

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1824

ze dne 23. července 2014

o opatřeních, která provedlo Německo ve prospěch letiště Niederrhein (Weeze) a společnosti Flughafen Niederrhein GmbH – SA.19880 a SA.32576 (ex NN/2011, ex CP/2011)

(oznámeno pod číslem C(2014) 5084)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy ⁽¹⁾,

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 ⁽²⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Mezi rokem 2003 a 2006 obdržela Komise několik stížností, v nichž se uvádělo, že regionální orgány poskytly letišti Niederrhein Weeze (dále jen „letiště“) protiprávní státní podporu.
- (2) Dopisy ze dne 13. října 2005, 2. března 2007, 3. srpna 2007, 19. října 2010 a 1. dubna 2011 si Komise v souvislosti s těmito stížnostmi vyžádala od Německa informace.
- (3) Německo na žádosti Komise o informace odpovědělo dopisy ze dne 21. prosince 2005, 2. února 2006, 14. června 2007, 18. října 2007, 11. listopadu 2010 a 30. května 2011. Odpověď Německa ze dne 30. května 2011 však nebyla úplná, jelikož se nezabývala otázkami, jež se týkaly záležitostí souvisejících s obdobím do července 2009. Německo uvedlo, že na tyto otázky odmítlo odpovědět z toho důvodu, že již byly předmětem šetření, které Komise údajně ukončila v červenci 2009.

⁽¹⁾ S účinkem ode dne 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES stávají články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“). Oba soubory ustanovení jsou v zásadě totožné. Pro účely tohoto rozhodnutí by se případné odkazy na články 107 a 108 SFEU měly považovat za odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES. Smlouva o fungování EU zavedla rovněž některé změny v terminologii, například nahrazení slova „Společenství“ slovem „Unie“ nebo výrazu „společný trh“ výrazem „vnitřní trh“. V tomto rozhodnutí se používá terminologie podle SFEU.

⁽²⁾ Úř. věst. C 279, 14.9.2012, s. 1.

- (4) Dne 24. srpna 2011 zaslala Komise v souladu s čl. 10 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ⁽³⁾ (dále jen „procesní nařízení“), Německu upomínku a stanovila mu lhůtu pro poskytnutí informací do 19. září 2011. Komise dodala, že neobdrží-li odpověď v této lhůtě, uváže vydání příkazu k poskytnutí informací.
- (5) E-mailem ze dne 13. září 2011 požádalo Německo o prodloužení lhůty do dne 19. října 2011. Komise této žádosti o prodloužení lhůty vyhověla.
- (6) Německo poskytlo odpověď dne 19. října 2011. I tato odpověď však byla neúplná, jelikož Německo i nadále odmítalo odpovědět na otázky týkající se záležitostí souvisejících s obdobím do července 2009.
- (7) Dopisem ze dne 25. ledna 2012 Komise Německu sdělila, že se s ohledem na výše uvedenou protiprávní podporu rozhodla zahájit řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“).
- (8) E-mailem ze dne 1. února 2012 požádalo Německo o prodloužení lhůty pro podání připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení. Této žádosti útvary Komise vyhověly e-mailem ze dne 10. února 2012.
- (9) Německo podalo Komisi připomínky dne 13. března 2012 a dne 4. března 2013 je doplnilo o další dokumenty.
- (10) Dne 13. července 2012 byla přijata oprava rozhodnutí o zahájení řízení.
- (11) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo dne 14. září 2012 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽⁴⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby do jednoho měsíce ode dne zveřejnění podaly k dotyčným opatřením své připomínky.
- (12) Komise obdržela připomínky od letiště Düsseldorf, okresu Kleve, společnosti FN GmbH a řady dalších zúčastněných stran, zejména společností, jejichž činnost je závislá na existenci letiště Niederrhein Weeze. Dne 18. dubna 2013, 3. května 2013 a 19. června 2014 předala Komise tyto připomínky Německu. Dopisy ze dne 19. srpna 2013 a 3. července 2014 zaslalo Německo své vyjádření k připomínkám zúčastněných stran.
- (13) Dopisy ze dne 18. dubna 2013, 29. října 2013, 17. března 2014 a 16. května 2014 si Komise vyžádala další informace. Německo odpovědělo dopisy ze dne 19. srpna 2013, 17. prosince 2013, 15. ledna 2014, 16. dubna 2014, 8. května 2014 a 25. května 2014.
- (14) Dopisem ze dne 18. června 2014 Německo souhlasilo s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato v angličtině. Závazné je proto pouze anglické znění.

2. OBECNÉ SOUVISLOSTI

2.1. Obecné představení letiště

- (15) Letiště se nachází v Německu ve spolkové zemi Severní Porýní-Vestfálsko v okrese (*Landkreis*) Kleve mezi obcemi Weeze a Kevelaer blízko německo-nizozemských hranic. Nejbližšími většími městy jsou na jihu Duisburg ve vzdálenosti přibližně 60 km a na severu město Nijmegen (Nizozemsko) ve vzdálenosti přibližně 50 km.

⁽³⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1), ve znění nařízení Rady (EU) č. 734/2013 ze dne 22. července 2013, kterým se mění nařízení (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 204, 31.7.2013, s. 15).

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 279, 14.9.2012, s. 1.

- (16) K deseti nejbližším letištům patří:
- Düsseldorf (ve vzdálenosti 51 min. doby strávené na cestě autem nebo 76 km),
 - Eindhoven, NL (1 h 12 min. nebo 88 km),
 - Maastricht, NL (1 h 14 min. nebo 98 km),
 - Kolín nad Rýnem-Bonn (1 h 23 min. nebo 133 km),
 - Dortmund (1 h 25 min. nebo 120 km),
 - Lutych, BE (1 h 41 min. nebo 152 km),
 - Antverpy, BE (1 h 54 min. nebo 153 km),
 - Rotterdam, NL (1 h 44 min. nebo 172 km),
 - Münster-Osnabrück (1 h 46 min. nebo 175 km) a
 - Brusel, BE (2 h 10 min. nebo 200 km).
- (17) Mezi lety 1954 a 1999 využívalo letiště Britské královské letectvo (Royal Air Force) jako vojenské letiště. Po jeho přeměně na civilní letiště bylo v roce 2003 zahájeno provozování osobní letecké dopravy.
- (18) Letiště má dráhu v délce 2 440 m. Jeho terminál má kapacitu 3,5 milionu cestujících. Počet cestujících se vyvíjel takto:

Tabulka 1

Objem přepravy na letišti Niederrhein Weeze mezi roky 2003 a 2012

Rok	Počet cestujících (celkem)	Index růstu
2003	207 992	100
2004	796 745	383
2005	591 744	285
2006	585 403	281
2007	848 852	408
2008	1 524 955	733
2009	2 403 115	1 155
2010	2 896 999	1 392

Rok	Počet cestujících (celkem)	Index růstu
2011	2 421 720	1 164
2012	2 200 000	1 058

Zdroj: Připomínky Německa k rozhodnutí o zahájení řízení pro roky 2003–2011 a <http://unternehmen.airport-weeze.com/de/historie.html> pro rok 2012.

- (19) Letiště v současnosti obsluhují společnosti Ryanair a Transavia⁽⁵⁾. Letecké společnosti pokrývají více než 50 mezinárodních destinací. Veškerý objem osobní přepravy na letišti nyní zajišťují nízkonákladoví dopravci. Podíl společnosti Ryanair na celkovém počtu odbavených cestujících na letišti činí [80–99] (*) %. Společnost Ryanair je na letišti přítomna od jeho otevření a v mezidobí z něj učinila jedno ze svých mateřských letišť v Německu, na němž trvale provozuje devět letadel (od léta 2013).
- (20) Do roku 2010 pocházelo více než 50 % cestujících na letišti z Nizozemska a zbytek pocházel především z okolních německých a částečně belgických regionů. Podle nejnovějších veřejně dostupných informací⁽⁶⁾ se podíl nizozemských cestujících snížil přibližně na 40 %.

2.2. Rozvoj letiště

2.2.1. Vývoj vlastnictví letiště

- (21) Letiště bylo Britským královským letectvem zřízeno v roce 1954 pro vojenské účely. Počátkem 90. let minulého století oznámilo Britské královské letectvo svůj záměr do roku 1999 letiště opustit. Vlastnictví letiště mělo být převedeno na německou spolkovou vládu. Vzhledem k očekávanému úbytku přibližně 400 civilních pracovních míst se okres Kleve a obec Weeze v roce 1993 rozhodly zřídit na bývalém vojenském letišti civilní letiště (*Euroregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe*, „EuZZLG“). Za tímto účelem založily společnost Flughafen Niederrhein GmbH (dále jen „FN GmbH“), která měla řídit přeměnu bývalého vojenského letiště na civilní letiště.
- (22) Společnost FN GmbH byla zapsána v roce 1993 jako soukromá společnost s ručením omezeným s vlastním kapitálem ve výši 50 000 DM (= 25 564 EUR). Zakládajícími společníky byly okres Kleve (52 %) a obec Weeze (48 %).
- (23) Obec Weeze a okres Kleve od počátku předpokládaly, že letiště bude provozovat soukromá společnost. S ohledem na tento cíl byly stanoveny čtyři kroky:
- nalezení soukromého investora, který by měl odpovídat za přípravu a provoz letiště;
 - získání potřebného povolení k přeměně vojenského letiště na civilní letiště;
 - uzavření smlouvy s Nizozemskem týkající se využívání jeho vzdušného prostoru;
 - odkup areálu od spolkové vlády.
- (24) Dne 30. listopadu 1999 převedlo Britské královské letectvo vlastnictví letiště na německou spolkovou vládu.
- (25) Dne 16. prosince 1999 založily okres Kleve a obec Weeze další společnost, *Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft Laarbruch GmbH* (dále jen „EEL GmbH“). 52 % podíl ve společnosti EEL GmbH vlastnil okres Kleve a 48 % podíl obec Weeze.

⁽⁵⁾ Kromě společností Ryanair a Transavia obsluhovaly dříve letiště i společnosti Air Berlin, Wizz Air, XL Airways, Sky Airlines, Corendon Airlines a Bulgaria Air a rovněž charterové letecké společnosti Tailwind a Solid Executive (viz 11. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

^(*) Důvěrné informace

⁽⁶⁾ Zdroj: <http://unternehmen.airport-weeze.com/de/kurzportrait.html>

- (26) Tehdejší úkoly společnosti EEL GmbH se lišily od úkolů společnosti FN GmbH. Zatímco společnost FN GmbH byla založena za účelem řízení přeměny bývalého vojenského letiště, společnost EEL GmbH byla pověřena zejména správou zařízení v období mezi uzavřením vojenského letiště v roce 1999 a jeho odkoupením soukromým investorem.
- (27) Společnost EEL GmbH musela demontovat infrastrukturu a zařízení bývalého vojenského letiště za účelem jeho následného komerčního využívání.
- (28) Po schválení plánu přeměny vojenského letiště, který předložily okres Kleve a obec Weeze, spolkovou zemí Severní Porýní-Vestfálsko dne 23. srpna 2000 a poté, co Bezirksregierung Düsseldorf vydala dne 20. června 2001 společnosti FN GmbH povolení k provozování civilního letiště⁽⁷⁾, se privatizace provozování a majetku letiště uskutečnila ve dvou krocích:
- a) *První krok:* Dne 1. července 2001 okres Kleve a obec Weeze ze společnosti FN GmbH vystoupily a prodaly 99,261 % podíl za cenu ve výši [0,5–3] milionů EUR soukromému investorovi, společnosti Airport Niederrhein Holding GmbH (dále jen „ANH GmbH“). Společnost ANH GmbH je 100 % dceřiným podnikem nizozemské společnosti Airport Network B.V. Do 31. prosince 2011 vlastnily okres Kleve 0,0459 % podíl a obec Weeze 0,0279 % podíl. V době, kdy orgány veřejné moci prodaly společnost FN GmbH společnosti ANH GmbH, neměla společnost FN GmbH prakticky žádný hmotný majetek [...].
- b) *Druhý krok:* Dne 14. března 2002 prodala německá spolková vláda pozemek, na němž bylo vybudováno letiště, za částku ve výši [5–15] milionů EUR společnosti FN GmbH. Před prodejem tohoto pozemku společnosti FN GmbH se spolková vláda obrátila neformálně i na jiné potenciální kupující. Zájem projevil pouze jeden další investor, který nabídl cenu ve výši [...] milionů EUR a další částku ve výši [...] milionů EUR, pokud bude do roku 2009 dosaženo určitých cílů týkajících se zisku.
- (29) Německá spolková vláda stanovila prodejní cenu pozemku, na němž bylo letiště vybudováno, v souladu s § 63 odst. 3 *Bundeshaushaltsordnung* a *Wertermittlungsverordnung*. Toto ustanovení ukládá spolkové vládě povinnost prodat majetek za jeho současnou hodnotu, tj. tržní cenu, kterou stanoví nezávislý znalec podle pravidel stanovených ve *Wertermittlungsverordnung*. V daném případě byl pozemek nezávislým znalce oceněn na částku ve výši [11–20] milionů EUR, zatímco stavby na pozemku byly oceněny částkou ve výši [4–10] milionů EUR, a to na základě navrhované koncepce rozvoje a využití letiště. Od těchto hodnot odečetl znalec částku ve výši [4–10] milionů EUR představující náklady na zbourání budov v rámci přeměny letiště a další částku ve výši [2–5] milionů EUR představující náklady na přijetí opatření, která vyžadují platné předpisy v oblasti ochrany životního prostředí a územního plánování. Od roku 2001 byla prováděna první stavební opatření (demolice krytů, infrastruktura pro čistící stanice atd.) za účelem přípravy letiště k civilnímu využití.

2.2.2. Vývoj ekonomické situace společností EEL GmbH a FN GmbH

- (30) Ihned po svém založení v roce 1999 se společnost EEL GmbH na základě nájemní smlouvy ujala správy letiště. První opatření v oblasti rozvoje a první stavební opatření byla provedena mezi roky 2000 a 2001.
- (31) Poté, co Bezirksregierung Düsseldorf udělila společnosti FN GmbH povolení k provozování civilního letiště podle německých leteckých předpisů, a po odkupu společnosti FN GmbH soukromým investorem, skupinou ANH, dne 1. července 2001, uhradila skupina ANH společnosti EEL GmbH náklady, které tato vynaložila na správu letištní infrastruktury, včetně některých prací souvisejících s přestavbou.
- (32) V průběhu roku 2002 předala společnost EEL GmbH správu letištní infrastruktury společnosti FN GmbH. V roce 2002 vykazala společnost FN GmbH ztrátu ve výši 0,3 milionu EUR. Od roku 2003 již společnost EEL GmbH nevykonává žádné úkoly spojené se správou letiště. Okres Kleve a obec Weeze však společnost EEL GmbH v roce 2003 nezlíkvidovaly.

⁽⁷⁾ Zúčastněné strany podaly s ohledem na udělení provozní licence společnosti FN GmbH více než 1 000 stížností před zahájením činnosti, která mohla tudíž začít teprve 1. května 2003. V roce 2006 byla provozní licence opět napadena u soudu, což mělo za následek právní nejistotu ohledně činnosti letiště. Spor byl vyřešen teprve 1. února 2007, kdy Bundesverwaltungsgericht povolil provozování leteckých činností na letišti. Úplného souladu s právními předpisy bylo dosaženo změnou provozní licence vydanou regionálními orgány dne 1. května 2009.

- (33) Než se společnost FN GmbH stala ziskovou, kumulovala zpočátku finanční ztráty, jak dokládá následující tabulka:

Tabulka 2

Roční zisk a EBITDA v období 2003–2011

(v tis. EUR)

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Roční zisk	- 6 960	- 8 336	- 7 914	- 4 822	663	707	426	34
EBITDA	- 4 805	- 4 718	- 4 399	- 1 172	4 372	5 508	6 108	6 286

Zdroj: Německo.

3. POPIS POSUZOVANÝCH OPATŘENÍ A JEJICH KONTEXTU

3.1. Opatření č. 1: půjčky, které společnost EEL GmbH poskytla společnosti FN GmbH

- (34) Počátkem roku 2003 se společnost FN GmbH potýkala s finančními potížemi, které ohrožovaly zahájení komerční letecké dopravy (podle předpokladů dne 1. května 2003), a tudíž celý projekt přeměny a rozvoje letiště. Veřejní vlastníci společnosti EEL GmbH se proto rozhodli činnost společnosti zachovat. Dne 11. dubna 2003 poskytla společnost EEL GmbH společnosti FN GmbH první půjčku (dále jen „půjčka č. 1“) ve výši [11–20] milionů EUR s úrokovou sazbou ve výši [1–5] % nad základní sazbou. Podle Německa představovala základní úroková sazba vztahující se na tuto půjčku běžnou sazbu stanovenou v § 247 německého občanského zákoníku (*Bürgerliches Gesetzbuch* nebo „BGB“), která k příslušnému dni činila 1,97 % ⁽⁸⁾. Splatnost půjčky byla stanovena do 30. června 2005. Jako kolaterál bylo zřízeno zástavní právo k pozemku a budovám letiště (*Grundschuld*) ve prospěch společnosti EEL GmbH s částkou odpovídající výši půjčky, tj. [11–20] milionů EUR. K této částce měl být každý rok připočítán úrok ve výši [15–23] %, pokud by byl v případě nesplacení uplatněn kolaterál. Mimoto byla ze strany [...] poskytnuta osobní záruka za půjčku (*selbstschuldnerische Bürgschaft*) s maximální částkou ve výši [5–15] milionů EUR. Německo nepředložilo podrobné údaje ohledně hodnoty této osobní záruky. Tato osobní záruka byla dne 8. června 2003 nahrazena osobní zárukou poskytnutou [...], a to za částku ve výši [5–15] milionů EUR. Soukromí společníci společnosti FN GmbH kromě toho zastavili podíly společnosti ANH GmbH na kapitálu společnosti FN GmbH (oceněné na [20–30] milionů EUR) a podíly společnosti Airport Network BV na kapitálu společnosti ANH GmbH. Německo neposkytlo úplné informace ohledně hodnoty poskytnutého kolaterálu.
- (35) Podle Německa chtěli veřejní vlastníci společnosti EEL GmbH poskytnout společnosti FN GmbH prostřednictvím této půjčky překlenovací financování k odstranění nedostatečné provozní likvidity, aby společnost mohla dokončit nákup a instalaci zařízení potřebného pro včasné zahájení činnosti letiště.
- (36) Letiště zahájilo činnost v roce 2003 a společnost FN GmbH vykázala ztrátu ve výši 7 milionů EUR. Jen rok poté, co letiště začalo provozovat komerční leteckou dopravu, tj. v roce 2004, ukončila nejdůležitější letecká společnost pro letiště, nizozemská společnost V-Bird, svou činnost kvůli platební neschopnosti. Vzhledem k přetrvávajícím finančním problémům společnosti FN GmbH poskytovala společnost EEL GmbH společnosti FN GmbH i v průběhu roku 2004 další půjčky:
- a) Dne 17. června 2004 poskytla společnost EEL GmbH společnosti FN GmbH druhou půjčku (dále jen „půjčka č. 2“) ve výši [2–5] milionů EUR se stejným datem splatnosti jako u první půjčky poskytnuté v roce 2003

⁽⁸⁾ Základní úroková sazba se každý rok k 1. lednu a k 1. červenci mění o procentní body, o něž se od poslední změny základní úrokové sazby snížila nebo zvýšila referenční sazba. Referenční sazbou je úroková sazba u poslední hlavní refinanční operace Evropské centrální banky provedené před prvním kalendářním dnem příslušného šestiměsíčního období. Neprodleně po 1. lednu a 1. červenci zveřejňuje Deutsche Bundesbank efektivní základní úrokovou sazbu ve Spolkovém věstníku.

(tj. do 30. června 2005). Úroková sazba byla stanovena ve výši [1–5] % nad platnou základní sazbou. Podle Německa představovala základní úrokovou sazbu, která se vztahovala na tuto půjčku, sazba stanovená k danému dni v § 247 BGB, tj. 1,14 %. Jako kolaterál bylo zřízeno zástavní právo k pozemku a budovám letiště (*Grundschild*) ve prospěch společnosti EEL GmbH vztahující se na částku půjčky ve výši [2–5] milionů EUR. Mimoto měly být každoročně připočítány úroky ve výši [15–23] %, pokud by byl v případě nesplacení uplatněn kolaterál. Dále bylo zřízeno zástavní právo k podílům společnosti Airport Network BV na kapitálu společnosti ANH GmbH a k podílům společnosti ANH GmbH na kapitálu společnosti FN GmbH. Německo neposkytlo úplné údaje o hodnotě poskytnutého kolaterálu.

