, Německou meteorologickou službu a společnost Deutsche Flugsicherung. Za určitá státní opatření je možno od uživatelů letiště také vybírat poplatky.

⁽²⁸⁾ Věc *Aéroports de Paris*, citováno výše, bod 121 s dalšími odkazy.

⁽²⁹⁾ Rozsudek ze dne 17. února 1993, spojené věci C-159/91 a C-160/91, *Poucet v. AGV a Pistre v. Cancava*, Sb. rozh. 1993, s. I-637.

⁽³⁰⁾ Viz rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. února 2008 ve věci T-289/03, *BUPA v. Komise*, dosud nezveřejněno, body 157 až 160.

⁽³¹⁾ Rozsudek ze dne 19. ledna 1994, věc C-364/92, *SAT Fluggesellschaft mbH v. Eurocontrol*, Sb. rozh. 1994, s. I-43.

⁽³²⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003, N 309/02, *Bezpečnost letectví – kompenzace nákladů po útocích 11. září 2001*.

⁽³³⁾ Rozsudek ze dne 18. března 1998, věc C-343/95, *Diego Cali & Figli v. Servizi Ecologici Porto di Genova*, Sb. rozh. 1997, s. I-1547. Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003, N 309/02. Rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2002, N 438/02, *Subvence správ přístavů na výkon úkolů podřízených veřejné moci*.

⁽³⁴⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 7. března 2007, N 620/06, *Výstavba regionálního letiště Memmingen – Německo*, Úř. věst. C 135, 19.6.2007, s. 8.

(183) Pokud jsou tyto náklady spojeny (jak bylo uvedeno v předchozím bodě) s činnostmi, jež spadají do kompetence veřejné správy, nesmějí být dotyčné náklady považovány za státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1. I kdyby Komise souhlasila s argumentací, kterou předložilo Německo, totiž že náklady nelze v žádném případě považovat za státní podporu, nebylo by tím dotčeno konečné posouzení daného případu. I kdyby tyto náklady státní podporu představovaly, jednalo by se o podporu slučitelnou (viz 254. bod odůvodnění a následující body odůvodnění). Proto není nutno v této otázce dospět ke konečnému závěru.

6.1.1.2 Státní prostředky a přičitatelnost

(184) Jak konstatoval Soudní dvůr ⁽³⁵⁾, je možno opatření považovat za státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES tehdy, jsou-li přímo či nepřímo financována ze státních prostředků a lze je přičíst státu.

(185) V daném případě vykonával stát v každém okamžiku přímou nebo nepřímou kontrolu nad dotyčnými prostředky. Letiště Lipsko financovalo rozšíření z kapitálového příspěvku od veřejných společníků a obdrželo dlouhodobé půjčky od své mateřské společnosti MFAG, která je zcela ve vlastnictví veřejného sektoru.

(186) Rozhodnutí o poskytnutí těchto státních prostředků je nutno přičíst orgánům veřejné správy: představenstvo společnosti MFAG, veřejného podniku, prohlásilo, že bude získán dostatečný vlastní kapitál na financování rozšíření letiště. V případě členů představenstva společnosti MFAG se jedná většinou o zástupce veřejného sektoru (např. ministry financí spolkových zemí, starosty atd.).

6.1.1.3 Hospodářská výhoda

(187) Kapitálové příspěvky uvedené v 185. bodě odůvodnění a půjčka společníků snižují investiční náklady, které by obvykle musel nést provozovatel letiště, takže poskytují letišti výhodu.

(188) Pokud lze prokázat, že v tomto případě je splněna zásada investora v tržním hospodářství, bylo by možno tvrdit, že kapitálové příspěvky poskytnuté letišti Lipsko nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

(189) Soudní dvůr k tomu ve svém rozsudku ve věci *Marine Stardust* objasnil, „že není považováno za státní podporu, když stát za okolností dohodnutých za běžných podmínek poskytne přímo či nepřímo podniku kapitál“ ⁽³⁶⁾.

⁽³⁵⁾ Viz rozsudek ze dne 16. května 2002, věc C-482/99, *Francie v. Komise (Stardust Marine)*, Sb. rozh. 2002, s. I-4397.

⁽³⁶⁾ Rozsudek ve věci *Stardust Marine*, bod 69.

(190) Je třeba přezkoumat, zda společníci letiště Lipsko jednali při financování rozšíření letiště jako soukromí investoři. Dále je třeba přezkoumat, zda by za podobných okolností soukromý investor, který působí za běžných tržních podmínek, přijal nové vedení trasy jižní dráhy za stejných či obdobných obchodních podmínek jako společnost MFAG.

(191) Přitom je třeba vzít v úvahu toto: „I když chování soukromého investora, se kterým musí být srovnán zásah veřejného investora sledujícího cíle hospodářské politiky, není nezbytně chováním běžného investora, který vkládá kapitál za účelem dosažení výnosnosti ve více méně krátkém období, musí být přinejmenším chováním soukromého holdingu nebo soukromého seskupení podniků sledujícího strukturální, globální nebo sektorovou politiku a musí být určováno perspektivami výnosnosti v delším období“ ⁽³⁷⁾.

(192) V daném případě, v němž se jedná o investice do nové jižní dráhy, Německo zjevně zpochybňuje použitelnost zásady investora v tržním hospodářství. Tvrdí, že tuto zásadu nelze použít na dopravní infrastrukturu, jelikož zde neexistují žádní srovnatelní soukromí investoři. Podle názoru Německa nemají soukromí investoři o letiště zájem, a už vůbec ne, jsou-li nutné rozsáhlé stavební práce.

(193) S tímto nelze souhlasit. Použití zásady investora v tržním hospodářství nelze vyloučit jen proto, že se soukromý sektor nepodílí na financování letištních infrastruktur ⁽³⁸⁾. Hospodářsky obtížná situace nezbavuje veřejného investora povinnosti jednat stejně obezřetně, jak by ve stejné situaci jednal soukromý investor.

(194) Ve svém rozsudku ve věci *Stardust Marine* Soudní dvůr uvedl, „že pro zjištění, zda se stát choval jako investor v tržním hospodářství, je třeba vrátit se do kontextu období, v němž byla přijata opatření finanční podpory, aby bylo možno posoudit hospodářskou racionálnost chování státu, a je tedy třeba zdržet se jakéhokoli posuzování založeného na pozdější situaci“ ⁽³⁹⁾.

⁽³⁷⁾ Rozsudek ze dne 21. března 1991, věc C-305/89, *Itálie v. Komise (Alfa Romeo)*, Sb. rozh. 1991, s. I-1603, bod 20.

⁽³⁸⁾ Což je každopádně nesprávné tvrzení, viz například výstavba letiště Ciudad Real v soukromém vlastnictví, Španělsko.

⁽³⁹⁾ Rozsudek ve věci *Stardust Marine*, bod 71.

- (195) Rozhodující je okamžik, kdy bylo rozhodnutí o investicích přijato. Použitelnost zásady investora v tržním hospodářství nevyplývá z pokynů z roku 2005, nýbrž z vyvíjející se ustálené judikatury Soudního dvora a rozhodnutí Komise ⁽⁴⁰⁾.
- (196) Nezávisle na stanovisku Německa se proto Komise za účelem použití zásady investora v tržním hospodářství musí vrátit k situaci dotyčného orgánu veřejné správy v okamžiku vydání rozhodnutí o investicích.
- (197) V listopadu 2004, kdy se letiště Lipsko rozhodlo zahájit stavební práce na jižní dráze, se společnost DHL dosud právně nezavázala k přemístění svého leteckého uzlu pro nákladní dopravu na letiště Lipsko. Níže bude použito konzervativní ohodnocení výnosnosti a provedeno srovnání mezi scénáři „zachování stávající situace“ a „rozšíření bez společnosti DHL“, přičemž možnost „rozšíření se společností DHL“ nebude brána v úvahu.
- (198) Německo zastává názor, že letiště Lipsko jednalo jako soukromý investor v tržním hospodářství. Tvrdí, že nové vedení trasy jižní dráhy přispělo ke snížení ztrát letiště Lipsko a že ze střednědobého až dlouhodobého hlediska bude možné dosáhnout těmito investicemi hranice rentability.
- (199) Německo musí být schopno prokázat, že orgány veřejné správy jednaly způsobem, který je přijatelný pro soukromého investora. Podle informací předložených Komisi nelze jednoznačně určit, zda bylo nové vedení trasy jižní dráhy hospodářsky nejvýhodnějším řešením.
- (200) Investor v tržním hospodářství by se řídil očekávanou výnosností ⁽⁴¹⁾. Zásada investora v tržním hospodářství se považuje zpravidla za splněnou, lze-li na základě struktury a budoucích perspektiv podniku očekávat v přiměřeném období běžný, s podobným podnikem srovnatelný výnos v podobě vyplácení dividend nebo navýšení kapitálu.
- (201) Přitom by případné kladné účinky na hospodářství regionu, v němž se letiště nachází, neměly hrát žádnou úlohu, jelikož Komise při posouzení, zda se u daného opatření jedná o státní podporu, zkoumá, zda „by za podobných podmínek soukromý investor vycházel z předpokládaných možností rentability, přičemž by odhlédl od veškerých úvah sociálního charakteru nebo regionální politiky či politiky určitého odvětví a poskytl by tento vklad“ ⁽⁴²⁾.
- (202) Již ve svém rozhodnutí ve věci *Charleroi* Komise uvedla: „Závazky, které přijme provozovatel letiště a u nichž nelze prokázat, že z nich má provoz letiště jako takový v určité přiměřené lhůtě přiměřený prospěch, je nutno považovat za neslučitelné se zásadou investora v tržním hospodářství. Přitom při posouzení, zda zásah obsahuje prvky státní podpory, či nikoli, samozřejmě nelze vzít v úvahu případné kladné účinky na hospodářství regionu v okolí letiště“ ⁽⁴³⁾.
- (203) Soudní dvůr ve svém rozsudku ve věcech C-234/84 a C-303/88 konstatoval, že „soukromý společník může racionálně vložit kapitál do podniku, který je potřebný k zajištění jeho další existence, pokud se tento podnik nachází v dočasných potížích, avšak může – případně po restrukturalizaci – znovu dosahovat výnosnosti“ ⁽⁴⁴⁾. Pokud však podle Soudního dvora „kapitálový příspěvek veřejného investora i z dlouhodobého hlediska odhlíží od veškerých vyhlídek na výnosnost, je třeba jej považovat za podporu“ ⁽⁴⁵⁾.
- (204) Německo předložilo obchodní plán pro rozšíření jižní vzletové a přistávací dráhy. Na základě údajů o výnosech a nákladech obsažených v tomto plánu lze přezkoumat, zda se letiště Lipsko s ohledem na financování, zřízení a provozování jižní vzletové a přistávací dráhy chovalo jako soukromý investor.
- (205) Německo předložilo obchodní plány pro tři scénáře:
- a) „Rozšíření se společností DHL“: jižní dráha je přestavěna a společnost DHL přesídlí na letiště Lipsko.
 - b) „Zachování stávající situace“: žádná přestavba a nové vedení trasy jižní dráhy.
 - c) „Rozšíření bez společnosti DHL“: jižní dráha je přestavěna a společnost DHL nepřesídlí na letiště Lipsko.
- (206) Obchodní plány vycházejí z níže uvedených předpokladů, nákladů a výnosů, které Německo předložilo pro období od roku 2006 do roku 2042, pro období po roce 2042 se nepředpokládá žádná konečná hodnota (viz rovněž 236. bod odůvodnění a následující body odůvodnění).
- (207) Jak bylo uvedeno v 197. bodě odůvodnění, nelze při posuzování shody investic se zásadou investora v tržním hospodářství zohlednit scénář „rozšíření se společností DHL“.

⁽⁴⁰⁾ Viz argumentaci v bodech odůvodnění 166–180.

⁽⁴¹⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. prosince 2000, věc T-296/97, *Alitalia v. Komise*, Sb. rozh. 2000, s. II-3871, bod 84; věc C-305/89, citováno výše, bod 20.

⁽⁴²⁾ Viz pokyny z roku 2005, bod 46.

⁽⁴³⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 12. února 2004, C-516/04, bod 169.

⁽⁴⁴⁾ Rozsudek ze dne 10. července 1986, věc C-234/84, *Belgie v. Komise*, Sb. rozh. 1986, s. 2263, bod 15, a rozsudek ze dne 21. března 1991, věc C-303/88, *Itálie v. Komise*, Sb. rozh. 1991, s. I-1433, bod 21.

⁽⁴⁵⁾ Věc C-303/88, citováno výše, bod 22.

- (208) Prognózy vývoje obrátu v případě scénáře „rozšíření bez společnosti DHL“ vycházejí zejména ze dvou níže uvedených předpokladů: investor vychází z toho, že v roce 2012 dojde kvůli omezení nočních letů na letišti Frankfurt nad Mohanem a nedostatku kapacit na ostatních letištích k přemístění, a tím k dalšímu zvýšení růstu v období mezi rokem 2013 a 2018. Plány na rozšíření se považovaly za nutné, aby byly vzhledem k očekávanému růstu objemu letecké nákladní dopravy k dispozici dostatečné kapacity. Jako důvod investic byla sice uvedena rostoucí poptávka po letecké přepravě nákladu z letiště Lipsko, to však nebylo doloženo žádnou odpovídající analýzou nákladů a přínosů.
- (209) K okamžiku vydání rozhodnutí o výstavbě nové jižní dráhy existovalo riziko nadměrných kapacit. Náklady vyplývající z možné nadměrné kapacity (např. bez společnosti DHL) by nebylo možno vyrovnat. Podle předložených výpočtů nebylo toto riziko zjevně vzato v úvahu.
- (210) V níže uvedené tabulce ⁽⁴⁶⁾ jsou shrnuty výpočty peněžních toků pro oba scénáře „zachování stávající situace“ a „rozšíření bez společnosti DHL“. Tyto výpočty jsou založeny na obchodních plánech předložených Německem, které mimo jiné vycházejí z tempa růstu ve výši nejméně 3 % pro objem letecké nákladní dopravy.

Tabulka č. 8

Výpočty peněžních toků

(v mil. EUR)			
Výpočty peněžních toků (*)	(A) Letiště Zachování stávající situace	(B) Letiště Rozšíření bez DHL	(C) = (B) – (A) Jižní dráha bez DHL
(1) EBITDA (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(2) EBITDA Bezpečnostní opatření	[...]	[...]	[...]
(3) EBITDA (2006–2042) opraveno (1) + (2)	[...]	[...]	[...]
(4) Investiční náklady (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(5) Investiční náklady – bezpečnostní opatření (2006–2042)	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Rozdíly mezi výpočty peněžních toků v tomto rozhodnutí a rozhodnutí o zahájení vyšetřovacího řízení lze vysvětlit následovně: Zatímco v rozhodnutí o zahájení řízení byly výnosy a náklady diskontovány na stav v roce 2006, uvedené výpočty vycházejí z roku 2005 jako referenčního roku, jelikož rozhodnutí o výstavbě nové jižní vzletové a přistávací dráhy bylo přijato v listopadu 2004 a stavební práce byly zahájeny počátkem roku 2005. Z připomínek německých orgánů k rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyvodila, že v roce 2005 vznikly dodatečné investiční náklady ve výši [...] EUR, které dále zvýšily úbytek peněžních toků. Tyto investiční náklady byly započítány.

(v mil. EUR)

Výpočty peněžních toků (*)	(A) Letiště Zachování stávající situace	(B) Letiště Rozšíření bez DHL	(C) = (B) – (A) Jižní dráha bez DHL
(6) Investiční náklady 2005	[...]	[...]	[...]
(7) Peněžní toky 2005–2042 (3) + (4) + (5) + (6)	[...]	[...]	[...]

(*) Všechny hodnoty diskontovány na rok 2005, diskontní sazba = 6,5 %.

- (211) Nejprve je nutno konstatovat, že Komise při výpočtech peněžních toků zohlednila veškeré odhadnuté investiční a provozní náklady na bezpečnostní opatření. Jak je objasněno v 180. až 183. bodě odůvodnění, některé tyto výdaje (provozní i investiční náklady) mohou být spojeny s činnostmi v kompetenci veřejné správy.
- (212) Nezávisle na tom činí peněžní tok pro letiště v období 2005–2042 celkem přibližně [záporný peněžní tok] EUR. Proto nelze mít za to, že by investor v tržním hospodářství byl ochoten investovat do stavby vzletové a přistávací dráhy.
- (213) Z výpočtů vyplývá, že v případě scénáře B je peněžní tok přibližně o [100–200] milionů EUR nižší než v případě scénáře A. Výstavba jižní dráhy snižuje peněžní tok, který je k dispozici pro financování již existujících zařízení.
- (214) Jelikož letiště musí ještě financovat stávající dlouhodobý hmotný majetek v hodnotě přibližně 642 milionů EUR (účetní hodnota v roce 2005), nedosáhne letiště potřebného EBITDA, aby mohlo v případě scénáře B refinancovat v plném rozsahu stávající dlouhodobý hmotný majetek. Na základě předložených výpočtů peněžních toků nelze mít za to, že provozování letiště Lipsko v budoucnu dosáhne hranice rentability. Není proto možné vycházet z toho, že by v případě scénáře B soukromý investor převzal výstavbu jižní dráhy.
- (215) Z toho vyplývá závěr, že orgány veřejné správy nekládají do výnosnosti plánovaných investic odůvodněná očekávání, a ačkoli mají v úmyslu zajistit větší atraktivitu letiště pro uživatele a jeho větší hospodárnost, neřídí se vyhlídkami na dlouhodobější výnosnost ⁽⁴⁷⁾. Cílem veřejného financování spíše je (jak Německo výslovně objasnilo) regionální rozvoj, přístupnost regionu, vytvoření pracovních míst a ochrana životního prostředí (tj. snížení hluku).