- b) O měsíc později, dne 28. července 2004, poskytla společnost EEL GmbH společnosti FN GmbH třetí půjčku (dále jen „půjčka č. 3“) ve výši [2–5] milionů EUR. Splatnost třetí půjčky byla stanovena k 31. prosinci 2007 a úroková sazba činila [3–8] % nad platnou základní sazbou. Podle Německa představovala základní úrokovou sazbu vztahující se na tuto půjčku sazba stanovená k danému dni v § 247 BGB, tj. 1,13 %. Jako kolaterál bylo zřízeno zástavní právo k pozemku a budovám letiště (*Grundschild*) ve prospěch společnosti EEL GmbH vztahující se na částku půjčky ve výši [2–5] milionů EUR. Mimoto měly být každoročně připočítány úroky ve výši [15–23] %, pokud by byl v případě nesplacení uplatněn kolaterál⁽⁹⁾. Bylo zřízeno i zástavní právo k podílům společnosti Airport Network BV na kapitálu společnosti ANH GmbH a k podílům společnosti ANH GmbH na kapitálu společnosti FN GmbH. Rovněž bylo zřízeno zástavní právo k podniku společnosti FN GmbH. Německo neposkytlo úplné údaje o hodnotě poskytnutého kolaterálu.
- (37) Jen v roce 2004 obdržela společnost FN GmbH celkovou částku ve výši [4–10] milionů EUR, a to ve formě půjček, které poskytla společnost EEL GmbH (navíc k druhé řadě opatření, která jsou předmětem šetření a která provedl přímo okres Kleve – viz oddíl 3.2). Podle Německa byly tyto půjčky poskytnuty za účelem rozvoje a přeměny bývalého vojenského letiště, nikoli na provozní výdaje.
- (38) Na konci roku 2004 vykázala společnost FN GmbH opět ztráty, tentokrát ve výši 8,3 milionu EUR. Opět se zdálo, že společnost FN GmbH potřebuje další likviditu. Půjčky č. 1 a 2 (s celkovou částkou ve výši [10–20] milionů EUR), které poskytla společnost EEL GmbH, byly splatné dne 30. června 2005. V té době splatila společnost FN GmbH částečně úroky z předchozích půjček. Podle Německa uhradili ztráty, které společnost FN GmbH vykázala mezi roky 2002 a 2006, její soukromí vlastníci.
- (39) V tomto kontextu poskytla společnost EEL GmbH dne 1. července 2005 společnosti FN GmbH čtvrtou půjčku (dále jen „půjčka č. 4“), tentokrát ve výši [4–10] milionů EUR a se splatností 31. prosince 2010. V čl. 1 odst. 2 úvěrové smlouvy bylo stanoveno, že půjčka je určena pouze na investice. Podle článku 2 musela společnost FN GmbH (a společnost EEL GmbH na žádost) ověřit, zda faktury skutečně souvisejí pouze s realizací projektu letiště a zda společnost EEL GmbH (a nikoli společnost FN GmbH) uhradila faktury z půjčky. Půjčky č. 1, 2 a 3 v celkové výši [15–30] milionů EUR (bez úroků) byly mimoto obnoveny (dále jen „první prodloužení“). Splatnost těchto půjček byla sjednocena a prodloužena do 31. prosince 2010. U všech těchto půjček byla stanovena pevná úroková sazba ve výši [1–5] % platná od 1. července 2005. Úroková sazba u půjček č. 1, 2 a 3 se tudíž snížila. Jako kolaterál bylo zřízeno zástavní právo k pozemku a budovám letiště (*Grundschild*) ve prospěch společnosti EEL GmbH s částkou odpovídající čtvrté půjčce ([4–10] milionů EUR), a to navíc k prodloužení předchozích zástavních práv zřízených v souvislosti s půjčkou č. 1, 2 a 3 (s připočtením úroků ve výši [15–23] % ročně, pokud by byl v případě nesplacení uplatněn kolaterál). K zajištění všech pohledávek společnosti EEL GmbH souvisejících se všemi půjčkami byla mimoto dne 1. července 2005 poskytnuta osobní záruka ze strany [...] (*selbstschuldnerische Bürgschaft*) za částku v maximální výši [20–30] milionů EUR (plus úrok a složený úrok). Tato záruka prodlužovala předchozí záruku, která byla [...] poskytnuta dne 8. června 2003 v souvislosti s půjčkou č. 1. Bylo zřízeno rovněž zástavní právo k podílům společnosti Airport Network BV na kapitálu společnosti ANH GmbH a zástavní právo k podílům společnosti ANH GmbH na kapitálu společnosti FN GmbH. Německo neposkytlo úplné údaje o hodnotě poskytnutého kolaterálu.
- (40) Společnosti EEL GmbH a FN GmbH se mimoto dohodly, že společnost FN GmbH musí uhradit úroky nejpozději ke dni splatnosti, tj. 31. prosince 2010, a že pokud společnost FN GmbH dosáhne hranice rentability a bude zisková před tímto dnem, musí začít splácet úroky ode dne, k němuž přestane být ztrátová. Pokud jde o úrokové sazby vztahující se na první tři půjčky do jejich sjednocení podle úvěrové smlouvy ze dne 1. července 2005, ve smlouvě o obnově půjček (*Darlehensverlängerungsvertrag*) ze dne 29. listopadu 2010 je v § 5 (5.4) uvedeno, že každá ze čtyř půjček nese v případě nesplácení roční úrok ve výši [15–23] %⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ Rozdíl ve výši [1–3] milionů EUR mezi výší půjčky a zástavním právem k pozemku vyplývá ze skutečnosti, že společnosti FN GmbH a EEL GmbH uzavřely dne 14. července 2004 smlouvu o překlenovacím úvěru, která byla spojena se zástavním právem k pozemku v hodnotě [1–3] miliony EUR. Tato smlouva o překlenovacím úvěru byla posléze dne 27. července 2004 nahrazena smlouvou o půjčce č. 3, zástavní právo k pozemku však zrušeno nebylo a zůstalo v platnosti, takže s ohledem na smlouvu o půjčce č. 3 se vyžadoval kolaterál pouze ve výši [1–5] milionů EUR.

⁽¹⁰⁾ Žádná ze smluv neobsahovala zvláštní ustanovení týkající se úroků z prodlení, jelikož ty jsou stanoveny v § 288 BGB, a vztahovaly se tudíž na všechny úvěrové smlouvy.

- (41) Německo uvedlo, že společnost EEL GmbH souhlasila s podřízením svých pohledávek (*Rangrücktrittklärung*), pokud jde o přístup ke kolaterálu v podobě zástavních práv k nemovitostem, v období od března 2009 do 31. prosince 2010, aby společnost FN GmbH mohla získat krátkodobou půjčku od [banky] (viz 73. bod odůvodnění).
- (42) V roce 2007 dosáhla společnost FN GmbH zisku. V rozporu s předchozími smluvními ujednáními však společnost FN GmbH nezačala splácet půjčky ani úroky. Podle výpočtu ke dni 31. prosince 2010, tj. k datu splatnosti smluvně dohodnutému stranami, dlužila společnost FN GmbH společnosti EEL GmbH částku ve výši [20–30] milionů EUR ve formě půjček a částku ve výši [7–10] milionů EUR ve formě úroků, tj. celkem [24–40] milionů EUR. Společnost EEL GmbH souhlasila podruhé s obnovením všech čtyř půjček a platbami kumulovaných úroků (dále jen „druhé prodloužení“). Dne 29. listopadu 2010 podepsaly společnosti FN GmbH a EEL GmbH pátou úvěrovou smlouvu prodloužující splatnost všech půjček do 31. prosince 2016.
- (43) Úroková sazba u tohoto druhého prodloužení půjček byla stanovena na [1–5] % ročně. Německo uvedlo, že úroková sazba u úvěrové smlouvy ze dne 29. listopadu 2010 byla stanovena připočtením [...] bazických bodů k referenční sazbě ve výši 1,24 % ⁽¹⁾. Společnosti EEL GmbH a FN GmbH se dohodly, že úroky splatné do 31. prosince 2010 budou připočteny k jistině půjčky, která se tudíž zvýší na [24–40] milionů EUR. Společnost FN GmbH měla mimoto povinnost platit čtvrtletně úroky a první platba úroků byla splatná na konci prvního čtvrtletí roku 2011.
- (44) V následující tabulce jsou shrnuty hlavní znaky pěti smluv o půjčkách, které jsou předmětem posouzení:

Tabulka 3

Přehled opatření veřejné podpory, která společnost EEL GmbH provedla ve prospěch společnosti FN GmbH

Částka (v mil EUR)	Datum úvěrové smlouvy	Úroková sazba	Splatnost/obnovení půjčky	Kolaterál	Způsob financování (EEL)
[11–20]	11.4.2003	[1–5] % nad základní sazbou (1,97 %)	První splatnost: 30.6.2005, poprvé prodlouženo do 31.12.2010, podruhé prodlouženo do 31.12.2016	<ul style="list-style-type: none"> — Zástavní právo k pozemku a budovám (<i>Grundschulden</i>) — Osobní záruka [...] (<i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i>) — Zastavení podílů ve společnosti ANH GmbH a podílů ve společnosti FN GmbH 	Půjčka poskytnutá okresem Kleve: ([5–15] milionů EUR s úrokovou sazbou ve výši [1–5] %); půjčka ve výši [2–5] milionů EUR poskytnutá [bankou], (veřejný ručitel: obec Weeze). Dne 30.6.2005 došlo ke konverzi půjčky ve výši [2–5] milionů EUR a novým věřitelem se stala [banka].
[2–5]	17.6.2004	[1–5] % nad základní sazbou (1,14 %)	První splatnost 30.6.2005, poprvé prodlouženo do 31.12.2010, podruhé prodlouženo do 31.12.2016	<ul style="list-style-type: none"> — Zástavní právo k pozemku a budovám (<i>Grundschulden</i>) — Zastavení podílů společnosti ve ANH GmbH a podílů ve společnosti FN GmbH 	Půjčka pro společnost EEL GmbH poskytnutá okresem Kleve („ <i>Kassenkredite</i> “)
[2–5]	28.7.2004	[3–8] % nad základní sazbou (1,13 %)	První splatnost 31.12.2007, poprvé prodlouženo do 31.12.2010, podruhé prodlouženo do 31.12.2016	<ul style="list-style-type: none"> — Zástavní právo k pozemku a budovám (<i>Grundschulden</i>) — Zastavení podílů ve společnosti ANH GmbH a podílů ve společnosti FN GmbH — Zastavení podniku společnosti FN GmbH 	Půjčka pro společnost EEL GmbH poskytnutá okresem Kleve („ <i>Kassenkredite</i> “). Okres Kleve a obec Weeze vložily do společnosti EEL GmbH kapitál ve výši [0,4–1] milionu EUR.

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html

Částka (v mil EUR)	Datum úvěrové smlouvy	Úroková sazba	Splatnost/obnovení půjčky	Kolaterál	Způsob financování (EEL)
[4–10]	1.7.2005	[1–5] %	První splatnost 31.12.2010, prodlouženo do 31.12.2016	— Zástavní právo k pozemku a budovám (<i>Grundschulden</i>) — Osobní záruka [...] (<i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i>) Zastavení podílů ve společnosti ANH GmbH a podílů ve společnosti FN GmbH	Okres Kleve a obec Weeze vložily do společnosti EEL GmbH kapitál ve výši [0,4–1] milionu EUR.
[24–40] (= [20–30] (součet všech čtyř půjček) plus kumulované úroky ve výši (= [4–10]))	29.11.2010	[1–5] %	31.12.2016	— Zástavní právo k pozemku a budovám (<i>Grundschulden</i>) — Osobní záruka [...] (<i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i>) — Zastavení podílů ve společnosti ANH GmbH a podílů ve společnosti FN GmbH	Prodloužení všech předchozích půjček, které společnost EEL poskytl okres Kleve („ <i>Kassenkredite</i> “), a půjčky poskytnuté [bankou] s případnou další veřejnou zárukou poskytnutou obcí Weeze.

- (45) Společnost FN GmbH nebyla na konci prvního čtvrtletí roku 2011 opět schopna uhradit první platbu úroků, jak bylo dohodnuto ve smlouvě o prodloužení půjček (*Darlehensverlängerungsvertrag*) ze dne 29. listopadu 2010. Okres Kleve souhlasil v březnu 2011 s nabídkou společníka společnosti FN GmbH týkající se získání podílů ve společnosti FN GmbH v rámci kapitalizace pohledávky v důsledku dalšího odkladu plateb úroků a jistiny⁽¹²⁾. Kapitalizace pohledávky však byla právně schválena až koncem roku 2012. V současnosti okres Kleve vlastní 1,88 % základního kapitálu společnosti FN GmbH⁽¹³⁾.

3.2. Opatření č. 2: podpora ze strany spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko

- (46) Dne 15. října 2002 poskytla spolková země Severní Porýní-Vestfálsko společnosti FN GmbH veřejnou podporu ve výši 3,525 milionu EUR na financování 50 % těchto nákladů: odbavovací plocha, plocha pro doplňování paliva, rozšíření pojezdových drah a rekonstrukce stávajících odbavovacích ploch, světelná soustava přesného přiblížení, dráhová postranní světla, prahová a koncová světla dráhy.
- (47) Právním základem této podpory byly předpisy Ministerstva dopravy, energetiky a územního plánování spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko týkající se veřejné podpory na opatření v oblasti výstavby a obnovy (infrastrukturní investice) na letištích v Severním Porýní-Vestfálsku (*Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen RdErl. – MBl.NRW.1993, s. 617*) (dále jen „směrnice z roku 1993“). Tyto pokyny byly posléze nahrazeny pokyny s referenčním číslem VA 5 – 10 – 60/195 ze dne 25. listopadu 2002⁽¹⁴⁾, které platily v období od 1. ledna 2003 do 1. ledna 2008.
- (48) Směrnice z roku 1993 umožňovaly poskytnout finanční podporu na pokrytí investičních nákladů souvisejících s určitými typy letištní infrastruktury, jako jsou přistávací a vzletové dráhy, pojezdové dráhy, odbavovací plochy, ochranná pásma, infrastruktura pro řízení letového provozu (věž, radar, optické výstražné systémy), navigační světla, vizuální prostředky pro přistávání, výškové budovy (terminály, hangáry atd.), parkovací zařízení, oplocení, infrastruktura pro bezpečnost letu, zásobování a odklizení, ochrana proti hluku, požární ochrana, zimní údržba a záchranná služba, a rovněž investičních nákladů na kompenzační opatření na ochranu krajiny a životního prostředí. Na základě směrnice z roku 1993 poskytla spolková země Severní Porýní-Vestfálsko na výše uvedené typy letištní infrastruktury podporu až do výše 40 % způsobilých nákladů. Mezinárodní letiště a regionální letiště

⁽¹²⁾ Podle smlouvy ze dne 31. března 2011 byly podíly dne 31. prosince 2011 převedeny na společnost EEL GmbH. Posléze byly převedeny na okres Kleve.

⁽¹³⁾ Toto rozhodnutí se nevztahuje na kapitalizaci pohledávky ani jakékoli jiné opatření, které Německo případně provedlo ve prospěch společnosti FN GmbH od roku 2011.

⁽¹⁴⁾ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=96&bes_id=1284&val=1284&ver=7&sg=&aufgehoben=N&menu=1

mohla obdržet podporu až do výše 65 % způsobilých nákladů. V případě parkovacích zařízení, oplocení a infrastruktury pro bezpečnost letu bylo možno na žádost letiště poskytnout podporu až do výše 80 % způsobilých nákladů.

3.3. Opatření č. 3: podpora, kterou okres Kleve poskytl přímo společnosti FN GmbH v souvislosti s prodejem letiště

- (49) Jak bylo popsáno v 28. bodě odůvodnění, německá spolková vláda prodala dne 14. března 2002 letiště společnosti FN GmbH za částku ve výši [5–15] milionů EUR. Téhož dne uzavřel okres Kleve se společností FN GmbH smlouvu o poskytnutí překlenovacího financování k uhrazení části nákladů na odkup letiště. Překlenovací financování bylo poskytnuto ve formě bezúročné půjčky, která byla v plné výši zajištěna majetkem letiště (ke dni poskytnutí půjčky v hodnotě [5–15] milionů EUR). Bylo dohodnuto, že částku ve výši [4–10] milionů EUR z celkové částky ve výši [5–15] milionů EUR poskytne okres Kleve ve formě předběžného financování. Společnost Airport Network B.V., mateřská společnost společnosti ANH GmbH, musela okresu Kleve splatit první splátku této bezúročné půjčky ve výši [2–5] milionů EUR do 30. prosince 2003 (což skutečně učinila). Druhá splátka ve výši [2–5] milionů EUR byla splatná pět let ode dne zahájení leteckého provozu na letišti, nejpozději však 31. prosince 2007, pokud by nebylo splněno ustanovení o vytvoření pracovních příležitostí (350 pracovních míst) obsažené ve smlouvě mezi okresem Kleve a společností FN GmbH.
- (50) Dne 8. července 2004 okres Kleve rozhodl, že společnost FN GmbH nemusí druhou splátku ve výši [2–5] milionů EUR uhradit, jelikož již bylo vytvořeno více než 350 pracovních míst.

3.4. Opatření č. 4: veřejná podpora společnosti EEL GmbH

- (51) Aby mohla společnost EEL GmbH poskytnout půjčky společnosti FN GmbH, potřebovala sama refinancování. Společnost EEL GmbH se refinancovala získáním těchto půjček:
- a) půjčky ve výši [5–15] milionů EUR a [2–5] milionů EUR s úrokovou sazbou ve výši [1–5] % ročně a se splatností 30. června 2005. Tyto dvě půjčky poskytl okres Kleve dne 11. dubna 2003 resp. 16. června 2004;
- b) půjčka ve výši [1–5] milionů EUR s úrokovou sazbou ve výši [2–5] % ročně a se splatností 30. prosince 2007. Tuto půjčku poskytl okres Kleve dne 28. července 2004 ⁽¹⁵⁾.
- (52) V červenci 2005 přeměnili společníci kapitálovou strukturu společnosti EEL GmbH a rozhodli o kapitálové injekci ve výši [5–15] milionů EUR a kapitalizaci pohledávky ve výši [1–4] milionů EUR, což pohledávku související s první půjčkou snížilo na [3–13] milionů EUR. Druhou půjčku ve výši [2–5] milionů EUR společnost EEL GmbH splatila. Zbývající smlouvy o půjčkách ve výši [3–13] milionů EUR a [2–5] milionů EUR byly prodlouženy do 31. prosince 2010. Úroková sazba byla v té době stanovena na [3–8] % k 1. červenci 2005 a [3–8] % od 1. listopadu 2005. Dne 29. listopadu 2010 byly tyto dvě půjčky znovu prodlouženy do 31. prosince 2016, a to s úrokovou sazbou ve výši [3–8] %.
- (53) Okres Kleve vložil do společnosti EEL GmbH další kapitál v roce 2006 ([1–5] milionů EUR) a v roce 2007 ([2–6] milionů EUR). Tyto částky byly zaúčtovány jako kapitálová rezerva společnosti a měly být splaceny společně s půjčkami na konci roku 2016. Oba veřejní společníci poskytli společnosti EEL GmbH celkovou částku ve výši [24–40] milionů EUR ([15–25] milionů EUR ve formě kapitálových injekcí, včetně kapitalizace pohledávky, a [10–20] milionů EUR ve formě půjček).
- (54) Společnost EEL GmbH současně dne 2. května 2003 získala od soukromé [banky] půjčku ve výši [2–5] milionů EUR. Půjčka byla splatná 30. června 2005 a úroková sazba činila [1–5] %. Obec Weeze poskytla za tuto půjčku 100 % veřejnou záruku ve prospěch společnosti EEL GmbH resp. [banky]. Dne 30. června 2005 byla provedena konverze této půjčky a [banku] jakožto věřitele nahradila [banka] ve veřejném vlastnictví (dceřiná společnost [banky]). Splátnost byla prodloužena nejprve do 30. prosince 2010 s úrokovou sazbou ve výši [1–5] % a podruhé v roce 2010 do 31. prosince 2016 s úrokovou sazbou ve výši [1–5] %.

⁽¹⁵⁾ To znamená, že v době, kdy společnost EEL GmbH obnovila půjčky poskytnuté společnosti FN GmbH, byly současně odpovídajícím způsobem obnoveny i její vlastní půjčky, které poskytl okres Kleve, a půjčka ve výši [1–5] milionů EUR, kterou společnosti EEL GmbH poskytla [banka].

4. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

4.1. Opatření č. 1: půjčky, které společnosti FN GmbH poskytla společnost EEL GmbH

- (55) V rozhodnutí o zahájení řízení vyslovila Komise pochybnosti, zda byly půjčky, které společnost EEL GmbH udělila společnosti FN GmbH, poskytnuty a obnoveny za tržních podmínek. Komise za prvé uvedla, že Německo neposkytlo údaje o úvěrové historii ani ratingu příjemce půjčky. Komise nemohla mimoto vyloučit, že společnost FN GmbH byla podnikem v obtížích. Komise rovněž podotkla, že Německo nepředložilo žádné vysvětlení týkající se úrokových sazeb, jež se vztahovaly na jednotlivé půjčky, ani poskytnutého kolaterálu. Komise také zmínila, že nebyly vysvětleny důvody, proč poskytovatel půjčky, který je ve veřejném vlastnictví, opakovaně souhlasil s obnovením půjček a vždy jejich splatnost prodloužil, a proč nebylo dosud vymáháno splacení jistiny a dlužných úroků.
- (56) Na základě těchto aspektů zastávala Komise předběžný názor, že při poskytnutí a obnovení půjček pro společnost FN GmbH nejednala společnost EEL GmbH jako investor nebo věřitel v tržním hospodářství. Jelikož se zdálo, že společnost FN GmbH byla po celou dobu podnikem v obtížích, který nebyl přinejmenším do konce roku 2010 schopen získat financování od komerčních bank, zastávala Komise předběžný názor, že celou výši půjček a splatných úroků je nutno považovat za státní podporu.
- (57) Jelikož tato opatření byla provedena, aniž by byla předem oznámena Komisi, vyvodila Komise předběžný závěr, že představovala protiprávní státní podporu.
- (58) Komise vyslovila rovněž pochybnosti ohledně slučitelnosti dotyčných smluv s vnitřním trhem, pokud by se považovaly za státní podporu, zejména s ohledem na pravidla stanovená v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci ⁽¹⁶⁾.

4.2. Opatření č. 2: podpora, kterou společnosti FN GmbH poskytla spolková země Severní Porýní-Vestfálsko

- (59) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že podpora, kterou společnosti FN GmbH poskytla spolková země Severní Porýní-Vestfálsko, představovala selektivní opatření, neboť na tuto podporu neměla nárok všechna letiště v dotyčné spolkové zemi. Jelikož podpora byla poskytnuta z veřejných prostředků a zvýhodnila letiště tím, že mu byla udělena investiční podpora, nebylo možno vyloučit, že tato podpora představovala státní podporu.
- (60) Jelikož tato opatření byla provedena, aniž by byla předem oznámena Komisi, vyvodila Komise předběžný závěr, že představovala protiprávní státní podporu.
- (61) Komise vyslovila rovněž pochybnosti ohledně slučitelnosti dotyčného opatření s vnitřním trhem, pokud by se pokládalo za státní podporu, zejména s ohledem na pravidla stanovená v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci ⁽¹⁷⁾.

4.3. Opatření č. 3: přímá podpora, kterou společnosti FN GmbH poskytl okres Kleve

- (62) Co se týká přímé podpory, kterou společnosti FN GmbH poskytl okres Kleve, Komise zastávala předběžně názor, že by investor v tržním hospodářství takovou dotaci bez jakékoli odměny neposkytl. Komise vyslovila rovněž pochybnosti ohledně toho, zda by byl investor v tržním hospodářství ochoten vzdát se části splátky dotace na základě aspektů týkajících se vytvoření pracovních míst v regionu.
- (63) Jelikož tato opatření byla provedena, aniž by byla předem oznámena Komisi, vyvodila Komise předběžný závěr, že představovala protiprávní státní podporu.
- (64) Komise vyslovila také pochybnosti ohledně slučitelnosti dotyčného opatření s vnitřním trhem, pokud by se považovalo za státní podporu, zejména s ohledem na pravidla stanovená v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2).

⁽¹⁷⁾ Viz poznámka pod čarou 16.

4.4. Opatření č. 4: kapitálové injekce a půjčky ve prospěch společnosti EEL GmbH

- (65) V rozhodnutí o zahájení řízení vyslovila Komise pochybnosti ohledně toho, zda bylo financování, které společnosti EEL GmbH poskytli její veřejní společníci, poskytnuto a obnoveno za tržních podmínek.
- (66) Jelikož tato opatření byla provedena, aniž by byla předem oznámena Komisi, vyvodila Komise předběžný závěr, že představovala protiprávní státní podporu.
- (67) Komise vyslovila rovněž pochybnosti ohledně slučitelnosti dotyčných opatření s vnitřním trhem, pokud by se pokládala za státní podporu.

5. PŘIPOMÍNKY NĚMECKA

5.1. Obecné připomínky

5.1.1. Souvislosti projektu

- (68) Německo připomenulo souvislosti projektu popsané v oddílech 2.1 a 2.2. Základem projektu „Euroregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe“ byl rozvoj civilního letiště v soukromém vlastnictví v prostoru bývalého vojenského letiště.
- (69) Německo tvrdilo, že vývoj objemu přepravy zbrzdily vnější faktory. Prvním z nich byl v říjnu 2004 úpadek společnosti V-bird, která své hlavní mateřské letiště umístila na letišti Niederrhein Weeze, což zapříčinilo významné snížení objemu přepravy, jež nemohly vyrovnat dodatečné lety společností Ryanair a Hapagfly, a to až do roku 2008, kdy objem přepravy dosáhl úrovně z roku 2004. Druhým faktorem byla řada žalob podaných u vnitrostátních soudů, jež u leteckých společností opakovaně vyvolávaly právní nejistotu⁽¹⁸⁾ a pro společnost FN GmbH znamenaly nepředvídatelné dodatečné náklady. Dokud se společnost FN GmbH nepodařilo získat v roce 2009 definitivně provozní licenci, nemohla kvůli probíhajícím soudním sporům provádět svou strategii, a rozhodla se proto pro mimosoudní vyrovnání. Úspěšný výsledek však vyžadoval, aby společnost FN GmbH zaplatila účastníkům těchto řízení náhradu ve výši [5–10] milionů EUR. Letecká doprava byla za třetí poškozena přerušením leteckého provozu v roce 2010 v důsledku výbuchu islandské sopky Eyjafjallajökull. Německo za čtvrté uvedlo, že v září 2010 byla zavedena daň za cestující v letecké dopravě, což snížilo konkurenceschopnost letiště Niederrhein Weeze v porovnání s ostatními evropskými letišti, na něž se taková daň nevztahovala. Podle Německa se to projevilo v tom, že společnost Ryanair omezila provozování činnosti z letiště Niederrhein Weeze, jak dokládá pokles počtu přepravených cestujících v roce 2011 a 2012.
- (70) Německo uvedlo, že navzdory těmto nepříznivým událostem, které byly mimo kontrolu společností FN GmbH a EEL GmbH nebo jejich společníků, dokládá úspěšnost projektu trvalý růst objemu přepravy v posuzovaném období (viz 18. bod odůvodnění), který odpovídá odhadu objemu přepravy v různých odborných studiích, či jej dokonce převyšuje (s výjimkou roku 2011). Německo mimoto poukázalo na skutečnost, že se společnost FN GmbH podařilo postupem času zvýšit i výnosy z jiných než leteckých činností a zlepšit ziskovost.

5.1.2. Logika soukromého financování letiště

- (71) Německo uvedlo, že letiště Niederrhein Weeze je příkladem úspěchu, jelikož nyní je nejenže třetím největším letišťem v Severním Porýní-Vestfálsku, nýbrž představuje rovněž jedinečný příklad privatizované infrastruktury, která byla prodána za tržní cenu. Německo dodalo, že investice do letiště byly vždy zachovány na velmi vysoké úrovni. V období od roku 2002 do roku 2011 činily celkové investice společnosti FN GmbH [60–90] milionů EUR, z toho byla částka ve výši [20–30] milionů EUR použita na výstavbu komerčních budov, částka ve výši [10–20] milionů EUR na letecká zařízení a odbavovací plochy a částka ve výši [5–10] milionů EUR na projekty týkající se zahájení a rozšíření činnosti. Německo uvedlo, že od své privatizace se mohla společnost FN GmbH při financování těchto významných investic trvale spoléhat na soukromé zdroje, konkrétně i) půjčky a kapitálové injekce společníků, ii) půjčky komerčních bank a iii) vlastní provozní zisk.
- (72) Co se týká podpory většinového společníka, Německo uvedlo, že společnost ANH GmbH a její společníci poskytovali své dceřiné společnosti FN GmbH opakovaně podporu na pokrytí počátečních provozních ztrát

⁽¹⁸⁾ Viz poznámka pod čarou 7.

a investic do letištní infrastruktury. Tato podpora měla podobu kapitálových injekcí a půjček, u nichž většinový společník souhlasil s podřízením pohledávek (*Rangrücktrittklärung*). Tím většinový společník přeměnil pohledávky na vlastní kapitál, který již nemohl být součástí konkursní podstaty. Německo však uvedlo, že soukromí společníci nemohli nést celou finanční zátěž takovéto nákladné investice sami a potřebovali dodatečné zdroje financování, které mohly za tržních podmínek poskytnout pouze orgány veřejné moci. Tato vnější podpora byla zohledněna již v podnikatelském záměru z roku 2003 (viz 95. bod odůvodnění).

- (73) Co se týká půjček poskytnutých *komerčními bankami*, Německo uvedlo, že se společnosti FN GmbH vzhledem k obchodnímu úspěchu podařilo získat velmi rychle úvěr od komerčních bank. Podle Německa prokazuje přístup k bankám udržitelnost obchodního modelu založeného na soukromém financování. V první polovině roku 2009 podepsala společnost FN GmbH s [bankou] smlouvu o půjčce ve výši [0–10] milionů EUR, která byla určena na investice. Úroková sazba u této půjčky činila [2–6] %, avšak s výhradou podřízením pohledávek společnosti EEL GmbH souvisejících s půjčkami, které tato společnost poskytla společnosti FN GmbH (společnost EEL GmbH musela tudíž souhlasit se zhoršením své pozice v pořadí věřitelů). Splatnost půjčky byla stanovena na 31. prosince 2010. Podle Německa byly podmínky zajištění a úrokové sazby u těchto smluv pro společnost FN GmbH poměrně příznivé. Společnost FN GmbH splatila půjčku [banky] včas a v plné výši. Německo dodalo, že [banka] nabídla společnosti FN GmbH dvě úvěrové facility ([8–15] milionů EUR a [1–5] milionů EUR) s orientační úrokovou sazbou ve výši [1–5] % ⁽¹⁹⁾ a že s [bankou] mohla být podepsána smlouva o leasingovém financování ve výši přibližně [0–3] milionů EUR.
- (74) Pokud jde o *samofinancování*, Německo uvedlo, že se společnosti FN GmbH postupně dařilo financovat své investice prostřednictvím kladného provozního peněžního toku. První kladný hospodářský výsledek před úroky, zdaněním a odpisy (EBITDA) byl zaznamenán v roce 2006 a první čistý zisk v roce 2007, tj. jen několik málo let po zahájení činnosti. Německo Komisi mimoto vyčetlo, že v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla údaje o obratu a nákladech společnosti FN GmbH chybným a zavádějícím způsobem. Německo proto poskytlo následující informace, pokud jde o vývoj obratu a nákladů v období 2003–2010:

Tabulka 4

Výnosy a náklady společnosti FN GmbH v období 2003–2010

	(v tis. EUR)							
Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Obrat (<i>Umsatz</i>)	2 225	7 968	7 364	7 136	8 281	13 338	19 900	23 759
Ostatní provozní výnosy (<i>Sonstige betriebliche Erträge</i>)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— včetně transakce s pozemky (<i>Grundstückstransaktion</i>)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Materiálové náklady (<i>Materialeaufwand</i>)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Náklady na zaměstnance (<i>Personalaufwand</i>)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Ostatní provozní náklady (<i>Sonstiger betrieblicher Aufwand</i>)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽¹⁹⁾ Tato nabídka však nebyla využita.

- (75) Německo tvrdilo, že Komise nevzala zejména v úvahu veškeré náklady související s výkonem veřejné správy (náklady na nehopodářské činnosti), které nelze přičíst každodenním činnostem letiště, což uměle snížilo její provozní zisk. Německo se domnívá, že níže uvedená tabulka odráží skutečný provozní zisk společnosti FN GmbH:

Tabulka 5

Upravená struktura nákladů společnosti FN GmbH (po očištění o náklady související s výkonem veřejné správy)

(v tis. EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Zisk podle výroční zprávy	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Výkon veřejné správy	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
a) Bezpečnost, z toho:	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— požární ochrana (za-městnanci)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— amortizace investičních nákladů (požární ochrana)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— náklady na odpisy (ka-merový dohled)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— hlídkování	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— bezpečnostní personál	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
b) Ochrana cestujících a letadel	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— Kontrolní zařízení (osoby a zboží)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— Bezpečnost letu DFS TTC	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— Odpisy (kontrolní věž)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Upravený roční zisk	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Upravený EBITDA	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

5.1.3. Pojem podpora – výstavba letiště jako nehopodářská činnost

- (76) Německo se domnívalo, že výstavba letiště nepředstavuje hospodářskou činnost, kterou by soukromí investoři byli ochotni uskutečnit sami, a že v Evropě neexistuje žádný takovýto příklad (viz další oddíl). Podle Německa se soukromí investoři zajímají spíše o provozování letištní infrastruktury, která již existuje, jelikož rizika s tím spojená jsou nižší a jsou lépe zvládnutelná.

- (77) Německo uvedlo, že by výstavba letištní infrastruktury neměla spadat pod kontrolu státní podpory, aby se odstranil nedostatek soukromých investic v této oblasti. Německo tvrdilo, že výstavba takovéto infrastruktury představuje nástroj, jehož prostřednictvím může stát pomocí dopravní politiky usměrňovat hospodářský rozvoj a ovlivňovat územní plánování.
- (78) Německo se mimoto domnívalo, že v dotyčném případě byla veřejná podpora zaměřena většinou na činnosti související s výkonem veřejné správy, jež nespádají do pravomoci Komise v oblasti kontroly státní podpory. Z celkové částky [20–30] milionů EUR se [20–30] investovalo do požární ochrany a bezpečnostních systémů. Německo dodalo, že zbývající částka ve výši [2–5] milionů EUR byla zcela využita na financování jiných činností v roce 2011.

5.1.4. Pojem podpora – neexistence hypotetického referenčního investora

- (79) Německo bylo názoru, že v Evropě neexistuje trh pro financování regionální letištní infrastruktury v soukromém vlastnictví. Podle Německa je v Evropě jen několik málo plně privatizovaných letišť. K příkladům takovýchto letišť patří Glasgow-Prestwick nebo Luton. Ačkoli v souvislosti s těmito zcela soukromými letišti nebylo zahájeno žádné šetření týkající se státní podpory, Německo pochybovalo o tom, že těmto letišťům nebyla poskytnuta veřejná podpora. Německo zdůraznilo, že v případě letiště Lübeck-Blankensee se vlastníkem letiště v roce 2009 stalo opět město Lübeck. Tato omezenost soukromého vlastnictví souvisí s vysokými fixními náklady, které jsou nutně spojeny s výstavbou letištní infrastruktury, jak Komise uznala v návrhu pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, jež se v době formálního vyšetřovacího řízení připravovaly⁽²⁰⁾. Německo mimoto uvedlo, že soukromé investory od účasti na projektu tohoto typu odradila právní nejistota způsobená povinnou certifikací letiště, vynesení rozsudku ve věci Aéroports de Paris a podpis mezinárodní smlouvy mezi Německem a Nizozemskem. Podle Německa přehlédla Komise v rámci počátečního posouzení opatření v rozhodnutí o zahájení řízení skutečnost, že komerční banky nepřekvapivě odmítaly financovat výstavbu soukromých letišť a že v této oblasti neexistuje fungující trh.
- (80) Německo zastávalo názor, že předběžné hodnocení Komise nebylo založeno na jednoznačných kritériích pro posouzení souladu předmětných opatření s tržními podmínkami. Podle Německa měla Komise vycházet z ustálené judikatury⁽²¹⁾ v kontextu všeobecných poštovních služeb, jež potvrzuje, že vytvoření a údržba sítě nejsou v souladu s čistě komerčním přístupem. Německo navrhlo vycházet ze stávající rozhodovací praxe Komise, kdy Komise údajně obdobná opatření podpory schválila. K doložení tohoto tvrzení uvedlo Německo jako příklad financování letištní infrastruktury na letišti Kassel-Calden.
- (81) Německo dospělo k závěru, že vzhledem k úspěšnému rozvoji letiště by soukromý investor investoval do letiště Niederrhein Weeze stejně, jako to učinilo Německo.

5.1.5. Společnost FN GmbH není podnikem v obtížích

- (82) Německo odmítlo předběžný závěr Komise, že společnost FN GmbH mohla být podnikem v obtížích ve smyslu pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (dále jen „pokyny k podpoře na záchranu a restrukturalizaci“)⁽²²⁾.
- (83) Německo své tvrzení zakládá na pěti důvodech. Za prvé, společnost FN GmbH dosáhla zisku již po velmi krátké počáteční fázi (první kladný EBITDA v roce 2006 – bez výdajů na výkon veřejné správy – a první čistý zisk v roce 2007). Německo uvedlo, že při posuzování finančních opatření ve prospěch regionálních letišť nepovažovala Komise nikdy ztrátového příjemce podpory v počáteční fázi za společnost v obtížích. Podle Německa by v případě, že by Komise na této argumentaci trvala, nebylo možné financovat žádnou letištní infrastrukturu.
- (84) Německo za druhé uvedlo, že nikdy nebyla splněna „tvrdá“ kritéria pro podnik v obtížích. Německo zpochybnilo připomínky ohledně záporného vlastního kapitálu uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení a dodalo, že většinový společník zajišťoval finanční životaschopnost společnosti – prostřednictvím půjčky, nové kapitálové injekce

⁽²⁰⁾ Viz 38. bod odůvodnění, pokud jde o více informací o konečných pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽²¹⁾ Viz spojené věci Chronopost v Úfex a další, C-83/01 P, C-93/01 Pa C-94/01, EU:C:2003:388, bod 37.

⁽²²⁾ Pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2).

a souhlasu s podřízením pohledávek (*Rangrücktrittklärung*). Německo mimoto zpochybnilo výklad Komise týkající se rozsudků Tribunálu ve věcech *Freistaat Sachsen v. Komise*, T-102/07 a T-120/07, pokud jde o automatický vztah mezi existencí záporného vlastního kapitálu a hodnocením společnosti jakožto podniku v obtížích. Podle Německa je kritérium týkající se záporného vlastního kapitálu pouze jedním z celé řady kritérií, která Tribunál stanovil za účelem zjištění, zda se podnik nachází v obtížích.

- (85) Německo za třetí uvedlo, že společnost FN GmbH nevykazuje žádné příznaky, které by naznačovaly, že se jedná o podnik v obtížích, jelikož rozvoj činnosti společnosti FN GmbH byl od jejího založení pozitivní. Skutečnost, že se společnosti FN GmbH zvýšily úroky, nenaznačuje finanční potíže, jako je nadměrné zadlužení, nýbrž odráží spíše opakované investice hlavního společníka do společnosti FN GmbH.
- (86) Německo za čtvrté uvedlo, že společnost FN GmbH byla schopna řešit své finanční potíže díky vlastnímu provoznímu zisku, půjčkám od komerčních bank a rovněž půjčkám a finančním prostředkům, které obdržela od svého většinového společníka.
- (87) Německo rovněž tvrdilo, že společnost FN GmbH nelze považovat za podnik v obtížích podle pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci, podle nichž jsou z tohoto hodnocení vyloučeny společnosti, od jejichž založení uběhly méně než tři roky (jako je tomu v případě společnosti FN GmbH).

5.1.6. *Narušení hospodářské soutěže*

- (88) Německo uvedlo, že Komise v rozhodnutí o zahájení řízení neprokázala dopady opatření podpory na hospodářskou soutěž na relevantním trhu, který nedefinovala.
- (89) Po uvedení těchto obecných poznámek zaujalo Německo stanovisko k jednotlivým opatřením, která jsou předmětem posouzení:

5.2. **Opatření č. 1: podpora, kterou společnost FN GmbH poskytla společnost EEL GmbH**

5.2.1. *Kontrola společnosti EEL GmbH nad společností FN GmbH*

- (90) Německo uvedlo, že všechny platby financované z půjček, které společnosti FN GmbH poskytla společnost EEL GmbH, byly důsledně kontrolovány ze strany společnosti EEL GmbH, která dohlížela na jejich přímý převod věřitelům jménem (*treuhänderisch*) společnosti FN GmbH.
- (91) Podle Německa tím společnost EEL GmbH zajistila, aby byly její prostředky přiděleny výhradně na investice, a nikoli na každodenní činnosti.
- (92) Německo mimoto podotklo, že společníkům společnosti EEL GmbH, okresu Kleve a obci Weeze, byla v zakládací listině společnosti FN GmbH (*Geschäftsvertrag*) udělena řada výhradních práv, jako je právo jmenovat generálního ředitele společnosti FN GmbH (využité v roce 2004) a řada práv veta, pokud jde o jednotlivá opatření vedení, jakož i změny nebo prodej kapitálu společnosti FN GmbH. Tato práva budou platná do doby, než společnost FN GmbH splatí veškeré své dluhy vůči těmto dvěma společníkům.

5.2.2. *Předběžné posouzení tržních podmínek a potřebných investic*

- (93) Německo tvrdilo, že v celém posuzovaném období byla veškerá investiční rozhodnutí založena na tržních studiích, jejichž závěry soustavně naznačovaly potřebu investic.
- (94) Německo v této souvislosti zmínilo nejprve studii z roku 1998 (provedenou [...]), podle níž se projekt Niederrhein Weeze jevil jako ekonomicky opodstatněný a udržitelný. Německo zmínilo i další studie, které byly vyhotoveny krátce poté a v nichž bylo doporučeno, aby se nová letištní infrastruktura specializovala na segment nízkonákladových dopravců, který byl koncem 90. let minulého století určen jako nejslibnější zdroj růstu. Jako konkurenční výhody byly uvedeny výstavba infrastruktury určené výhradně pro leteckou dopravu provozovanou nízkonákladovými dopravci, geografická poloha letiště (spádová oblast s přibližně 35 miliony obyvatel), naplnění nedalekých letišť Amsterdam a Düsseldorf.

- (95) Německo odkázalo i na podnikatelské záměry, které vycházely z očekávaného růstu objemu přepravy zajišťované nízkonákladovými dopravci, naplnění sousedních letišť a podepsání smluv se společností Ryanair a které předpokládaly finanční úspěch letiště. Vzhledem k potřebě dodržovat předpisy na ochranu životního prostředí zadala společnost FN GmbH současně i vypracování prognózy letecké dopravy [...] (dále jen „studie [...]“), v níž se v roce 2010 předpokládá objem přepravy ve výši 2,88 milionu cestujících a pro rok 2020 pak objem přepravy v rozmezí od 3,1 do 4,85 milionu cestujících. Německo uvedlo, že údaje o objemu přepravy prokazují, že do roku 2010 byl podnikatelský záměr plně dodržován, a to navzdory výše popsaným nepříznivým událostem.
- (96) Německo rovněž uvedlo, že v roce 2009 zadala společnost FN GmbH vzhledem k rozšíření rozsahu činnosti společnosti Ryanair na letišti vypracování dalšího podnikatelského záměru na období 2009–2020 (dále jen „podnikatelský záměr z roku 2009“). Tento podnikatelský záměr byl předložen [bance], která mohla tuto odbornou studii vzít v úvahu při rozhodování o poskytnutí komerční půjčky společnosti FN GmbH.
- (97) Na základě těchto skutečností zpochybnilo Německo předběžné názory Komise, že obchodní model společnosti FN GmbH nebyl udržitelný a že proces privatizace byl založen na politických aspektech, a nikoli na čistě obchodních podmínkách.

5.2.3. Soulad půjček, které společnost EEL GmbH poskytla společnosti FN GmbH, s tržními podmínkami

- (98) Německo uvedlo, že v rozhodnutí o zahájení řízení byl k posouzení souladu úrokových sazeb u půjček poskytnutých společností EEL GmbH s tržními podmínkami použit nesprávný právní základ. Podle Německa použila Komise při posuzování sdělení Komise z roku 2008 o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (dále jen „sdělení z roku 2008 o referenčních sazbách“) ⁽²³⁾. Německo tvrdilo, že jelikož většina předmětných opatření byla provedena mezi roky 2003 a 2005, měla Komise použít své oznámení o metodě stanovování referenčních úrokových sazeb a diskontních sazeb z roku 1997 (dále jen „oznámení o referenčních sazbách z roku 1997“) ⁽²⁴⁾.
- (99) Bez ohledu na to, který z obou dokumentů by byl použitelný *ratione temporis*, zpochybnilo Německo použitelnost jakékoli referenční sazby Komise v tomto případě z toho důvodu, že pro výstavbu letištní infrastruktury údajně neexistuje fungující finanční trh.
- (100) Německo dodalo, že půjčky poskytnuté orgány veřejné moci byly zcela v souladu s tržními podmínkami, a to z těchto důvodů:
- všechny úvěrové smlouvy stanovily splacení jistiny s úrokovými sazbami, které byly v souladu s tržními podmínkami a/nebo byly stanoveny v právních předpisech;
 - všechny půjčky, které byly poskytnuty společnosti FN GmbH, byly zcela a trvale zajištěny i) přednostními zástavními právy k pozemku (*Grundschuld auf sämtliche Grundstücke*), ii) podíly společnosti Airport Network BV na kapitálu společnosti ANH GmbH a iii) podíly společnosti ANH GmbH na kapitálu společnosti FN GmbH;
 - úrokové sazby u půjček poskytnutých společností FN GmbH v rozmezí [1–8] % byly vždy v souladu s tržními podmínkami, a to s přihlédnutím k významnému počátečnímu příspěvku ve formě soukromých kapitálových injekcí (přibližně [20–50] %) k celkové financování projektu a k vysoké úrovni zajištění;
 - tyto úrokové sazby odpovídaly úrokům stanoveným u půjček s desetiletou dobou splatnosti, jež byly z 80 % zajištěny nemovitostmi.
- (101) Co se týká kritéria soukromého investora, Německo odkázalo na rozsudek ve věci *Italská republika v. Komise* ⁽²⁵⁾, v němž Soudní dvůr uvedl, že „za účelem zjištění, zda tato opatření mají povahu státní podpory, je nutné posoudit, zda by za podobných okolností soukromý investor, který je svou velikostí srovnatelný s orgány spravujícími veřejný sektor, poskytl kapitál v takové výši“ [neověřený překlad – pozn. překl.]. Německo tvrdilo, že by soukromý investor na místě společnosti EEL GmbH vzal úvahu povinnost dodržovat právní předpisy a akceptoval by skutečnost, že rentability investice bude vzhledem k nákladům na plnění požadavků případně

⁽²³⁾ Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6).

⁽²⁴⁾ Oznámení Komise o metodě stanovování referenčních úrokových sazeb a diskontních sazeb (Úř. věst. C 273, 9.9.1997, s. 3).

⁽²⁵⁾ *Italská republika v. Komise* Evropských společenství, C-305/89, EU:C:1991:142, bod 19.

dosaženo později, jak již Komise uznala v předchozím případě jednotlivé podpory *Einzelbeihilfe für Wasserwerke* ⁽²⁶⁾. Německo také uvedlo, že soukromý investor může vzít v úvahu strategickou povahu/cíl obchodního modelu a přizpůsobit odhady ziskovosti. Podle bodu 3.2 v sdělení Komise o kapitálových podílech orgánů veřejné správy v obchodních společnostech ze dne 14. září 1984 ⁽²⁷⁾ je „strategická povaha investice z hlediska trhů nebo dodávek taková, že nabytí podílu lze považovat za obvyklé chování poskytovatele kapitálu, ačkoli je rentability dosaženo později“ [neověřený překlad – pozn. překl.]. Německo vyvodilo závěr, že toto ustanovení vylučuje existenci hospodářské výhody zahrnující státní podporu.