⁽⁴⁷⁾ Věc C-305/89, Itálie v. Komise (Alfa Romeo), citováno výše, bod 20.

(216) Z toho lze vyvodit závěr, že v daném případě by soukromý investor (i kdyby působil v rámci koncernu ve větším hospodářském kontextu) nemohl za běžných tržních podmínek a ani z dlouhodobého hlediska vycházet z přijatelné výnosnosti investovaného kapitálu.

(217) Za těchto okolností lze oprávněně předpokládat, že by soukromý investor (i kdyby sledoval rozsáhlou strategii zaměřenou na dlouhodobé, a nikoli krátkodobé zisky) za běžných tržních podmínek dotyčné kapitálové příspěvky neuskutečnil.

(218) Bez ohledu na výše uvedené argumenty a závěry je nutno poukázat na to, že diskontní sazba ve výši 6,5 % použitá Německem v jeho výpočtech (viz 117. bod odůvodnění) vychází z velmi nízké rizikové premie ve výši přibližně 3,25 % na základě faktoru beta ve výši 0,65. Faktor beta ve výši 0,65 znamená, že v případě snížení celkové tržní hodnoty o 1 % se hodnota investice sníží o 0,65 %, což naznačuje volatilitu investice pod průměrem celého kapitálového trhu, a tudíž nižší riziko.

(219) K tomu je nutno uvést, že některé odborné kruhy na základě statistických údajů předpokládají pro rozvoj letectví a kosmonautiky v Evropě faktor beta mezi 0,81–1,26 ⁽⁴⁸⁾. Tyto faktory beta se vypočítávají pro mezinárodní letiště (především pro letecké uzly), které díky svému kotování na burze mají dobrý přístup na kapitálové trhy. Podle názoru Komise by musely investice do menších letišť (jako v tomto případě) na základě jejich velikosti znamenat vyšší riziko. V daném případě je mimoto letiště ve vlastnictví veřejného sektoru a má jen podmíněný přístup na kapitálový trh. Kromě toho je závislé na podpoře veřejných společníků. Komise se proto domnívá, že Německo ve svých výpočtech mělo zohlednit kromě vyššího faktoru beta tzv. „prémii za nelikviditu“, což neučinilo. V opačném případě by byly úrokové sazby vyšší a čistá současná hodnota peněžního toku nižší.

6.1.1.4 Specifičnost

(220) Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES se opatření považuje za státní podporu, pokud zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby. V daném případě je nutno konstatovat, že dotyčné výhody byly poskytnuty pouze letišti Lipsko. Veřejné prostředky byly určeny na jediný projekt. Kapitálový příspěvek veřejného sektoru nebyl poskytnut žádnému jinému konkurenčnímu letišti. Jedná se proto o selektivní opatření ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

6.1.1.5 Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod

(221) Pokud podpora členského státu posiluje postavení jednoho podniku vůči ostatním konkurentům v obchodu uvnitř Společenství, je nutno mít za to, že podporou byla snížena jejich konkurenceschopnost. Podle ustálené judikatury ⁽⁴⁹⁾ se o opatření narušující hospodářskou soutěž jedná již v případě, pokud příjemce podpory soutěží s jinými podniky na trzích, které jsou otevřeny hospodářské soutěži.

(222) Jak již bylo objasněno v 166. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění, jedná se v případě provozování letiště o hospodářskou činnost. K hospodářské soutěži nedochází jen mezi leteckými společnostmi, nýbrž i mezi letišti. V daném případě se jedná mimo jiné o podniky, které možná nabízejí požadovaná zařízení, aby se stala leteckým uzlem pro nákladní dopravu.

(223) Každá hospodářská výhoda, kterou letiště Lipsko/Halle získá financováním jižní dráhy, posílí jeho postavení vůči ostatním konkurentům na evropském trhu pro letištní služby. Proto v sobě předmětné financování ze strany veřejného sektoru skrývá nebezpečí narušení hospodářské soutěže nebo ovlivnění obchodu mezi členskými státy.

6.1.1.6 Závěr

(224) Z těchto důvodů představuje veřejné financování rozšíření jižní dráhy na letišti Lipsko-Halle státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

6.1.2 Existence státní podpory pro společnost DHL – rámcová dohoda a doporučující dopis

(225) Jak bylo objasněno v rozhodnutí o zahájení řízení (42. až 46. bod odůvodnění), jsou podle názoru Komise opatření, jež jsou předmětem šetření, financována ze státních prostředků a mohou narušit hospodářskou soutěž.

6.1.2.1 Převod státních prostředků

(226) Pojem státní podpory zahrnuje jakékoli zvýhodnění, které je přímo nebo nepřímo financováno ze státních prostředků a je poskytováno samotným státem nebo subjekty, které jednají na základě zmocnění státu.

⁽⁴⁸⁾ Viz Damodaran Online, <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>

⁽⁴⁹⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998, věc T-214/95, *Vlaams Gewest v. Komise*, Sb. rozh. 1998, s. II-717.

(227) Je zřejmé, že rámcová dohoda a doporučující dopis jsou financovány z veřejných prostředků a rozhodnutí o poskytnutí těchto státních prostředků lze přičíst orgánům veřejné správy: uzavření rámcové dohody schválilo dne 3. června 2004 představenstvo společnosti MFAG. V případě členů představenstva společnosti MFAG se jedná většinou o zástupce veřejného sektoru (např. ministry financí spolkových zemí Sasko a Sasko-Anhaltsko, starosty Lipska, Drážďan a Halle). Doporučující dopis byl podepsán dne 21. prosince 2005 ministrem financí spolkové země Sasko.

6.1.2.2 Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod

(228) Opatření proto mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy, jelikož poskytují selektivní výhodu společnosti DHL a letišti Lipsko.

(229) Přeprava expresních zásilek je nepochybně trhem, na němž vzájemně soutěží podniky z různých členských států. Každá hospodářská výhoda, kterou společnost DHL získá z výše uvedených státních opatření, posílí její postavení vůči konkurentům na evropském trhu expresních zásilkových služeb.

(230) Jelikož hodnocení uvedené v 42. až 46. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Německo ani zúčastněné strany nezpochybnilly, soustředí se níže uvedené projednání na rozsah, v jakém rámcová dohoda a doporučující dopis zvýhodňují společnost DHL.

6.1.2.3 Hospodářská výhoda poskytnutá společností DHL rámcovou dohodou

(231) U každé z poskytnutých služeb – záruky, pronájem a letištní služby – je nutno přezkoumat, zda rámcová dohoda poskytuje přiměřenou odměnu, která by byla přijatelná pro soukromého investora.

i) **Neomezené záruky**

(232) Rámcová dohoda nepředpokládá výslovně zaplacení určité ceny za poskytnuté záruky. Možný zdroj příjmů pro letiště může vyplývat jediné z dodatečného peněžního toku díky výstavbě a provozování jižní dráhy. Proto je nutno vypočítat nejprve dodatečný peněžní tok vyplývající z jižní dráhy. Poté bude přezkoumáno, zda tento dodatečný peněžní tok poskytuje dostatečný výnos za poskytnuté záruky.

(233) Jelikož soukromý investor by o uzavření rámcové dohody a o rozšíření jižní dráhy rozhodoval současně, musí být rozhodným datem pro kritérium soukromého investora listopad 2004, tj. před zahájením stavebních prací. Jak bylo objasněno v 215. bodě odůvodnění a následujících

bodech odůvodnění, podle názoru Komise by soukromý investor neoslabil své vyjednávací postavení úmyslně tím, že by investoval do jižní dráhy, aniž by předtím uzavřel odpovídající smlouvu o užívání. Výpočty peněžních toků jednoznačně dokládají, že by jižní dráha bez usazení společnosti DHL na letišti Lipsko nebyla přijatelnou obchodní alternativou, jelikož by z ní vyplýval dodatečný úbytek peněžního toku ve výši přibližně [...] EUR (viz příloha, sloupec 5). Letiště proto nejednalo jako soukromý investor, když nejprve vybudovalo novou jižní dráhu a teprve posléze uzavřelo rámcovou dohodu. Scénář „rozšíření bez společnosti DHL“ byl proveditelný pouze s pomocí značné podpory. Nelze ho proto použít jako referenční scénář pro ověření kritéria soukromého investora.

(234) K výpočtu dodatečného peněžního toku vyplývajícího z vybudování jižní dráhy je proto nutno použít postup uvedený v rozhodnutí o zahájení řízení a stanovit rozdíl mezi hodnotami peněžních toků při scénáři „rozšíření se společností DHL“ a scénáři „zachování stávající situace“ (výlučný provoz stávající severní vzletové a přistávací dráhy).

(235) Výpočet začíná v roce 2005, kdy se uskutečnily první investice do jižní dráhy ve výši [...] EUR, o nichž se Komise dověděla teprve po vydání rozhodnutí o zahájení řízení.

(236) Výpočet peněžních toků nepřesahuje rok 2042 a neobsahuje Německem uvedené konečné hodnoty, jelikož podle dřívějších připomínek Německa⁽⁵⁰⁾ činí doba užívání vzletové a přistávací dráhy přibližně 30 let. Mimoto by soukromý investor nebyl ochoten jižní dráhu financovat v případě, pokud by nemohl v prvních 37 letech provozu (2005 až 2042) dosáhnout přiměřené výnosnosti. V analýze peněžních toků je proto zohledněno jen toto období s cílem posoudit, nakolik investice ovlivní schopnost letiště docílit výnosů.

(237) Navrhované konečné hodnoty nebyly vzaty v úvahu rovněž kvůli nedostatečné hodnověrnosti. Při ročním přírůstku ve výši 3 % by se totiž vycházelo z neomezeně rostoucích příjmů. Takovýto výpočet však není reálný, jelikož vzletové a přistávací dráhy mají jen omezené kapacity a příjmy nemohou růst do nekonečna. Ve výpočtu Německa pro variantu rozšíření se společností DHL to například vede k paradoxnímu výsledku, že diskontovaná konečná hodnota je pětikrát vyšší než diskontovaný peněžní tok letiště v období 2005–2042⁽⁵¹⁾.

(238) Jak je blíže popsáno v příloze, je z výpočtů diskontovaného dodatečného peněžního toku vyplývajícího z jižní dráhy zřejmé, že příjmy v roce 2005 jsou o [...] EUR nižší než investiční náklady v období 2005–2042 (viz příloha, sloupec 4).

⁽⁵⁰⁾ Připomínky Německa ze dne 21. července 2006, s. 12.

⁽⁵¹⁾ Viz výpočty předložené Německem (bod odůvodnění 88).

- (239) Letiště proto nebude moci z peněžního toku jižní dráhy hradit žádné náklady na rizika. Pojištění rizik by bylo běžnou obchodní praxí jen tehdy, pokud by byl projekt ziskový a letiště by mohlo refinancovat riziko, což v tomto případě neplatí.
- (240) Převzetím neomezených záruk za provozování letiště po zřízení leteckého uzlu společností DHL (oddíl 8 a 9 rámcové dohody) bere letiště na sebe rizika, která nejsou pod jeho kontrolou. Jak je blíže popsáno v 17. až 19. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, letiště není schopno kontrolovat přednostní přístup společnosti DHL na jižní dráhu (to přísluší společnosti Deutsche Flugsicherung), ani zavedení omezení nočních letů (oblast působnosti regulačních orgánů).
- (241) Podle výpočtů Německa způsobuje riziko zákazu nočních letů letišti náklady ve výši přibližně [...] EUR. To vede ke zvýšení úbytku peněžního toku na [...] EUR (viz příloha, sloupec 4). Ačkoli je zřejmé, že letiště nemůže náklady na rizika financovat z vlastních prostředků, je nutno poukázat na skutečnost, že tuto částku ve výši [...] EUR je nutno považovat pouze za minimální částku. Kromě jiných chyb ve výpočtu nebere Německo rovněž v potaz to, že by se letiště mohlo dostat do úpadku, pokud by muselo odškodnit společnost DHL částkou [...] EUR nebo [...] EUR v případě, že by se podnik musel kvůli zákazu nočních letů přesunout na jiné letiště. Ve výpočtech Německa nejsou zohledněna rovněž další zajištěná rizika (např. přístup k jižní dráze, který kontroluje společnost Deutsche Flugsicherung).
- (242) Závěrem je nutno zdůraznit, že by výpočty vykazaly schodek peněžního toku i v případě, pokud by platil argument Německa, že výdaje na bezpečnost ve výši [...] EUR jsou spojeny s činnostmi v kompetenci veřejné správy, a nelze je tudíž přičíst k nákladům letiště⁽⁵²⁾. Rovněž v případě tohoto scénáře zůstává značný schodek ve výši [...] EUR (viz příloha, sloupec 4).
- (243) Ze samotných těchto výpočtů je zřejmé, že by soukromý investor nepřevzal takovéto neomezené záruky; Komise chce ovšem dodat, že by se při podrobnějším přezkumu ukázaly ještě vyšší ztráty. Německo poukázalo na to, že britský regulační úřad ve svých výpočtech ke stanovení letištních poplatků na období 2008–2013 předpokládá kapitálové náklady (skutečné náklady před zdaněním) ve výši 6,2 % (Heathrow), resp. 6,7 % (Gatwick). Letiště Heathrow i Gatwick se však mohou spolehnout na silnou poptávku po letech z a do Londýna, zatímco letiště Lipsko vykazuje nadměrné kapacity a musí s ostatními letišti soutěžit o poskytovatele nízkonákladových služeb osobní a nákladní dopravy. Jelikož je tak letiště Lipsko vystaveno vyššímu tržnímu riziku než letiště Heathrow nebo Gatwick, byly by přiměřené kapitálové náklady vyšší než 6,5 % (skutečné náklady před zdaněním) (viz rovněž 218. bod odůvodnění a následující body odůvodnění).
- (244) Podle údajů Německa⁽⁵³⁾ nebyly mimoto soukromé finanční instituce ochotny zajistit rizika vyplývající ze záruk pro letištní provoz po zřízení leteckého uzlu společností DHL, což potvrzuje, že by žádný soukromý investor takovéto neomezené záruky za rizika, která jsou mimo jeho kontrolu, nepřevzal.
- (245) Argumenty předložené Německem a společností DHL, podle nichž představuje vzájemné převzetí záruk mezi smluvními stranami běžnou obchodní praxí, jsou pouze všeobecná tvrzení, a nejsou proto relevantní, jelikož výše uvedené výpočty jednoznačně dokládají, že letiště Lipsko není s to financovat poskytnuté záruky z vlastních prostředků. Soukromý investor by uzavřel pouze takovou smlouvu, která slibuje rentabilitu a která neoslabí jeho finanční situaci.
- (246) Závěrem je nutno zmínit argument Německa, že by soukromý investor (jelikož jižní dráha již byla vybudována) podepsal rámcovou dohodu vzhledem k většímu peněžnímu toku oproti variantě bez společnosti DHL. Německo přitom nebere v úvahu rozhodující skutečnost, že (jak bylo objasněno výše) náklady na rizika nelze financovat z vlastních prostředků. K tomu, aby bylo možno poskytnout společnosti DHL záruky, musí letiště Lipsko použít kapitál, který byl vložen pro výstavbu jižní dráhy. Jak je uvedeno v oddíle 6.1.1, představují již tyto kapitálové příspěvky státní podporu. Bez ohledu na příslušný časový rámec je proto nutno konstatovat, že záruky byly každopádně financovány podporou.
- ii) **Nájemní smlouvy**
- (247) Při zohlednění argumentů předložených společností DHL a Německem je nutno konstatovat, že společnosti DHL nevznikly z nájemních smluv žádné finanční výhody, jelikož
- a) nájemní smlouvy pro odbavovací plochu a příslušné prostory pro pozemní odbavování byly založeny na obvyklých tržních úrokových sazbách a letiště Lipsko není vázáno žádnou možností financování;
- b) vyhrazení určitých ploch pro společnost DHL zjevně odpovídá zvyklostem německé právní úpravy nájemních vztahů a v žádném případě nebrání usazení konkurentů na letišti Lipsko, jelikož pro ně jsou k dispozici další volné plochy.
- iii) **Úprava letištních poplatků**
- (248) Při zohlednění argumentů předložených společností DHL a Německem je nutno konstatovat, že společnosti DHL nevznikly z úpravy letištních poplatků žádné finanční výhody, jelikož
- a) společnost DHL platí stejnou úhradu jako ostatní uživatelé letiště Lipsko;

⁽⁵²⁾ Částka [...] EUR vyplývá z provozních a investičních nákladů na bezpečnostní opatření, která letiště zamýšlí uskutečnit pro jižní dráhu. V příloze jsou uvedeny rovněž čisté současné hodnoty výdajů na bezpečnostní opatření u ostatních obchodních scénářů.