5.3. Opatření č. 2: opatření podpory provedená spolkovou zemí Severní Porýní-Vestfálsko ve prospěch společnosti FN GmbH

- (102) Podle Německa nepředstavuje opatření podpory provedené na základě rozhodnutí spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko ve prospěch společnosti FN GmbH dne 15. října 2002 s částkou ve výši 3,525 milionu EUR podporu, nebo se jedná o existující podporu ve smyslu procesního nařízení. Německo tvrdilo, že opatření bylo přijato na základě směrnic z roku 1993. Podle Německa byly tyto směrnice vydány před přijetím sdělení Komise o použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994“) ⁽²⁸⁾.
- (103) Německo dodalo, že financování letištní infrastruktury začalo představovat státní podporu a podléhat kontrole Komise až později, a to po a) přijetí pokynů Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005“) v roce 2005 ze strany Komise a b) vnesení zásadních rozsudků v tomto odvětví Tribunálem a Soudním dvorem Evropské unie ⁽²⁹⁾.
- (104) Německo v této souvislosti rovněž uvedlo, že Komise použila v rozhodnutí o zahájení řízení k předběžnému posouzení opatření č. 2 nesprávný právní základ. Rozhodnutí o zahájení řízení ⁽³⁰⁾ vycházelo z nové verze směrnic z roku 1993, která vstoupila v platnost dne 1. ledna 2003, tj. po provedení opatření.
- (105) Německo se také domnívalo, že jelikož byly směrnice z roku 1993, na jejichž základě bylo předmětné opatření podpory přijato, zrušeny, není nutné, aby Komise použila ustanovení procesního nařízení týkající se existující podpory.

5.4. Opatření č. 3: přímá podpora, kterou společnosti FN GmbH poskytl okres Kleve

- (106) Německo se domnívalo, že poskytnutí překlenovacího financování bylo nezbytné k doplnění soukromých investic do letiště v počáteční fázi. Co se týká zproštění společnosti FN GmbH povinnosti uhradit druhou splátku půjčky, Německo uvedlo, že okres Kleve přijal toto rozhodnutí záměrně, jelikož společnost FN GmbH splnila svůj právní závazek vytvořit nejméně 350 pracovních míst.

5.5. Opatření č. 4: veřejné refinancování společnosti EEL GmbH

- (107) Německo popřelo, že refinancování společnosti EEL GmbH představuje transakci za účasti státu, jelikož se jedná pouze o kapitálovou injekci, kterou provedli společníci společnosti EEL GmbH. Německo podotklo, že refinancování společnosti EEL GmbH provedli veřejní vlastníci i soukromé banky.
- (108) Německo tvrdilo, že v rozhodnutí o zahájení řízení byla údajná státní podpora započítána dvakrát (financování společnosti FN GmbH ze strany společností EEL GmbH a refinancování společnosti EEL GmbH jejími veřejnými společníky), ačkoli tvoří jedno opatření. Německo připomenulo, že v podobném případě týkajícím se letiště Leipzig/Halle ⁽³¹⁾ upustila Komise od provedení dvojího posouzení.

⁽²⁶⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 15. června 2011 ve věci N 322/2010, bod 49, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/237041/237041_1243261_83_3.pdf

⁽²⁷⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/transparency_extract_en.pdf

⁽²⁸⁾ Použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).

⁽²⁹⁾ Zejména rozsudek ze dne 12. prosince 2000 ve věci *Aéroports de Paris v. Komise*, T-128/98, s. II-3929, EU:T:2000:290, rozsudek ze dne 17. prosince 2008 ve věci *Ryanair v. Komise*, T-196/04, EU:T:2008:585, a rozsudek ze dne 24. března 2011 ve věci *Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt v. Komise a další*, T-443/08, EU:T:2011:117.

⁽³⁰⁾ 42. bod odůvodnění.

⁽³¹⁾ SA.30743 – Finanzierung von Infrastrukturprojekten am Flughafen Leipzig/Halle (Úř. věst. C 284, 28.9.2011, s. 6).

- (109) Německo popřelo, že by společnost EEL GmbH vykonávala hospodářskou činnost, a tvrdilo, že by se společnost EEL GmbH měla místo toho považovat za dočasnou zvláštní účelovou jednotku, která byla zřízena za účelem správy a rozvoje letištní infrastruktury. Německo zastávalo názor, že společnost EEL GmbH byla zřízena za účelem efektivnějšího řízení projektu než v případě dvou samostatných společníků (okres Kleve a obec Weeze) a transparentnějšího přidělování podpory na zahájení činnosti, kterou tito společníci poskytli. Podle Německa by soukromý investor stejné činnosti jako společnost EEL GmbH neuskutečnil.
- (110) Německo rovněž uvedlo, že společnost EEL GmbH vykazovala zisk v důsledku rozdílu mezi úrokovými sazbami u půjček, které získala od svých společníků, a úrokovými sazbami vztahujícími se na půjčky, které poskytla společnosti FN GmbH.

5.6. Posouzení slučitelnosti

- (111) Německo pochybovalo, že Komise v rozhodnutí o zahájení řízení posoudila důkladně slučitelnost opatření podpory. Německo uvedlo, že vzhledem k otázce legitimních očekávání, která je objasněna níže, by Komise neměla v šetření pokračovat ani zvažovat případné navrácení podpory. Německo rovněž uvedlo, že Komise již schválila opatření podpory ve prospěch letiště Kassel-Calden, která byla podobná jako v případě letiště Niederrhein Weeze. Německo z toho odvozuje, že by Komise měla prohlásit posledně uvedenou podporu za slučitelnou s vnitřním trhem.

5.7. Legitimní očekávání

- (112) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení Německo zopakovalo předchozí tvrzení týkající se legitimních očekávání. Podle Německa je Komise v červenci 2009 ⁽³²⁾ informovala, že nemá v úmyslu věc blíže prověřit, což vytvořilo legitimní očekávání. Německo dospělo k závěru, že Komise byla tehdy vázána zásadou řádné správy a musela předběžné šetření ukončit. Na podporu tohoto stanoviska Německo uvedlo, že Soudní dvůr Evropské unie ve věci Salzgitter ⁽³³⁾ konstatoval, že zpoždění ze strany Komise při výkonu jejích kontrolních pravomocí a při nařízení navrácení této podpory vede k protiprávnosti tohoto rozhodnutí o navrácení pouze ve výjimečných případech (jako je tento), kdy Komise zůstala zjevně nečinná a jasně porušila svou povinnost řádné péče.
- (113) Německo uvedlo, že při formálním šetření Komise byly přehlédnuty jiné akty Komise, jako je rozhodnutí z roku 2005 týkající se programu Konver II (poskytnutí částky ve výši 14,9 milionu ECU na přeměnu bývalých vojenských letišť v Severním Porýní-Vestfálsku) a akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě ⁽³⁴⁾, v nichž se výslovně vyžaduje vytvoření nové letištní infrastruktury.

6. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

6.1. Společnost Flughafen Düsseldorf GmbH

- (114) Společnost Flughafen Düsseldorf GmbH (dále jen „Flughafen Düsseldorf“), provozovatel letiště Düsseldorf, se domnívala, že předmětná čtyři opatření ovlivnila hospodářskou soutěž na jednotném trhu a měla by být prohlášena za neslučitelnou podporu. Podle společnosti Flughafen Düsseldorf se objem přepravy na letišti Niederrhein Weeze během méně než deseti let zdesetinásobil jen kvůli skutečnosti, že náklady letiště byly v důsledku veřejné podpory uměle sníženy. Po zahájení provozování leteckých činností z letiště Niederrhein Weeze používala společnost Ryanair ve svých marketingových kampaních neoprávněně značku „Düsseldorf“, což potenciální zákazníci zmatlo a odklonilo je na letiště Niederrhein Weeze na úkor letiště Düsseldorf.

6.2. Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg

- (115) Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg (dále jen „Niederrheinische IHK“), místní obchodní a průmyslová komora, uvedla, že uzavření vojenského letiště znamenalo pro okres úbytek 400 pracovních míst a snížení výnosů přibližně o 100 milionů EUR ročně, zatímco rozvoj letiště

⁽³²⁾ Viz 54. bod odůvodnění v rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³³⁾ Salzgitter v. Komise, C-408/04, EU:C:2008:236, bod 106.

⁽³⁴⁾ KOM(2006) 819.

Niederrhein Weeze byl naopak mimořádně pozitivní a vytvořil v regionu více než 1 200 pracovních míst. Niederrheinische IHK dále uvedla, že letiště roste v souladu s podnikatelským záměrem z roku 2003 a stalo se třetím největším regionálním letištěm ve spolkové zemi. Nedávný pokles počtu odbavených cestujících lze velkou měrou přičíst zavedení daně za cestující v letecké dopravě v Německu.

6.3. Erlebe-Fernreisen a Atlasreisen

- (116) Společnosti Erlebe-Fernreisen GmbH (dále jen „Erlebe-Fernreisen“) a Atlasreisen Partnerunternehmen (dále jen „Atlasreisen“), dvě místní cestovní agentury, vyslovily v řízení podporu stanovisku letiště Niederrhein Weeze. Společnost Erlebe-Fernreisen se domnívala, že přestavba vojenského letiště a spolupráce s vedením letiště Niederrhein Weeze podpořila růst společnosti. Společnost Atlasreisen připomenula schopnost letiště projít obtížným certifikačním procesem a zavedení daně za cestující v letecké dopravě v Německu.

6.4. Agello

- (117) Společnost Agello Service GmbH (dále jen „Agello“), poskytovatel letištních služeb, se domnívala, že pozitivní rozvoj činnosti letiště Niederrhein Weeze vedl k tomu, že se z něj stalo třetí největší regionální letiště ve spolkové zemi, a považovala je za úspěšný evropský projekt. Podle jejího názoru lze nedávný pokles objemu osobní přepravy přičíst do značné míry zavedení daně za cestující v letecké dopravě v Německu.

6.5. Pro:niederrhein

- (118) Pro: niederrhein, skupina místních občanů podporujících letiště Niederrhein Weeze, se domnívala, že předmětná opatření nepředstavují protiprávní podporu a že letiště je pro region důležité, jak prokazuje petice, kterou v roce 2006 podepsalo více než 20 000 osob.

6.6. Tower Company a STI

- (119) Společnost Tower Company GmbH (dále jen „společnost Tower“), provozovatel letištních služeb pověřený bezpečností letu, a společnost STI Security Training International GmbH (dále jen „STI“), poskytovatel služeb v oblasti kontroly cestujících, usuzovaly, že by činnosti letiště související s výkonem veřejné správy nebylo možno v případě jeho uzavření přemístit jinam. Komise byla vyzvána, aby vzala při posuzování v úvahu i zaměstnanost.

6.7. Serve2fly a I-Punkt

- (120) Společnost Serve2fly Heico Losch Airport Service GmbH (dále jen „Serve2fly“), poskytovatel služeb pozemního odbavení, a společnost I-Punkt GmbH (dále jen „I-Punkt“), místní stavební společnost, se domnívaly, že rozvoj činnosti letiště Niederrhein Weeze byl mimořádně pozitivní a vytvořil v této méně rozvinuté části Severního Porýní-Vestfálska více než 1 000 pracovních míst. Společnost Serve2fly uvedla, že názory uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení jsou v rozporu s pokyny Komise, jelikož místním letišťům znemožňují soutěžit na trhu. Společnost Serve2fly připomenula nepříznivé vnější události, s nimiž se letiště muselo vypořádat, a vyzvala Komisi, aby je vzala v úvahu.

6.8. Gaetan Data

- (121) Společnost Gaetan Data GmbH (dále jen „Gaetan Data“), místní vzdělávací společnost, tvrdila, že letiště představuje z hlediska odborné přípravy jedinečný zdroj, a měla za to, že by Komise měla danou věc rychle schválit.

6.9. Van Boekel, RAS a SOV

- (122) Společnost Van Boekel GmbH (dále jen „Van Boekel“), místní společnost působící mimo jiné v oblasti výstavby silnic a terénních úprav, společnost Rheinland Air Service Werft & Handel GmbH (dále jen „RAS“), poskytovatel služeb v oblasti doplňování paliva do letadel, a společnost Schilling Omnibusverkehr GmbH (dále jen „SOV“), autobusová dopravní společnost zajišťující dopravní spojení mezi letištěm Niederrhein Weeze a Kolínem nad Rýnem a Düsseldorfem, uvedly, že letiště je nyní ziskovým soukromým letištěm skutečně evropského významu.

6.10. NRN Energie

- (123) Společnost NRN Energie GmbH (dále jen „NRN Energie“) poznamenala, že letiště bylo financováno soukromým investorem, a to na rozdíl od letiště Eindhoven, které se může spoléhat na dodatečné financování vojenských operací ze strany Nizozemska. Pokud jde o účast orgánů veřejné moci, společnost NRN Energie se domnívala, že půjčky z veřejných prostředků byly poskytnuty za tržních podmínek. Společnost NRN Energie sdílela obavy Německa týkající se narušení legitimních očekávání.

6.11. KPP

- (124) Společnost KPP Steuerberatungsgesellschaft mbH (dále jen „KPP“), společnost poskytující daňové poradenství, poukázala na značnou rentabilitu kapitálu společnosti FN GmbH ([10–20] %) v roce 2010. Společnost KPP tvrdila, že půjčky, které společnost FN GmbH získala, je nutno z velké části považovat za kvazivlastní kapitál a že každopádně byly v plné výši zajištěny.

6.12. Okres Kleve

- (125) Okres Kleve podpořil všechny připomínky Německa, zejména připomínky související s narušením legitimních očekávání. Okres Kleve rovněž zdůraznil rostoucí poptávku po regionálních letištích v Severním Porýní-Vestfálsku, jedné z nejhustěji obydlených oblastí v Evropě, jež nemůže být zcela uspokojena nedalekým a téměř zcela vytiženým letištěm Düsseldorf. Okres Kleve dodal, že financování letiště Niederrhein Weeze důsledně dodrželo pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005, podle nichž se považovalo za letiště kategorie D (až do roku 2007 včetně).

6.13. FN GmbH

- (126) Společnost FN GmbH podpořila všechny připomínky Německa k rozhodnutí o zahájení řízení, k nimž přispěla. Společnost FN GmbH zdůraznila, že předmětná opatření nepředstavovala státní podporu, zejména půjčky od společnosti EEL GmbH, jež byly poskytnuty za tržních podmínek. Podle společnosti FN GmbH se jí navzdory velmi významné úrovni investic do letištní infrastruktury ([50–100] milionů EUR) podařilo zachovat vysoký poměr vlastního kapitálu (více než [20–50] %) a omezit podíl finančních opatření, která jsou předmětem šetření, na méně než [20–50] % celkového financování. Společnost FN GmbH dodala, že údaje o objemu přepravy i provozní zisk od zahájení činnosti v roce 2003 rostou, takže společnost FN GmbH dosahuje od roku 2007 ročních zisků. Společnost FN GmbH dále uvedla, že provozní výnosy neustále rostou a značně převyšují provozní náklady, které jsou stálé. Podle společnosti FN GmbH by tyto dobré provozní výsledky byly ještě lepší, pokud by byly ve výsledovce odečteny všechny náklady související s výkonem veřejné správy.
- (127) Společnost FN GmbH zdůraznila, že není podnikem v obtížích a že půjčky byly poskytnuty za tržních podmínek. Společnost FN GmbH tvrdila, že u této kategorie úvěrů jsou úrokové sazby stanovené u půjček poskytnutých společností EEL GmbH vyšší než sazby Bundesbank u nových zajištěných úvěrů nebo sazby Pfandbriefindex⁽³⁵⁾ (s připočtením obvyklého rozpětí ve výši 80 až 120 bazických bodů).

6.14. Ostatní třetí strany

- (128) Pět fyzických osob vyslovalo pochybnosti ohledně toho, zda:
- informace, které poskytlo Německo, odrážely skutečné částky, jež byly společností EEL GmbH a FN GmbH poskytnuty;
 - letiště bylo schopno přežít bez půjček z veřejných prostředků;
 - skutečně neexistoval fungující finanční trh, který by mohl financovat projekty, jako je projekt letiště Niederrhein Weeze;
 - společnost FN GmbH bude schopna splatit veškeré půjčky a úroky ve lhůtě splatnosti v roce 2016; dotčené třetí strany v tomto ohledu tvrdily, že Německo bude nuceno souhlasit s kapitalizací pohledávky zvažovanou již v roce 2011, což by představovalo protiprávní podporu a transakci, kterou by soukromý investor neuskutečnil;

⁽³⁵⁾ Tento index stanoví úrokové sazby u většiny dluhopisů německých bank s ratingem AAA.

- e) úroky, které Německo účtovalo společnosti FN GmbH, odpovídají tržním sazbám;
- f) společnost FN GmbH vytvořila 350 pracovních míst (což byla podmínka, kterou Německo společnosti FN GmbH uložilo pro upuštění od uhrazení druhé splátky ve výši [2–5] milionů EUR v roce 2004);
- g) skutečná hodnota zajištění, které společnost Airport Network B.V poskytla za půjčky pro společnost FN GmbH, je vysoká ⁽³⁶⁾;
- h) by investor podstoupil riziko spojené s poskytnutím půjček letišti, které na začátku nezískalo provozní licenci.

7. VYJÁDRĚNÍ NĚMECKA K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍCH STRAN

- (129) Německo se domnívalo, že informace, které uvedl pan Kleinschnittger, nelze v řízení platně použít, jelikož zveřejnil důvěrné údaje z jednání zastupitelstva okresu Kleve, jež byly získány nezákonně a předány Komisi.
- (130) Pokud jde o připomínky některých fyzických osob, Německo odkázalo na svá podání ze dne 18. března 2013 a 19. srpna 2013, jež byla shrnuta v oddíle 5.

8. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

- (131) V čl. 107 odst. 1 SFEU je stanoveno, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.
- (132) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Aby dotyčné opatření představovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny níže uvedené podmínky. Finanční podpora:
 - musí být poskytnuta státem nebo ze státních prostředků,
 - musí zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby,
 - narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a
 - musí ovlivňovat obchod mezi členskými státy.
- (133) Německo tvrdilo, že v daném případě společnost EEL GmbH a její společníci jednali soustavně jako obezřetné, tržně jednající hospodářské subjekty vedené vyhlídkami na dosažení zisku a že předmětná opatření neposkytla hospodářskou výhodu, kterou by společnost nezískala za běžných tržních podmínek. Pokud tomu tak skutečně je, opatření, která Německo provedlo, nepředstavují státní podporu.

8.1. Legitimní očekávání

- (134) V rozporu s tvrzením Německa nevytvořila Komise žádná legitimní očekávání, pokud jde o ukončení předběžného šetření. Za prvé, tvrzení, že Komise zůstala nečinná, není relevantní. Ve spojených věcech Demesa a Territorio Histórico de Álava v. Komise ⁽³⁷⁾ Soudní dvůr potvrdil, že jakákoli zdánlivá nečinnost postrádá význam, pokud jí nebyl režim podpory oznámen. Jelikož Německo podporu neoznámilo (viz 247. bod odůvodnění), nemůže se dovolávat legitimních očekávání. Komise podotýká, že odkaz na rozsudek ve věci Salzgitter není relevantní, jelikož se tento rozsudek týká pouze období pro navrácení podpory, která byla rozhodnutím Komise prohlášena za protiprávní, a nikoli období předběžného šetření, jehož se týkají připomínky Německa. Komise rovněž uvádí, že jelikož Německo o ukončení dotyčného řízení neinformovala, může ve formálním šetření pokračovat.

⁽³⁶⁾ Dotčené třetí strany odůvodnily své pochybnosti v této souvislosti tvrzením, že společnost Airport Network B.V byla trvale ztrátová.

⁽³⁷⁾ Spojené věci Demesa a Territorio Histórico de Álava v. Komise, C-183/02 P a C-187/02 P, EU:C:2004:701, bod 52.

8.2. Podnik v obtížích

- (135) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise konstatovala, že nelze vyloučit, že společnost FN GmbH byla podnikem v obtížích. Vzhledem k informacím, které Německo poskytlo, se však Komise domnívá, že se finanční situace společnosti FN GmbH postupem času zlepšila:
- společnosti se podařilo vytvořit kladný peněžní tok méně než pět let po zahájení činnosti (viz tabulka 5) a do konce roku 2010, tj. roku provedení posledního posuzovaného opatření, byla zisková;
 - společnost měla vždy podporu ze strany soukromých společníků (viz 72. bod odůvodnění) a případně mohla získat přístup i ke komerčnímu bankovnímu úvěru (viz 73. bod odůvodnění);
 - vedení společnosti FN GmbH v tomto období nezvažovalo podání návrhu na zahájení insolvenčního řízení.
- (136) Komise proto zastává názor, že se společnost nikdy nenacházela v situaci popsané v bodě 9 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci, kdy podnik není „schopen z vlastních zdrojů nebo finančních prostředků, které získá od vlastníka/akcionářů či společníků nebo věřitelů, zamezit ztrátě, která by ho bez vnějšího zásahu ze strany orgánů veřejné moci v krátkodobém nebo střednědobém výhledu téměř jistě odsoudila k ukončení podnikatelské činnosti“. Komise proto vyvozuje závěr, že společnost FN GmbH nelze považovat za podnik v obtížích.

8.3. Existence podpory v případě půjček poskytnutých společnosti FN GmbH (opatření č. 1)

8.3.1. Pojem podnik a hospodářská činnost

- (137) Počáteční vývoj letišť podléhal často čistě teritoriální logice nebo v některých případech vojenským potřebám. Provozování letišť bylo organizováno spíše jako součást správy než jako komerční podnik. Rovněž hospodářská soutěž mezi letišti a provozovateli letišť byla omezená a rozvíjí se teprve postupně.
- (138) V posledních letech se však tato situace změnila. Ačkoli v některých případech může ještě přetrvávat logika teritoriálního uspořádání a správní struktury, většina letišť byla zřízena podle obchodního práva, aby mohla vykonávat činnost za tržních podmínek ve stále konkurenčnějším prostředí. Proces převodu na soukromý sektor má obvykle podobu privatizace nebo postupného otevírání kapitálu. V posledních letech projevily velký zájem o získání letišť soukromé kapitálové společnosti a investiční a penzijní fondy, jak dokládá daný případ.
- (139) Jak je uvedeno v bodě 44 pokynů Komise ke státní podpoře letišť a leteckých společností (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014“) ⁽³⁸⁾, z důvodu postupného vývoje tržních sil v odvětví letišť není možné určit přesné datum, od kterého by mělo být provozování letišť nade vší pochybnost považováno za hospodářskou činnost. Soudy Unie však uznaly vývoj povahy letištních služeb. Ve svém rozsudku ve věci letišť Leipzig/Halle ⁽³⁹⁾ Tribunál konstatoval, že ode dne vynesení rozsudku ve věci Aéroports de Paris nelze vyloučit použití pravidel státní podpory na financování letištní infrastruktury. Ode dne vynesení rozsudku ve věci Aéroports de Paris (12. prosince 2000) je proto třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhá systému kontroly státní podpory.
- (140) Co se týká tohoto případu, různé půjčky určené k financování výstavby letiště Niederrhein Weeze, které společnosti FN GmbH udělila společnost EEL GmbH a které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, byly poskytovány od roku 2003, tj. po vynesení rozsudku ve věci Aéroports de Paris. Komise proto vyvozuje závěr, že může přezkoumat všechny půjčky, které společnosti FN GmbH poskytla společnost EEL GmbH.

⁽³⁸⁾ Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).

⁽³⁹⁾ Rozsudek ze dne 24. března 2011 ve spojených věcech Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH v. Komise, T-443/08 a T-455/08, EU:T:2011:117, zejména body 93 a 94; potvrzený rozsudkem ve věci Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle v. Komise, C-288/11 P, EU:C:2012:821.

8.3.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (141) Pojem státní podpory se vztahuje na jakoukoli výhodu poskytnutou přímo nebo nepřímo ze státních prostředků samotným státem nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě pravomocí, které mu byly svěřeny.
- (142) V daném případě je poskytovatel podpory, společnost EEL GmbH, zcela ve vlastnictví veřejných subjektů, tj. okresu Kleve na straně jedné a obce Weeze na straně druhé. Z tohoto důvodu se jedná o veřejný podnik ve smyslu čl. 2 písm. b) směrnice Komise 2006/111/ES⁽⁴⁰⁾ o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků.
- (143) Převažující vliv okresu Kleve a obce Weeze v té době je jasně patrný ze struktury vlastnictví, jelikož okres Kleve (52 %) a obec Weeze (48 %) jsou jedinými společníky společnosti EEL GmbH. Vedení společnosti EEL GmbH mimoto sestává ze dvou zástupců veřejných subjektů, a to starosty obce Weeze a zemského rady (*Landrat*) okresu Kleve.
- (144) Rozhodující vliv orgánů veřejné moci na společnost EEL GmbH má i finanční povahu, a to z důvodu výše uvedené skutečnosti, že v letech 2004–2005 obdržela společnost EEL GmbH od svých společníků různé dotace („podpora likvidity“ a kapitálové injekce). Orgány veřejné správy tudíž poskytly společnosti EEL GmbH přímou finanční podporu.
- (145) Komise proto usuzuje, že společnost EEL GmbH je veřejným podnikem a že její prostředky je nutno považovat za státní prostředky.
- (146) Soudní dvůr však rovněž rozhodl, že i když stát může kontrolovat veřejný podnik a mít na jeho činnost dominantní vliv, není možné automaticky předpokládat, že tato kontrola bude v konkrétním případě skutečně provedena. Veřejný podnik může v závislosti na míře samostatnosti, kterou mu stát ponechá, jednat více či méně nezávisle. Proto samotná skutečnost, že veřejný podnik je pod kontrolou státu, nepostačuje k tomu, aby opatření přijatá tímto podnikem, jako jsou dotyčné půjčky, byla přičitatelná státu. Soudní dvůr uvedl, že přičitatelnost opatření podpory přijatého veřejným podnikem státu je možné vyvodit ze souhrnu nepřímých důkazů.
- (147) K takovýmto nepřímým důkazům může patřit začlenění veřejného podniku do struktur veřejné správy, povaha činností podniku a jejich výkon na trhu v rámci běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty, právní postavení podniku (zda se na něj vztahuje veřejné právo, nebo obecné obchodní právo), intenzita dohledu vykonávaného orgány veřejné moci nad vedením podniku nebo jakýkoliv jiný ukazatel, který by svědčil o účasti orgánů veřejné moci na přijetí dotyčného opatření nebo o nepravděpodobnosti toho, že se přijetí neúčastnily, s ohledem na rozsah tohoto opatření, jeho obsah nebo podmínky.
- (148) Za prvé je třeba uvést, že významné investiční projekty týkající se letišť jsou v zájmu místních orgánů, které se často na těchto projektech do jisté míry podílejí. Důvodem je skutečnost, že letiště může hrát zásadní úlohu v řadě politik: dopravní politice, regionální nebo celostátní politice hospodářského rozvoje nebo politice plánování měst a regionů. V daném případě letiště provozuje soukromá společnost. Rozhodnutí o přeměně bývalého vojenského letiště na civilní letiště a o jeho prodeji soukromému investorovi však bylo politickým rozhodnutím. Při této přeměně mimoto hrály zásadní úlohu okres Kleve a obec Weeze.
- (149) Komise uvádí, že společnost EEL GmbH byla založena dvěma regionálními veřejnými subjekty za účelem přípravy letiště na jeho další komerční využívání jakožto civilního letiště a jeho správy do doby převzetí soukromým investorem, jak bylo stanoveno v článku 2 zakládací listiny (*Gesellschaftsvertrag*)⁽⁴¹⁾ ze dne 16. prosince 1999. Jak je objasněno v 32. bodě odůvodnění, tato činnost byla do obnovení činnosti společnosti v dubnu 2003 pozastavena. Od té doby je povaha činnosti společnosti EEL GmbH omezena na směřování nových investic do letiště Niederrhein Weeze, což je v souladu s jejím původním posláním.

⁽⁴⁰⁾ Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

⁽⁴¹⁾ „Účelem společnosti je rozvoj a otevření bývalého letiště NATO Weeze-Laarbruch s ohledem na potřebná technická a infrastrukturní zařízení a údržba a rekonstrukce areálu při přípravě na následné komerční využívání.“

- (150) V období od roku 1999 do roku 2001 provozovaly letiště okres Kleve a obec Weeze (prostřednictvím společnosti FN GmbH, která byla tehdy ve veřejném vlastnictví) a společnost EEL GmbH byla založena výhradně za účelem zajištění fungování civilního letiště v budoucnu.
- (151) Z výše uvedených skutečností vyplývá, že by společnost EEL GmbH měla být považována za zvláštní účelovou jednotku, která byla okresem Kleve a obcí Weeze zřízena (jak bylo uvedeno v 109. bodě odůvodnění) za účelem dosažení jejich cílů veřejné politiky souvisejících s letištem Niederrhein Weeze, konkrétně jeho přeměnou z vojenského na civilní použití, kterou měla dotyčná opatření financovat a s níž souvisí. To naznačuje, že dotyčná opatření lze přičíst okresu Kleve a obci Weeze.
- (152) Rozhodnutí o poskytnutí půjček společnosti FN GmbH a jejich prodloužení prostřednictvím společnosti EEL GmbH mimoto přijali společníci společnosti EEL GmbH, kteří zastupovali orgány veřejné moci. Komise rovněž uvádí, že oba veřejní společníci určili rozsah, obsah a podmínky každé půjčky, kterou společnost EEL GmbH společnosti FN GmbH poskytla, jak je vyzdvíženo v zápise z valné hromady společnosti EEL GmbH.
- (153) Všechny půjčky, které společnost EEL GmbH poskytla společnosti FN GmbH provozující letiště, byly mimoto refinancovány okresem Kleve⁽⁴²⁾. To představuje další náznak, že rozhodnutí o udělení půjček společnosti FN GmbH a jejich obnovení pocházela ve skutečnosti od orgánů veřejné moci.
- (154) Společnost EEL GmbH mimoto nemá představenstvo. Oběma výkonnými řediteli jsou zástupci veřejných společníků. Jedním výkonným ředitelem společnosti je zemský rada (*Landrat*), tj. vedoucí okresu Kleve, a druhým výkonným ředitelem je starosta obce Weeze. Společnost EEL GmbH nemá ani stálé zaměstnance a spravuje ji jediný státní úředník z okresu Kleve. Z těchto údajů je patrné, že jakékoli rozhodnutí přijaté společností EEL GmbH je ve skutečnosti přijato zástupci veřejných společníků, kteří kromě toho, že zasedají v řídicích orgánech společnosti, zároveň řídí její každodenní činnosti. To potvrzuje, že dotyčná opatření lze přičíst veřejným společníkům.
- (155) Navzdory právní formě soukromé společnosti se na společnost EEL GmbH vztahují pravidla účetnictví veřejného sektoru⁽⁴³⁾.
- (156) Plánuje se rovněž, že společnost EEL GmbH bude zrušena, jakmile společnost FN GmbH splatí veškeré půjčky a úroky, které jí dluží. Jak proto tvrdilo Německo, společnost EEL GmbH je nutno považovat za zvláštní účelovou jednotku, kterou vytvořili její dva veřejní společníci a jejíž jedinou funkcí je soustředit prostředky, jež mají být převedeny na společnost FN GmbH k investičním účelům. To rovněž potvrzuje, že opatření lze přičíst těmto veřejným společníkům.
- (157) Komise proto zastává názor, že rozhodnutí společnosti EEL GmbH o poskytnutí půjček a o prodloužení splatnosti, jež tvoří opatření č. 1 ve prospěch společnosti FN GmbH, představují převod státních prostředků a lze je přičíst státu.

8.3.3. *Selektivní hospodářská výhoda – zásada investora/věřitele v tržním hospodářství*

- (158) Za účelem ověření, zda určitý podnik získal v důsledku poskytnutí půjčky za zvýhodněných podmínek hospodářskou výhodu, používá Komise zásadu „tržně jednajícího hospodářského subjektu“. Podle této zásady by se kapitál, který stát přímo či nepřímo dá společnosti k dispozici za okolností, jež odpovídají běžným podmínkám trhu, neměl považovat za státní podporu⁽⁴⁴⁾.
- (159) Komise proto musí za prvé posoudit, zda podmínky čtyř půjček a dvou prodloužení půjček ze strany společnosti EEL GmbH ve prospěch společnosti FN GmbH poskytly poslední uvedené společnosti hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala. V daném případě Německo s ohledem na čtyři půjčky objasnilo, že přijetí závazků souvisejících s půjčkami ve prospěch společnosti FN GmbH ze strany komerčních bank bylo v té době (2003–2005) velmi nepravděpodobné, jak bylo objasněno výše.

⁽⁴²⁾ Jediná finanční podpora obce Weeze spočívala v počáteční kapitálové injekci při založení společnosti EEL GmbH, obec však podpořila všechna rozhodnutí, která přijaly společnost EEL GmbH a okres Kleve.

⁽⁴³⁾ Podle § 53 *Haushaltsgrundsatzgesetz* (HGrG), který stanoví rozpočtové a účetní zásady veřejných subjektů v Německu.

⁽⁴⁴⁾ Sdělení Komise členským státům: použití článků 92 a 93 Smlouvy o EHS a článku 5 směrnice Komise 80/723/EHS na veřejné podniky ve výrobním odvětví (Úř. věst. C 307, 13.11.1993, s. 3. bod 11). Uvedené sdělení se zabývá výrobním odvětvím, ale je uplatnitelné i na další hospodářská odvětví. Viz rovněž věc *Cityflyer*, T-16/96, Recueil 1998, s. II-757, bod 51.

- (160) Určení prvku podpory v opatřeních se vztahuje na pojem „státní podpora“ a podle ustálené judikatury Soudního dvora je „pojem státní podpora třeba použit na objektivní situaci, kterou je třeba posuzovat v okamžiku přijetí rozhodnutí Komise“. Za účelem posouzení, zda byly půjčky z veřejných zdrojů poskytnuty za tržních podmínek, nebo zda příjemci poskytly určitou výhodu, může Komise v případě neexistence srovnatelné tržní sazby vycházet z náhradních referenčních sazeb. Komise se proto domnívá, že vhodnou metodou pro určení prvku podpory je metoda uvedená ve sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (dále jen „sdělení o referenčních sazbách z roku 2008“) ⁽⁴⁵⁾, které vstoupilo v platnost dne 1. července 2008. Komise navrhuje přezkoumat dotyčná opatření na základě tohoto sdělení ⁽⁴⁶⁾.
- (161) Podle sdělení o referenčních sazbách z roku 2008 závisí úroková marže u půjčky na úrovni zajištění a úvěrovém ratingu dlužníka. Za účelem stanovení odpovídající úrokové sazby, která je v souladu s tržními podmínkami, musí proto Komise vzít v úvahu úvěrový rating společnosti FN GmbH a hodnotu kolaterálu, jímž byla půjčka zajištěna.

Úvěrový rating společnosti FN GmbH

- (162) Během období, v němž byly společnosti FN GmbH poskytnuty první čtyři půjčky, nebyla tato společnost ohodnocena ratingovou agenturou a k dispozici nebyl ani interní rating banky. Z tohoto důvodu pověřilo Německo poradenskou společnost [...] (dále jen „poradce“) provedením odhadu ratingu společnosti FN GmbH pro každý rok, v němž byly poskytnuty půjčky č. 1 až 4. Poradce poskytl odhad roční pravděpodobnosti selhání a ratingu. Tyto odhady byly poté ověřeny a potvrzeny auditorskou společností [...].
- (163) Odhady poradce vycházejí z nařízení o solventnosti z roku 2006 ⁽⁴⁷⁾, které zavádí pravidla rámce Basel II v Německu. Podle nařízení o solventnosti se předpokládá, že banky vypočítávají roční pravděpodobnost selhání v rámci tzv. přístupu založeného na interním ratingu. Některé druhy financování, tzv. *Spezialfinanzierungen*, jsou však z povinnosti týkající se výpočtu pravděpodobnosti selhání vyňaty. U těchto druhů financování nařízení o solventnosti místo toho předpokládá pouze zvážení rizika. Poradce založil svůj odhad pravděpodobnosti selhání a ratingu na této zjednodušené metodě hodnocení. Podle této metody se posuzuje následujících pět faktorů: finanční síla dlužníka; politické a právní prostředí; charakter podnikání; síla vlastníka a zajištění.
- (164) Pravděpodobnost selhání u každé z půjček je podle hodnocení v rozmezí od [0,5–3] % do [1–5] %. Podle poradce odpovídá tato pravděpodobnost selhání ratingu [...]. Je třeba uvést, že toto ratingové hodnocení zahrnuje odhad úrovně zajištění, a tudíž ztrátovosti ze selhání (LGD) spojené s každou půjčkou. To znamená, že rating stanovený poradcem již zahrnuje potenciální poskytnutí kolaterálu a představuje rating emise (na rozdíl od ratingu emitenta). Zpráva poradce však neobsahuje informace o hodnotě poskytnutého kolaterálu u dotyčných půjček ani neposkytuje informace o skutečné ztrátovosti ze selhání spojené s každou půjčkou.
- (165) Vezmou-li se v úvahu pouze první čtyři faktory, které poradce hodnotil (a vyloučí-li se poslední faktor, tj. „zajištění“), měly by odhady poradce poskytnout rating blízký se ratingu emitenta. Průměrné bodové hodnocení prvních čtyř faktorů činí například [1–5], což lze považovat za blízký se ratingu [...]. Tento rating emitenta se vztahuje na půjčky č. 1, 2 a 3. U půjčky č. 4 činí rating emitenta odhadnutý podle tohoto přístupu [...].
- (166) Komise uvádí, že zpráva vyhotovená poradcem ponechává určité pochybnosti ohledně kvality ratingového hodnocení. Odhad ratingu je mimoto nutno brát v úvahu s jistou opatrností vzhledem ke skutečnosti, že poradce nemá s dlužníkem úvěrový vztah. Odhad ratingu na ratingové stupnici, kterou používají ratingové agentury, je však poměrně nízký a nezdá se, že by byl v rozporu s odhadem úvěrového ratingu, který pro pozdější období provedla [banka].

⁽⁴⁵⁾ Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6).

⁽⁴⁶⁾ Sdělení o referenčních sazbách z roku 2008 zavádí metodu stanovování referenčních a diskontních sazeb, které se používají jako náhrada tržní sazby. Navzdory skutečnosti, že referenční sazba Komise je pouze náhradní sazbou, nemá Komise k dispozici jiné přesvědčivé údaje pro stanovení úrokové sazby, kterou mohl dlužník získat na trhu.

⁽⁴⁷⁾ Solvabilitätsverordnung – SolvV ze dne 14. prosince 2006, dne 20. prosince 2006 zveřejněno v německém Bundesgesetzblatt (část I bod 61, s. 2926).

- (167) Německo mimoto předložilo odhad roční pravděpodobnosti selhání společnosti FN GmbH, který použila [banka] pro roky 2009 a 2010. [Banka] poskytla společnosti FN GmbH v roce 2009 dvouletou půjčku ve výši [4–10] milionů EUR. [Banka] odhadla roční pravděpodobnost selhání v roce 2009 i v roce 2010 ve výši [1–5] %. Podle odhadů průměrných pravděpodobností selhání zveřejněných ratingovými agenturami ⁽⁴⁸⁾ odpovídá roční pravděpodobnost selhání ve výši [1–5] % ratingu mezi [...] a [...].

Kolaterál a ztrátovost ze selhání (LGD) ⁽⁴⁹⁾

- (168) První půjčka byla v době, kdy byla poskytnuta (11. dubna 2003), zajištěna tímto kolaterálem:

- a) Zástavní právo k pozemku a budovám letiště (přibližně 6,2 milionu m²). Společnost FN GmbH odkoupila pozemek od německého státu v roce 2002 za cenu ve výši [5–20] milionů EUR. Ve zprávě nezávislého odhadce ze září 2002 se uvádí, že tržní hodnota pozemku je přibližně [5–20] milionů EUR. Účetní hodnota dlouhodobých aktiv letiště na konci roku 2002 (včetně investic do pozemku a budov) činila přibližně [5–20] milionů EUR. V době poskytnutí půjčky č. 1 existovalo přednostní zástavní právo k pozemku ve prospěch [...] s částkou ve výši [1–6] milionů EUR.
- b) Osobní záruka pana [...]; Německo neposkytlo informace o hodnotě osobní záruky ručitele.
- c) Zastavení podílů společnosti Airport Network (AV) B.V. ve společnosti Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH; Německo neposkytlo informace o hodnotě těchto podílů.
- d) Zastavení podílů společnosti ANH GmbH ve společnosti FN GmbH; Německo neposkytlo informace o hodnotě těchto podílů.

- (169) Pokud se vezme v úvahu účetní hodnota dlouhodobých aktiv letiště ([5–20] milionů EUR) a odečte se přednostní pohledávka [...] ([1–6] milionů EUR), zbývá na uhrazení pohledávek věřitele ([5–15] milionů EUR) částka ve výši přibližně [5–15] milionů EUR. Ztrátovost ze selhání se tudíž odhaduje přibližně na [...] % ⁽⁵⁰⁾. To s největší pravděpodobností představuje konzervativní odhad ztrátovosti ze selhání, jelikož určitou dodatečnou hodnotu lze přičíst i osobní záruce a zastavení podílů, s ohledem na něž chybí informace.

- (170) Druhá půjčka byla v době, kdy byla poskytnuta (17. června 2004), zajištěna tímto kolaterálem:

- a) Zástavní právo k pozemku a budovám letiště. Účetní hodnota dlouhodobých aktiv letiště na konci roku 2003 (včetně investic do pozemku a budov) činila přibližně [20–40] milionů EUR. V době poskytnutí půjčky č. 2 existovalo přednostní zástavní právo ve prospěch [...] s částkou ve výši [1–6] milionů EUR a přednostní zástavní právo ve prospěch společnosti EEL GmbH v souvislosti s první půjčkou ve výši [11–20] milionů EUR) (viz půjčka č. 1).
- b) Zastavení podílů společnosti Airport Network (AV) B.V. ve společnosti Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH. Německo neposkytlo informace o hodnotě těchto podílů.
- c) Zastavení podílů společnosti ANH GmbH ve společnosti FN GmbH. Německo neposkytlo informace o hodnotě těchto podílů.

- (171) Pokud se vezme v úvahu účetní hodnota dlouhodobých aktiv letiště ([20–40] milionů EUR) a odečtou se dvě přednostní pohledávky [...] a společnosti EEL GmbH ([1–6] milionů EUR a [11–20] milionů EUR), zbývá na uhrazení pohledávek společnosti EEL GmbH v souvislosti s půjčkou č. 2 ([1–5] milionů EUR) částka ve výši přibližně [10–25] milionů EUR. Odhadovaná míra výtěžnosti se v tomto případě blíží [...] %. Ztrátovost ze selhání se proto odhaduje na [...].

⁽⁴⁸⁾ Viz dokument společnosti Standard and Poor's s názvem „2012 Annual Global Corporate Default Study and Rating Transitions“, 18. března 2013, s. 29, a dokument společnosti Moody's s názvem „Corporate Default and Recovery Rates 1920–2010“, 28. února 2011, s. 31.

⁽⁴⁹⁾ Úroveň zajištění lze měřit jako ztrátovost ze selhání (LGD), což je očekávaná ztráta vyjádřená v procentech expozice dlužníka, pokud se přihlédne k částkám, které lze získat ze zajištění a z aktiv při úpadku; LGD je proto nepřímo úměrná platnosti zajištění.

⁽⁵⁰⁾ $LGD = 1 - \text{míra výtěžnosti} = 1 - \frac{[\dots] \text{ milionů EUR}}{[\dots] \text{ milionů EUR}} = [\dots] \%$

- (172) Třetí půjčka byla v době, kdy byla poskytnuta (28. července 2004), zajištěna tímto kolaterálem:
- Zástavní právo k pozemku a budovám letiště. Účetní hodnota dlouhodobých aktiv letiště na konci roku 2003 (včetně investic do pozemku a budov) činila přibližně [20–40] milionů EUR. V době poskytnutí půjčky č. 3 existovalo přednostní zástavní právo k pozemku ve prospěch [...] s částkou ve výši [1–6] milionů EUR a přednostní zástavní právo ve prospěch věřitele v souvislosti s první a druhou půjčkou v celkové výši [10–20] milionů EUR.
 - Zastavení podílů společnosti Airport Network (AV) B.V. ve společnosti Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH. Německo neposkytlo informace o hodnotě těchto podílů.
 - Zastavení podílů společnosti ANH GmbH ve společnosti FN GmbH. Německo neposkytlo informace o hodnotě těchto podílů.
 - Zastavení podniku společnosti FN GmbH. Ohledně hodnoty tohoto kolaterálu nejsou k dispozici žádné informace.
- (173) Pokud se vezme v úvahu účetní hodnota dlouhodobých aktiv letiště ([20–40] milionů EUR) a odečtou se dvě přednostní pohledávky [...] a společnosti EEL GmbH ([1–6] milionů EUR a [10–20] milionů EUR), zbývá na uhrazení pohledávek věřitele v souvislosti s půjčkou č. 3 ([2–5] milionů EUR) částka ve výši přibližně [10–20] milionů EUR. Míra výtěžnosti v tomto případě činí [...] %. Ztrátovost ze selhání se tudíž odhaduje na [...].
- (174) V době poskytnutí půjčky č. 4 (1. července 2005) byly všechny předchozí půjčky a platby neuhrazených a dosud dlužných úroků ve výši přibližně [0,5–3] milionů EUR prodlouženy se stejnou splatností (do 31. prosince 2010). Celková výše půjček činila [20–30] milionů EUR plus neuhrazené úroky ve výši [0,5–3] milionů EUR. K zajištění těchto pohledávek společnosti EEL GmbH byl schválen tento kolaterál:
- Zástavní právo k pozemku a budovám letiště. Účetní hodnota dlouhodobých aktiv letiště na konci roku 2004 (včetně investic do pozemku a budov) činila přibližně [20–40] milionů EUR. V době poskytnutí půjčky č. 4 existovala přednostní pohledávka ve prospěch věřitele související s první, druhou a třetí půjčkou v celkové výši [10–25] milionů EUR. S ohledem na půjčku poskytnutou [...] již neexistovala žádná přednostní pohledávka ⁽⁵¹⁾.
 - Zastavení podílů společnosti Airport Network (AV) B.V. ve společnosti Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH; Německo neposkytlo informace o hodnotě těchto podílů.
 - Zastavení podílů společnosti ANH GmbH ve společnosti FN GmbH; Německo neposkytlo informace o hodnotě těchto podílů.
 - K zajištění všech pohledávek společnosti EEL GmbH v souvislosti se všemi půjčkami poskytl mimoto [...] dne 1. července 2005 osobní záruku. Tato záruka prodloužovala předchozí záruku poskytnutou [...] v souvislosti s první půjčkou dne 8. června 2003. Německo předložilo odhad hodnoty osobního majetku [...] s vyloučením hodnoty jeho podílů ve společnostech Airport Niederrhein Holding GmbH a FN GmbH, aby se zamezilo dvojímu započtení kolaterálu. Na konci roku 2004 činila hodnota osobního majetku ručitele podle odhadu přibližně [20–40] milionů EUR ⁽⁵²⁾.
- (175) Účetní hodnota dlouhodobých aktiv letiště ([20–40] milionů EUR) a osobní záruka [...] ([20–40] milionů EUR) pokrývají více než 100 % celkové výše půjček a splatných úroků ([20–30] milionů EUR plus [0,5–3] miliony EUR). Míra výtěžnosti tudíž činí [...] % a ztrátovost ze selhání je [...].
- (176) Dne 29. listopadu 2010 byla splatnost všech poskytnutých půjček v celkové výši [20–30] milionů EUR a kumulovaných a splatných úroků ve výši [5–10] milionů EUR prodloužena o dalších šest let do 31. prosince 2016. Dlužná částka byla zajištěna tímto kolaterálem:
- Zástavní právo k pozemku a budovám letiště. Účetní hodnota dlouhodobých aktiv letiště na konci roku 2009 (včetně investic do pozemků a staveb) není Komisi známa. Poslední známá účetní hodnota dlouhodobých aktiv činila [20–40] milionů EUR na konci roku 2005. Německo uvedlo, že účetní hodnota pozemku a budov na konci roku 2010 činila [30–70] milionů EUR ⁽⁵³⁾. Jelikož tato hodnota byla v účetnictví vykázána krátce

⁽⁵¹⁾ Viz s. 22 a 23 úvěrové smlouvy ze dne 1. července 2005.