⁽⁵³⁾ Přípomínky Německa ze dne 21. července 2006, s. 7.

b) ze srovnání letištních poplatků, které předložila společnost DHL, vyplývá, že poplatky, které vybírá letiště Lipsko, jsou o [...] % až [...] % vyšší než na ostatních konkurenčních letištích v Evropě. Komise proto nemá důvod se domnívat, že úprava letištních poplatků není v souladu s tržními podmínkami.

6.1.2.4 Hospodářská výhoda poskytnutá společností DHL rámcovou dohodou

(249) Ve sdělení o zárukách je stanoveno, za jakých podmínek nepředstavuje záruka státní podporu. Dvě podstatné podmínky, které musí být splněny současně, jsou tyto:

a) Záruku by bylo možno v zásadě získat na finančních trzích za tržních podmínek.

b) Za záruku se platí tržní cena.

(250) Doporučující dopis – kterým spolková země Sasko přebírá odpovědnost za to, že letišti Lipsku a společnosti MFAG bude poskytnut dostatečný kapitál, aby bylo možno splnit závazky stanovené v rámcové dohodě, a spolková země Sasko prohlašuje, že až do výše [...] EUR ručí bezprostředně za nároky společnosti DHL na náhradu škody – nesplňuje ani jednu z těchto dvou podmínek:

a) Podle údajů Německa⁽⁵⁴⁾ usilovalo Letiště Lipsko neúspěšně o to, pokrýt rizika, jež byla nakonec převzata doporučujícím dopisem, u soukromých finančních institucí.

b) Jelikož společnost DHL ani MFAG a letiště Lipsko nemusí za doporučující dopis platit žádnou cenu, není riziko spolkové země Sasko přímo odměněno.

(251) Mimoto neplatí, že spolková země Sasko jako společník letiště Lipsko obdrží nepřímou odměnu, jelikož hodnota podílů na letišti bude snížena v důsledku výsledného úbytku peněžních toků vyplývajících z rozšíření se společností DHL. Rovněž nejsou odůvodněné argumenty s ohledem na proporcionalitu mezi doporučujícím dopisem spolkové země Sasko a společností Deutsche Post AG, jelikož dodatečný peněžní tok z jižní dráhy nepostačuje k finančnímu zajištění rizika letiště a jeho vlastníků.

6.1.2.5 Závěr ohledně existence a legitimacy podpory pro společnost DHL

(252) Neomezené záruky poskytnuté v oddílech 8 a 9 rámcové dohody a doporučující dopis představují státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, jelikož spolková země Sasko, společnost MFAG a letiště Lipsko zajišťují obchodní rizika společnosti DHL za podmínek, které by nebyly přijatelné pro soukromého investora. Bez veřejné podpory by letiště Lipsko nemohlo financovat výstavbu jižní dráhy, ani uzavřít rámcovou dohodu se společností DHL.

(253) Jelikož rámcová dohoda byla podepsána a nabyla účinku před tím, než ji Německo oznámilo, porušují v ní obsažené neomezené záruky čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES, a jsou proto protiprávní.

6.2 Slučitelnost podpory se společným trhem

6.2.1 Přípustnost podpory pro letiště

(254) Jak bylo objasněno v 166. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění, veškeré investice se uskutečňují z veřejných prostředků, které (ačkoli část z nich je spojena s činnostmi v kompetenci veřejné správy) ve smyslu tohoto rozhodnutí obsahují státní podporu⁽⁵⁵⁾.

(255) Je nutno zjistit, zda lze tuto podporu považovat za slučitelnou se společným trhem. V čl. 87 odst. 3 jsou stanoveny určité výjimky ze všeobecného zákazu státních podpor v odstavci 1.

(256) V tomto ohledu představují pokyny z roku 2005 základ, podle něhož lze podpory pro letiště prohlásit za slučitelné podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy. V pokynech jsou uvedeny různé činitele, které Komise zohledňuje při zjišťování slučitelnosti.

(257) Podle bodu 61 pokynů z roku 2005 je zejména nutno ověřit, zda

a) konstrukce a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost ...);

b) infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli;

⁽⁵⁴⁾ Připomínky Německa ze dne 21. července 2006, s. 7.

⁽⁵⁵⁾ Přesný výpočet míry podpory není možný, jelikož Komise nemůže vyloučit, že by hypotetický soukromý investor investoval méně, a tím snížil své riziko.

- c) infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur;
- d) přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně;
- e) rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Společenství.
- (i) **Konstrukce a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost...)**
- (258) Projekt má vytvořit na letišti nový letecký uzel pro nákladní dopravu a multimodální centrum nákladní dopravy. Odvětví letecké nákladní dopravy, zejména přeprava expresních zásilek, vykazuje značný růst. Leteckí dopravci v současnosti rozšiřují své provozní kapacity. Na třech velkých hlavních leteckých uzlech pro nákladní dopravu v Německu – Frankfurt nad Mohanem, Mnichov a Kolín nad Rýnem/Bonn – však existuje omezení nočních letů. Pokud by letiště ve Frankfurtu nad Mohanem zastavilo noční lety nebo je muselo omezit, mělo by to v Německu za následek vážnou krizi kapacit pro leteckou nákladní dopravu.
- (259) Na základě těchto skutečností jsou investice v souladu s akčním plánem pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě ⁽⁵⁶⁾ z roku 2007, v němž se uvádí: „S ohledem na očekávaný vývoj provozu Evropy čeká **stále rostoucí rozdíl** mezi kapacitou a poptávkou“, co se týká letišť, a vyvozuje se závěr: „Krise kapacity letišť **ohrožuje** bezpečnost, efektivitu a konkurenceschopnost všech účastníků zapojených do dodavatelského řetězce letecké dopravy“ ⁽⁵⁷⁾. Podle tohoto akčního plánu je nejen nutné efektivnější využívání stávajících vzletových a přistávacích drah, nýbrž rovněž „podpora pro vybudování nové infrastruktury“, a Komise poukazuje na význam regionálních letišť k překonání krize kapacity.
- (260) Projekt patří do strategie rozvoje letiště označeného jako „bod sítě Společenství“ obsažené v celkovém plánu (sahajícím až do roku 2020) transevropské dopravní sítě z roku 2004. Letiště leží ve středním Německu (v blízkosti pěti hlavních tras transevropské dopravní sítě a celoevropských koridorů) a nachází se v blízkosti průsečíku dvou spolkových dálnic, které spojují severní a jižní Evropu (A 9) a západní a východní Evropu (A 14). Mimoto má vynikající dopravní napojení na železniční a silniční síť. Toto napojení usnadňuje intermodální nákladní dopravu a vede k dopravě, která je efektivnější a šetrnější z hlediska životního prostředí, a mimoto přispívá k trvale udržitelnému rozvoji. Projekt proto slouží „rozvoji integrované sítě evropské letecké dopravy“ podle bodu 12 výše uvedeného akčního plánu, proto „by bylo žádoucí odblokovat existující skrytou kapacitu u regionálních letišť za předpokladu, že členské státy budou
- dodržovat právní nástroje Společenství týkající se státních podpor“.
- (261) Realizace projektu bude patrně mít příznivý dopad na celý region a ovlivní významně jeho hospodářský a společenský rozvoj. Zejména se zlepší napojení regionu a zvýší se jeho přitažlivost pro investory a návštěvníky. To by mělo mít příznivé účinky na zaměstnanost, zejména když nezaměstnanost v regionu Lipsko/Halle je podstatně vyšší než průměrná nezaměstnanost v celém Německu.
- (262) Díky zmíněným investicím bude užívání stávající infrastruktury lepší, bezpečnější, ekologičtější a racionálnější, což zase zvýší bezpečnost a efektivnost letiště. Novým vedením trasy jižní dráhy bude v budoucnu zabráněno letům nad hustě osídlenými oblastmi v severní části Lipska a v jižní části Halle. Zvláště zasažena hlukem byla oblast Lipska, která se nachází v blízkosti letiště a před starou jižní dráhou, jelikož se zde křížily letecké trasy. Vedení trasy staré jižní dráhy mimoto neodpovídalo nejvýhodnějším letecko-meteorologickým podmínkám pro vzlety a přistání. V průběhu roku i v jednotlivých měsících převládá jihozápadní směr větru. Mezi trasou staré jižní dráhy a převládajícím směrem větru proto existuje odchylka přibližně 20 °. To by mohlo být nevýhodné při rušivém bočním větru. Nové uspořádání odpovídá letecko-meteorologickým požadavkům a umožňuje letecký provoz podle přístrojů za každého počasí CAT III. Vzdálenost mezi oběma vzletovými a přistávacími drahami umožní mimoto nezávislý letecký provoz, který předtím nebyl možný z bezpečnostních důvodů (nebezpečí kolize).
- (263) Závěrem je tedy nutno konstatovat, že konstrukce a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu a že rozvoj letiště s vysokým podílem nákladní dopravy je při zohlednění regionálních a ekologických hledisek v souladu s příslušnou politikou Společenství, takže v tomto případě je splněno kritérium přípustnosti podpory.
- (ii) **Infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli**
- (264) Údaje, které Německo poskytlo, jednoznačně dokládají, že letiště ve své dnešní podobě nemůže zvládnout očekávaný nárůst osobní a nákladní dopravy. Jak bylo objasněno výše, pro letiště se během doby užívání nové jižní dráhy předpokládá postupný, avšak významný nárůst počtu cestujících a objemu nákladu. V roce 2006 dosáhl počet cestujících 2,3 milionu osob a podle odhadů se toto číslo v roce 2010 zvýší na 6–7 milionů. Rovněž u nákladní dopravy se předpokládá nárůst, zejména vzhledem k dalšímu omezování nočních letů na ostatních německých letištích (Frankfurt nad Mohanem, Kolín nad Rýnem/Bonn atd.).