⁽⁵²⁾ Viz s. 2 přílohy 2 dopisu Německa ze dne 23. května 2014.

⁽⁵³⁾ Zvýšení hodnoty mezi rokem 2005 a 2010 je zapříčiněno především [...].

po druhém prodloužení půjček, lze ji uznat jako hodnotu dostupného kolaterálu. V té době existovalo přednostní zástavní právo k pozemku a budovám k zajištění pohledávek [banky] ve výši [0,5–3] miliony EUR.

- b) Zastavení podílů společnosti Airport Network B.V. ve společnosti Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH; Německo neposkytlo informace o hodnotě těchto podílů v době druhého prodloužení.
- c) Zastavení podílů společnosti ANH GmbH ve společnosti FN GmbH; Německo neposkytlo informace o hodnotě těchto podílů v době druhého prodloužení.
- d) Zastavení podílů společnosti FN GmbH ve společnostech FN Gewerbe GmbH a FN Grundbesitzgesellschaft; Německo neposkytlo informace o hodnotě těchto podílů v době druhého prodloužení.
- e) Osobní záruka, kterou poskytl společnosti [...], s odhadovanou hodnotou ve výši přibližně [30–70] milionů EUR ⁽⁵⁴⁾.
- (177) Účetní hodnota dlouhodobých aktiv letiště ([30–70] milionů EUR) a osobní záruka s odhadovanou hodnotou ve výši přibližně [30–70] milionů EUR po odečtení přednostního zástavního práva [banky] ([0,5–3] miliony EUR) pokrývá přibližně [...] % celkové výše půjček a splatných úroků ([20–30] milionů EUR plus [5–10] milionů EUR), což znamená, že ztrátovost při selhání činí [...].
- (178) V následující tabulce jsou pro každou půjčku shrnuty informace o ratingu a kolaterálu:

Tabulka 6

Rating a kolaterál u každé půjčky

Půjčka	Datum	Částka v milionech EUR (půjčka + splatné úroky)	Rating emitenta	Hodnota kolaterálu (pozemek a budovy a osobní záruka)	Přednostní pohledávka [...]	Přednostní pohledávka [banka]	Míra výtežnosti	LGD
Půjčka č. 1	11.4.2003	[11–20]	(...)	[5–20]	[1–6]	(...)	(...)	(...)
Půjčka č. 2	17.6.2004	[2–5]	(...)	[20–40]	[1–6]	(...)	(...)	(...)
Půjčka č. 3	28.7.2004	[2–5]	(...)	[20–40]	[1–6]	(...)	(...)	(...)
Půjčka č. 4 a první prodloužení	1.7.2005	[20–33]	(...)	[40–100]	(...)	(...)	(...)	(...)
Druhé prodloužení	29.11.2010	[24–40]	(...)	[70–120]	(...)	[1–3]	(...)	(...)

- (179) Podle oznámení o referenčních sazbách z roku 2008 se referenční úrokové sazby stanoví připočtením vhodné rizikové prémie k jednoleté základní sazbě. Vhodné rizikové prémie jsou uvedeny v tabulce v oznámení o referenčních sazbách z roku 2008 a přihlížejí k ratingu dlužníka a úrovni zajištění půjčky. Druhé prodloužení půjček bylo například uděleno s vysokým zajištěním a rating společnosti FN GmbH byl mezi [...] a [...]. V zájmu konzervativního přístupu bere Komise v úvahu rating [...]. Společnost FN GmbH je tudíž zařazena do ratingové kategorie „[...]“ ⁽⁵⁵⁾ uvedené v tabulce ve sdělení o referenčních sazbách z roku 2008. Riziková marže, která odpovídá této ratingové kategorii a vysokému zajištění, činí [...] bazických bodů. Použitelná základní sazba v době prodloužení půjček (dne 29. listopadu 2010) činí 1,24 % ⁽⁵⁶⁾.

⁽⁵⁴⁾ Viz s. 2 příloha 2 dopisu ze dne 23.5.2014.

⁽⁵⁵⁾ Tato kategorie zahrnuje rating [...].

⁽⁵⁶⁾ Seznam platných základních sazeb zveřejňuje Komise na těchto internetových stránkách: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_eu27_en.pdf

- (180) V následující tabulce jsou shrnuty informace o skutečných úrokových sazbách u půjček a srovnávacích referenčních sazbách platných v době poskytnutí půjček podle sdělení o referenčních sazbách z roku 2008:

Tabulka 7

Referenční úrokové sazby v porovnání s účtovanými úrokovými sazbami

Půjčka	Datum	Doba trvání	Rating emitenta	LGD	Jednoletá základní sazba EURIBOR (tříměsíční průměry) (v %)	Riziková marže podle sdělení	Celková referenční úroková sazba	Účtovaná úroková sazba
Půjčka č. 1	11.4.2003	(...)	(...)	(...)	2,50	(...)	[1–6]	[3–7]
Půjčka č. 2	17.6.2004	(...)	(...)	(...)	2,30	(...)	[1–6]	[3–7]
Půjčka č. 3	28.7.2004	(...)	(...)	(...)	2,35	(...)	[1–6]	[6–9]
Půjčka č. 4 a první prodloužení	1.7.2005	(...)	(...)	(...)	2,20	(...)	[1–6]	[1–5]
Druhé prodloužení	29.11.2010	(...)	(...)	(...)	2,20	(...)	[1–6]	[1–5]

- (181) Podle výše uvedených odhadů byly půjčky č. 1, 2 a 3 poskytnuty s úrokovými sazbami, které značně převyšovaly použitelné referenční sazby. Komise se proto domnívá, že společnost FN GmbH nezískala prostřednictvím těchto opatření žádnou hospodářskou výhodu.
- (182) Co se týká druhého prodloužení, z výše uvedených údajů rovněž vyplývá, že bylo provedeno za tržních podmínek, jelikož úroková sazba při tomto prodloužení je vyšší než odhadovaná referenční úroková sazba. Některé prvky však zpochybňují neexistenci státní podpory obsažené ve druhém prodloužení, například skutečnost, že příjemce dosud nesplatil předchozí půjčky, existence podpory v půjčce č. 4 a prvním prodloužení a krátká doba, která uplynula mezi druhým prodloužením a předběžnou dohodou o kapitalizaci pohledávky, jež byla uzavřena mezi orgány veřejné moci a společností FN GmbH, jak bylo uvedeno v 45. bodě odůvodnění. Komise každopádně usuzuje, že z těchto důvodů, jaké jsou uvedeny v oddíle 9.4 týkajícím se slučitelnosti podpory obsažené v prvním prodloužení s vnitřním trhem, lze v případě, že by i druhé prodloužení představovalo státní podporu, tuto podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.
- (183) Půjčka č. 4 a první prodloužení byly uděleny s nižší úrokovou sazbou, než je referenční sazba, a to s rozdílem o [...] bazických bodů. Komise proto zastává názor, že co se týká půjčky č. 4 a prvního prodloužení, společnost FN GmbH obdržela hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala ⁽⁵⁷⁾.

8.3.4. Selektivita

- (184) V daném případě Komise uvádí, že opatření č. 1 (půjčka č. 4, první a případně druhé prodloužení) představuje opatření jednotlivé podpory, které bylo provedeno pouze ve prospěch společnosti FN GmbH, a nejedná se o obecné opatření.
- (185) Výhoda, kterou opatření č. 1 (půjčka č. 4, první a případně druhé prodloužení) poskytlo společnosti FN GmbH, je proto selektivní.

⁽⁵⁷⁾ Rozdíl mezi úrokovými sazbami ve výši [...] bazických bodů představuje za dobu trvání půjčky č. 4 a prvního prodloužení výhodu ve výši přibližně [...] EUR.

8.3.5. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

- (186) Podle judikatury Soudního dvora Evropské unie finanční podpora narušuje hospodářskou soutěž, pokud posiluje postavení určitého podniku ve srovnání s jinými podniky⁽⁵⁸⁾. Obecně platí, že pokud zvýhodnění poskytnuté členským státem posílí postavení podniku ve srovnání s jinými podniky, které s ním na daném unijním trhu soutěží, je nutné vycházet z toho, že obchod mezi členskými státy je tímto zvýhodněním ovlivněn⁽⁵⁹⁾.
- (187) Správci letišť soutěží na evropské úrovni s cílem přilákat letecké společnosti, aby otevřely nové trasy z jejich letišť nebo zvýšily četnost na těchto trasách. Při výběru letišť, na nichž mají být otevřeny nové trasy nebo přidány nové četnosti na stávajících trasách, porovnávají letecké společnosti letiště na základě faktorů, jako je druh poskytovaných letištních služeb a dotyčných zákazníků, obyvatelstvo nebo hospodářská činnost, přetížení, existence přístupu po zemi a výše poplatků za používání letištní infrastruktury a služeb a související všeobecné obchodní podmínky⁽⁶⁰⁾. Poskytnutím financování společnosti FN GmbH za příznivějších podmínek, než jsou běžné tržní podmínky, tudíž Německo této společnosti umožnilo soutěžit agresivněji s ostatními správci letišť s cílem přilákat letecké společnosti, než by mohla učinit, pokud by musela hradit kapitálové náklady v souladu s běžnými tržními podmínkami.
- (188) Opatření č. 1 (půjčka č. 4, první a případně druhé prodloužení) proto mohlo narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod uvnitř EU.

8.3.6. Závěr

- (189) Srovnání skutečných úrokových sazeb půjček s referenčními sazbami odvozenými ze sdělení o referenčních sazbách z roku 2008 prokazuje, že všechny půjčky a prodloužení půjček s výjimkou půjčky č. 4 a prvního prodloužení byly uděleny s úrokovými sazbami, které jsou vyšší než referenční sazby.
- (190) Komise proto může vyvodit závěr, že půjčky č. 1, 2 a 3 byly poskytnuty v souladu s tržními podmínkami, zatímco u půjčky č. 4 a prvního prodloužení tomu tak nebylo. Otázku, zda bylo druhé prodloužení uděleno v souladu s tržními podmínkami, ponechává Komise otevřenou.
- (191) Jelikož jsou splněna kumulativní kritéria podle čl. 107 odst. 1 SFEU, Komise se domnívá, že půjčka č. 4, první a případně druhé prodloužení obsažené v opatření č. 1 zahrnují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.4. Existence podpory v případě podpory poskytnuté spolkovou zemí Severní Porýní-Vestfálsko (opatření č. 2)

8.4.1. Pojem podnik a hospodářská činnost

- (192) Použije se stejné odůvodnění jako s ohledem na povahu podpory u opatření č. 1 (viz oddíl 8.3.1), ačkoli Německo tvrdilo, že se jedná o existující podporu (viz 102. bod odůvodnění). V rozsudku ve věci Leipzig-Halle Soudní dvůr potvrdil, že od roku 2000, tj. před provedením opatření č. 2 dne 15. října 2002, by se na výstavbu letištní infrastruktury měla vztahovat pravidla státní podpory. Komise proto zastává názor, že opatření v době svého provedení představovalo podporu. V rozporu s tvrzením Německa neovlivňuje toto hodnocení skutečnost, že opatření bylo přijato podle směrnic z roku 1993. Směrnice z roku 1993 představovaly pouze právní základ, který spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko od roku 1993 umožňoval uvážit případná opatření podpory regionálních letišť. Nepředstavovaly však neodvolatelný závazek vůči společnosti FN GmbH týkající se provedení opatření č. 2 ani nezakládaly právní nárok příjemce (jak je výslovně stanoveno v § 1 směrnic z roku 1993). Opatření č. 2 představuje ve skutečnosti použití režimu zavedeného směrnicemi z roku 1993 v jednotlivém případě.
- (193) Komise proto vyvozuje závěr, že může opatření č. 2 přezkoumat podle pravidel státní podpory, jelikož v době, kdy bylo provedeno, bylo zřejmé, že společnost FN GmbH vykonává hospodářskou činnost.

⁽⁵⁸⁾ Itálie v. Komise, C-99/02, EU:C:2004:207, bod 65.

⁽⁵⁹⁾ Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (dále jen „rozsudek ve věci Altmark“), EU:C:2003:415.

⁽⁶⁰⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 43.

8.4.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (194) Jak je uvedeno v 111. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, veřejná podpora byla vyplacena přímo z rozpočtu spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko jako přímá dotace ve prospěch společnosti FN GmbH. Prostředky, které poskytla spolková země Severní Porýní-Vestfálsko, byly tudíž financovány ze státních zdrojů a lze je přičíst státu.

8.4.3. Hospodářská výhoda

- (195) Za účelem posouzení, zda opatření státu představuje podporu, je třeba určit, zda podnik-příjemce obdržel hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískal.
- (196) V případě, který je předmětem šetření, poskytla spolková země Severní Porýní-Vestfálsko veřejné prostředky ve formě přímé dotace na podporu investic do infrastruktury na letišti. Tyto prostředky obdržela společnost FN GmbH jakožto správce letiště za účelem financování investic na letišti. Komise podotýká, že by investor v tržním hospodářství takovouto dotaci bez jakékoli odměny a vyhlídky na rentabilitu neposkytl.
- (197) Dotace určená na investice proto snižuje investiční náklady, které by provozovatel letiště musel zpravidla nést, a to bez jakékoli odměny, poskytuje proto společnosti FN GmbH hospodářskou výhodu.

8.4.4. Selektivita

- (198) Komise v souvislosti s daným případem uvádí, že opatření č. 2 představuje individuální použití režimu, na jehož základě bylo zvýhodněno nejen letiště Niederrhein Weeze, nýbrž i řada jiných letišť nacházejících se ve spolkové zemi Severní Porýní-Vestfálsko. Dotyčný režim však nepředstavuje obecné opatření vztahující se na všechna letiště v Severním Porýní-Vestfálsku, jelikož větší letiště jako Düsseldorf a Kolín nad Rýnem/Bonn nejsou pro toto opatření podpory ze strany spolkové země způsobilá. I v případě, že by byla pro podporu způsobilá všechna letiště ve spolkové zemi Severní Porýní-Vestfálsko, bylo by nutno toto odvětvové opatření považovat za selektivní, jelikož zvýhodňovalo pouze určité odvětví v určitém regionu.
- (199) Výhoda, kterou opatření č. 2 poskytlo společnosti FN GmbH, je proto selektivní.

8.4.5. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

- (200) Podle judikatury Soudního dvora Evropské unie finanční podpora narušuje hospodářskou soutěž, pokud posiluje postavení určitého podniku ve srovnání s jinými podniky ⁽⁶¹⁾. Obecně platí, že pokud zvýhodnění poskytnuté členským státem posílí postavení podniku ve srovnání s jinými podniky, které s ním na daném unijním trhu soutěží, je nutné vycházet z toho, že obchod mezi členskými státy je tímto zvýhodněním ovlivněn ⁽⁶²⁾.
- (201) Správci letišť soutěží na evropské úrovni s cílem přilákat letecké společnosti, aby otevřely nové trasy z jejich letišť nebo zvýšily četnost na těchto trasách. Při výběru letišť, na nichž mají být otevřeny nové trasy nebo přidány nové četnosti na stávajících trasách, porovnávají letecké společnosti letiště na základě faktorů, jako je druh poskytovaných letištních služeb a dotyčných zákazníků, obyvatelstvo nebo hospodářská činnost, přetížení, existence přístupu po zemi a výše poplatků za používání letištní infrastruktury a služeb a související všeobecné obchodní podmínky ⁽⁶³⁾. Poskytnutím financování společnosti FN GmbH za příznivějších podmínek, než jsou běžné tržní podmínky, tudíž Německo této společnosti umožnilo soutěžit agresivněji s ostatními správci letišť s cílem přilákat letecké společnosti, než by mohla učinit, pokud by musela hradit kapitálové náklady v souladu s běžnými tržními podmínkami.
- (202) Opatření č. 2 proto mohlo narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod uvnitř EU.

8.4.6. Závěr

- (203) Opatření č. 2 představuje státní podporu pro společnost FN GmbH ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

⁽⁶¹⁾ Itálie v. Komise, EU:C:2004:207, bod 65.

⁽⁶²⁾ Rozsudek ve věci Altmark, EU:C:2003:415.

⁽⁶³⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 43.

8.5. Existence podpory v případě podpory obdržené od okresu Kleve (opatření č. 3)

8.5.1. Pojem podnik a hospodářská činnost

- (204) Použije se stejné odůvodnění jako s ohledem na povahu podpory u půjček poskytnutých společnostmi EEL GmbH ve veřejném vlastnictví (viz oddíl 8.3.1). Různá dílčí opatření představující opatření č. 3 byla provedena dne 14. března 2002, tj. po vynesení rozsudku ve věci *Aéroports de Paris*. Podle čl. 1 odst. 4 úvěrové smlouvy byl dnem provedení opatření den, k němuž příjemce odkoupil letištní infrastrukturu od německé spolkové vlády, tj. 14. března 2002.
- (205) Komise proto vyvozuje závěr, že může opatření č. 3 přezkoumat a posoudit jeho slučitelnost s pravidly státní podpory, jelikož v době, kdy bylo toto opatření provedeno, bylo zřejmé, že společnost FN GmbH vykonává hospodářskou činnost.

8.5.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (206) Podpora byla společnosti FN GmbH poskytnuta přímo z rozpočtu okresu Kleve. Opatření č. 3 bylo tudíž financováno ze státních prostředků a lze je přičíst státu.

8.5.3. Hospodářská výhoda

- (207) Za účelem posouzení, zda opatření státu představuje podporu, je třeba určit, zda podnik-příjemce obdržel hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískal. Komise musí v této souvislosti analyzovat, zda okres Kleve jednal jako investor v tržním hospodářství, když se vzdal jedné splátky překlenuvacího financování, jež bylo poskytnuto společnosti FN GmbH.
- (208) Chování investora v tržním hospodářství je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku⁽⁶⁴⁾. Kritérium investora v tržním hospodářství je obvykle splněno, pokud lze na základě struktury a budoucích perspektiv podniku očekávat v přiměřeném období běžný, s podobným podnikem srovnatelný výnos v podobě vyplácení dividend nebo navýšení kapitálu.
- (209) V daném případě poskytl okres Kleve společnosti FN GmbH bezúročnou půjčku ve výši [4–10] milionů EUR a zprostil tuto společnost povinnosti uhradit splátku ve výši [2–5] milionů EUR, aniž by získal další odměnu. Toto poslední rozhodnutí představovalo ve skutečnosti provedení ustanovení obsaženého v čl. 4 odst. 1 samotné úvěrové smlouvy, podle něhož nemusí být dotyčná splátka uhrazena, bude-li dosaženo cíle spočívajícího ve vytvoření 350 pracovních míst. Komise tudíž uvádí, že by investor v tržním hospodářství bezúročnou půjčku neposkytl a nevzdal by se splacení její značné části bez jakékoli odměny.
- (210) Při tomto posouzení by investor v tržním hospodářství neměl brát v potaz případné kladné účinky na hospodářství regionu, v němž se letiště nachází, včetně vytváření pracovních příležitostí, jelikož Komise posuzuje, zda dané opatření představuje podporu, na základě toho, 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“⁽⁶⁵⁾. V daném případě bylo jediným protiplněním za upuštění od splacení části půjčky vytvoření určitého počtu pracovních míst. Tvorbu pracovních příležitostí však nelze brát v rámci zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu v potaz. Jinými slovy, investor v tržním hospodářství by nesouhlasil s upuštěním od úhrady splátky ve výši [2–5] milionů EUR na základě aspektů souvisejících s tvorbou pracovních příležitostí v daném regionu.

⁽⁶⁴⁾ Rozsudek ze dne 12. prosince 2000 ve věci *Alitalia v. Komise*, T-296/97, EU:T:2000:289, bod 84; věc *Itálie v. Komise*, C-305/89, EU:C:1991:142, bod 20.

⁽⁶⁵⁾ Viz pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005, bod 46.

- (211) Bezúročná půjčka a upuštění od splacení části půjčky ze strany okresu Kleve proto snížily náklady, které by provozovatel letiště musel zpravidla nést, poskytl tudíž společnosti FN GmbH výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala.

8.5.4. *Selektivita*

- (212) Dotyčná výhoda byla poskytnuta pouze společnosti FN GmbH. Jelikož veřejné financování bylo určeno jednomu podniku, je selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.5.5. *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu*

- (213) Použije se stejné odůvodnění, jaké bylo s ohledem na narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu uvedeno výše (viz oddíl 8.4.5).

8.5.6. *Závěr*

- (214) Z výše uvedených důvodů zastává Komise názor, že veřejné prostředky, které okres Kleve poskytl společnosti FN GmbH na základě dohody týkající se překlennovacího financování části nákladů na odkup letiště, zahrnují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.6. Existence podpory v případě podpory, kterou společnost EEL GmbH obdržela od okresu Kleve a obce Weeze (opatření č. 4)

8.6.1. *Pojem podnik a hospodářská činnost*

- (215) Německo uvedlo, že společnost EEL GmbH představuje zvláštní účelovou jednotku, která má umožnit účinné a hospodárné převádění finančních prostředků na společnost FN GmbH.
- (216) Jak bylo uvedeno v 25. bodě odůvodnění, okres Kleve a obec Weeze založily společnost EEL GmbH za účelem správy letiště před jeho privatizací. Společnost EEL GmbH poté poskytovala půjčky společnosti FN GmbH. Poskytování půjček třetím stranám představuje samo o sobě hospodářskou činnost. Proto v době, kdy byla provedena různá dílčí opatření tvořící opatření č. 4 ve prospěch společnosti EEL GmbH, vykonávala tato společnost hospodářskou činnost.
- (217) S odkazem na článek 101 SFEU zahrnuje pojem podnik subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní postavení a způsob jejich financování. Společnost EEL GmbH jedná pouze jako prostředek orgánů veřejné moci a nevykonává žádné hospodářské činnosti: jejím jediným účelem je soustředit prostředky dvou orgánů veřejné moci za účelem financování rozvoje letišť.
- (218) Jelikož kumulativní kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU nejsou splněna, Komise se domnívá, že opatření č. 4 neobsahuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (219) I kdyby se společnost EEL GmbH považovala po celou dobu platnosti dílčích opatření tvořících opatření č. 4 za podnik podléhající soutěžnímu právu EU (což není), vedlo by hodnocení Komise k témuž závěru, že opatření č. 4 nepředstavuje státní podporu, jak je prokázáno v následujících oddílech.