⁽⁵⁶⁾ KOM(2006) 819 v konečném znění.

⁽⁵⁷⁾ Akční plán, bod 7 a rámeček na straně 4.

- (265) Stará jižní dráha se z mnoha důvodů považovala za špatnou a nevhodnou. Nejprve je třeba připomenout, že tato infrastruktura byla vybudována v letech 1957 až 1960. Vedení trasy staré jižní dráhy bylo stanoveno v souvislosti s vojenskou strukturou vzdušného prostoru bývalé NDR, a nikoli podle letecko-meteorologických požadavků. Okolo roku 1980 se ukázaly škody jako trhliny, odlomení hran a podemletí podloží. K odstranění těchto nedostatků byla poškozená vzletová a přistávací dráha v letech 1983/84 pokryta novým betonovým krytem. Nebyl však vytvořen spoj mezi původním a novým betonovým krytem, takže sanace se ukázala jako málo důkladná a nedostatečná.
- (266) Tento problém se projevoval zejména od roku 1990, kdy se vzletová a přistávací dráha používala v mnohem větším měřítku. Trhliny ve spodním krytu například vedly k trhlinám v novém horním krytu a k rozsáhlým vyložením hran a vážným podélným posuvům na obou koncích dráhy. Vzniklé vypukliny představují značné nebezpečí pro bezpečnost provozu, když v létě vypuknou vedra. Důsledkem byly zvyšující se škody a značné a neúměrné náklady na údržbu.
- (267) Původní jižní dráha měla délku 2 500 m a umožňovala vzlety a přistání pouze při přepravě na krátké trasy. Pro plně naložená dopravní letadla s hmotností vyšší než 30 t ji nebylo možno používat. Efektivnost letiště Lipsko tím byla značně omezena (letouny typu Boeing B 747, B 767 a McDonnell Douglas MD 11 potřebují při plném naložení vzletovou dráhu 2 925 m až 3 320 m). Tento nedostatek zvyšuje rovněž značně poruchovost, například v případě uzavření severní vzletové a přistávací dráhy. Nové vedení trasy jižní dráhy bylo nutné rovněž z hlediska bezpečnosti provozu. Ani v případě přistání v západním směru nebyl možný souběžný provoz, jelikož bylo vždy nutné počítat s tím, že letadla musí přerušit přistávání a opakovaně startovat, aby se zabránilo kolizi. Společnost Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) musela proto obě dráhy z hlediska leteckého provozu považovat za jednu dráhu.
- (268) Za výše uvedených podmínek byl zjištěn počet vzletů a přistání za hodinu, který bylo možno uskutečnit při původním systému drah, a byla provedena simulace na základě prognózovaného letového řádu leteckého uzlu pro nákladní dopravu na letišti Lipsko/Halle. Při simulaci prognózovaného letového řádu se ukázala značná zpoždění při vzletech a přistáních v hodinách ve špičce. Při příletech činilo průměrné zpoždění v obou směrech provozu přibližně 21 minut a při odletech okolo 6 minut. V jednotlivých případech existovalo dokonce zpoždění od 30 minut do 1 hodiny při příletu a až 18 minut při odletu.
- (269) Letiště nemělo (jak bylo objasněno výše) žádné možnosti získat finanční prostředky od svých veřejných společníků či jejich prostřednictvím, což znamenalo míru podpory ve výši 100 %. Německo prokázalo, že všechna jím plánovaná a financovaná infrastrukturní zařízení jsou nezbytná k dosažení stanovených cílů a že projekt není nepřiměřeně velký či nákladný.
- (270) Z těchto důvodů lze závěrem konstatovat, že dotyčná infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli.
- (iii) **Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur**
- (271) Letiště, které leží ve středu Evropy, má trh s přibližně 7 miliony osob v okruhu 100 km a napojení na prvo-
třídní železniční a silniční síť, což znamená velký potenciál růstu. Odvětví letecké dopravy zaznamenává (jak bylo uvedeno výše) značné tempo růstu (v mezinárodní osobní letecké dopravě činil průměrný růst mezi rokem 2002 a 2006 přibližně 7,4 %, v nákladní dopravě pak 6,2 %) ⁽⁵⁸⁾. Kvůli omezením nočních letů je však stávající kapacita letišť omezována.
- (272) U letiště Lipsko počítá Německo v prvních letech se silným nárůstem objemu nákladu a od roku 2013 se spíše konzervativním tempem růstu v průměru o 3 %. Oproti tomu IATA vychází z průměrného ročního růstu ve výši 5,1 % (osobní doprava) a 4,8 % (nákladní doprava) mezi rokem 2007 a 2011. Německo v roce 1999 předpokládalo přibližně 4 miliony cestujících v roce 2004 a 6–7 milionů v roce 2010. Na základě nové studie se podle údajů německých orgánů vychází z toho, že se počet cestujících zvýší z 2,1 milionu (2005) na 4,8 milionu cestujících ročně.
- (273) Nová infrastruktura proto nabízí dobré perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávající infrastruktury, která bude plánovanými pracemi optimalizována.
- (iv) **Přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně**
- (274) Podle údajů Německa bude nová infrastruktura zpřístupněna všem potenciálním uživatelům (leteckým dopravcům) stejně a nediskriminačně. Společnost DHL bude využívat novou jižní dráhu jen přibližně po 19 % provozní doby, což odpovídá pouze 9,4 % celkové kapacity letiště. S ohledem na kapacitu dráhy, kterou bude využívat společnost DHL, Komise konstatuje, že na

⁽⁵⁸⁾ Prognóza IATA pro osobní a nákladní dopravu v období 2007–2011, říjen 2007.

většině letišť (leteckých uzlů) není neobvyklé, že zavedení letečtí dopravci, kteří fungují jako hlavní nájemci, využívají přibližně 60–80 % celkové kapacity dráhy. Tato situace se nyní objevuje stále více rovněž v nízkonákladovém sektoru na regionálních a sekundárních letištích.

(275) Vyhrazení určitých volných letištních časů společností DHL odpovídá realitě při přepravě expresních zásilek. Mimoto se v případě Lipska/Halle nejedná o přetížení letiště (omezený počet volných letištních časů), takže neexistují žádné problémy s kapacitou. Konkurenti společnosti DHL nebudou tudíž znevýhodněni tím, že společnosti DHL budou vyhrazeny určité volné letištní časy. To potvrzují připomínky leteckých společností zajišťujících přepravu osob a nákladu (např. Panalpina, Jade Cargo International, Ruslan-Salis, Lufthansa Cargo, CARGOLUX Condor).

(276) Stejně jako na většině (nepřetížených) letišť jsou v Lipsku/Halle volné letištní časy přidělovány podle pořadí podaných žádostí (zásada „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“). K běžnému letištnímu provozu patří, že si letečtí dopravci na základě zásady již existujících práv (práva na ochranu předchozího stavu) ponechávají své jednou přidělené letištní časy. Volné letištní časy přidělené společnosti DHL na tomto nepřetíženém letišti stejně jako možnost společnosti DHL ponechat si tyto letištní časy proto nepředstavují žádnou výhodu pro společnost DHL, která by byla důležitá z hlediska státní podpory.