8.6.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (220) Společnost EEL GmbH obdržela veškerý kapitál, podporu likvidity a kapitálové injekce v rámci opatření č. 4 od svých společníků, kteří tato opatření financovali ze svých příslušných rozpočtů. Opatření č. 4 zahrnuje rovněž 100 % záruku, kterou poskytla obec Weeze, což zatížilo rozpočet obce. Všechna dílčí opatření tvořící opatření č. 4 byla proto financována z rozpočtových zdrojů dvou místních orgánů, které navíc rozhodly o provedení těchto jednotlivých opatření.
- (221) Opatření č. 4 je proto financováno ze státních prostředků a lze je přičíst státu.

8.6.3. Hospodářská výhoda

- (222) Za účelem posouzení, zda opatření státu představuje podporu, je třeba určit, zda podnik-příjemce obdržel hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískal.
- (223) Komise musí v této souvislosti analyzovat, zda okres Kleve a obec Weeze jednaly stejně jako obezřetné, tržně jednající hospodářské subjekty vedené vyhlídkami na dosažení zisku⁽⁶⁶⁾ za podobných okolností, když ve prospěch společnosti EEL GmbH provedly kapitálová opatření, poskytly záruky a půjčky a povolily prodloužení jejich splatnosti, jež tvoří opatření č. 4.
- (224) Nejprve je důležité připomenout, že podle závěru vyvozeného v oddíle 8.3.2 představuje společnost EEL GmbH zvláštní účelovou jednotku, kterou její dva veřejní společníci založili za účelem správy letiště Niederrhein Weeze a od roku 2003 ji využívali výhradně k financování tohoto letiště. To potvrzuje skutečnost, že podle zápisu z valné hromady ve dnech 10. a 11. dubna 2003 omezili tito dva veřejní společníci novou finanční činnost společnosti EEL GmbH důsledně na investice do letiště Niederrhein Weeze. Tento cíl je v souladu s účelem společnosti EEL GmbH stanoveným v článku 2 její zakládací listiny (*Gesellschaftsvertrag*) ze dne 16. prosince 1999⁽⁶⁷⁾. Jak již bylo objasněno v 153. bodě odůvodnění, společnost EEL GmbH nemá žádné představenstvo. Oběma výkonnými řediteli jsou zástupci veřejných subjektů. Jedním výkonným ředitelem společnosti je zemský rada (*Landrat*), který je vedoucím okresu Kleve, a druhým výkonným ředitelem je starosta obce Weeze. Společnost EEL GmbH nemá ani stálé zaměstnance a spravuje ji jediný státní úředník z okresu Kleve. Z těchto skutečností vyplývá, že jakékoli rozhodnutí přijaté společností EEL GmbH přijímají ve skutečnosti zástupci veřejných společníků, kteří kromě toho, že zasedají v řídicích orgánech společnosti, zároveň řídí její každodenní činnosti. To potvrzuje, že dotyčná opatření lze přičíst veřejným společníkům.
- (225) Při použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na opatření č. 4 je třeba zohlednit náležitě skutečnost, že příjemcem těchto finančních opatření je zvláštní účelová jednotka, kterou založily a vlastní subjekty, jež provedly opatření č. 4, a která se používá výhradně k dosažení jasně vymezeného cíle, jenž tyto subjekty sledují. V této souvislosti je nutno uvážit náležitě i samotný cíl, k němuž je zvláštní účelová jednotka používána a zachována.
- (226) Soukromé podniky obvykle zvláštní účelové jednotky vytvářejí a využívají v řadě různých situací. Možným příkladem je situace, kdy jsou zvláštní účelové jednotky použity v případě založení společného podniku dvěma nezávislými podniky za účelem rozvoje konkrétního projektu nebo vykonávání určité činnosti či funkce (jako je výzkum a vývoj, výroba, distribuce)⁽⁶⁸⁾ ve prospěch obou podniků. Zvláštní účelová jednotka proto představuje právní strukturu, jíž oba podniky přidělují zdroje (finanční prostředky, zaměstnance, majetek ...), jež jsou nezbytné k provádění společného projektu, funkce nebo činnosti a jejichž prostřednictvím realizují společný projekt nebo vykonávají společnou funkci či činnost. V určitých případech, například tehdy, plní-li zvláštní účelová jednotka funkci pouze v oblasti výroby nebo výzkumu a vývoje, získává financování ze strany svých mateřských společností, aniž by sama vytvářela zisk, který by bylo možno rozdělit akcionářům/společníkům například ve formě dividend. Místo vytváření zisku přispívá k vykonávání činností, které její mateřské společnosti pokládají za nezbytné k dosažení svých cílů.

⁽⁶⁶⁾ Viz poznámka pod čarou 65.

⁽⁶⁷⁾ Viz poznámka pod čarou 49.

⁽⁶⁸⁾ Viz konsolidované sdělení Komise k otázkám příslušnosti podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. C 95, 16.4.2008, s. 1, bod 95).

- (227) Je proto zřejmé, že pokud dva nezávislé soukromé podniky vytvoří a využívají zvláštní účelovou jednotku k dosažení jasně vymezeného cíle a poskytnou jí financování, neposkytují toto financování nutně za účelem dosažení finančních výnosů ve formě dividend nebo plateb úroků stejně jako investor nebo banka. Toto financování poskytují za účelem dosažení cíle, k němuž se tato zvláštní účelová jednotka používá.
- (228) Vzhledem k těmto úvahám je nutno chování okresu Kleve a obce Weeze vůči společnosti EEL GmbH analyzovat s přihlédnutím ke skutečnosti, že tyto dva orgány veřejné moci jsou jedinými společníky společnosti EEL GmbH, a se zřetelem k výlučnému cíli, který je společnosti EEL GmbH přidělen od roku 2003, a to poskytnutí různých půjček společnosti FN GmbH a prodloužení jejich splatnosti představující opatření č. 1. V této souvislosti je třeba připomenout, že jednotlivá dílčí opatření tvořící opatření č. 1, jak byla uvedena v oddíle 8.3.2, lze jednoznačně přiříst okresu Kleve a obci Weeze. Jinými slovy, tyto dva orgány veřejné moci navrhly opatření č. 1 a rozhodly o jeho provedení a rozhodly také o využití společnosti EEL GmbH k tomuto účelu.
- (229) Při použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na opatření č. 4 je tudíž nutno vycházet ze skutečnosti, že o provedení opatření č. 1 a o využití společnosti EEL GmbH k tomuto účelu rozhodly okres Kleve a obec Weeze. Příslušnou otázkou, kterou se musí Komise zabývat, je to, zda by dva hypotetické tržně jednající hospodářské subjekty, které se rozhodly provést stejná opatření, jaká tvoří opatření č. 1, použily zvláštní účelovou jednotku, jako je společnost EEL GmbH, a poskytly by jí podobné financování, jako je financování vyplývající z opatření č. 4, aby dosáhly tohoto cíle?
- (230) V tomto kontextu nevede skutečnost, že některé půjčky mohli společníci poskytnout společnosti EEL GmbH s nižšími úrokovými sazbami, než jsou běžné tržní sazby, že záruka byla poskytnuta bezúplatně nebo že kapitál byl vložen bez jednoznačných vyhlídek na dosažení finančních výnosů, nutně k závěru, že se okres Kleve a obec Weeze nechovaly vůči společnosti EEL GmbH stejně jako tržně jednající hospodářské subjekty. Příslušnou otázkou spíše je, zda bylo financování poskytnuté společnosti EEL GmbH v rámci opatření č. 4 z hlediska tržně jednajícího hospodářského subjektu přiměřené na základě cíle sledovaného společníky společnosti EEL GmbH, a to provedení opatření č. 1.
- (231) Dva obezřetné, tržně jednající hospodářské subjekty sledující stejný cíl jako veřejní společníci společnosti EEL GmbH by měly v zásadě dvě možnosti: vytvořit zvláštní účelovou jednotku podobnou společnosti EEL GmbH (možnost č. 1), nebo poskytnout společnosti FN GmbH půjčky přímo bez využití zvláštního subjektu (možnost č. 2). Racionální, tržně jednající hospodářský subjekt by jinou možností, například využití soukromých finančních zprostředkovatelů, kteří by za poskytování takovéto služby účtovali poplatky, nezvažoval. Tato možnost by kvůli zmíněným poplatkům zvýšila náklady na převádění finančních prostředků do společnosti FN GmbH.
- (232) Komise uvádí, že při rozhodování o financování společnosti EEL GmbH veřejní společníci místo využití finančních zprostředkovatelů omezili svou finanční expozici na to, co bylo naprosto nezbytné k financování společnosti FN GmbH v rámci opatření č. 1:
- a) výše financování poskytnutého přímo veřejnými společníky společnosti EEL GmbH do roku 2010 ([20–40] milionů EUR ⁽⁶⁹⁾) odpovídala částkám, které si společnost FN GmbH vypůjčila od společnosti EEL GmbH ([20–40] milionů EUR ⁽⁷⁰⁾);
- b) podmínky financování společnosti EEL GmbH (datum, výše a splatnost) odpovídaly financování společnosti FN GmbH ze strany společnosti EEL GmbH:

Částka (v mil. EUR)	Datum poskytnutí půjčky společnosti FN GmbH společností EEL GmbH	Datum provedení opatření ze strany Německa ve prospěch společnosti EEL GmbH	Částka (v mil. EUR)
[11–20]	11.4.2003	11.4.2003	[5–15] (+ [2–5] z bankovního úvěru dne 2. května 2003)
[2–5]	17.6.2004	16.6.2004	[2–5]

⁽⁶⁹⁾ Viz 53. bod odůvodnění.

⁽⁷⁰⁾ Viz tabulka 3.

Částka (v mil. EUR)	Datum poskytnutí půjčky společnosti FN GmbH společností EEL GmbH	Datum provedení opatření ze strany Německa ve prospěch společnosti EEL GmbH	Částka (v mil. EUR)
[2–5]	28.7.2004	28.7.2004	[2–5]
Prodloužení půjčky do 31.12.2010	1.7.2005	1.7.2005	Prodloužení půjčky do 31.12.2010 a restrukturalizace dluhu
Prodloužení půjčky do 31.12.2016	29.11.2010	29.11.2010	Prodloužení půjčky do 31.12.2016

- c) Společnost EEL GmbH nemá ve své rozvaze kromě pohledávek za společností FN GmbH žádná jiná významná aktiva. (Malý) zisk plynoucí z činnosti související s financováním společnosti FN GmbH se objevuje pouze v účetnictví společnosti EEL GmbH, neodpovídá však hotovosti nebo likviditě, jelikož společnost FN GmbH dosud společnosti EEL GmbH dluh nesplatila.
- d) Vzhledem ke strategii společnosti EEL GmbH týkající se financování společnosti FN GmbH mají tyto úroky pouze zajistit, aby společnost EEL GmbH dosáhla hranice rentability a hradila úroky u obnovených půjček, které poskytli veřejní společníci a [banka], jak dokládají zápisy z valných hromad společnosti EEL GmbH.
- e) Společnost EEL GmbH proto není schopna platit svým dvěma společníkům a [bance], pokud společnost FN GmbH nesplatí půjčky a neuhradí úroky, které společnosti EEL GmbH dluží. To znamená, že společnost EEL GmbH nemůže vykonávat žádné jiné hospodářské činnosti, jak tvrdilo Německo.
- (233) Komise je názoru, že volba možnosti č. 1 ze strany dvou společníků byla v souladu s jejich udávaným cílem vyčlenit prostředky společnosti EEL GmbH výlučně za účelem financování společnosti FN GmbH.
- (234) Komise se mimoto domnívá, že v rámci možnosti č. 1 jsou náklady na správu a řízení zvláštní účelové jednotky, jako je společnost EEL GmbH, sníženy na naprosté minimum (žádná imobilizace jiných aktiv než pohledávek za společností FN GmbH, žádní stálí zaměstnanci a vedení, téměř žádné provozní náklady, žádné jiné finanční náklady kromě splacení půjčky poskytnuté [bankou]). To platí tím spíše, jelikož v době, kdy se oba veřejní společníci rozhodli provést opatření č. 1, již společnost EEL GmbH existovala jako nečinná struktura a nemusela být vytvořena *ex nihilo*. Volba zvláštní účelové jednotky usnadňuje rovněž řízení finančních transakcí se třetími stranami (např. společností FN GmbH nebo soukromou bankou), přičemž snižuje transakční náklady mezi oběma společníky na minimum. Volba možnosti č. 2 by naopak znamenala zavedení duplicitních mechanismů na podporu společnosti FN GmbH, což by zvýšilo správní a právní náklady na převádění finančních prostředků do společnosti FN GmbH (např. duplicitní právní smlouvy) a případně by to mělo nepříznivý dopad na kontrolu a koordinaci projektu.
- (235) Pro dva tržně jednající hospodářské subjekty vedené vyhlídkami na dosažení zisku ve střednědobém až dlouhodobém horizontu na místě veřejných společníků společnosti EEL GmbH by proto bylo rozumné zvolit spíše možnost č. 2 než možnost č. 1. Komise se domnívá, že kritérium investora v tržním hospodářství je splněno a že společnosti EEL GmbH nebyla poskytnuta žádná hospodářská výhoda.

8.6.4. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

- (236) Od roku 2003 byla činnost společnosti EEL GmbH důsledně omezena na poskytování financování společnosti FN GmbH. Společnost EEL GmbH nemohla vykonávat žádnou jinou činnost. Nemohla například poskytovat půjčky jiným subjektům.
- (237) Jedinou činností, u níž by opatření č. 4 mohlo narušit dynamiku hospodářské soutěže, bylo proto poskytování financování společnosti FN GmbH. Takovýto účinek na hospodářskou soutěž by existoval v případě, pokud by bez opatření č. 4 měli jiní poskytovatelé finančních prostředků než společnost EEL GmbH, například banky nebo jiní investoři, větší možnost poskytnout společnosti FN GmbH financování, aby dosáhli zisku.

- (238) Jak však bylo uvedeno v oddíle 8.5.3, okres Kleve a obec Weeze měly jednoznačně v úmyslu provést opatření č. 1 k poskytnutí financování společnosti FN GmbH samy. Jediným důvodem opatření č. 4 je skutečně provedení opatření č. 1.
- (239) V případě neprovedení opatření č. 4 by společnost EEL GmbH nemohla opatření č. 1 provést sama. Neexistence opatření č. 4 by však znamenala, že by se okres Kleve a obec Weeze rozhodly provést opatření č. 1 bez využití společnosti EEL GmbH, například prostřednictvím přímého právního vztahu mezi nimi a společností FN GmbH. V případě neprovedení opatření č. 4 by proto banky nebo jiní investoři neměli větší možnost poskytnout společnosti FN GmbH financování, aby dosáhli zisku, jelikož potřebné finanční prostředky by v každém případě poskytly okres Kleve a obec Weeze.
- (240) Za předpokladu, že by opatření č. 4 poskytlo společnosti EEL GmbH hospodářskou výhodu (což neposkytlo), neměla by tato výhoda žádný účinek na hospodářskou soutěž a obchod, opatření proto nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.6.5. Závěr

- (241) Z výše uvedených důvodů nezahrnuje opatření č. 4 státní podporu pro společnost EEL GmbH ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.7. Nová a existující podpora

- (242) Případy, kdy opatření představuje existující podporu, jsou zevrubně vyjmenovány v článku 1 nařízení (ES) č. 659/1999 ⁽⁷¹⁾.
- (243) Je nesporné, že dotyčná opatření nebyla zavedena před přistoupením Německa k EU (písm. b) bod i) zmíněného článku), ani se nepovažují za schválená v důsledku toho, že Komise nerozhodla ve stanovených procesních lhůtách (písm. b) bod iii)), ani je nelze považovat za existující podporu kvůli uplynutí promlčecí lhůty (písm. b) bod iv)). Tato opatření se nestala ani podporou následkem vývoje společného trhu bez toho, že by byla členským státem pozměněna (písm. b) bod v) první věta) ⁽⁷²⁾.
- (244) Toto hodnocení platí zejména pro opatření č. 2, ačkoli Německo tvrdilo, že představuje existující podporu (viz 102. bod odůvodnění). V rozsudku ve věci Leipzig-Halle Soudní dvůr Evropské unie potvrdil, že od roku 2000, tj. před provedením opatření č. 2 dne 15. října 2002, by se na výstavbu letištní infrastruktury měla vztahovat pravidla státní podpory ⁽⁷³⁾ (viz 46. bod odůvodnění). Komise zastává názor, že opatření proto v době svého zavedení představovalo podporu. V rozporu s tvrzením Německa neovlivňuje toto hodnocení skutečnost, že opatření bylo přijato podle směrnic z roku 1993. Směrnice z roku 1993 představovaly pouze právní základ, který spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko od roku 1993 umožňoval uvážit případná opatření podpory regionálních letišť, nezakládaly však právní nárok těchto letišť, jak je výslovně stanoveno v § 1 směrnice z roku 1993.
- (245) Dnem provedení opatření č. 2 je proto 15. říjen 2002, tj. opatření bylo provedeno po vynesení rozsudku ve věci Aéroports de Paris. Opatření č. 2 proto v době, kdy bylo provedeno, již představovalo státní podporu, jak je prokázáno v oddíle 8.4.6, a nestalo se podporou následkem vývoje společného trhu. Opatření č. 2 bylo mimoto provedeno méně než deset let před tím, než Komise zahájila formální vyšetřovací řízení, které se ho týká, nestalo se tudíž existující podporou v důsledku uplynutí promlčecí lhůty. Opatření č. 2 se proto nepokládá za existující podporu.

⁽⁷¹⁾ V čl. 1 písm. b) bodu v) druhé větě nařízení (ES) č. 659/1999 se uvádí: „Pokud se některá opatření stala podporou následkem liberalizace činnosti právem Společenství, taková opatření nebudou považována za existující podporu po datu stanoveném pro liberalizaci.“

⁽⁷²⁾ „Podpora, která se považuje za existující podporu, protože v době, kdy začala být uskutečňována, nevytvářela podporu a poté se stala podporou následkem vývoje společného trhu bez toho, že by byla členským státem pozměněna. Pokud se některá opatření stala podporou následkem liberalizace činnosti právem Společenství, taková opatření nebudou považována za existující podporu po datu stanoveném pro liberalizaci.“

⁽⁷³⁾ 38. a 39. bod odůvodnění.

8.8. Zákonnost podpory

- (246) Podle čl. 108 odst. 3 SFEU musí členské státy informovat o svých záměrech poskytnout nebo upravit podpory a nesmí provést zamýšlená opatření, dokud není v tomto řízení přijato konečné rozhodnutí.
- (247) Jelikož Německo předmětná opatření veřejné podpory neoznámilo, představují opatření č. 1, 2 a 3 protiprávní podporu.

9. SLUČITELNOST

9.1. Použitelnost pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 a 2005

- (248) Dotyčná opatření by měla být posouzena na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, podle něhož za slučitelné s vnitřním trhem mohou být považovány „podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem“.
- (249) V tomto ohledu stanoví příslušný rámec pro posouzení, zda lze podporu letišť prohlásit za slučitelnou podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014.
- (250) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 má Komise za to, že by se ustanovení jejího sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory neměla použít na projednávané případy protiprávních provozních podpor poskytnutých letišťům ještě přede dnem 4. dubna 2014. Komise bude místo toho uplatňovat zásady obsažené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 na všechny případy týkající se provozní podpory (podaná oznámení a protiprávní neoznámená podpora) letišťům, přestože byla podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014 a začátkem přechodného období ⁽⁷⁴⁾.
- (251) Co se týká investiční podpory letišťům, Komise použije v souladu se svým sdělením o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory na protiprávní investiční podpory letišť pravidla platná v době poskytnutí podpory. Komise proto na případy týkající se protiprávní investiční podpory poskytnuté letišťům přede dnem 4. dubna 2014 uplatní zásady obsažené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 ⁽⁷⁵⁾.
- (252) Komise již dospěla k závěru, že opatření č. 2 a 3 představovala protiprávní státní podporu poskytnutou přede dnem 4. dubna 2014, zatímco opatření č. 1 a 4 nepředstavují státní podporu.
- (253) Vzhledem k ustanovením pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 zmíněným v 250. a 251. bodě odůvodnění musí Komise určit, zda dotyčná opatření představují protiprávní investiční nebo provozní podporu.

9.2. Investiční podpora a provozní podpora

9.2.1. Opatření č. 1

- (254) Jak bylo vyvozeno v oddíle 8.3.6, společnost FN GmbH měla prospěch ze státní podpory obsažené v půjčce č. 4 a prvním a případně druhém prodloužení, jež jsou součástí opatření č. 1. Komise posoudí povahu každého dílčího opatření zvlášť.
- (255) Komise uvádí, že půjčka č. 4 byla poskytnuta za účelem financování investic, které uskutečnila společnost FN GmbH: jak bylo uvedeno v 39. bodě odůvodnění, v čl. 1 odst. 2 úvěrové smlouvy, která byla podepsána dne 1. července 2005, bylo uvedeno, že půjčka je určena pouze na investice. Komise podotýká, že společnost EEL GmbH zavedla kontrolní mechanismy stanovené v článku 2 úvěrové smlouvy, který vyžadoval, aby společnost FN GmbH (a společnost EEL GmbH na žádost) ověřovaly, zda faktury skutečně souvisejí pouze s realizací projektu

⁽⁷⁴⁾ Bod 172 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁷⁵⁾ Bod 173 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

letišť a zda společnost EEL GmbH (a nikoli společnost FN GmbH) uhradila faktury z půjčky. Tyto kontrolní mechanismy se ukázaly jako účinné, jelikož Německo prokázalo, že splátky uhrazené z této půjčky byly použity výhradně k pokrytí investičních nákladů. Komise proto zastává názor, že půjčka č. 4 představuje protiprávní investiční podporu, která byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014, a její slučitelnost je nutno posoudit podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

- (256) Co se týká prvního prodloužení, Komise uvádí, že představovalo obnovení půjček č. 1, 2 a 3. Toto prodloužení nebylo proto určeno na financování nových investic, což Německo neprokázalo. Komise se spíše domnívá, že toto prodloužení bylo povoleno pouze s cílem zprostit společnost FN GmbH povinnosti uhradit v brzké době všechny kumulované půjčky a úroky. Tímto chtěli společnost EEL GmbH a její veřejní společníci zajistit, aby společnosti FN GmbH nechyběla likvidita, což by mohlo vést k tomu, že by příjemce podpory omezil své investice, nebo by se stal podnikem v obtížích. Z těchto důvodů má Komise za to, že první prodloužení představuje protiprávní provozní podporu poskytnutou přede dnem 4. dubna 2014, a její slučitelnost je nutno posoudit podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
- (257) Podobné úvahy platí i pro druhé prodloužení, pokud by se považovalo za státní podporu.