(277) Tato „práva“ však nesmí být v rozporu s právem Společenství nebo vnitrostátními právními předpisy. V této souvislosti je třeba Německo upozornit na skutečnost, že v případě přetížení letiště Lipsko je nutno provést analýzu kapacit podle nařízení Rady (ES) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství⁽⁵⁹⁾.

(278) Lze tedy konstatovat, že všichni potenciální uživatelé mají k infrastruktuře stejný a nediskriminační přístup.

(v) Rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Společenství

(279) Podle bodu 15 pokynů z roku 2005 patří letiště do kategorie C. Na úrovni Společenství je sice ovlivněna hospodářská soutěž a obchod, je však nutno zjistit, zda se tak děje v míře, která by byla v rozporu se zájmem Společenství.

(280) Nejprve je nutno konstatovat, že nová jižní dráha i přesto, že je díky ní optimalizována kapacita letiště,

představuje pouze náhradu staré vzletové a přistávací dráhy, jejíž trasa nebyla vedena optimálně.

(281) Jak bylo zmíněno výše, na nejdůležitějších německých nákladních letištích, která soutěží s letištěm Lipsko/Halle, existují nedostatečné kapacity nebo omezení nočních letů, takže budoucí hospodářská soutěž není pravděpodobná. Nebezpečí narušení hospodářské soutěže mezi těmito letišti je proto malé, či vůbec neexistuje.

(282) Jak bylo uvedeno výše, společnost DHL při hledání možného provozního střediska v Evropě zařadila do užšího výběru letiště Lipsko, Vatry a Brusel. Při zahájení vyšetřovacího řízení nepodala letiště Brusel ani Vatry připomínky. Žádné jiné evropské letiště mimoto při zahájení vyšetřovacího řízení nevyjádřilo obavy s ohledem na rozšíření letiště Lipsko. Nebyly zjištěny rovněž žádné obavy z narušení hospodářské soutěže s ohledem na ostatní letiště ve Společenství.

(283) Lze proto vyvodit závěr, že rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Společenství.

6.2.2 Neslučitelnost neomezených záruk poskytnutých rámcovou dohodou a doporučujícího dopisu

(284) Jelikož společnost DHL již obdržela nejvyšší možnou částku investiční podpory podle čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES, představuje podpora pro společnost DHL poskytnutá na základě rámcové dohody a doporučujícího dopisu provozní podporu.

285) Podle pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013⁽⁶⁰⁾ je provozní podpora v zásadě nepřipustná. Výjimečně a při splnění určitých přísných podmínek⁽⁶¹⁾ je možno takovéto podpory poskytnout v regionech, které patří do oblastí působnosti čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES. Jelikož Německo neprokázalo, že tyto podmínky jsou splněny, je nutno vyvodit závěr, že provozní podpora pro společnost DHL nemůže být povolena podle čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES.

(286) Jelikož nebyly k dispozici žádné jiné informace, je nutno konstatovat, že podpora pro společnost DHL neslouží ani žádnému jinému cíli společného zájmu. Nelze tudíž využít výjimky uvedené v čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy o ES, a proto je nutno považovat neomezené záruky poskytnuté rámcovou dohodou a doporučující dopis za neslučitelné se společným trhem.

⁽⁶⁰⁾ Úř. věst. C 54, 4.3.2006.

⁽⁶¹⁾ Provozní podpora musí zejména odstranit problémy v regionálním rozvoji, musí být úměrná znevýhodněním, která se snaží zmírnit, a musí být v průběhu času snižována a být časově omezena.

⁽⁵⁹⁾ Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1.

6.2.3 Zrušení neslučitelné podpory pro společnost DHL

(287) Podle judikatury Soudního dvora je Komise poté, co zjistila, že podpora není slučitelná se společným trhem, oprávněna rozhodnout, že dotyčný stát takovou podporu zruší nebo upraví ⁽⁶²⁾. Povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou se společným trhem, slouží podle stále judikatury Soudního dvora k obnovení dřívějšího stavu ⁽⁶³⁾. Podle Soudního dvora je tohoto cíle dosaženo, jakmile příjemce vrátí protiprávní podporu, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na trhu ve vztahu ke svým soutěžitelům, a obnoví se stav, který předcházela poskytnutí podpory ⁽⁶⁴⁾.

(288) V souladu s touto judikaturou se v čl. 14 odst. 1 nařízení (ES) č. 659/1999 stanoví: „Je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátit (...). Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Společenství“.

(289) K tomu, aby bylo zajištěno, že společnost DHL nemá z neslučitelné podpory žádné hospodářské výhody, jsou podle názoru Komise nutná tato tři opatření:

a) Doporučující dopis nesmí vstoupit v platnost.

b) Neomezené záruky je nutno zrušit.

c) Jelikož neomezené záruky platí od 1. října 2007 (zahájení provozu leteckého uzlu společnosti DHL), je nutno zajistit navrácení podpory, která již byla společností DHL poskytnuta.

(290) S ohledem na výpočet prvku podpory, který již byla společností DHL poskytnut, chce Komise nejprve podotknout, že podle judikatury Soudního dvora žádné ustanovení práva Společenství od Komise nevyžaduje, aby při nařízení navrácení podpory, která byla prohlášena za neslučitelnou se společným trhem, stanovila přesnou částku podpory, která má být navržena. Postačuje, aby rozhodnutí Komise obsahovalo informace, které jeho adresátovi umožní stanovit tuto částku bez větších potíží ⁽⁶⁵⁾.

(291) K tomu, aby bylo možno vyčíslit prvek podpory, je nutno vypočítat odměnu za záruku od prvních měsíců po zahájení provozu leteckého uzlu společnosti DHL dne 1. října 2007 až do doby zrušení neomezených záruk. Přitom je nutno přezkoumat, jakou odměnu by požadovala soukromá pojišťovna ke dni 21. září 2005, kdy byla

rámcová dohoda podepsána, pro období od 1. října 2007 do doby zrušení neomezených záruk. Na trhu pojištění, na němž existuje hospodářská soutěž, odpovídá odměna za záruku očekávanému riziku, jež má být zárukou zajištěno.

(292) Německo již předložilo odhad nákladů na očekávaná rizika a odhadlo je pro celou [...]letou dobu platnosti rámcové dohody na částku [...] EUR. Tyto náklady na rizika jsou založena (jak je uvedeno v 90. bodě odůvodnění) na tomto výpočtu:

a) Německo má za to, že se nároky na náhradu škody budou postupem času lineárně snižovat s ohledem na amortizaci investic společností DHL. Pokud vycházíme z maximální částky ve výši [...] EUR v roce [...], znamená to např. [...] EUR v roce [...] a [...] EUR v roce [...].

b) Pro zjednodušení výpočtu Německo nebere za základ pro riziko zákazu nočních letů rovnoměrné rozdělení pravděpodobnosti, nýbrž vychází z toho, že po uplynutí poloviny doby platnosti smlouvy – v roce [...] – je pravděpodobnost zákazu nočních letů [...] %. Při vynásobení nominálních nároků na náhradu škody ve výši [...] EUR v roce [...] pravděpodobností zákazu [...] % činí pro rok [...] očekávané nominální riziko [...] EUR a diskontovaná hodnota [...] EUR pro náklady na očekávaná rizika.

(293) Ke správnému odhadu nákladů na očekávaná rizika musí Německo podle názoru Komise svůj výpočet změnit takto:

a) Oproti předpokladu Německa zůstanou určité prvky nároků na náhradu škody společností DHL co do výše nezměněny (např. náklady na přestěhování, nároky zákazníků společnosti DHL na odškodnění kvůli pozdnímu dodání zásilek atd.). Výši nároků na náhradu škody je proto třeba odpovídajícím způsobem upravit.

b) Při výpočtu Německa je vzato v úvahu pouze riziko zákazu nočních letů. Záruka se však vztahuje rovněž na pravidelně se objevující provozní rizika (např. upřednostňované využívání jižní dráhy), která se proto musí projevit ve výpočtu. Je nutno určit nároky na náhradu škody odvozené z provozních rizik a pravděpodobnost jejich výskytu a vypočítat z toho vyplývající čistou současnou hodnotu nákladů na rizika.

⁽⁶²⁾ Rozsudek ze dne 12. července 1973, věc C-70/72, *Komise v. Německo*, Sb. rozh. 1973, s. 813, bod 13.

⁽⁶³⁾ Rozsudek ze dne 14. září 1994, spojené věci C-278/92, C-279/92 a C-280/92, *Španělsko v. Komise*, Sb. rozh. 1994, s. I-4103, bod 75.

⁽⁶⁴⁾ Rozsudek ze dne 17. července 1999, věc C-75/97, *Belgie v. Komise*, Sb. rozh. 1999, s. I-03671, body 64, 65.

⁽⁶⁵⁾ Viz zejména rozsudek ze dne 12. října 2000, věci C-480/98, *Španělsko v. Komise*, Sb. rozh. 2000, s. I-8717, bod 25, a ze dne 12. května 2005, C-415/03, *Komise v. Řecko*, Sb. rozh. 2005, s. I-3875, bod 39.

- c) Se zjednodušeným výpočtem Německa pro pravděpodobnost zázraku nočních letů je sice možno souhlasit, Komise však s ohledem na pravidelně se objevující provozní rizika zastává názor, že pravděpodobnost jejich výskytu je nutno určit každoročně. Součet očekávaných ročních nároků na náhradu škody je nutno odpovídajícím způsobem diskontovat, aby byla určena čistá současná hodnota pravidelně se objevujících provozních rizik.

- (294) Na základě nově odhadnutých nákladů na rizika pro celou dobu platnosti rámcové dohody musí Německo stanovit odměnu za záruku za období od 1. října 2007 až do doby zrušení neomezených záruk.

7. ZÁVĚR

7.1 Podpora pro letiště

- (295) Lze konstatovat, že dotyčné opatření, které letišti Lipsko umožňuje provést investiční projekt za výše uvedených podmínek, není v rozporu se společným zájmem a že v tomto případě je splněno pět kritérií stanovených v pokynech z roku 2005.

7.2 Podpora pro společnost DHL

- (296) Lze konstatovat, že neomezené záruky poskytnuté rámcovou dohodou a doporučující dopis představují státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, jelikož spolková země Sasko, společnost MFAG a letiště Lipsko zajišťují obchodní rizika společnosti DHL za podmínek, které by nebyly přijatelné pro soukromého investora.
- (297) Jelikož společnost DHL již obdržela maximální přípustnou částku investiční podpory podle čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES, je nutno vyvodit závěr, že neomezené záruky obsažené v rámcové dohodě a doporučující dopis je nutno prohlásit za neslučitelné se společným trhem,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora ve výši 350 milionů EUR, kterou Německo hodlá poskytnout na výstavbu nové vzletové a přistávací jižní dráhy a příslušných letištních zařízení na letišti Lipsko/Halle, je slučitelná se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES.

Článek 2

Státní podpora, kterou Německo hodlá poskytnout formou doporučujícího dopisu ve prospěch společnosti DHL, není slučitelná se společným trhem. Podporu proto nelze udělit.

Článek 3

Státní podpora poskytnutá Německem společnosti DHL převzetím neomezených záruk (podle oddílu 8 a 9 rámcové dohody) není slučitelná se společným trhem. Tyto neomezené záruky stanovené v rámcové dohodě je proto nutno zrušit.

Článek 4

1. Německo zajistí navrácení části podpory uvedené v článku 3, která již byla společnosti DHL poskytnuta (tj. odměna za záruku za období od 1. října 2007 do doby zrušení neomezených záruk).

2. Dlužná částka zahrnuje úroky, které se vypočítají od okamžiku, od kterého měl příjemce podporu k dispozici, až do jejího skutečného navrácení.

3. Úroky budou vypočteny podle kapitoly V nařízení (ES) č. 794/2004 jako složený úrok.

Článek 5

1. Navrácení podpory uvedené v článku 3, která již byla společnosti DHL poskytnuta, bude zajištěno neprodleně a skutečně.

2. Německo zajistí provedení tohoto rozhodnutí do čtyř měsíců od data jeho oznámení.

Článek 6

1. Do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí předloží Německo Komisi tyto informace:

- celkovou částku (hlavní pohledávku a úrok), kterou má příjemce navrátit;
- přesný popis opatření, která již byla přijata nebo která jsou plánována pro dosažení souladu s tímto rozhodnutím;
- doklady prokazující, že byl příjemce vyzván k navrácení podpory.

2. Německo informuje Komisi o průběhu opatření k provedení tohoto rozhodnutí až do té doby, než dojde k navrácení podpory uvedené v článku 3, která již byla společnosti DHL poskytnuta. Na dotaz Komise Německo neodkladně předloží informace o opatřeních, která byla přijata nebo která jsou plánována pro dosažení souladu s tímto rozhodnutím. Německo dále předloží podrobné údaje o částkách podpory a o úrocích, které příjemce dosud uhradil.

Článek 7

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 23. července 2008.

Za Komisi

Antonio TAJANI
místopředseda

Neelie KROES
členka Komise

PŘÍLOHA

Výpočty peněžních toků s ohledem na podporu pro společnost DHL

Tabulka 1

Výpočet peněžních toků

(v milionech EUR)

Výpočet peněžních toků (*)		(1) Letiště Zachování stávající situace	(2) Letiště Rozšíření s DHL	(3) Letiště Rozšíření bez DHL	(4) = (2) – (1) Jižní dráha s DHL	(5) = (3) – (1) Jižní dráha bez DHL
EBITDA ⁽¹⁾ (2006–2042)	a	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investiční náklady (2006–2042)	b	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investiční náklady 2005	c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Peněžní tok 2005	d=a+b+c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Náklady na rizika (**)	e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Peněžní tok po očištění o rizika 2005	f=d+e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Úprava s ohledem na výdaje na bezpečnostní opatření						
Výdaje na bezpečnostní opatření (provozní a investiční náklady) (**)	g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Upravený peněžní tok 2005	h=f+g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Zisk před odečtením úroků, daní a odpisů.^(*) Všechny hodnoty jsou diskontovány na rok 2005.^(**) Výpočty německých orgánů.

Výpočet peněžních toků pro jižní dráhu

Německo předložilo pro letiště Lipsko na období 2006–2042 tři rozdílné scénáře peněžních toků:

- *Letiště – zachování stávající situace:* Jižní dráha nebude vybudována. Provoz letiště bude pokračovat jen na stávající severní dráze.
- *Letiště – rozšíření se společností DHL:* Jižní dráha bude vybudována a společnost DHL uvede své evropské provozní středisko do provozu v roce 2008.
- *Letiště – rozšíření bez společnosti DHL:* Jižní dráha bude vybudována, společnost DHL se však nepřestěhuje do Lipska a po roce 2010 se na letišti usadí jiný letecký dopravce.

Na základě různých peněžních toků je očekávaná rentabilita jižní dráhy vypočtena takto:

- *Jižní dráha se společností DHL:* V tomto sloupci je uveden rozdíl v peněžních tocích mezi variantou rozšíření se společností DHL a zachováním stávající situace.
- *Jižní dráha bez společnosti DHL:* V tomto sloupci je uveden rozdíl v peněžních tocích mezi variantou rozšíření bez společnosti DHL a zachováním stávající situace.

Rozdíl mezi výpočty peněžních toků v rozhodnutí o zahájení řízení a těmito výpočty

- Zatímco v rozhodnutí o zahájení řízení byly výnosy a náklady diskontovány na stav v roce 2006, tyto výpočty berou za základ rok 2005 jako referenční rok, jelikož rozhodnutí o výstavbě nové jižní dráhy bylo přijato v listopadu 2004 a výstavba byla zahájena počátkem roku 2005.
- Na základě připomínek německých orgánů k rozhodnutí o zahájení řízení má Komise za to, že v roce 2005 vznikly **dodatečné investiční náklady** ve výši [...] EUR, které dále zvýšily úbytek peněžních toků. Tyto investiční náklady byly započítány.

Výpočty peněžních toků dokládají značné ztráty z jižní dráhy

- Z výstavby a provozování jižní dráhy vyplývá pro rok 2005 diskontovaný **úbytek peněžních toků** ve výši přibližně [...] **EUR**. V případě rozšíření bez společnosti DHL činí diskontovaný **úbytek peněžních toků** [...] **EUR**.
 - S ohledem na **náklady na rizika** ve výši [...] **EUR** (podle výpočtu německých orgánů) se zvyšuje úbytek peněžních toků u jižní dráhy se společností DHL na [...] **EUR**. Přitom je třeba poukázat na to, že odhadnuté náklady na rizika ve výši [...] milionů EUR představují pouze minimální částku, jelikož Německo nevyčíslilo všechna rizika letiště a jeho výpočty jsou založeny na problematických předpokladech.
 - I kdyby Komise souhlasila s argumentem Německa, že **výdaje na bezpečnost** ve výši [...] **EUR** jsou spojeny s činnostmi v kompetenci veřejné správy, a proto nesmějí být zahrnuty do výpočtu pro jižní dráhu, byl by i tak dán značný **schodek peněžních toků** ve výši [...] **EUR**.
-