9.2.2. Opatření č. 2

- (258) Společnost FN GmbH měla prospěch z opatření č. 2, jehož účelem byla náhrada nákladů na pořízení a instalaci investičního majetku, jak bylo popsáno v 46. bodě odůvodnění. Podle bodu 25 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 se „investiční podporou rozumí podpora na financování investičního majetku, konkrétně na pokrytí schodku financování kapitálových nákladů“. Veškeré náklady podpořené na základě opatření č. 2 proto představují investiční náklady. Opatření č. 2 tudíž představuje protiprávní investiční podporu, která byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014, a její slučitelnost je třeba posoudit podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

9.2.3. Opatření č. 3

- (259) Jak bylo popsáno v oddíle 3.3, opatření č. 3, které je předmětem posouzení, bylo provedeno s cílem poskytnout společnosti FN GmbH překlenovací financování části nákladů na odkup letiště (615 ha a přibližně 650 budov různého typu, jež bylo nutno přestavět na civilní letiště). Jak je uvedeno v bodě 3 preambule a v článku 1 úvěrové smlouvy ze dne 14. března 2002, překlenovací financování bylo poskytnuto prostřednictvím bezúročné půjčky výslovně určené na financování investičních nákladů nezbytných k realizaci projektu EuZZLG (viz 21. bod odůvodnění).
- (260) Toto překlenovací financování proto představuje protiprávní investiční státní podporu, která byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014, a její slučitelnost je nutno posoudit podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

9.2.4. Závěr

- (261) Jak bylo objasněno výše, Komise se domnívá, že půjčka č. 4 v rámci opatření č. 1, opatření č. 2 a opatření č. 3 představují investiční státní podporu, zatímco první prodloužení a případně druhé prodloužení v rámci opatření č. 1 je nutno pokládat za provozní podporu.

9.3. Slučitelnost opatření investiční podpory

- (262) Podle bodu 61 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 musí Komise posoudit, zda
- výstavba a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost ...);
 - infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli;
 - infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur;

- 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.
- (263) Kromě požadavku na splnění zvláštních kritérií slučitelnosti stanovených v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 musí být státní podpora letišť stejně jako jakékoli jiné opatření státní podpory nezbytná a přiměřená sledovanému legitimnímu cíli, aby mohla být schválena jako slučitelná podpora ⁽⁷⁶⁾.

9.3.1. *Výstavba a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost ...)*

- (264) Předmětná opatření investiční podpory měla financovat přeměnu bývalé britské vojenské základny ve Weeze na civilní letiště a zajistit značný rozvoj letiště. Tato opatření významně přispěla k regionálnímu rozvoji a vytvoření nových pracovních příležitostí v oblasti, která byla z ekonomického hlediska nepříznivě zasažena uzavřením britské vojenské základny. Jak Německo uvedlo, uzavření britské vojenské základny vedlo k tomu, že z oblasti odešlo přibližně 6 300 osob, mělo za následek úbytek 400 civilních pracovních míst přímo spojených s fungováním vojenské základny a snížení výnosů zhruba 80 podniků přibližně o 102 milionů EUR. Po odchodu britského letectva mimoto zůstalo prázdných 1 600 bytových jednotek, což je více než 30 % celkového bytového fondu obce Weeze.
- (265) Komise uvádí, že podle Německa vedly zřízení a rozvoj civilního letiště k vytvoření více než 1 200 pracovních míst v okrese Kleve a k seskupení společností poskytujících služby v areálu letiště.
- (266) Jak Německo uvedlo, přispění tohoto projektu k regionálnímu hospodářskému rozvoji (a tudíž k hospodářské soudržnosti, důležitému cíli Unie) již Komise do jisté míry uznala. Komise poskytla Severnímu Porýní-Vestfálsku prostředky ze strukturálních fondů v rámci programu Konver II, který výslovně umožňoval financování přeměny bývalých vojenských zařízení v okrese Kleve.
- (267) Dotyčná opatření investiční podpory přispěla rovněž k zlepšení přístupnosti regionu. Nejbližšími letišti od letiště Niederrhein Weeze jsou Düsseldorf (ve vzdálenosti 76 km od letiště, 51 min. doby strávené na cestě autem) a Eindhoven, NL (88 km, 1 h 12 min. doby strávené na cestě autem) ⁽⁷⁷⁾.
- (268) Objem přepravy na letištích Düsseldorf a Eindhoven se od roku 2003 trvale zvyšuje: na letišti Düsseldorf vzrostl objem přepravy z 14,3 milionu cestujících v roce 2003 na přibližně 21 milionů v roce 2013, zatímco na letišti Eindhoven vzrostl objem přepravy z 0,4 milionu v roce 2003 na 3,4 milionu v roce 2013. Jejich trvalý růst byl v tomto období dotčen pouze problémy souvisejícími s jejich přetížením a omezením kapacity (zejména nedostatečný počet volných letištních časů v Düsseldorfu). Kapacita letiště Düsseldorf dosáhla v roce 2013 svého limitu 22 milionů cestujících, zatímco letiště Eindhoven mohlo v roce 2012 odbavit pouze 2,5 milionu cestujících. Komise podotýká, že navzdory růstu objemu přepravy na letišti Niederrhein Weeze byly činnosti související s rozšířením za účelem zvýšení kapacity obou letišť provedeny nebo zahájeny teprve v roce 2012 ⁽⁷⁸⁾.
- (269) Komise proto vyvozuje závěr, že investice do letiště Niederrhein Weeze nepředstavovala duplikaci existující neziskové infrastruktury. Letiště Niederrhein Weeze hraje naopak důležitou úlohu při odlehčení dopravního zatížení na letišti Düsseldorf, aniž by omezovalo plány na rozšíření letišť Düsseldorf a Eindhoven. Bez dotyčného projektu hrozilo, že by v regionu nebyla zajištěna dostatečná obslužnost.
- (270) Komise proto může vyvodit závěr, že výstavba a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu, kterým je regionální hospodářský rozvoj a zlepšení přístupnosti regionu.

⁽⁷⁶⁾ Viz např. věc SA.34586 (12/N) – Řecko – modernizace letiště Chania, bod 49.

⁽⁷⁷⁾ Ačkoli je letiště Maastricht od letiště Niederrhein Weeze vzdáleno méně než 100 km (98 km), je v dosahu 1 h 14 min. doby strávené na cestě autem. Komise zastává názor, že by se toto letiště nemělo považovat za letiště ve spádové oblasti letiště Niederrhein Weeze.

⁽⁷⁸⁾ Po rozšíření v letech 2012–2013 se kapacita letiště Eindhoven zvýšila na 5 milionů cestujících; práce na rozšíření letiště Düsseldorf měly být podle předpokladů zahájeny v létě 2014.

9.3.2. *Infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli*

- (271) Podle Německa byla plánovaná modernizace letiště Niederrhein Weeze nutná k přeměně bývalé vojenské letecké základny na civilní letiště. K zahájení civilní letecké dopravy byla nezbytná výstavba a modernizace pojezdových drah a odbavovacích ploch.
- (272) Podle Německa byl infrastrukturní projekt proveden pouze v rozsahu nezbytném k dosažení stanovených cílů: zatímco infrastruktura byla vybudována pro maximální objem přepravy 3,5 milionu cestujících, statistické údaje o přepravě uvedené v tabulce 1 ukazují, že se objem přepravy trvale zvyšoval až do roku 2010, kdy dosáhl rekordního počtu 2,9 milionu cestujících, načež se v roce 2012 snížil na 2,2 milionu cestujících. To znamená, že očekávaná poptávka po letecké dopravě do značné míry odpovídala skutečné poptávce a projekt není neúměrně velký nebo rozvinutý.
- (273) Komise proto vyvozuje závěr, že dotyčná infrastruktura je nutná a úměrná stanoveným cílům.

9.3.3. *Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur*

- (274) Jak bylo objasněno výše, letiště Niederrhein Weeze dosáhlo v roce 2010 počtu cestujících (2,9 milionu), který se blížil jeho kapacitnímu limitu (3,5 milionu cestujících). Tohoto objemu přepravy bylo dosaženo jen za šest let činnosti, tj. mnohem rychleji než v případě jiných německých letišť uplatňujících stejnou strategii založenou na nízkonákladových dopravních (jako je Kassel nebo Hahn). Značný růst letiště Niederrhein Weeze vyplývá z důležité úlohy tohoto letiště při odlehčení dopravního zatížení na letištích Düsseldorf a Eindhoven a hustoty obyvatelstva ve spádové oblasti (více než 35 milionů obyvatel).
- (275) Na základě výše uvedených údajů o počtu cestujících poskytoval projekt rozvoje letiště Niederrhein Weeze ve střednědobém horizontu dostatečné perspektivy používání, zejména ve vztahu k původní vojenské infrastruktuře na letišti, jež počáteční investiční práce pomohly přeměnit na civilní letiště.

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

- (276) Komise uvádí, že zavedená civilní infrastruktura byla vždy otevřená všem potenciálním uživatelům na nediskriminačním základě.

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

- (277) V době poskytnutí podpory dne 15. října 2002 odbavovalo letiště Niederrhein Weeze méně než 1 milion cestujících ročně, takže podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 se považovalo za malé regionální letiště (kategorie D) ⁽⁷⁹⁾.
- (278) Spádovou oblast letiště Niederrhein Weeze tvoří západní oblasti Německa a východní oblasti Nizozemska. Jak bylo uvedeno výše, letiště Niederrhein Weeze nenarušilo významně hospodářskou soutěž v této spádové oblasti, tj. s ohledem na letiště Düsseldorf a Eindhoven, jež byly nepříznivě dotčeny problémy souvisejícími s přetížením a nedostatkem letištních časů (viz 268. bod odůvodnění).
- (279) Na rozdíl od svých dvou konkurentů nemá letiště Niederrhein Weeze železniční spojení ani napojení na dálniční systém.
- (280) Komise mimoto bere na vědomí, že na letišti Düsseldorf připadá významný 40 % podíl na segment obchodních cestujících, zatímco na letišti Niederrhein Weeze to je pouze 7 %.
- (281) Pokud jde o letiště Eindhoven, Komise uvádí, že toto letiště slouží civilní i vojenské letecké dopravě a že financování nákladů na infrastrukturu je v souladu s tím rozděleno mezi správce civilního letiště a nizozemské vojsko. V letech 2010 a 2011 vyplatilo letiště Eindhoven nizozemskému vojsku jako náhradu částku ve výši přibližně 1 milionu EUR ročně, především s ohledem na náklady na údržbu infrastruktury, bezpečnost, kontrolu vzdušného prostoru, nevynaložilo však počáteční investiční náklady, které muselo nést (částečně) letiště Niederrhein Weeze.

⁽⁷⁹⁾ Viz bod 15 těchto pokynů.

- (282) Intenzita podpory celého projektu (viz oddíl týkající se nezbytnosti a přiměřenosti podpory níže) je mimoto omezena na nedostatek financování. Akcionáři provozovatele letiště uhradí více než 50 % investičních nákladů.
- (283) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem.

9.3.6. Nezbytnost a přiměřenost podpory

- (284) Komise musí zjistit, zda státní podpora poskytnutá společnosti FN GmbH změnila jednání podniku-příjemce, takže ten se podílel na činnosti přispívající k dosažení cíle veřejného zájmu, která by i) se bez podpory neuskutečnila, nebo ii) by se uskutečnila v omezenějším či jiném rozsahu. Podpora se mimoto považuje za přiměřenou pouze tehdy, nelze-li téhož výsledku dosáhnout s nižší podporou, která hospodářskou soutěž narušuje v menší míře. To znamená, že výše a intenzita podpory musí být omezeny na minimum potřebné k provedení podporované činnosti.
- (285) Podle Německa byla podpora nezbytná, jelikož rozvoj letiště by byl vzhledem k napjaté finanční situaci společnosti FN GmbH v době poskytnutí podpory ohrožen. Německo rovněž uvedlo, že pokud by projekt provedly přímo orgány veřejné moci, musely by tyto orgány uhradit náklady na výstavbu i počáteční provozní ztráty. Komise s tímto názorem souhlasí a podotýká, že veřejná podpora byla poskytnuta v době, kdy soukromí společníci společnosti FN GmbH uskutečnili v počáteční fázi projektu velmi významné investice do infrastruktury ([20–60] milionů EUR v období 2002–2003), přičemž současně nesli počáteční provozní ztráty letiště. Je sporné, zda by místní orgány s omezenými finančními zdroji, jako jsou okres Kleve a obec Weeze, mohly nést finanční zátěž spojenou s takovýmto velkým projektem samy, přičemž by současně dosáhly stejného výsledku s omezenou účastí ze strany soukromé iniciativy. Vzhledem k rizikové povaze projektu, který představuje jedno z mála soukromých letišť v Evropě, se proto omezená veřejná podpora v počáteční fázi jeví jako opodstatněná.
- (286) Podle Německa by bez opatření č. 1, 2 a 3 nebylo možno investici uskutečnit ve stejném rozsahu. Jak Německo správně uvedlo, bylo by možné realizovat pouze omezený počet investic, například rozšíření přistávací a vzletové dráhy. Některé investice by bylo nutno odložit, což by vedlo k tomu, že by se letiště potýkalo s vážnými provozními problémy, nebo by nemohlo uspokojit předpokládanou poptávku ze strany leteckých společností a cestujících ve spádové oblasti. Lze proto vyvodit závěr, že opatření podpory č. 1, 2 a 3 mají motivační účinek, jelikož příjemci umožnila investici provést.
- (287) Pokud jde o posouzení přiměřenosti opatření č. 2, výše veřejného financování, které bylo letišti skutečně poskytnuto, činila [2–5] milionů EUR. Jak je objasněno v 46. bodě odůvodnění, toto opatření podpory odpovídá financování 50 % způsobilých nákladů podle směrnic z roku 1993. Zbývající částku ([2–5] milionů EUR) financovala společnost FN GmbH. Intenzita podpory tudíž činí 50 %.
- (288) Jelikož pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 ponechávají otázku intenzity podpory otevřenou, musí být maximální přípustná výše podpory omezena na to, co je naprosto nezbytné. Komise uvádí, že investice podpořené prostřednictvím opatření č. 2 byly financovány za stejných podmínek (*pari passu*). Intenzita podpory ve výši 50 % se proto v daném případě jeví jako opodstatněná.
- (289) Co se týká přiměřenosti půjčky č. 4 v rámci opatření č. 1 a opatření č. 3, Komise uvádí, že poskytnutí půjčky s nízkým úrokem či bezúročné půjčky představuje opatření méně narušující hospodářskou soutěž než přímá dotace. Jelikož orgány veřejné moci půjčky v plné výši zajistily, jejich finanční účast byla velmi omezená. Co se týká přiměřenosti upuštění od splacení poloviny překlenovacího financování, Komise se s Německem shoduje v tom, že podmínka týkající se vytvoření 350 pracovních míst představuje pro soukromé vlastníky letiště pobídku k realizaci výstavby a rozvoje letištní infrastruktury. Komise uvádí, že tato pobídka byla účinná, jelikož v době upuštění od splacení (v roce 2004) bylo vytvořeno 445 pracovních míst, tj. před uplynutím smluvní lhůty (stanovené do konce roku 2007).

9.3.7. Závěr ohledně opatření č. 1 (půjčka č. 4), 2 a 3

- (290) Vzhledem k výše uvedenému posouzení vyvozuje Komise závěr, že opatření č. 1 (půjčka č. 4), 2 a 3 jsou slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

9.4. Slučitelnost provozní podpory

(291) V oddíle 5.1.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou stanovena kritéria, která bude Komise používat při posouzení slučitelnosti provozní podpory s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Podle bodu 172 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 bude Komise uplatňovat tato kritéria na všechny případy týkající se provozní podpory letiště, včetně podaných oznámení a protiprávní neoznamené podpory, a to i v případě, že podpora byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014, tj. před vstupem pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 v platnost. Kritéria slučitelnosti provozní podpory, kterou lze poskytnout během přechodného období v délce deseti let ode dne zveřejnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, jsou tato:

- a) *příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu*: tato podmínka je splněna mimo jiné tehdy, pokud podpora zvyšuje mobilitu občanů EU a propojení regionů nebo napomáhá regionálnímu rozvoji ⁽⁸⁰⁾;
- b) *potřeba státního zásahu*: podpora musí být zaměřena na situace, v nichž může přinést materiální zlepšení, které trh sám není schopen poskytnout ⁽⁸¹⁾;
- c) *existence motivačního účinku*: tato podmínka je splněna, je-li pravděpodobné, že by se při neexistenci provozní podpory a s ohledem na možné poskytnutí investiční podpory a objem přepravy výrazně snížil objem činnosti dotyčného letiště ⁽⁸²⁾;
- d) *přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum)*: aby byla provozní podpora letištěm přiměřená, musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti ⁽⁸³⁾;
- e) *zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod* ⁽⁸⁴⁾.

(292) Jelikož provozní podpora spočívající v prvním a případně druhém prodloužení v rámci opatření č. 1 byla poskytnuta zcela před vstupem pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 v platnost, uplatní se tato kritéria slučitelnosti na základě aspektů stanovených v bodě 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 (tj. některé podmínky se nepoužijí).

9.4.1. Provozní podpora přispívá k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu

(293) Předmětná provozní podpora měla za cíl zachování přiměřeného objemu činnosti letiště Niederrhein Weeze.

(294) Podle bodu 113 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je provozní podpora letištěm považována za podporu, která přispívá k dosažení cíle společného zájmu, pokud zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů, bojuje proti přetížení letecké dopravy na hlavních letištních uzlech Unie, nebo napomáhá regionálnímu rozvoji.

(295) Jak je vyvozeno v 270. bodě odůvodnění, výstavba a provozování letiště Niederrhein Weeze splňuje jasně vymezené cíle společného zájmu, tj. regionální hospodářský rozvoj a zlepšení přístupnosti regionu.

9.4.2. Potřeba státního zásahu

(296) Podle bodu 116 a následujících bodů v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 se provozní podpora letištěm bude považovat za nezbytnou, pokud přináší materiální zlepšení, které trh sám není schopen poskytnout. V pokynech se rovněž uznává, že potřeba financování provozních nákladů z veřejných zdrojů bude u menších letišť obvyklejše úměrně vyšší v důsledku vysokých fixních nákladů a skutečnosti, že letiště s ročním objemem přepravy 200 000 až 700 000 cestujících zřejmě nejsou schopna pokrýt podstatnou část svých provozních nákladů.

⁽⁸⁰⁾ Body 137 a 113 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁸¹⁾ Body 137 a 116 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁸²⁾ Body 137 a 124 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁸³⁾ Body 137 a 125 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁸⁴⁾ Body 137 a 131 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

- (297) Od zahájení provozu nového terminálu v roce 2003 dosáhl roční objem přepravy na letišti Niederrhein Weeze 207 992 cestujících v roce 2003, 796 745 cestujících v roce 2004 a 591 744 cestujících v roce 2005 (viz tabulka 1). Komise podotýká, že objem osobní přepravy vykazoval v počáteční fázi obrovské výkyvy, zejména významný pokles o 34 % mezi roky 2004 a 2005. Komise se proto domnívá, že během těchto tří let byl objem přepravy v průměru v rozmezí od 200 000 do 700 000 cestujících. Komise současně také uvádí, že společnost FN GmbH byla vždy ztrátová (viz tabulka 5) a nebyla schopna uhradit ani své provozní náklady (upravený EBITDA byl v roce 2004 a 2005 záporný), což je v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 u letišť této velikosti pokládáno za obvyklé.
- (298) Komise se proto domnívá, že provozní podpora letiště Niederrhein Weeze je nezbytná.

9.4.3. *Vhodnost státní podpory jako nástroje politiky*

- (299) Podle bodu 120 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 by provozní podpora měla být vhodným nástrojem politiky k dosažení zamýšleného cíle nebo řešení problémů, na které je podpora zaměřena. Jelikož letiště Niederrhein Weeze je ztrátové na provozní úrovni, je jediným vhodným nástrojem provozní podpora, která letišti umožňuje zachovat činnosti zajišťující propojení oblasti Niederrhein. Ostatní nástroje jako investiční podpora nebo regulační opatření se nejeví jako vhodné k řešení finančních problémů letiště Niederrhein Weeze na provozní úrovni. Komise má tudíž za to, že provozní podpora poskytnutá letišti Niederrhein Weeze představuje vhodný nástroj.

9.4.4. *Existence motivačního účinku a přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum)*

- (300) Podle bodu 124 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 má provozní podpora motivační účinek, pokud je pravděpodobné, že by se při neexistenci provozní podpory a s ohledem na možné poskytnutí investiční podpory a objem přepravy výrazně snížil objem hospodářské činnosti dotyčného letiště.
- (301) Letiště Niederrhein Weeze obdrželo investiční podporu na výstavbu nového terminálu a zavedení opatření k splnění nových bezpečnostních požadavků. To letišti umožnilo uspokojovat potřeby oblasti Niederrhein v oblasti propojení a dopravy, jež se z hlediska objemu přepravy v posledních letech zvyšovaly. Navzdory rostoucímu počtu cestujících však není letiště schopno hradit své provozní náklady. Bez provozní státní podpory by letiště nemohlo zachovat stávající objem přepravy a investic a objem jeho hospodářské činnosti by se musel snížit. Podpora současně nepřesáhla výši nezbytnou k uhrazení provozních ztrát, výše podpory je tudíž omezena na nezbytné minimum.
- (302) Komise se proto domnívá, že provozní podpora letiště Niederrhein Weeze má motivační účinek a je přiměřená.

9.4.5. *Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod*

- (303) Podle bodu 131 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 zohlední Komise při posuzování slučitelnosti provozní podpory letišti narušení hospodářské soutěže a účinky na obchod. Známkou možného narušení hospodářské soutěže nebo ovlivnění obchodu může být skutečnost, že se letiště nachází ve stejné spádové oblasti jiného letiště s volnou kapacitou.
- (304) Jak bylo prokázáno v 276. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění, Komise již dospěla k závěru, že rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem.

9.5. **Závěr ohledně slučitelnosti opatření**

- (305) Všechna opatření, která jsou předmětem tohoto šetření a která se považují za státní podporu, jsou slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Tímto závěrem není nijak dotčeno případné budoucí posouzení opatření, která mohly orgány veřejné moci provést ve prospěch společnosti FN GmbH, ze strany Komise.

10. JAZYK

(306) Dopisem ze dne 18. června 2014 souhlasilo Německo s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato v angličtině. Závazné je proto pouze anglické znění,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Půjčky, které společnost EEL GmbH poskytla společnosti FN GmbH dne 11. dubna 2004, 17. června 2004 a 28. července 2004, a opatření podpory, která okres Kleve a obec Weeze provedly ve prospěch společnosti EEL GmbH, nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

1. Půjčka, kterou společnost EEL GmbH poskytla společnosti FN GmbH dne 1. července 2005, a obnovení všech stávajících půjček, které společnost EEL GmbH poskytla společnosti FN GmbH, dne 1. července 2005, opatření podpory, která provedla spolková země Severní Porýní-Vestfálsko ve prospěch společnosti FN GmbH, a opatření podpory, které provedl okres Kleve přímo ve prospěch společnosti FN GmbH v souvislosti s prodejem letiště Niederrhein Weeze, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, která je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

2. Obnovení všech stávajících půjček, které společnost EEL GmbH poskytla společnosti FN GmbH, dne 29. listopadu 2010, je v případě, že představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 23. července 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda