

## II

(Nelegislatívne akty)

## ROZHODNUTIA

## ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/1071

z 1. októbra 2014

**o štátnej pomoci SA 26190 (2012/C) (ex 2011/NN), ktorú Nemecko poskytlo letisku Saarbrücken a leteckým dopravcom, ktorí ho využívajú**

[oznámené pod číslom C(2014) 5062]

**(Iba anglické znenie je autentické)**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek <sup>(1)</sup>,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami <sup>(2)</sup>, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

#### 1. POSTUP

- (1) V parlamentnej otázke z roku 2008 poslankyňa Európskeho parlamentu Hiltrud Breyer otvorila otázku verejného financovania spoločnosti Verkehrsholding Saarland (ďalej len „vh Saar“), letiska Saarbrücken a zliav poskytovaných leteckým dopravcom, ktorí využívajú toto letisko <sup>(3)</sup>. Parlamentnú otázku zodpovedal komisár Tajani 5. septembra 2008. Otázka bola navyše zaregistrovaná ako sťažnosť CP 171/2008.
- (2) Poslankyňa v parlamentnej otázke uviedla, že spoločnosť vh Saar dostala z rozpočtu spolkovej krajiny Sársko 11 miliónov EUR vo forme navýšenia kapitálu. Tieto finančné prostriedky sa údajne použili na pokrytie strát spoločnosti prevádzkujúcej letisko, ktorá patrí dcérskej spoločnosti vh Saar. Prevádzkovateľ letiska, jeho materská spoločnosť a spoločnosť vh Saar boli údajne prepojené prostredníctvom zmlúv o odvode zisku a prevzatí straty. Táto štruktúra údajne slúžila na skryté a trvalé dotovanie neziskového letiska.
- (3) Komisia požiadala Nemecko o ďalšie informácie 31. júla 2008, 24. septembra 2010, 24. marca 2011 a 8. augusta 2011. Nemecko odpovedalo na tieto žiadosti a poskytlo ďalšie informácie 4. novembra 2008, 17. januára 2011, 14. júna 2011 a 7. októbra 2011.
- (4) Listom z 22. februára 2012 Komisia informovala Nemecko, že v súvislosti s uvedenou pomocou sa rozhodla začať formálne vyšetrovacie konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

<sup>(1)</sup> S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva (ďalej len „ZES“) stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“). Obe skupiny článkov sú v podstate totožné. Na účely tohto rozhodnutia sa prípadnými odkazmi na články 107 a 108 ZFEÚ rozumejú odkazy na články 87 a 88 ZES. V ZFEÚ sa takisto zavádzajú zmeny niektorých pojmov, napríklad pojem „Spoločenstvo“ sa nahrádza pojmom „Únia“ a pojem „spoločný trh“ pojmom „vnútorný trh“. V tomto rozhodnutí sa používa terminológia ZFEÚ.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 213, 19.7.2012, s. 1.

<sup>(3)</sup> E-3778/08 z 8. júla 2008.

- (5) Rozhodnutie Komisie o začatí konania (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* <sup>(4)</sup>. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k údajnej pomoci.
- (6) Komisia dostala pripomienky od jednej zainteresovanej strany – spoločnosti Air Berlin – 20. augusta 2012. Dňa 1. októbra 2012 ich postúpila Nemecku, ktoré malo možnosť reagovať do jedného mesiaca. Pripomienky Nemecka dostala Komisia listom z 29. októbra 2012. V rámci postupu poslali pripomienky aj súkromné osoby, ktoré uviedli, že verejné financovanie poskytnuté letisku predstavovalo štátnu pomoc.
- (7) Po začatí formálneho vyšetrovacieho konania Komisia požiadala o ďalšie informácie 24. februára 2012, 23. apríla 2012, 16. októbra 2012, 26. novembra 2013 a 14. marca 2014. Nemecko odpovedalo na tieto žiadosti a poskytlo ďalšie informácie 17. apríla 2012, 4. mája 2012, 14. decembra 2012, 14. januára 2014 a 3. apríla 2014.
- (8) Komisia 24. februára 2014 informovala Nemecko, že 20. februára 2014 boli prijaté usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 <sup>(5)</sup>, a vyzvala Nemecko, aby predložilo pripomienky do 20 pracovných dní od uverejnenia nových usmernení v oblasti letectva v úradnom vestníku. Nemecko odpovedalo 6. mája 2014.
- (9) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 boli uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 4. apríla 2014 <sup>(6)</sup>. Nahradili usmernenia v oblasti letectva z roku 2005 <sup>(7)</sup>.
- (10) Dňa 15. apríla 2014 bolo v *Úradnom vestníku Európskej únie* uverejnené oznámenie s výzvou, aby členské štáty a zainteresované strany do 20 pracovných dní od dátumu uverejnenia tohto oznámenia predložili pripomienky k uplatňovaniu usmernení v oblasti letectva z roku 2014 v tejto veci <sup>(8)</sup>. Spoločnosť Air Berlin predložila pripomienky 5. mája 2014.
- (11) Nemecko 17. júna 2014 informovalo Komisiu, že výnimočne súhlasí s tým, aby sa toto rozhodnutie prijalo v anglickom jazyku.

## 2. OPIS OPATRENÍ A DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA

### 2.1. KONTEXT VYŠETROVANIA

#### 2.1.1. HISTÓRIA A ROZVOJ LETISKA SAARBRÜCKEN

- (12) Letisko Saarbrücken je letisko hlavného mesta spolkovej krajiny Sársko Saarbrückenu. Podľa verejne dostupných informácií bolo letisko slávnostne otvorené v roku 1928 a fungovalo až do roku 1939, keď sa po vypuknutí vojny uzavrelo. Letisko obnovilo prevádzku v roku 1966, keď sa vybudovala moderná vzletová a pristávacia dráha vhodná pre lietadlá so stredným doletom. V roku 1999 sa začala výstavba nového terminálu, ktorá si vyžiadala investície vo výške približne 11,8 milióna EUR. Nový terminál, ktorý bol podľa verejne dostupných informácií navrhnutý až pre 800 000 cestujúcich ročne, bol otvorený v máji 2005. Nemecko však uvádza, že vzhľadom na obmedzenia vyplývajúce z bezpečnostnej infraštruktúry je skutočná kapacita letiska iba 700 000 cestujúcich ročne.
- (13) Tabuľky 1 a 2 znázorňujú rozvoj letiska z hľadiska počtu cestujúcich a pohybov lietadiel. Nákladná letecká doprava nemá na letisku Saarbrücken väčší význam.

Tabuľka 1

#### Počty cestujúcich v rokoch 1998 – 2012 <sup>(1)</sup>

Rok	Komerčné pravidelné lety	Komerčné charterové lety	Komerčné lety spolu	Nekomerčné lety	Spolu
1998	126 231	293 449	419 680	10 070	429 750

<sup>(4)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

<sup>(5)</sup> Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3).

<sup>(6)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 5.

<sup>(7)</sup> Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.

<sup>(8)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 7.

Rok	Komerčné pravidelné lety	Komerčné charterové lety	Komerčné lety spolu	Nekomerčné lety	Spolu
1999	134 228	308 634	442 862	3 810	446 672
2000	149 693	332 902	482 595	1 971	484 566
2001	141 676	338 354	480 030	831	480 861
2002	144 542	316 757	461 299	946	462 245
2003	135 100	323 083	458 183	1 502	459 685
2004	128 498	331 355	459 853	1 560	461 413
2005	136 178	350 052	486 230	1 256	487 486
2006	125 188	295 033	420 221	1 422	421 643
2007	176 690	173 263	349 953	639	350 592
2008	360 694	157 226	517 920	368	518 288
2009	335 684	134 249	469 933	214	470 147
2010	331 780	159 469	491 249	166	491 415
2011	368 314	84 000	452 314	1 338	453 652
2012	364 076	61 353	425 429	414	425 843

<sup>(1)</sup> <http://www.flughafen-saarbruecken.de/index.php?id=372>

Tabuľka 2

**Pohyby lietadiel <sup>(1)</sup>**

Rok	Komerčné pravidelné lety	Komerčné charterové lety	Komerčné lety spolu	Nekomerčné lety	Spolu
1998	7 240	6 021	13 261	7 558	20 819
1999	7 491	7 192	14 683	7 280	21 963
2000	7 970	8 171	16 141	4 972	21 113
2001	6 740	4 624	11 364	3 582	14 946
2002	7 979	3 957	11 936	3 228	15 164
2003	7 256	4 377	11 633	3 378	15 011
2004	6 531	4 032	10 563	3 201	13 764
2005	6 291	4 453	10 744	3 458	14 202
2006	6 469	4 539	10 980	4 047	15 055

Rok	Komerčné pravidelné lety	Komerčné charterové lety	Komerčné lety spolu	Nekomerčné lety	Spolu
2007	7 046	4 011	11 057	3 464	14 521
2008	11 173	3 475	14 648	2 596	17 244
2009	9 686	2 912	12 598	3 093	15 691
2010	8 775	4 983	13 758	2 487	16 245
2011	7 307	4 641	11 948	2 535	14 483
2012	6 567	3 398	9 965	2 359	12 324

(<sup>1</sup>) [http://www.flughafen-saarbruecken.de/index.php?id=daten\\_fakten](http://www.flughafen-saarbruecken.de/index.php?id=daten_fakten)

- (14) Najvýznamnejšími udalosťami pre letisko bol odchod spoločnosti Hapag Lloyd v roku 2006 na jednej strane a príchod spoločnosti Air Berlin v roku 2007 na strane druhej. Charterový letecký dopravca Hapag Lloyd (teraz „TUIFly“) až do svojho rozhodnutia presunúť svoju činnosť na neďaleké letisko Zweibrücken prispieval k celkovej doprave v Saarbrückene viac než 190 000 cestujúcimi. Príchod spoločnosti Air Berlin na druhej strane znamenal významný nárast pravidelnej leteckej dopravy v Saarbrückene. Dôsledkom toho je, že kým do roku 2006 na letisku Saarbrücken prevládala charterová doprava, od roku 2007 je za väčšinu cestujúcich v Saarbrückene zodpovedná pravidelná letecká doprava.
- (15) Pokiaľ ide o budúcnosť, Nemecko uviedlo, že podľa poslednej prognózy leteckej dopravy (august 2010) možno v roku 2020 očakávať nárast počtu cestujúcich na [...] (\*).

#### 2.1.2. GEOGRAFICKÁ LOKALITA A SPÁDOVÁ OBLASŤ

- (16) Letisko Saarbrücken sa nachádza približne 10 km juhovýchodne od mesta Saarbrücken. Najbližšie ďalšie letiská sú (<sup>2</sup>):
- letisko Zweibrücken (približne 39 km alebo približne 29 minút jazdy autom),
  - letisko Metz-Nancy-Lorraine (približne 96 km alebo približne 61 minút jazdy autom),
  - letisko Luxemburg (približne 121 km alebo približne 77 minút jazdy autom),
  - letisko Frankfurt-Hahn (približne 128 km alebo približne 85 minút jazdy autom),
  - letisko Strasburg (približne 140 km alebo približne 91 minút jazdy autom),
  - letisko Frankfurt (Main) (približne 163 km alebo približne 92 minút jazdy autom),
  - letisko Karlsruhe/Baden-Baden (približne 161 km alebo približne 104 minút jazdy autom).

- (17) Nemecko uviedlo, že veľká väčšina cestujúcich pochádza z regiónu. Tvrdí, že 71 % cestujúcich je zo Sárska, 15 % zo západnej časti Porýnia-Falcka (vrátane regiónu Zweibrücken) a približne 14 % pochádza z Francúzska, Luxemburska a regiónu Trier. Podľa prognózy sa očakáva zvýšenie počtu cestujúcich aj v dôsledku zvýšenia dopytu v regióne Sársko.

#### 2.1.3. PRÁVNÝ A HOSPODÁRSKY CHARAKTER LETISKA SAARBRÜCKEN

- (18) V roku 1997 sa spoločnosť Flughafen Saarbrücken GmbH, predtým vlastníkom a prevádzkovateľom letiska, rozdelila na dve samostatné spoločnosti: spoločnosť Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH (ďalej len „FSBG“) bola poverená prevádzkovaním letiska, zatiaľ čo spoločnosť Flughafen Saarbrücken Besitzgesellschaft mbH (ďalej len „FSBesitzG“) vlastnila letisko a mala na starosti údržbu infraštruktúry. Spoločnosť FSBG musela spoločnosti FSBesitzG platiť nájomné za prevádzkovanie a komerčné využívanie letiska.

(\*) Podlieha obchodnému tajomstvu.

(<sup>2</sup>) Zdroj: Najrýchlejšia trasa podľa Google Maps.

- (19) Do 30. júna 2007 bola spoločnosť FSBG zo 48 % vlastnená spoločnosťou FSBesitzG, z 51 % spoločnosťou Fraport AG [prevádzkovateľ letiska Frankfurt (Main)] a z 1 % mestom Saarbrücken. Spoločnosť FSBesitzG bola zasa z 99,9 % vlastnená spoločnosťou vh Saar a z 0,1 % spolkovou krajinou Sársko. Spoločnosť vh Saar bola stále v priamom vlastníctve spolkovej krajiny Sársko.
- (20) Dňa 30. júna 2007 spoločnosť Fraport AG predala svoj podiel v spoločnosti FSBG spoločnosti FSBesitzG, ktorá tak vlastnila 99 % spoločnosti FSBG. Na začiatku roka 2008 sa tieto dve spoločnosti zlúčili a znova vznikla spoločnosť Flughafen Saarbrücken GmbH (ďalej len „FSG“), čím sa v podstate obnovila situácia pred čiastočnej privatizácie v prospech spoločnosti Fraport AG v roku 1997. Od roku 2008 až doteraz je spoločnosť FSG zo 100 % vlastnená spoločnosťou vh Saar.
- (21) Spoločnosť **vh Saar** založilo ministerstvo hospodárstva a financií Sárska v roku 1996. Účelom spoločnosti je „koordinácia činností súvisiacich s výstavbou, rozširovaním a prevádzkovaním verejných letísk a prístavov v Sársku“. V stanovách spoločnosti vh Saar sa plánovalo uzavretie zmluvy o ovládnutí so spoločnosťou FSG. Predstavenstvo a dozornú radu menuje vláda spolkovej krajiny Sársko ako jediný spoločník. Spoločnosť vh Saar vlastní okrem spoločnosti FSG aj spoločnosť Hafenbetriebe Saarland GmbH (ďalej len „HSG“), ktorá je vlastníkom a prevádzkovateľom rôznych prístavov v Sársku.
- (22) Spoločnosť **FSBesitzG** bola založená 4. júla 1997 ako právny nástupca pôvodnej spoločnosti FSG. Jej účelom bola „výstavba, údržba a prenájom letiska a podiel v spoločnosti (ďalej len „FSBG“). Dozornú radu vymenovala vláda Sárska a jej predsedu vybralo sárske ministerstvo zodpovedné za odvetvie letectva. Vedenie spoločnosti bolo viazané pokynmi od ministerstva hospodárstva a financií, pokiaľ ide o výkon jeho hlasovacích práv na valnom zhromaždení spoločnosti FSBG.
- (23) Spoločnosť **FSBG** bola založená 4. júla 1997. Jej účelom bola prevádzka letiska Saarbrücken. Vedenie bolo menované 75 % väčšinou členov valného zhromaždenia. Dozorná rada sa skladala z desiatich členov, z ktorých po päť menovali spoločnosti Fraport AG a FSBesitzG. Od roku 2006 sa dozorná rada skladala zo šiestich členov, z ktorých dvoch menovala spoločnosť Fraport AG a štyroch spoločnosť FSBesitzG.
- (24) Spoločnosť **FSG** bola založená 30. augusta 2008. Jej účelom je prevádzka letiska Saarbrücken v oblasti civilného letectva a súvisiace doplnkové činnosti. Členov predstavenstva a dozornej rady menuje vláda spolkovej krajiny Sársko. Predsedu dozornej rady menuje ministerstvo zodpovedné za letectvo.

## 2.2. OPATRENIA, KTORÉ SÚ PREDMETOM VYŠETROVANIA, A DÔVODY NA ZAČATIE FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

- (25) Komisia vyšetrovala viaceré opatrenia týkajúce sa letiska Saarbrücken. Komisia posudzovala, či tieto opatrenia predstavovali štátnu pomoc a či túto prípadnú štátnu pomoc možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (26) Ako potenciálna štátna pomoc spoločnostiam vh Saar, FSG a FSBesitzG sa vyšetrovali tieto opatrenia:
- financovanie spoločností vh Saar, FSG a FSBesitzG Sárskom;
  - prevod rôznych pozemkov na spoločnosť FSBesitzG Sárskom;
  - záruky na úvery poskytnuté Sárskom spoločnostiam vh Saar a FSBesitzG.
- (27) Nájomná zmluva medzi spoločnosťami FSBesitzG a FSBG sa vyšetrovala ako potenciálna štátna pomoc spoločnosti FSBG.
- (28) Ako potenciálna štátna pomoc rôznym leteckým dopravcom pôsobiacim na letisku Saarbrücken sa vyšetrovali tieto opatrenia:
- zľavy zavedené v roku 2007 pre leteckých dopravcov, ktorí po prvý raz začali pôsobiť v Saarbrückene, zaviedli nové trasy alebo zvýšili počty cestujúcich;
  - zmluva o pomoci na začatie podnikateľskej činnosti medzi spoločnosťou FSBesitzG a spoločnosťou Cirrus Airlines;
  - zmluva o marketingu medzi spoločnosťou FSG a spoločnosťou Air Berlin.

## 2.2.1. FINANCOVANIE SPOLOČNOSTÍ VH SAAR, FSG A FSBESITZG

**Podrobný opis opatrenia**

- (29) Spoločnosť vh Saar je finančne prepojená so svojou dcérskou spoločnosťou – do 30. augusta 2008 so spoločnosťou FSBesitzG a odvtedy so spoločnosťou FSG – prostredníctvom zmluvy o odvode zisku a prevzatí straty. Preto spoločnosť vh Saar pokryla všetky straty vzniknuté týmito spoločnosťami. Spoločnosť vh Saar zároveň dostávala zisky vytvárané jej druhou dcérskou spoločnosťou HSG a priame kapitálové injekcie od svojho jediného spoločníka, spolkovej krajiny Sársko. Tieto finančné prostriedky zaisťovali, aby spoločnosť vh Saar vždy mala prostriedky na pokrytie strát spoločností FSBesitzG/FSG. Zmluvu o odvode zisku a prevzatí straty pôvodne uzavreli spoločnosť vh Saar a právny predchodca spoločnosti FSBesitzG, spoločnosť FSG, 1. januára 1997. Po opätovnom založení spoločnosti FSG táto spoločnosť nahradila v zmluve spoločnosť FSBesitzG.
- (30) Spoločnosť FSBG, ktorá bola do roku 2008 právne oddelená od spoločnosti FSBesitzG, pravidelne vykazovala zisk až do roku 2006. Zisky sa buď delili medzi spoločníkov (do 30. júna 2007 spoločnosti FSBesitzG a Fraport AG), pričom v takom prípade sa v súvahách spoločníkov v nasledujúcom roku uvádzali ako príjmy, alebo sa opätovne investovali. V roku 2007, po tom, ako sa spoločnosť FSBesitzG stala jediným spoločníkom spoločnosti FSBG, bola vysoká ročná strata pokrytá zodpovedajúcou kapitálovou injekciou od spoločnosti FSBesitzG. Na začiatku roka 2008 sa spoločnosti FSBesitzG a FSBG zlúčili s tým, že ich kombinovanú stratu od tej chvíle pokrývala spoločnosť vh Saar.
- (31) Od roku 2000 sa straty spoločností FSBesitzG/FSG a zodpovedajúce kapitálové injekcie od spoločnosti vh Saar financované z kapitálových injekcií od Sárska a z ďalších príjmov vyvíjali takto:

Tabuľka 3

**Ročné straty spoločností FSBesitzG/FSG v EUR**

Rok	FSBesitzG	FSG
2000	- 2 168 916	
2001	- 2 785 473	
2002	- 4 164 538	
2003	- 3 099 253	
2004	- 2 770 680	
2005	- 3 917 320	
2006	- 8 400 703	
2007	- 8 171 099	
2008		- 4 548 264
2009		- 9 306 512
2010		- 8 805 707
2011		- 10 065 522
2012		- 18 449 926
<b>Spolu (2000 – 2009)</b>	<b>- 49 332 758</b>	
<b>Spolu (2000 – 2012)</b>	<b>- 86 653 913</b>	

- (32) Odhadovaná strata spoločnosti FSG za rok 2013 je 9 427 000 EUR.
- (33) Počas rokov 2000 – 2012 sa ukazovateľ EBITDA spoločností FSBesitzG/FSG vyvíjal takto:

Tabuľka 4  
Vývoj ukazovateľa EBITDA v EUR <sup>(1)</sup>

Rok	EBITDA
2000 (*)	937 000
2001 (*)	- 156 000
2002 (*)	- 832 000
2003 (*)	56 000
2004 (*)	704 000
2005 (*)	- 732 000
2006 (*)	- 5 307 000
2007 (*)	- 4 392 000
2008	- 1 840 000
2009	- 5 237 000
2010	- 5 237 000
2011	- 3 528 000
2012	- 4 937 700
<b>Spolu</b>	<b>- 30 501 700</b>

<sup>(1)</sup> Ukazovateľ EBITDA vrátane verejného financovania a náhrady za činnosti, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky alebo sa považujú za služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Pozri informácie predložené Nemeckom 5. mája 2012, príloha II

(\*) Keďže vlastníkom a prevádzkovateľom boli v týchto rokoch oddelené spoločnosti (FSBesitzG a FSBG), uvedený je súčet ukazovateľov EBITDA oboch spoločností.

- (34) Odhaduje sa, že ukazovateľ EBITDA za rok 2013 bude znova záporný vo výške -5 144 000 EUR.
- (35) Nemecko uviedlo, že v období rokov 2000 – 2009 možno väčšinu nákladov pripísať investíciám do infraštruktúry a jej údržbe, platbám úrokov z prijatých úverov na financovanie investícií do infraštruktúry a výdavkom na bezpečnosť/zabezpečenie. Celkové náklady na tieto činnosti údajne predstavujú približne [...]. Uvádza sa, že tieto náklady nesúvisia s poskytovaním letiskových služieb, ale vyplývajú výlučne z výstavby a prevádzkovania infraštruktúry.

Tabuľka 5  
Náklady na infraštruktúru a bezpečnosť/zabezpečenie v rokoch 2000 – 2009

1	Investície do inej infraštruktúry	[...]
---	-----------------------------------	-------

2	Údržba inej infraštruktúry	[...]
	<b>Iná infraštruktúra spolu (1 a 2)</b>	[...]
3	Kapitálové náklady spolu <sup>(1)</sup>	[...]
4	Investície do infraštruktúry v oblasti bezpečnosti/zabezpečenia	[...]
5	Bezpečnosť/zabezpečenie – iné	[...]
	<b>Bezpečnosť/zabezpečenie spolu (4 a 5)</b>	[...]
	<b>Spolu (1 až 5)</b>	[...]

<sup>(1)</sup> Nemecko tvrdí, že vzhľadom na použitý účtovný systém nemožno náklady na kapitál individuálne priradiť infraštruktúre v oblasti bezpečnosti/zabezpečenia alebo inej infraštruktúre.

- (36) Nemecko <sup>(10)</sup> uviedlo, že v období rokov 2000 – 2009 sa uskutočnili tieto investície a činnosti údržby:
- i) *Výstavba nového terminálu s pomocnými zariadeniami v roku 2000 (čisté náklady približne [...])*
- (37) Ročná kapacita starého terminálu bola 390 000 cestujúcich <sup>(11)</sup>. Prvýkrát bola prekročená v roku 1996. V tomto roku dosiahol ročný počet cestujúcich na letisku Saarbrücken 395 000 cestujúcich a ďalej rástol až do roku 2000, keď dosiahol 484 566 cestujúcich. Podľa Nemecka bol starý terminál často preťažený, najmä počas mesiacov, keď sa najviac cestuje (letné obdobie), čoho následkom boli dlhé časy čakania, preplnené priestory pre cestujúcich alebo cestujúci čakajúci pred terminálom. Starý terminál už navyše nezodpovedal požiadavkám na bezpečnosť. Nový terminál je vybavený novým bezpečnostným systémom. Starý terminál teraz slúži ako čakacia a nástupná zóna.
- ii) *Vybudovanie vzletovej a pristávacej dráhy a bezpečnostnej zóny v rokoch 2009 – 2010 (čisté náklady vrátane prác na elektrických rozvodoch približne [...])*
- (38) V rokoch 2009 – 2010 sa vybuďovala vzletová a pristávacia dráha a bezpečnostná zóna, čo zahŕňalo prijatie viacerých stavebných a bezpečnostných opatrení na zvýšenie bezpečnosti letiskovej infraštruktúry a jej zosúladienie s príslušnými požiadavkami na bezpečnosť. Najmä umiestnenie svetelných návěstidiel vzletovej a pristávacej dráhy sa upravilo tak, aby sa zlepšila signalizácia pilotom, nainštalovali sa ochranné svetelné návěstidlá vzletovej a pristávacej dráhy a nadzemná konštrukcia v oblúku dráhy sa prispôsobila potrebám moderných lietadiel.
- iii) *Údržba vzletovej a pristávacej dráhy v roku 2009 (čisté náklady približne [...])*
- (39) V rokoch 2009 – 2010 sa uskutočnili aj činnosti údržby vzletovej a pristávacej dráhy na zabránenie poškodeniu lietadiel prevádzkovaných na letisku.

### Dôvody na začatie formálneho vyšetrovacieho konania

#### Existencia pomoci

- (40) V rozhodnutí o začatí konania sa v prvom rade konštatovalo, že financovanie spoločnosti vH Saar Sárskom a spoločností FSBesitzG/FSG spoločnosťou vH Saar zahŕňalo prevod štátnych prostriedkov, a to buď priamo, alebo preto, lebo spoločnosť vH Saar bola plne kontrolovaná Sárskom a jej činnosť možno pripísať Sársku. Činnosť spoločností FSBesitzG, FSG a prípadne aj činnosť samotnej spoločnosti vH Saar predstavovali hospodárske činnosti.
- (41) V rozhodnutí o začatí konania bolo vysvetlené, že na základe dostupných informácií sa zdá, že spoločnosť vH Saar sama osebe nezískala výhodu, lebo zjavne prevádzkala všetky finančné prostriedky, ktoré získala od Sárska, na spoločnosti FSBesitzG/FSG. Nemecko bolo požiadané, aby poskytlo ďalšie informácie o tom, či si spoločnosť vH Saar nechala niečo zo získaných štátnych prostriedkov na iné účely alebo činnosť. Pokiaľ ide o spoločnosti FSBesitzG/FSG, v rozhodnutí o začatí konania sa konštatovalo, že finančnými prostriedkami získanými od spoločnosti vH Saar sa znížili náklady, ktoré by letisko za normálnych okolností muselo vynaložiť, čo predstavuje hospodársku výhodu.

<sup>(10)</sup> Informácie predložené Nemeckom 17. januára 2011, príloha 6 a 16. apríla 2012, s. 9.

<sup>(11)</sup> Informácie predložené Nemeckom 16. apríla 2012, s. 9.

- (42) V rozhodnutí o začatí konania sa ďalej posudzovalo, či financovanie možno považovať za náhradu za služby všeobecného hospodárskeho záujmu podľa judikatúry vo veci Altmark. Na základe dostupných informácií sa konštatovalo, že pravdepodobne nebolo splnené štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark. Konkrétne sa zistilo, že sa nikdy neuskutočnila verejná súťaž na prevádzku letiska a že financovanie nebolo založené na analýze nákladov, ktoré by vynaložil typický dobre riadený podnik primerane vybavený potrebnými prostriedkami. Keďže kritériá rozsudku vo veci Altmark sú kumulatívne, toto zistenie stačilo na predbežný záver, že financovanie nemožno považovať za náhradu za služby všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle tejto judikatúry.
- (43) Na základe dostupných informácií sa takisto nezдалo, že financovanie by mohlo byť odôvodnené tým, že je v súlade so správaním rozumného súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Konkrétne sa zistilo, že Nemecko nepredložilo obchodný plán ani inú dokumentáciu preukazujúcu, že je možné očakávať zisk. Naopak, rastúce ročné straty skôr nasvedčovali tomu, že letisko by bez finančnej podpory od Sárska prostredníctvom spoločnosti vH Saar nebolo životaschopné, čo môže znamenať, že letisko bolo podnikom vo finančných ťažkostiach. Komisia teda prijala predbežné stanovisko, že financovanie letiska spoločnosťou vH Saar nebolo v súlade s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, a požiadala Nemecko, aby sa vyjadrilo k finančnej situácii letiska.
- (44) Komisia napokon konštatovala, že financovanie bolo selektívne, že prostredníctvom opatrenia sa narušila hospodárska súťaž alebo hrozilo narušenie hospodárskej súťaže a že na základe tesnej blízkosti letiska k viacerým letiskám v iných členských štátoch sa zdá, že opatrenie malo vplyv na obchod v rámci Únie. Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že financovanie skutočne predstavovalo štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

#### *Zlučiteľnosť*

- (45) V rozhodnutí o začatí konania sa najskôr skúmalo, či financovanie letiska možno považovať za zlučiteľnú pomoc na základe rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005<sup>(12)</sup>. Komisia konštatovala, že neboli poskytnuté žiadne informácie preukazujúce, že bez letiska by región, v ktorom sa nachádza, bol izolovaný do tej miery, že by bol ohrozený jeho sociálny a hospodársky rozvoj. Keďže sa zdá, že spádovú oblasť letiska Saarbrücken by mohli obsluhovať aj iné letiská v regióne, Komisia dospela k predbežnému záveru, že vymedzenie prevádzky letiska Saarbrücken ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 predstavuje zjavnú chybu.
- (46) V rozhodnutí o začatí konania sa ďalej konštatovalo, že letisko v žiadnom prípade nebolo riadne poverené poskytovaním letiskových služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, že nebolo jasné, či financovanie bolo obmedzené na základné činnosti letiska a že parametre náhrady neboli stanovené vopred. Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že financovanie nespĺňa podmienky rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.
- (47) Ďalej sa analyzovalo, či boli splnené podmienky stanovené v oddiele 4.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Tieto podmienky sú podobné podmienkam uvedeným v rozhodnutí o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005. Neexistencia riadneho poverovacieho aktu a neprítomnosť ustanovení obmedzujúcich financovanie na základné činnosti letiska okrem iného viedli k predbežnému záveru, že financovanie nemožno považovať za zlučiteľné v zmysle oddielu 4.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2005.
- (48) V rozhodnutí o začatí konania sa ďalej skúmalo, či financovanie môže byť zlučiteľné v zmysle oddielu 4.1 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Konštatovalo sa, že konkrétnym účelom zmluvy o odvode zisku a prevzatí straty nebolo financovanie investícií do infraštruktúry, ale zmluva sa jednoducho vzťahovala na všetky straty vzniknuté pri činnostiach letiska. Komisia ďalej uviedla, že tento nástroj sotva mohol mať stimulačný účinok z hľadiska investícií, a konštatovala, že Nemecko predpokladalo na rok 2020 len kladný ukazovateľ EBITDA, ale nie celkový kladný výsledok. Napokon konštatovala, že sa zdá, že prevádzka letiska negatívne ovplyvnila prevádzku neďalekého letiska v Zweibrückene. Komisia preto vyjadrila pochybnosti v súvislosti so zlučiteľnosťou financovania v zmysle oddielu 4.1 usmernení v oblasti letectva z roku 2005.
- (49) Rozhodnutie o začatí konania sa napokon zaoberalo možnou zlučiteľnosťou financovania v zmysle usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu<sup>(13)</sup>. Nemecko bolo požiadané, aby objasnilo, či letisko možno považovať za podnik v ťažkostiach, a ak áno, či boli prijaté opatrenia v súlade s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

<sup>(12)</sup> Rozhodnutie Komisie 2005/842/ES z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67).

<sup>(13)</sup> Oznámenie Komisie: usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (2004) (Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2).

- (50) Komisia na záver prijala predbežné stanovisko, že financovanie spoločností vH Saar, FSBesitzG a FSG prostredníctvom priamych príspevkov spoločnosti vH Saar od Sárska a kapitálových injekcií od spoločnosti vH Saar spoločnostiam FSBesitzG/FSG predstavovalo štátnu pomoc. Na základe dostupných informácií takisto vyjadrila pochybnosti o zlučiteľnosti tejto pomoci s vnútorným trhom.

#### 2.2.2. PREVOD RÔZNYCH POZEMKOV NA SPOLOČNOSŤ FSBESITZG

##### **Podrobný opis opatrenia**

- (51) Od roku 1998 Nemecko previedlo na letisko rôzne pozemky, ktoré mali podľa informácií predložených Nemeckom celkovú hodnotu 240 000 EUR. Spomedzi nich len tri boli prevedené po roku 2000. Podľa Nemecka mali tieto pozemky celkovú hodnotu [...]. V rokoch 2002 a 2003 boli prevedené dva pozemky [...] a v roku 2004 letisko kúpilo jeden pozemok za cenu [...].

##### **Dôvody na začatie formálneho vyšetrovacieho konania**

###### *Existencia pomoci*

- (52) V rozhodnutí o začatí konania sa v prvom rade konštatovalo, že prevod pozemkov vo vlastníctve štátu predstavoval prevod štátnych zdrojov. Keďže prevádzka a výstavba letiskovej infraštruktúry sa musia považovať za úlohu patriacu do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci až odo dňa rozsudku vo veci Aéroports de Paris (12. decembra 2000), z hľadiska analýzy štátnej pomoci boli podstatné iba prevody uskutočnené po tomto dátume. Nemecko bolo požiadané, aby objasnilo, ktoré pozemky boli prevedené po roku 2000 a aká bola ich cena. Komisia ďalej konštatovala, že prevod nebol v súlade s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, bol selektívny a z rovnakých dôvodov, aké boli uvedené v súvislosti so všeobecným financovaním, narušil hospodársku súťaž a mal vplyv na obchod v rámci Únie.
- (53) Nemecko tvrdilo, že prevod pozemkov bol aspoň čiastočne nutný z dôvodov bezpečnosti alebo zabezpečenia (napr. výstavba bezpečnostného oplotenia), takže tieto opatrenia nemohli predstavovať štátnu pomoc na účely článku 107 ods. 1 zmluvy. Komisia požiadala Nemecko, aby objasnilo, presne ktoré opatrenia priamo súviseli s bezpečnosťou leteckej dopravy a výkonom suverénnych právomocí štátu, a vyjadrila pochybnosti, či výstavba bezpečnostného oplotenia slúžila výlučne na zaistenie bezpečnej prevádzky letiska, a teda takisto patrila do rámca nákladov nevyhnutne spojených s hospodárskou činnosťou prevádzkovania letiska. Nemecko bolo ďalej požiadané, aby vysvetlilo, či verejné financovanie činností patriacich do pôsobnosti verejnej politiky je upravené rovnakým spôsobom pre všetky nemecké letiská alebo či niektoré letiská museli samy niesť náklady, ktoré v prípade iných letísk pokrýval štát.
- (54) Komisia preto v rozhodnutí o začatí konania dospela k predbežnému záveru, že prevod pozemkov predstavoval štátnu pomoc na účely článku 107 ods. 1 zmluvy.

###### *Zlučiteľnosť*

- (55) Komisia v rozhodnutí o začatí konania pripomenula, že je povinnosťou členských štátov oznámiť možné dôvody zlučiteľnosti a preukázať, že sú splnené príslušné podmienky. Komisia konštatovala, že keďže Nemecko sa domnievalo, že prevod predmetných pozemkov nepredstavoval štátnu pomoc, nepredložilo žiadne argumenty týkajúce sa zlučiteľnosti. Komisia požiadala Nemecko, aby vysvetlilo, či prevod pozemkov mohol byť zlučiteľný v zmysle usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Komisia ďalej uviedla, že na základe informácií dostupných v čase prijatia rozhodnutia o začatí konania mala pochybnosti o zlučiteľnosti opatrenia s vnútorným trhom.

#### 2.2.3. ZÁRUKY NA ÚVERY POSKYTNUTÉ SPOLOČNOSTIAM VH SAAR A FSBESITZG

##### **Podrobný opis opatrenia**

- (56) Spolková krajina Sársko poskytla záruky spoločnosti FSBesitzG pri troch príležitostiach (dve záruky v roku 1998, jedna v roku 1999), zakaždým bez náhrady. Sársko navyše vydalo dve patronátne vyhlásenia ako záruku na dva úvery čerpané spoločnosťou vH Saar. Spoločnosť vH Saar preniesla tieto úvery na spoločnosť FSBesitzG.

Tabuľka 6

**Záruky a patronátne vyhlásenia**

Rok	Výška úveru (v EUR)	Trvanie úveru	Príjemca
1998	[...]	30. 12. 2017	FSBesitzG
	[...]	1. 10. 2017	FSBesitzG
1999	11 453 000	—	FSBesitzG
2005	3 700 000	31. 1. 2021	vh Saar
2006	10 000 000	31. 8. 2039	vh Saar

**Dôvody na začatie formálneho vyšetrovacieho konania***Existencia pomoci*

- (57) V rozhodnutí o začatí konania sa konštatuje, že z rovnakých dôvodov, aké sú uvedené v odôvodnení 52, sú z hľadiska posúdenia štátnej pomoci podstatné iba záruky poskytnuté po roku 2000. Na základe informácií dostupných v tom čase Komisia predpokladala, že záruka na úver vo výške 11 453 000 EUR bola poskytnutá po roku 2000. Vysvetlila, že keďže záruka na tento úver, ako aj patronátne vyhlásenie vydané v súvislosti s úvermi čerpanými spoločnosťou vh Saar v rokoch 2005 a 2006, sa vzťahujú na 100 % úverov a keďže *Sársko* nedostalo žiadnu náhradu za záruku/patronátne vyhlásenia, zdá sa, že predstavujú štátnu pomoc v zmysle oznámenia o zárukách<sup>(14)</sup>. Pokiaľ ide o selektívnosť, narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod, uplatňujú sa rovnaké úvahy ako tie, ktoré boli uvedené v súvislosti so všeobecným financovaním spoločností FSBesitzG/FSG spoločnosťou vh Saar.

*Zlučiteľnosť*

- (58) Rozhodnutie o začatí konania vychádza z toho, že záruka na úver vo výške 11 453 000 EUR bola poskytnutá po roku 2000. Keďže príslušný úver slúžil na financovanie novej budovy terminálu, v rozhodnutí o začatí konania sa posudzovala zlučiteľnosť záruky v zmysle oddielu 4.1 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Komisia dospela k predbežnému záveru, že je otázne, či nový terminál slúžil jasne vymedzenému cieľu verejného záujmu (lebo nebolo jasné, či aj ďalšie neďaleké letiská nemohli obsluhovať spádovú oblasť letiska Saarbrücken), či terminál bol nevyhnutný na fungovanie letiska, či mal uspokojivú strednodobú vyhlíadku (lebo Nemecko nepredložilo žiadne údaje o tom, kedy bude letisko ziskové), či všetci používatelia mali rovnaký a nediskriminačný prístup k infraštruktúre (lebo nebolo jasné, či všetci získali rovnaké výhody ako spoločnosti Cirrus a Air Berlin), a napokon, či mal vplyv na rozvoj obchodu v rozsahu, ktorý je v rozpore so záujmom Únie.
- (59) Pokiaľ ide o patronátne vyhlásenia z rokov 2005 a 2006, v rozhodnutí o začatí konania sa konštatovalo, že Nemecko nevysvetlilo, aký účel majú predmetné úvery. Z tohto dôvodu a z dôvodu, že Nemecko nepredložilo argumenty o zlučiteľnosti týchto opatrení, Komisia dospela k predbežnému záveru, že štátna pomoc súvisiaca s týmito opatreniami bola nezlučiteľná s vnútorným trhom.

## 2.2.4. NÁJOMNÁ ZMLUVA MEDZI SPOLOČNOSŤAMI FSBESITZG A FSBG

**Podrobný opis opatrenia**

- (60) Po rozdelení pôvodnej spoločnosti FSG na spoločnosti FSBesitzG a FSBG v roku 1997 si spoločnosť FSBG prenajala letiskovú infraštruktúru od spoločnosti FSBesitzG. Podľa nájomnej zmluvy zo 7. júla 1997 spoločnosť FSBG musela platiť pevnú ročnú sumu [...] plus daň z obratu. Dňa 3. augusta 2006 spoločnosti FSBG a FSBesitzG podpísali novú nájomnú zmluvu so spätnou účinnosťou od 1. júla 2006.

<sup>(14)</sup> Oznámenie Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk (Ú. v. EÚ C 155, 20.6.2008, s. 10).

- (61) Podľa zmluvy z roku 2006 bola pevná ročná platba nájomného stanovená na [...]. Spoločnosť FSBG okrem toho musela prevádzať určité percento svojho ročného zisku. [...].
- (62) Na základe týchto zmlúv spoločnosť FSBG zaplatila spoločnosti FSBesitzG tieto sumy ako nájomné za letiskovú infraštruktúru:

Tabuľka 7

**Platby nájomného uskutočnené spoločnosťou FSBG**

Rok	Platba nájomného
2000	[...]
2001	[...]
2002	[...]
2003	[...]
2004	[...]
2005	[...]
2006	[...]
2007	[...]

- (63) Keďže spoločnosti FSBG a FSBesitzG sa na začiatku roka 2008 zlúčili, po tomto dátume sa už nevyplácalo žiadne ďalšie nájomné.

**Dôvody na začatie formálneho vyšetrovacieho konania***Existencia pomoci*

- (64) V rozhodnutí o začatí konania sa v prvom rade konštatovalo, že upravená nájomná zmluva bola uzavretá medzi spoločnosťami FSBesitzG a FSBG, teda bez priamej účasti orgánov verejnej moci. Komisia však uviedla, že spoločnosť FSBesitzG bola v plnom vlastníctve orgánov verejnej moci (0,1 % patrila priamo Sársku, 99,9 % patrilo spoločnosti vh Saar, ktorá zo 100 % patrila Sársku), takže ide o verejný podnik. Ďalej konštatovala, že vzhľadom na rôzne kontrolné mechanizmy malo Sársko komplexnú kontrolu nad spoločnosťou FSBesitzG, a dospela k predbežnému záveru, že ak by sa ukázalo, že na základe nájomnej zmluvy získala spoločnosť FSBG výhodu vo forme sadzby nájomného pod trhovou cenou, táto výhoda by predstavovala prevod štátnych prostriedkov a bola by pripísateľná štátu.
- (65) V rozhodnutí o začatí konania sa ďalej zdôraznilo, že od roku 2000 sa spoločnosť FSBG musí považovať za subjekt vykonávajúci hospodárske činnosti, teda za podnik. Do vydania rozhodnutia o začatí konania Komisia nedostala žiadne informácie o nájomných zmluvách pred roka 2000 ani o tom, či nájomná zmluva, ktorá existovala do roku 2006, bola po roku 2000 upravená. Zmluva, ktorá bola platná do roku 2006, teda mohla predstavovať existujúcu pomoc. Nemecko bolo požiadané o poskytnutie ďalších informácií o tejto otázke.
- (66) Čo sa týka otázky, či nájomná zmluva poskytla spoločnosti FSBG výhodu, Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti, či platby nájomného uskutočnené spoločnosťou FSBG boli v súlade s trhovými podmienkami. Preto požiadala Nemecko o podrobné informácie o finančných vzťahoch medzi spoločnosťami FSBesitzG a FSBG, ako aj o podmienkach nájomnej zmluvy a ich hospodárskom zdôvodnení.
- (67) Na základe týchto úvah Komisia v rozhodnutí o začatí konania dospela k predbežnému záveru, že platby nájomného uskutočnené spoločnosťou FSBG obsahovali prvok štátnej pomoci.

*Zlučiteľnosť*

- (68) Komisia v rozhodnutí o začatí konania uviedla, že dospela k predbežnému záveru, že platby nájomného obsahujú štátnu pomoc v zmysle prevádzkovej pomoci, lebo platbami nižšími ako trhovú cenu sa znížili prevádzkové náklady vynakladané spoločnosťou FSBG. Komisia v rozhodnutí o začatí konania poukázala na to, že táto prevádzková pomoc v zásade nie je zlučiteľná s vnútorným trhom, a vyzvala Nemecko, aby objasnilo, či táto pomoc môže patriť do rozsahu pôsobnosti usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, alebo aby predložilo iné argumenty o zlučiteľnosti.

## 2.2.5. ZĽAVY PRE LETECKÝCH DOPRAVCOV

**Podrobný opis opatrenia**

- (69) Až do roku 2007 platný sadzobník letiskových poplatkov v Saarbrückene neobsahoval žiadne zľavy pre leteckých dopravcov. Dňa 1. apríla 2007 spoločnosť FSBG zaviedla nový sadzobník, v ktorom boli stanovené viaceré zľavy pre leteckých dopravcov, ktorí splnili určité podmienky. Tento sadzobník prijali po svojom zlúčení aj spoločnosti FSBesitzG/FSG.
- (70) Sadzobníkom z roku 2007 sa zaviedli tri druhy zliav. Prvé dve sa nemohli kumulovať, kým tretia sa mohla pridať k akýmkoľvek ďalším získaným zľavám.
- a) Zľavy pre nových leteckých dopravcov: leteckým dopravcom, ktorí začínali pôsobiť v Saarbrückene, sa ponúкло zníženie poplatkov za pohyb lietadla, za štart/pristátie a za cestujúcich o 50 % v prvom roku, 30 % v druhom roku a 20 % v treťom roku.
- b) Zľavy za nové destinácie: zľavy v rovnakom rozsahu a z rovnakých poplatkov sa ponúkli leteckým dopravcom, ktorí zaviedli nové destinácie, teda destinácie, ktoré neboli obsluhované v priebehu minimálne posledných 12 mesiacov.
- c) Náhrada za zvýšenie počtu cestujúcich: leteckí dopravcovia, ktorí prepravili 60 000 až 100 000 cestujúcich ročne v priebehu jedného kalendárneho roka, dostali náhradu vo výške 5 % z poplatkov za cestujúcich, ktoré zaplatili v priebehu daného roka, a tí ktorí prepravili viac než 100 000 cestujúcich ročne v priebehu jedného kalendárneho roka, 10 % z týchto poplatkov.

**Dôvody na začatie formálneho vyšetrovacieho konania***Existencia pomoci*

- (71) V rozhodnutí o začatí konania sa vychádzalo z toho, že nový sadzobník z 1. apríla 2007 prijala spoločnosť FSBesitzG. Na tomto základe Komisia v rozhodnutí o začatí konania pripomenula, že vzhľadom na komplexnú kontrolu orgánov verejnej moci nad spoločnosťou FSBesitzG bolo zavedenie tohto nového sadzobníka pripísateľné štátu. V rozsahu, v akom sa podľa sadzobníka zaviedli poplatky nižšie ako trhové ceny, teda sadzobník predstavoval prevod štátnych prostriedkov pripísateľný štátu.
- (72) Nemecko uviedlo, že zľavy boli motivované hospodárskymi dôvodmi a boli v súlade s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Komisia však v rozhodnutí o začatí konania zdôraznila, že Nemecko zatiaľ neposkytlo dostatočné informácie, na základe ktorých by Komisia mohla plne posúdiť toto tvrdenie. Nemecko bolo preto požiadané, aby poskytlo podrobné informácie o nákladoch a príjmoch letiska, najmä v súvislosti s komerčnou osobnou leteckou dopravou. Komisia ďalej požiadala o objasnenie, či sa sadzobník poplatkov vzťahoval na leteckých dopravcov bez diskriminácie.
- (73) V rozhodnutí o začatí konania napokon dospela k záveru, že je otázne, či zľavy uvedené v sadzobníku z 1. apríla 2007 mohli byť odôvodnené na základe kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, a že teda nemožno vylúčiť, že predmetní leteckí dopravcovia získali výhodu. Keďže zľavy takisto mohli narušiť hospodársku súťaž a mohli mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi, Komisia dospela k predbežnému záveru, že zľavy predstavovali štátnu pomoc.

*Zlučiteľnosť*

- (74) V rozhodnutí o začatí konania sa posudzovalo, či zľavy možno považovať za zlučiteľnú pomoc na začatie činnosti v zmysle oddielu 5 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Komisia v posúdení vyjadrila pochybnosti o tom, či boli splnené rôzne podmienky zlučiteľnosti pomoci na začatie činnosti.

- (75) V rozhodnutí o začatí konania sa najmä uvádzalo, že:
- a) je otázne, či zľava za zvýšenie počtu cestujúcich splnila podmienku bodu 79 písm. c) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo si nevyžadovala novú trasu ani frekvenciu;
  - b) je otázne, či zľava za zvýšenie počtu cestujúcich splnila podmienku bodu 79 písm. d) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo nebola regresívna a nemala obmedzené trvanie;
  - c) je otázne, či všetky zľavy splnili podmienku bodu 79 písm. f) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo neexistovala povinnosť leteckých dopravcov vrátiť prípadné získané zľavy, ak pôsobili v Saarbrückene aspoň tri roky;
  - d) je otázne, či zľavy za nové trasy a pre nových leteckých dopravcov splnili podmienku bodu 79 písm. g) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo nezáviseli od počtu cestujúcich;
  - e) je otázne, či aspoň zľava za zvýšenie počtu cestujúcich splnila podmienku bodu 79 písm. i) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo neobsahovala požiadavku na predchádzajúci obchodný plán;
  - f) je otázne, či všetky zľavy splnili podmienku bodu 79 písm. j) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo zrejme neboli zverejnené žiadne požadované informácie;
  - g) je otázne, či všetky zľavy splnili podmienku bodu 80 usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo nebolo jasné, či sa mohli kumulovať, pričom sa zdá, že minimálne zľava za zvýšenie počtu cestujúcich sa mohla kombinovať s ostatnými dvoma zľavami.
- (76) Keďže kumulatívne podmienky zlučiteľnej pomoci na začatie činnosti pravdepodobne neboli splnené a keďže neboli zjavné žiadne iné dôvody zlučiteľnosti, Komisia dospela k predbežnému záveru, že zľavy predstavovali nezlučiteľnú štátnu pomoc.

#### 2.2.6. POMOC NA ZAČATIE ČINNOSTI SPOLOČNOSTI CIRRUS AIRLINES

##### Podrobný opis opatrenia

- (77) Dňa 27. januára 2005 spoločnosť FSBesitzG podpísala zmluvu o začatí činnosti so spoločnosťou Cirrus Airlines Luftfahrtgesellschaft mbH (ďalej len „Cirrus“) s trvaním jeden rok. Účelom zmluvy bolo zvýšenie počtu cestujúcich na trase do [...]. V zmluve sa uvádzalo, že nárast počtu cestujúcich by bol možný iba v prípade výrazného zníženia cien leteniek, aby sa tak spoločnosť Cirrus stala atraktívnou pre cestujúcich. V zmluve bolo ďalej vysvetlené, že tento projekt by v počiatočnej fáze priniesol vysoké straty. Letisko preto bolo pripravené podporiť projekt financovaním začatia činnosti.
- (78) Začiatok letovej prevádzky bol stanovený na 29. marec 2005. Zmluva bola založená na obchodnom pláne, ktorý obsahoval počty cestujúcich a priemerné čisté výnosy. V zmluve bol stanovený aj typ lietadla, ktorý sa má používať.
- (79) Podľa zmluvy bola spoločnosť Cirrus povinná poskytovať pravidelné lety medzi Saarbrückenom a [...] s frekvenciou [...] letov počas [...] dní v týždni, [...] letov [...]. V zmluve sa výslovne uvádzalo, že spoločnosť Cirrus [...]. Zmluva bola následne niekoľkokrát predĺžená a upravená a jej platnosť napokon skončila 31. decembra 2006.
- (80) Náhrada splatná podľa zmluvy sa vypočítala podľa tohto vzorca:

[...]

V priebehu trvania zmluvy bola ročná suma náhrady vyplatenej spoločnosti Cirrus spoločnosťou FSBesitzG takáto:

Tabuľka 8

**Platby spoločnosti Cirrus Airlines v EUR**

Rok	Čistá náhrada	Hrubá náhrada
2005	[...]	[...]
2006	[...]	[...]

**Dôvody na začatie formálneho vyšetrovacieho konania**

*Existencia pomoci*

- (81) V rozhodnutí o začatí konania sa v prvom rade konštatovalo, že rozhodnutie spoločnosti FSBesitzG obsahovalo prevod štátnych prostriedkov a bolo pripísateľné štátu. Spoločnosť Cirrus bola takisto jednoznačne podnikom, ktorý vykonáva hospodársku činnosť. Otázka teda bola, či spoločnosť Cirrus získala zmluvou výhodu, ktorú by inak na trhu nezískala. Keďže Nemecko neposkytlo žiadne vysvetlenie dôvodu uzavretia zmluvy, bolo požiadané, aby objasnilo, či sa domnieva, že pri uzatváraní zmluvy sa spoločnosť FSBesitzG správala ako rozumný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, a ak áno, aby poskytlo dokumentáciu na podporu tohto názoru.
- (82) Komisia v rozhodnutí o začatí konania poukázala na to, že v čase prijatia rozhodnutia nemala žiadne informácie, či Nemecko porovnávalo očakávané náklady a príjmy vyplývajúce z tejto zmluvy. Na tomto základe dospela k predbežnému záveru, že zmluva so spoločnosťou Cirrus predstavovala štátnu pomoc.

*Zlučiteľnosť*

- (83) V rozhodnutí o začatí konania sa posudzovalo, či zmluvu so spoločnosťou Cirrus možno považovať za zlučiteľnú pomoc na začatie činnosti v zmysle oddielu 5 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Komisia v posúdení vyjadřila pochybnosti o tom, či boli splnené rôzne podmienky zlučiteľnej pomoci na začatie činnosti.
- (84) V rozhodnutí o začatí konania sa najmä konštatovalo, že zmluva so spoločnosťou Cirrus zjavne nespĺňa tieto podmienky:
- bod 79 písm. c) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo trasa spoločnosti Cirrus medzi Saarbrückenom a [...] už zjavne existovala a neboli poskytnuté žiadne informácie o nových frekvenciách, ktoré by mohli viesť k zvýšeniu počtu cestujúcich;
  - bod 79 písm. d) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo sa zdalo, že zmluva nebola degresívna ani skutočne časovo obmedzená, a to vzhľadom na to, že bola niekoľkokrát predĺžená a nebolo jasné, či spoločnosť Cirrus preukázala dlhodobú ziskovosť trasy;
  - bod 79 písm. e) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo v zmluve sa podpora neobmedzovala na dodatočné náklady na začatie činnosti;
  - bod 79 písm. f) prvý pododsek usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo zmluva neobsahovala pevne stanovený dátum skončenia platnosti a neobmedzovala sa ňou výška pomoci vzhľadom na náklady;
  - bod 79 písm. f) tretí pododsek usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo bolo otáznne, či obdobie, počas ktorého spoločnosť Cirrus dostávala pomoc, bolo výrazne kratšie ako obdobie, počas ktorého sa spoločnosť Cirrus zaviazala pôsobiť v Saarbrückene;
  - bod 79 písm. g) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo sa zdalo, že pomoc bola spojená s vývojom počtu prepravených cestujúcich;
  - bod 79 písm. h) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo bolo otáznne, či zmluva bola pred uzavretím uverejnená a sprístupnená aj iným leteckým dopravcom;

- h) bod 79 písm. i) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo bolo otázne, či spoločnosť FSBetriebG mala prístup k obchodnému plánu spoločnosti Cirrus a či letisko skúmalo vplyv pomoci na konkurenčné trasy;
  - i) bod 79 písm. j) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo zjavne nebol uverejnený požadovaný zoznam dotovaných trás;
  - j) bod 79 písm. k) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo bolo otázne, či Nemecko zaviedlo požadované odvolacie konanie;
  - k) bod 80 usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo sa zdalo, že spoločnosť Cirrus skombinovala pomoc podľa zmlúv s pomocou podľa sadzovníka poplatkov z roku 2007.
- (85) Keďže kumulatívne podmienky zlučiteľnej pomoci na začatie činnosti pravdepodobne neboli splnené a keďže neboli zrejmé žiadne iné dôvody zlučiteľnosti, Komisia dospela k predbežnému záveru, že zmluva so spoločnosťou Cirrus predstavovala nezlučiteľnú štátnu pomoc.

#### 2.2.7. ZMLUVA O MARKETINGU SO SPOLOČNOSŤOU AIR BERLIN

##### **Podrobný opis opatrenia**

- (86) Dňa 6. apríla 2011 spoločnosť FSG podpísala zmluvu o marketingu so spoločnosťou Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (ďalej len „Air Berlin“) s trvaním do 2. mája 2014. Podľa zmluvy musela spoločnosť Air Berlin dodať marketingové a propagačné služby spoločnosti FSG. V zmluve bolo uvedené: [...] Spoločnosť FSG očakáva, že zvýšenie frekvencií prinesie vyššie príjmy z leteckých a neleteckých činností. Spoločnosť Air Berlin bola ďalej povinná propagovať dve spojenia zo Saarbrückenu a do Saarbrückenu (informácie o zvýšení frekvencií v tlači, prostredníctvom e-mailov, informačných stretnutí s cestovnými agentúrami, časopisov, tlačených médií, pri odbavovaní, na palube, v rádiu atď.). Spoločnosť FSG odmenila spoločnosť Air Berlin za marketingové služby celkovou sumou [800 000 EUR – 1 700 000 EUR].

##### **Dôvody na začatie formálneho vyšetrovacieho konania**

###### *Existencia pomoci*

- (87) Podobne ako v prípade zmluvy so spoločnosťou Cirrus sa aj zmluvou o marketingu uzavretou so spoločnosťou Air Berlin otvorila otázka, či je táto zmluva v súlade s trhovými podmienkami. Všetky ostatné podmienky, ako je pripísateľný prevod štátnych prostriedkov a selektívnosť, sa považovali za splnené.
- (88) Nemecko uviedlo, že vykonalo analýzu nákladov a prínosov, ktorá preukázala, že zmluva bola pre letisko z dlhodobého hľadiska zisková. Túto analýzu však neposkytlo, takže Komisia nemohla posúdiť, ako letisko vypočítalo očakávané náklady a príjmy vyplývajúce zo zmluvy. Komisia ďalej konštatovala, že jedinou výhodou pre letisko vyplývajúcou zo zmluvy bol zrejme očakávaný nárast počtu cestujúcich, takže samotná zmluva bola len ďalšou zľavou z letiskových poplatkov, ktorá sa navyše kumulovala s už poskytnutými zľavami podľa sadzovníka poplatkov z roku 2007.
- (89) Na základe týchto úvah Komisia v rozhodnutí o začatí konania dospela k predbežnému záveru, že zmluva o marketingu so spoločnosťou Air Berlin poskytla tejto spoločnosti selektívnu výhodu. Keďže sa predbežne zistilo, že boli prítomné aj všetky ostatné prvky štátnej pomoci, Komisia dospela k predbežnému záveru, že táto zmluva obsahovala prvok štátnej pomoci.

###### *Zlučiteľnosť*

- (90) V rozhodnutí o začatí konania sa posudzovalo, či zmluvu o marketingu možno považovať za zlučiteľnú pomoc na začatie činnosti v zmysle oddielu 5 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Komisia v posúdení vyjadrila pochybnosti o tom, či boli splnené rôzne podmienky zlučiteľnej pomoci na začatie činnosti.
- (91) V rozhodnutí o začatí konania sa najmä konštatovalo, že zmluva so spoločnosťou Air Berlin zjavne nespĺňa tieto podmienky:
- a) bod 79 písm. d) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo nebolo jasné, či spoločnosť Air Berlin preukázala dlhodobú ziskovosť trasy;
  - b) bod 79 písm. e) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo v zmluve sa podpora neobmedzovala na dodatočné náklady na začatie činnosti;



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Spolu
Neues Zugangs-kontrollsystem													
Container Tor 1													
Rollwegbeschilderung													
Unterbrechungsfreie Stromvers. (Notstrom)													
Abstellfläche Ost, Bombenbedrohte Flz.													
Erweiterung S/L-Bahnköpfe, RESA													
Flughafennavigation													
<b>Summe p.A.</b>													

(<sup>1</sup>) Informácie predložené Nemeckom 5. mája 2012, príloha II.

(95) Nemecko tvrdí, že všetko financovanie bezpečnostných opatrení na letisku podľa § 8 zákona Luftsicherheitsgesetz, opatrení riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti podľa § 27 písm. c) ods. 2 zákona Luftverkehrsgesetz a hasičského zboru patrí do pôsobnosti verejnej politiky. Podľa Nemecka oplotenie okolo letiska a kontrolné chodníky, brána pre kontajnery, značky vzletovej a pristávacej dráhy, núdzové zdroje elektrickej energie, parkovacie miesta pre lietadlá, na ktoré sa vzťahujú bombové hrozby, a rozšírenie koncových bezpečnostných plôch patria do rozsahu pôsobnosti § 8 zákona Luftsicherheitsgesetz, a teda aj do pôsobnosti verejnej politiky.

(96) Pokiaľ ide o opatrenia riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti podľa § 27 písm. c) ods. 2 zákona Luftverkehrsgesetz, Nemecko tvrdí, že štát nepokrýva náklady na tieto opatrenia pre všetky letiská, ale rozdielne zaobchádzanie s rôznymi letiskami je odôvodnené, a teda nepredstavuje výhodu. Konkrétnejšie, v § 27 písm. c) ods. 2 sa rozlišuje medzi určitými letiskami, v prípade ktorých sa financovanie týchto bezpečnostných opatrení na spolkovú úroveň považuje za nevyhnutné z dôvodov záujmov bezpečnostnej a dopravnej politiky, a inými letiskami, kde sa tieto opatrenia zo spolkového hľadiska nepovažujú za jednoznačne nevyhnutné. Spolkové ministerstvo dopravy doteraz uznalo financovanie viacerých letísk vrátane Saarbrückenu za nevyhnutné z dôvodov bezpečnostnej a dopravnej politiky. Financovanie regionálnych letísk, ktoré by za normálnych okolností museli samy znášať tieto náklady, preto nie je diskriminačné. Financovanie opatrení riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti, či už priamo štátom na spolkovú úroveň, alebo spolkovými krajinami, patrí vo všetkých prípadoch do pôsobnosti verejnej politiky.

(97) Napríklad náklady na hasičský zbor navyše nie sú upravené na spolkovú úroveň, ale patria do právomoci spolkových krajín, a preto hasičský zbor nefinancuje na všetkých letiskách štát. Rozdiel v zaobchádzaní vychádza z historických i objektívnych dôvodov. Spočíva hlavne v povahe obchodnej činnosti letiska, pričom menšie regionálne letiská nemôžu znášať vysoké fixné náklady, ktoré hasičský zbor vytvára, a preto ich znáša príslušná spolková krajina.

- (98) Pokiaľ ide o spoločnosť vH Saar, Nemecko uvádza, že spoločnosť nemožno považovať za podnik. Po prvé, tvrdí, že spoločnosť vH Saar sama osebe nepôsobí na trhu, ale len vlastní podiely v iných spoločnostiach (konkrétne na letisku a v spoločnosti HSG). Nemecko s odkazom na rozsudok Súdneho dvora<sup>(15)</sup> pripomína, že len vlastníenie podielov v iných spoločnostiach samo osebe nie je hospodárskou činnosťou, a to ani v prípade, že ide o kontrolný podiel. Nemecko ďalej uvádza, že na spoločnosť vH Saar sa nevzťahuje výnimka z tejto zásady, podľa ktorej holdingová spoločnosť vykonáva hospodársku činnosť, ak uplatňuje vplyv na spoločnosti, v ktorých vlastní podiely.

### Výhoda

- (99) Nemecko v súvislosti so spoločnosťou vH Saar tvrdí, že spoločnosť nezískala žiadnu výhodu zo štátnych prostriedkov, lebo všetky finančné prostriedky, ktoré získala od Sárska, prevádzala na spoločnosti FSBesitzG/FSG. V dôsledku toho popiera, že spoločnosť vH Saar možno považovať za príjemcu.
- (100) Pokiaľ ide o finančné prostriedky, ktoré spoločnosti FSBesitzG/FSG dostali od spoločnosti vH Saar prostredníctvom zmluvy o odvode zisku a prevzatí straty, Nemecko tvrdí, že nebola poskytnutá žiadna výhoda, lebo všetky finančné prostriedky boli len náhradou pre spoločnosti FSBesitzG/FSG za poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu v súlade s judikatúrou vo veci Altmark.

### *Prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark: poverenie službou všeobecného hospodárskeho záujmu*

- (101) Nemecko tvrdí, že prevádzka letiska vrátane výstavby a údržby nevyhnutnej infraštruktúry predstavuje službu všeobecného hospodárskeho záujmu. Pojem služieb všeobecného hospodárskeho záujmu Nemecko vymedzuje ako služby, na ktorých spoľahlivom a stabilnom poskytovaní na trhu má verejnosť všeobecný záujem, ktoré trh sám osebe nedokáže poskytnúť a ktoré poskytuje subjekt poverený príslušnou povinnosťou.
- (102) Pokiaľ ide o prevádzku letiska Saarbrücken, Nemecko tvrdí, že predstavuje ponúkanie služieb na trhu. Ďalej tvrdí, že keďže letisko odbaví menej ako 500 000 cestujúcich ročne a nachádza sa teda pod hranicou stanovenou v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005, nad ktorej úrovňou možno očakávať, že letisko bude ziskové, letisko ponúka služby, ktoré by trh inak neposkytoval.
- (103) Podľa Nemecka bola letisku Saarbrücken zverená povinnosť poskytovať tieto služby. Nemecko uvádza, že táto povinnosť vyplýva z prevádzkovej licencie a ustanovení nemeckého leteckého práva. Nemecko sa konkrétne odvoláva na § 45 ods. 1 nariadenia o licenciách v letectve (Luftverkehrszulassungsordnung), v ktorom sa stanovuje, že letiskový podnik musí „udržiavať letisko v bezpečnom prevádzkovom stave a správne ho prevádzkovať“. Povinnosť prevádzkovať zahŕňa povinnosť sprístupniť letiskové služby lietadlám bez akejkoľvek diskriminácie počas bežných prevádzkových hodín, ktoré sú stanovené v prevádzkovej licencií a prevádzkovateľ letiska ich nemôže jednostranne zmeniť. Akékoľvek porušenie povinnosti prevádzkovať letisko by malo za následok pokuty až do výšky 50 000 EUR v súlade s § 108 nariadenia Luftverkehrszulassungsordnung v spojení s § 58 ods. 1 bodom 10 časťou 2 zákona Luftverkehrsgesetz. Nemecko napokon uvádza, že spolková krajina navyše zabezpečuje správnu prevádzku prostredníctvom komplexnej kontroly nad prevádzkovateľom.
- (104) V reakcii na konštatovanie v rozhodnutí o začatí konania, že zrejme nebol vydaný žiadny oficiálny poverovací akt, Nemecko tvrdí, že kombinácia faktorov uvedených v odôvodnení 103, a najmä komplexná a prísna kontrola nad letiskom vykonávaná Sárskom zaisťujú plnenie účelov poverenia minimálne v rovnakej miere, ako by to bolo v prípade vydania oficiálneho poverovacieho aktu.
- (105) Nemecko na podporu svojho tvrdenia, že prevádzka letiska predstavuje službu všeobecného hospodárskeho záujmu, uvádza, že letisko tvorí podstatnú súčasť dopravnej infraštruktúry v Sársku, ktorá je nevyhnutná najmä na prepojenie regiónu so zvyškom krajiny a s hlavnými leteckými uzlami. Osobitný význam tohto prepojenia údajne vyplýva zo zemepisnej polohy Sárska na okraji Nemecka, ďaleko od hlavných mestských centier krajiny.

<sup>(15)</sup> Vec C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA et al., bod 111.

- (106) Po prvé, Nemecko tvrdí, že letisko slúži na uspokojovanie potrieb cestovného ruchu a súkromnej dopravy obyvateľov tohto regiónu. Sársko sa údajne stáva čoraz vyhľadávanejšou destináciou cestovného ruchu. Po druhé, Nemecko tvrdí, že letisko je rozhodujúce z hľadiska prepojenia vedeckých, kultúrnych a spoločenských inštitúcií Sárska, ktoré sa prevažne nachádzajú v meste Saarbrücken. Po tretie, zdôrazňuje sa význam letiska pre miestne hospodárstvo a regionálny rozvoj, a to najmä s ohľadom na prebiehajúci štrukturálny prechod od hospodárstva založeného na ťažbe uhlia smerom k medzinárodnému a inovatívne hospodárstvu. Nemecko poukazuje na to, že spoločnosti často zakladajú svoje rozhodnutie presťahovať sa do Sárska na tom, že tam je letisko. Ďalej odkazuje na štúdiu z roku 2009, podľa ktorej sa v budúcnosti očakáva nárast dopytu po poskytovaní služieb osobnej leteckej dopravy.
- (107) Nemecko podporuje tieto informácie tvrdením, že stabilný nárast počtu cestujúcich v Saarbrückene v posledných desaťročiach, výsledky štúdie preukazujúce ďalší rastový potenciál a skutočnosť, že iné letiská v oblasti nedokážu uspokojiť miestny dopyt, poukazujú na význam letiska pre miestne obyvateľstvo a hospodárstvo. Nemecko sa odvoláva na usmernenia v oblasti letectva z roku 2005, v ktorých sa uvádza, že „nemožno vylúčiť, že v mimoriadnych prípadoch možno pokladať správu letiska ako takú za službu všeobecného hospodárskeho záujmu“, napríklad, keď sa letisko nachádza v „izolovanom regióne“, a tvrdí, že Saarbrücken je takýto výnimočný prípad vzhľadom na svoju zemepisnú polohu a prebiehajúce štrukturálne zmeny miestneho hospodárstva<sup>(16)</sup>. Napokon tvrdí, že financovanie sa netýka činností nad rámec „základných aktivít“ uvedených v bode 53 bode iv) usmernení v oblasti letectva z roku 2005.
- (108) Nemecko ďalej tvrdí, že existenciu služby všeobecného hospodárskeho záujmu nemožno vyvrátiť údajnou neexistenciou nevyhnutnosti letiska. Uvádza, že iné letiská v regióne nedokážu uspokojiť potreby, ktoré uspokojuje letisko Saarbrücken. Nemecko najmä tvrdí, že iné letiská v regióne sú buď príliš vzdialené od hlavnej spádovej oblasti letiska Saarbrücken (napríklad letiská Luxemburg, Metz-Nancy-Lorraine a Frankfurt-Hahn), alebo nie sú porovnateľné so Saarbrückenom vzhľadom na svoju menšiu veľkosť a obmedzené ponúkané služby (predovšetkým Zweibrücken).

*Druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark: parametre náhrady*

- (109) Nemecko tvrdí, že účelom druhého kritéria rozsudku vo veci Altmark je zabrániť nadmernej náhrade a zabezpečiť účinné využitie verejných prostriedkov. Tvrdí, že vzhľadom na prísnu kontrolu nad letiskom, ktorú vykonávajú miestne orgány a ktorá je zárukou zodpovedného hospodárskeho správania, a na to, že činnosť letiska je obmedzená na poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu, bol splnený účel druhého kritéria. Nemecko napokon tvrdí, že spôsoby financovania sú v každom prípade navrhnuté tak, aby bola vylúčená akákoľvek možnosť škodlivej závislosti na náhrade za službu všeobecného hospodárskeho záujmu.

*Tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark: zabránenie nadmernej náhrade*

- (110) Nemecko tvrdí, že verejné financovanie nikdy nepresiahlo sumu nevyhnutnú na umožnenie poskytovania služby všeobecného hospodárskeho záujmu s ohľadom na všetky príslušné príjmy. Zdôrazňuje, že činnosti letiska sú obmedzené na poskytovanie predmetnej služby všeobecného hospodárskeho záujmu, takže nevnikajú žiadne ďalšie náklady, ktoré by mohli byť krížovo dotované. Ďalej uvádza, že infraštruktúra a činnosť letiska sú nevyhnutné a primerané na uspokojenie potrieb leteckej dopravy v spádovej oblasti letiska Saarbrücken. Spoločnosti FSBesitzG a FSG nevytvárali a nevytvárajú zisk a spoločnosť FSBG dosiahla len nepatrný zisk. Nemecko tvrdí, že miestne orgány pozorne monitorujú využívanie verejných prostriedkov a v prípade zistenia neefektívnosti by zasiahli.

*Štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark: verejné obstarávanie alebo referenčné porovnávanie*

- (111) Vzhľadom na to, že letisko existovalo už dlho predtým, ako sa poskytovanie letiskových služieb začalo považovať za hospodársku činnosť, Nemecko tvrdí, že sa rozhodlo neuskutočniť verejné obstarávanie na službu všeobecného hospodárskeho záujmu, ale naďalej sa spoliehať na existujúce letisko. Nemecko však v každom prípade uvádza, že štvrté kritérium bolo splnené, lebo sa domnieva, že miestne orgány pozorne monitorujú činnosť letiska a zaisťujú tak, aby sa nahrádzali len efektívne vynaložené náklady. Hoci Sársko nemá presné údaje o ostatných regionálnych letiskách, predpokladá, že efektívnosť letiska Saarbrücken je priemerná a že miestne orgány by prípadnú neefektívnosť rozpoznali a odstránili. Nemecko napokon tvrdí, že vzhľadom na rozličné rozdiely medzi regionálnymi letiskami v Nemecku jednoduché porovnanie nemá zmysel. V tejto situácii by Komisia mala byť spokojná so skutočnosťou, že neexistujú žiadne známky neefektívnosti letiska Saarbrücken.

<sup>(16)</sup> Usmernenia v oblasti letectva z roku 2005, bod 34.

*Priebežný záver o kritériách rozsudku vo veci Altmark/službe všeobecného hospodárskeho záujmu*

- (112) Keďže Nemecko zastáva názor, že boli splnené všetky štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark, tvrdí, že financovanie letiska zo štátnych prostriedkov nepredstavuje výhodu, ale len náhradu za poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

*Zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve*

- (113) Nemecko vysvetľuje, že vzhľadom na veľký štrukturálny a hospodársky význam letiska Saarbrücken pre región Sársko považuje prevádzkovanie letiska za službu všeobecného hospodárskeho záujmu, nie za ziskovú obchodnú činnosť. Uzavretie letiska preto neprichádza do úvahy a neexistujú žiadne analýzy nákladov a prínosov jeho uzavretia.

**Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod**

- (114) Nemecko tvrdí, že keďže financovanie letiska nenaruša hospodársku súťaž ani nemá vplyv na obchod medzi členskými štátmi, nepredstavuje štátnu pomoc. Nemecko v tejto súvislosti pripomína, že v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 sa uvádza, že je málo pravdepodobné, že by financovanie malého regionálneho letiska s menej než 1 miliónom cestujúcich ročne „narušilo hospodársku súťaž alebo ovplyvňovalo obchodnú výmenu v protiklade so spoločným záujmom“<sup>(17)</sup>. Letisko Saarbrücken patrí do tejto kategórie prípadov a podľa Nemecka neexistujú žiadne dôvody odchyliť sa od základného predpokladu: letisko Saarbrücken je typické regionálne letisko uspokojujúce potreby obyvateľstva v regióne a väčšina cestujúcich skutočne pochádza z regiónu.
- (115) V súvislosti s inými letiskami v regióne, najmä tými, ktoré sa nachádzajú v iných členských štátoch, Nemecko tvrdí, že spádová oblasť letiska Saarbrücken zahŕňa Saarbrücken a okolité oblasti, ale len vo veľmi malej miere zasahuje do iných členských štátov. Uvádza, že iba [menej než 14 %] cestujúcich pochádza z Francúzska [...] alebo Luxemburska [...]. Nemecko sa domnieva, že jediné zahraničné letiská, ktorým by letisko Saarbrücken mohlo potenciálne konkurovať, sú letisko Metz-Nancy-Lorraine a letisko Luxemburg. Tieto dve letiská sú však vzdialené viac než hodinu jazdy od letiska Saarbrücken, takže – za predpokladu, že spádová oblasť letiska zahŕňa všetky miesta, od ktorých je letisko vzdialené do 60 minút, – ich spádové oblasti sa prekrývajú len okrajovo. Miesta, v ktorých sa prekrývajú, sú navyše riedko obývané a údajne z nich pochádza len málo cestujúcich, pričom hlavná spádová oblasť letiska Saarbrücken nezasahuje do spádových oblastí spomínaných zahraničných letísk.
- (116) Nemecko ďalej argumentuje tým, že profily dvoch spomínaných zahraničných letísk a letiska Saarbrücken sú veľmi odlišné: letisko Luxemburg je oveľa väčšie (približne 1,5 milióna cestujúcich ročne) a ponúka rôznorodejšie trasy, kým letisko Metz-Nancy-Lorraine je oveľa menšie a ponúka výlučne pravidelné lety v rámci Francúzska a charterové lety do severnej Afriky. Nemecko tvrdí, že najmä pokiaľ ide o letisko Luxemburg, neexistuje žiadna hospodárska súťaž, lebo tieto dve letiská sa skôr dopĺňajú, ako nahrádzajú.
- (117) Pokiaľ ide o susedné letiská v Nemecku, Nemecko uvádza, že letisko Saarbrücken nekonkuruje letisku Frankfurt-Hahn ani letisku Zweibrücken. Čo sa týka prvého uvedeného letiska, Nemecko tvrdí, že vzhľadom na vzdialenosť medzi oboma letiskami sa spádové oblasti prekrývajú len nepatrne, že letisko Frankfurt-Hahn je oveľa väčšie (približne 3,5 milióna cestujúcich ročne) a ponúka takmer výlučne medzinárodné trasy nízkonákladových dopravcov, ktorí nepôsobia v Saarbrückene. Na letisku Frankfurt-Hahn je navyše významná nákladná letecká doprava, ktorá však nehrá žiadnu úlohu v Saarbrückene.
- (118) Čo sa týka Zweibrückenu, Nemecko zdôrazňuje, že letisko Zweibrücken síce môže vzhľadom na svoju tesnú blízkosť k Saarbrückenu s najväčšou pravdepodobnosťou konkurovať tomuto letisku, vzťah medzi týmito dvoma letiskami je však v skutočnosti doplnkový, nie konkurenčný. Kým letisko Zweibrücken neponúka žiadne pravidelné lety, ale slúži výhradne na charterové lety, Saarbrücken sa špecializuje na pravidelné lety pre obchodných cestujúcich. Tieto rôzne profily sa premietajú do príslušnej infraštruktúry, pričom zariadenia vyššej kvality v Saarbrückene sú typické pre letiská zamerané na pravidelné lety. V Zweibrückene okrem toho zohráva úlohu aj nákladná letecká doprava, čo neplatí pre Saarbrücken vzhľadom na jeho krátku vzletovú a pristávaciu dráhu a zákaz nočných letov.

<sup>(17)</sup> Usmernenia v oblasti letectva z roku 2005, bod 39 ods. 2

- (119) Na základe vnímanej doplnkovosti medzi letiskami Zweibrücken a Saarbrücken Nemecko vyhlasuje, že sa predpokladá užšia spolupráca medzi týmito dvoma letiskami. Príslušné orgány regionálnej štátnej správy sa už rozhodli v budúcnosti užšie spolupracovať, pričom sa plánuje vytvorenie spoločného letiska („letisko Sársko-Falcko“) s dvoma lokalitami (Saarbrücken a Zweibrücken). Spolupráca by mala viesť k synergiám a bezpečnému financovaniu. Nemecko napokon poukázalo na dopyt po službách leteckej dopravy v regióne (obe letiská dohromady už majú 750 000 cestujúcich ročne), pričom trvá na tom, že tento dopyt môžu dostatočne uspokojiť iba letiská Saarbrücken a Zweibrücken spolu, a to najmä preto, lebo ostatné susediace letiská nemôžu fungovať ako náhrady.
- (120) Nemecko zdôrazňuje, že aj keby sa zistilo, že letiská Saarbrücken, Zweibrücken a Frankfurt-Hahn si navzájom konkurujú, prípadné opatrenia verejnej podpory by nemali vplyv na obchod medzi členskými štátmi. Všetky tri letiská sa nachádzajú v Nemecku, prevádzkové spoločnosti sú nemecké a ich spoločníkmi sú nemecké územné celky.
- (121) Nemecko napokon tvrdí, že akékoľvek narušenie hospodárskej súťaže alebo vplyv na obchod by boli také okrajové, že v tomto prípade by sa malo uplatniť „odôvodnenie *de minimis*“, čo vedie k záveru, že prípadný vplyv by nebol znateľný.

### 3.1.2. EXISTUJÚCA POMOC A ZLUČITEĽNOSŤ

- (122) V prípade, že by Komisia neprijala argument Nemecka, že finančné opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc, Nemecko tvrdí, že opatrenia predstavujú existujúcu pomoc, sú v každom prípade zlučiteľné a vyňaté z oznamovacej povinnosti podľa rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, spĺňajú kritériá zlučiteľnosti stanovené v oddieloch 4.1 a 4.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 a možno ich odôvodniť ako zlučiteľné v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

#### Existujúca pomoc

- (123) Nemecko poukazuje na to, že ak by sa zmluva o odvode zisku a prevzatí straty medzi spoločnosťami vH Saar a FSBesitzG/FSG mala považovať za štátnu pomoc, považovala by sa za existujúcu pomoc. Príslušná zmluva, ktorá je právnym základom náhrady ročného deficitu, bola uzavretá 7. mája 1996 a podľa Nemecka sa odvtedy nezmenila. Ak by Komisia zistila, že zmluva o odvode zisku a prevzatí straty predstavuje nezlučiteľnú štátnu pomoc, toto zistenie by malo účinok len do budúcnosti.

#### Rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005

- (124) Nemecko tvrdí, že financovanie patrí do rámca rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005, lebo boli splnené kritériá uplatniteľnosti pre pomoc letiskám (menej ako 1 milión cestujúcich ročne alebo obrat nižší ako 100 miliónov EUR v období dvoch rokov pred poverením, náhrady menej ako 30 miliónov EUR ročne). Ďalej tvrdí, že podmienky stanovené v článkoch 4 a 5 rozhodnutia o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005 (poverenie vykonávaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, neexistencia nadmernej náhrady) boli splnené z tých istých dôvodov, aké boli uvedené v súvislosti so súladom s kritériami rozhodnutia vo veci Altmark.
- (125) Nemecko takisto opakuje, že v regióne existuje významný dopyt po službách leteckej dopravy, ktorý nemôžu uspokojiť susedné letiská, na základe čoho odmieta tvrdenie v rozhodnutí o začatí konania, že letisko nie je nevyhnutné na uspokojenie miestneho dopytu po službách leteckej dopravy. Zdôrazňuje, že príslušné štúdie preukázali potenciál ďalšieho rastu vzhľadom na predpokladaný nárast dopytu cestujúcich, ktorý susedné letiská nebudú schopné uspokojiť (Nemecko sa odvoláva na svoje vysvetlenia týkajúce sa neexistencie nahraditeľnosti medzi letiskami v regióne a zodpovedajúcej neexistencie hospodárskej súťaže medzi nimi).
- (126) A napokon, pokiaľ ide o tvrdenia v rozhodnutí o začatí konania, že neexistuje oficiálny poverovací akt, obmedzenie na základné činnosti letiska a transparentné stanovenie parametrov náhrady, Nemecko sa odvoláva na svoje tvrdenia o súlade s kritériami rozsudku vo veci Altmark, pričom tvrdí, že odôvodnenie uvedené v nich sa rovnako vzťahuje aj na tento kontext.

#### Rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012

- (127) Nemecko uvádza, že rozhodnutie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2012, ktoré sa bude uplatňovať na opatrenia, ktorých sa týka diskusia v rámci tohto rozhodnutia, až po uplynutí prechodného obdobia v roku 2014, sa bude vzťahovať len na budúcnosť, a to najmä na plánovanú spoluprácu medzi letiskami Saarbrücken a Zweibrücken.

**Usmernenia v oblasti letectva z roku 2005**

- (128) Nemecko v prvom rade tvrdí, že všeobecné opatrenia financovania sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 106 ods. 2 zmluvy v spojení s oddielom 4.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 (pomoc na prevádzku letiskovej infraštruktúry). Na podporu tohto tvrdenia sa odvoláva len na argumenty uvedené v súvislosti so súladom s kritériami rozsudku vo veci Altmark a rozhodnutím o službách všeobecného hospodárskeho záujmu z roku 2005.
- (129) Čo sa týka zlučiteľnosti v zmysle oddielu 4.1 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 (financovanie letiskovej infraštruktúry), Nemecko uvádza, že boli splnené všetky stanovené podmienky.

*Výstavba a prevádzka infraštruktúry plnia jasne vymedzený cieľ všeobecného záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť atď.)*

- (130) Nemecko sa na účely preukázania toho, že letisko Saarbrücken spĺňa cieľ všeobecného záujmu, odvoláva na svoje tvrdenia týkajúce sa existencie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Opakuje, že letisko uspokojuje potreby leteckej dopravy miestneho obyvateľstva, že susedné letiská nedokážu zabezpečiť dostupnosť regiónu a že letisko má zásadný význam pre hospodársky rozvoj regiónu.

*Infraštruktúra je nevyhnutná a primeraná cieľu*

- (131) Podľa Nemecka je infraštruktúra, najmä budova terminálu, ktorá sa používa od roku 2000, a modernizovaná vzletová a pristávacia dráha, jednoznačne nevyhnutná na dosiahnutie cieľa a nie je neúmerne veľká ani zložitá. Investície do infraštruktúry boli nevyhnutné na zachovanie alebo náhradu opotrebovanej infraštruktúry a na jej prispôbenie rastúcemu počtu cestujúcich, zvýšeným nárokom na pohodlie, ako aj prísnejším požiadavkám na bezpečnosť a zabezpečenie. Bez investícií by letisko nebolo funkčné. Nemecko takisto pripomína, že pred výstavbou nového terminálu (od roku 1999) bola existujúca infraštruktúra pravidelne preťažovaná [...]. Napokon tvrdí, že nevyhnutné investície by sa nemohli financovať z vlastného kapitálu prevádzkujúcej spoločnosti.

*Infraštruktúra má uspokojivé strednodobé vyhliadky na využívanie*

- (132) Nemecko na základe už existujúceho využívania a očakávaného ďalšieho nárastu počtu cestujúcich trvá na tom, že infraštruktúra má viac než uspokojivé vyhliadky na využívanie. Odvoláva sa na prognózu vývoja leteckej dopravy v regióne, ktorá preukazuje, že dopyt bude rásť.
- (133) Nemecko uvádza, že keď sa v roku 1999 začala výstavba budovy nového terminálu, nedalo sa predvídať, že udalosti z 11. septembra 2001 v Spojených štátoch amerických, oblak popola po erupcii sopky na Islande v roku 2010 a svetová hospodárska kríza medzi rokmi 2008 a 2011 negatívne ovplyvnia počty cestujúcich v Saarbrückene. Tieto udalosti údajne ovplyvnili celé odvetvie letectva v Európe a oddalili tak inak pozitívny vývoj. Pozitívny trend, ktorý bol zreteľný už v roku 1999, je však podľa Nemecka stále badateľný, čo vedie k očakávaniu, že kapacita letiska Saarbrücken sa v strednodobom horizonte plne využije (aj vzhľadom na plánovanú spoluprácu s letiskom Zweibrücken).
- (134) Pokiaľ ide o finančné vyhliadky, Nemecko zdôrazňuje, že v roku 2020 sa očakáva kladný ukazovateľ EBITDA a že to stačí na splnenie požiadavky na uspokojivé strednodobé vyhliadky na využívanie. Pripomína, že samotná Komisia uznala, že regionálne letiská väčšinou nevytvárajú zisky, ktoré by mohli investovať späť do infraštruktúry, čo však nemôže vylúčiť zlučiteľnosť podporných opatrení v zmysle usmernení v oblasti letectva z roku 2005.

*Všetci potenciálni používatelia infraštruktúry k nej majú rovnaký a nediskriminačný prístup*

- (135) Keďže všetci leteckí dopravcovia majú nediskriminačný prístup na letisko a vzťahuje sa na nich všeobecne platný sadzovník poplatkov vrátane zliav, Nemecko zastáva názor, že toto kritérium bolo splnené. Zdôrazňuje najmä to, že zľavy nie sú navrhnuté takým spôsobom, aby vytvorili faktickú selektívnu výhodu pre niektorých leteckých dopravcov. Napokon tvrdí, že samostatné zmluvy uzavreté so spoločnosťami Cirrus a Air Berlin nie sú v tejto súvislosti podstatné a že v každom prípade všetci leteckí dopravcovia mali možnosť uzavrieť takéto zmluvy.

Rozvoj obchodu nie je ovplyvnený v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so záujmom Únie

- (136) Nemecku nie je jasné, ako „stredne veľké“ rozšírenie infraštruktúry letiska Saarbrücken mohlo mať alebo malo vplyv na obchod. Pripomína, že Komisia súhlasila s tým, že podpora malých regionálnych letísk zvyčajne nemá taký vplyv. Pokiaľ ide o možný vplyv na letisko Zweibrücken, Nemecko opakuje, že tieto dve letiská si navzájom nekonkurujú, ale musia sa považovať za doplnkové. Takisto tvrdí, že opatrenia týkajúce sa infraštruktúry nemali vplyv na letiská Metz-Nancy-Lorraine a Luxemburg, ktorý by bol v rozpore so záujmom Spoločenstva.

### Článok 107 ods. 3 písm. c) zmluvy

- (137) Nemecko tvrdí, že aspoň v období medzi rokmi 2000 a 2005 možno finančnú podporu letiska považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. S cieľom preukázať význam letiska Saarbrücken pre regionálny hospodársky rozvoj a dostupnosť regiónu Nemecko odkazuje na svoje vyjadrenie v súvislosti s existenciou služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Finančná podpora sa takmer výlučne použila na infraštruktúrne projekty, ktoré boli v súlade s cieľmi regionálneho rozvoja. Ako príklad Nemecko predkladá rozsiahle vysvetlenie nevyhnutnosti troch najväčších jednotlivých investícií do infraštruktúry.
- (138) Pokiaľ ide o stimulačný účinok, Nemecko vysvetľuje, že letisko je dôležitým stimulom pre spoločnosti nepochádzajúce z regiónu, aby investovali v Sársku. Podobne spoločnosti, ktoré tu už pôsobia, sú motivované rozširovať sa a ďalej investovať. Nemecko uvádza, že ak by stimulačný účinok nebol prítomný, Sársko by vzhľadom na svoju zložitú rozpočtovú situáciu prehodnotilo svoju podporu pre letisko. Nemecko napokon opätovne zdôrazňuje, že prevádzka letiska Zweibrücken nie je ovplyvnená.

## 3.2. PREVOD RÔZNYCH POZEMKOV NA SPOLOČNOSŤ FSBESITZG

### 3.2.1. EXISTENCIA POMOCI

- (139) Nemecko zastáva názor, že prevod pozemkov slúžil bezpečnostným účelom a patrí do pôsobnosti verejnej politiky, je teda mimo rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 zmluvy. Presnejšie tvrdí, že po úprave vzletovej a pristávacej dráhy bol prevod pozemkov nevyhnutný na rozšírenie okolia koncov dráhy o bezpečnostné a zabezpečovacie zóny a na prispôsobenie existujúceho bezpečnostného oplotenia. Zabezpečenie územia letiska je podľa Nemecka vo verejnom záujme a predstavuje suverénnu úlohu štátu, nie hospodársku činnosť. V pozadí týchto bezpečnostných opatrení boli legislatívne zmeny, ktoré sa uskutočnili po udalostiach z 11. septembra 2001 v Spojených štátoch amerických.
- (140) Nemecko navyše uvádza, že prevod pozemkov s celkovou hodnotou [...] po roku 2000 v žiadnom prípade nenarušil hospodársku súťaž ani nemal vplyv na obchod z rovnakých dôvodov, aké boli uvedené v súvislosti so všeobecnými opatreniami financovania. Vzhľadom na nízku hodnotu by prevod pozemkov patril do rámca nariadenia o pomoci *de minimis*.

## 3.3. ZÁRUKY NA ÚVERY POSKYTNUTÉ SPOLOČNOSTIAM VH SAAR A FSBESITZG

### 3.3.1. EXISTENCIA POMOCI

- (141) V rozhodnutí o začatí konania sa uvádza, že spomedzi troch známych záruk poskytnutých spoločnosti FSBesitzG len jedna bola poskytnutá po roku 2000. Nemecko však vysvetľuje, že predmetná záruka bola v skutočnosti poskytnutá v priebehu roka 1999, teda pred zásadným rozsudkom vo veci Aéroports de Paris. Tvrdí preto, že žiadna z týchto troch záruk nemohla predstavovať opatrenia štátnej pomoci. V prípade, že by Komisia aj tak usúdila, že tieto záruky predstavovali štátnu pomoc, Nemecko uvádza, že by sa museli posudzovať ako existujúca pomoc, takže akékoľvek rozhodnutie Komisie by malo účinok len *ex nunc*.
- (142) Pokiaľ ide o patronátne vyhlásenia, Nemecko sa odvoláva na svoju argumentáciu v súvislosti so všeobecným opatrením financovania v prospech letiska (odôvodnenia 93 – 121), pričom tvrdí, že je rovnako použiteľná aj v tomto prípade.

### 3.3.2. ZLUČITEĽNOSŤ

- (143) Nemecko tvrdí, že ak by sa opatrenia považovali za štátnu pomoc, boli by zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle podmienok stanovených v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005. V tomto ohľade sa odvoláva na argumenty predložené v súvislosti so všeobecným opatrením financovania, pričom tvrdí, že sú rovnako použiteľné aj v tomto prípade.

### 3.4. NÁJOMNÁ ZMLUVA MEDZI SPOLOČNOSŤAMI FSBSITZG A FSBG

#### 3.4.1. EXISTENCIA POMOCI

- (144) Nemecko rozlišuje medzi nájomnou zmluvou uzavretou v roku 1997, ktorá bola platná do 1. júla 2006, a nájomnou zmluvou platnou od 1. júla 2006 až do zúčenia spoločností FSBSitzG a FSBG.
- (145) Čo sa týka nájomnej zmluvy z roku 1997, tvrdí, že ak by sa považovala za štátnu pomoc, predstavovala by existujúcu pomoc. Ak by Komisia zistila, že táto zmluva predstavuje nezlučiteľnú štátnu pomoc, toto rozhodnutie by bolo účinné iba do budúcnosti, nie do minulosti.
- (146) Čo sa týka nájomnej zmluvy z roku 2006, Nemecko tvrdí, že táto zmluva bola len úpravou existujúcej pomoci, a nepredstavovala teda novú pomoc. Zdôrazňuje, že predovšetkým sa nezmenil zákon, na základe ktorého sa taká nájomná zmluva mohla uzavrieť. Tvrdí, že na to, aby sa zmluva mohla považovať za novú pomoc, bola by potrebná zmena právneho základu.
- (147) Nemecko navyše tvrdí, že nájomná zmluva z roku 2006 bola v súlade s trhovými podmienkami v tom čase. Tvrdí, že variabilná platba nájomného nebola nezvyčajná a že nič nenasvedčuje tomu, že skutočná účtovaná suma bola nezvyčajne nízka. Ďalej uvádza, že variabilná platba nájomného znamenala aj možnosť získať výrazne vyššie platby nájomného ako podľa predchádzajúcej zmluvy. Nemecko uvádza, že nájomná zmluva z roku 2006 zlepšila schopnosť spoločnosti FSBG konať. Nemecko napokon tvrdí, že bolo v záujme spoločnosti FSBSitzG udržať spoločnosť Fraport ako spoločníka, lebo účasť tejto spoločnosti umožnila prístup k odborným znalostiam a vytvárala synergie.
- (148) Nemecko v každom prípade trvá na tom, že napriek tomu, že nie sú k dispozícii žiadne dokumenty preukazujúce, ako sa vypočítali platby nájomného, skutočná výška nájomného nebola dôležitá, lebo úzke spojenie medzi spoločnosťami FSBSitzG a FSBG znamenalo, že celkový hospodársky dosah bol neutrálny. Vyššia platba nájomného by viedla k tomu, že spoločnosť FSBSitzG by dostala menej peňazí od spoločnosti vH Saar, kým nižšia platba by sa kompenzovala vyššími prevodmi od spoločnosti vH Saar.
- (149) Pokiaľ ide o narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod, Nemecko sa odvoláva na argumenty predložené v súvislosti so všeobecnými opatreniami financovania, pričom trvá na tom, že sú rovnako použiteľné aj v tomto prípade.

### 3.5. ZĽAVY PRE LETECKÝCH DOPRAVCOV

#### 3.5.1. EXISTENCIA POMOCI

- (150) Nemecko tvrdí, že zľavy z letkových poplatkov zavedené v roku 2007 boli hospodársky rozumné, neposkytli selektívnu výhodu a nenarušili hospodársku súťaž ani nemali vplyv na obchod.

#### **Kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve**

- (151) Po odchode spoločnosti Hapag Lloyd/TUIFly v roku 2006 sa počet cestujúcich na letisku Saarbrücken znížil o 30 %. V tejto situácii boli podľa Nemecka potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa existujúca kapacita vhodne využila v strednodobom až dlhodobom horizonte a aby sa udržala konkurencieschopnosť a atraktivnosť letiska. Ukázalo sa, že predchádzajúci sadzovník poplatkov predstavoval konkurenčnú nevýhodu, lebo letisko malo najvyššie poplatky zo všetkých letísk v Nemecku. Nemecko uvádza, že zľavy skutočne viedli k trvalému nárastu počtu cestujúcich po roku 2006. Nemecko ilustruje pozitívny vplyv zliav odkazom na rozhodnutie spoločnosti Air Berlin začať pôsobiť na letisku Saarbrücken, ktoré bolo prijaté až po zavedení zliav.
- (152) Nemecko podporuje svoj argument, že zľavy majú hospodársky význam, argumentom, že zľavy sa poskytli len novým leteckým dopravcom alebo na nové trasy. Nemecko tvrdí, že v dôsledku toho bolo možné očakávať, že zľavy nebudú mať žiadny bezprostredný vplyv na súčasný stav, ale budú viesť k nárastu počtu cestujúcich v budúcnosti. Ďalej uvádza, že hospodársky význam podporuje aj obmedzenie, že zľava nemohla presiahnuť 50 % investičných nákladov nového leteckého dopravcu alebo novej trasy.

- (153) Nemecko trvá na tom, že zľavy mali hospodársky význam, pričom tvrdí, že keďže zľavy sa ponúkli všetkým leteckým dopravcom, nebolo možné urobiť presný predbežný výpočet ich nákladov a prínosov. Na druhej strane, náklady na uzavretie letiska sa nikdy neskúmali, lebo uzavretie nikdy neprichádzalo do úvahy.

#### **Selektívnosť**

- (154) Na základe toho, že zľavy zavedené v roku 2007 boli k dispozícii pre všetkých leteckých dopravcov, Nemecko tvrdí, že opatrenie nebolo selektívne. Uverejnený sadzobník poplatkov, ktorého súčasťou boli zľavy, mal všeobecný a abstraktný charakter, zľavy sa automaticky vzťahovali na všetkých leteckých dopravcov pôsobiacich na letisku Saarbrücken, ktorí poskytli príslušné údaje, a letisko nemalo právomoc rozhodovania pri uplatňovaní zliav.
- (155) Nemecko tvrdí, že účelom zliav bolo zvýšiť atraktívnosť letiska Saarbrücken, nie zvýhodniť určitého leteckého dopravcu. Faktickú selektívnosť vylučuje aj skutočnosť, že rovnaké poplatky sa vzťahovali na všetky lietadlá s *maximálnou vzletovou hmotnosťou* vyššou ako 5 700 kg, takže so všetkými lietadlami v komerčnej doprave sa zaobchádzalo rovnako, ako aj to, že sa nerozlišovalo medzi domácimi a medzinárodnými letmi. A napokon, pri poskytovaní zliav sa nerozlišovalo ani na základe počtu prístátí.

#### **Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod**

- (156) Pokiaľ ide o narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod, Nemecko sa odvoláva na argumenty predložené v súvislosti so všeobecnými opatreniami financovania, pričom trvá na tom, že sú rovnako použiteľné aj v tomto prípade.

### **3.6. POMOC NA ZAČATIE ČINNOSTI SPOLOČNOSTI CIRRUS AIRLINES**

#### **3.6.1. EXISTENCIA POMOCI**

- (157) Nemecko tvrdí, že pri uzatváraní zmluvy so spoločnosťou Cirrus spoločnosť FSBesitzG konala tak, ako by konal súkromný investor, takže platby spoločnosti Cirrus nepredstavovali štátnu pomoc. Navyše uvádza, že opatrenie nenarušilo hospodársku súťaž a nemalo vplyv na obchod.

#### **Kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve**

- (158) Podľa Nemecka bolo účelom zmluvy so spoločnosťou Cirrus dosiahnuť nárast počtu cestujúcich. Nárast mal byť dôsledkom vyššej frekvencie letov do [...], ako aj používania moderných lietadiel. Vyššia frekvencia a povinnosť používať moderné lietadlá mali osobitný cieľ zvýšiť pohodlie a pružnosť pre obchodných cestujúcich.
- (159) Nemecko uvádza, že časté zmeny zmluvy sú dôkazom, že spoločnosť FSBesitzG pozorne sledovala hospodársky vývoj a bola schopná rýchlo reagovať na hospodárske potreby. Krátka výpovedná lehota zmluvy (30 dní) sa zdá byť ďalšou známkou dôrazu spoločnosti FSBesitzG na hospodársku udržateľnosť zmluvy a umožňovala jej vypovedať zmluvu v prípade, ak nebolo možné dosiahnuť ciele. Dlhodobá ziskovosť sa napokon mala zvýšiť určením spoločnosti Cirrus ako *domáceho dopravcu* v Saarbrückene. Podľa Nemecka však nie sú k dispozícii presné údaje o očakávaných nákladoch a prínosoch.

#### **Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod**

- (160) Pokiaľ ide o narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod, Nemecko sa odvoláva na argumenty predložené v súvislosti so zľavami z letiskových poplatkov zavedenými v roku 2007, pričom trvá na tom, že tieto argumenty sú rovnako použiteľné aj v tomto prípade.

#### **3.6.2. ZLUČITEĽNOSŤ**

- (161) Nemecko tvrdí, že aj keby sa platby spoločnosti Cirrus považovali za štátnu pomoc, dali by sa odôvodniť ako zlučiteľná pomoc na začatie činnosti v zmysle podmienok stanovených v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005, ako aj v článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

- (162) Nemecko pripomína, že zmluvou so spoločnosťou Cirrus sa zvýšila frekvencia služieb tohto leteckého dopravcu na trase do [...], že spoločnosť FSBesitzG uzavrela túto zmluvu, aby mohla byť zisková a že vplyv zvýšenej frekvencie na iné trasy nebolo možné preskúmať, lebo žiadny iný letecký dopravca nelietal zo Saarbrückenu do [...], a preto trvá na tom, že príslušné podmienky sú splnené. Nemecko ďalej vysvetľuje, že neexistovali žiadne iné vysokorychlostné spojenia prepájajúce Saarbrücken a [...] a že platby podľa zmluvy sa nekumulovali so zľavami z letiskových poplatkov (sadzobník poplatkov vrátane zliav nadobudol účinnosť až po vypršaní zmluvy so spoločnosťou Cirrus). Nemecko napokon vysvetľuje, že keďže sa domnievalo, že zmluva neobsahuje prvky štátnej pomoci, existencia zmluvy nebola zverejnená (v zozname ani inak) a nebol stanovený žiadny osobitný odvolací mechanizmus.

### 3.7. ZMLUVA O MARKETINGU SO SPOLOČNOSŤOU AIR BERLIN

#### 3.7.1. EXISTENCIA POMOCI

- (163) Nemecko uvádza, že zmluva o marketingu so spoločnosťou Air Berlin bola uzavretá v súlade s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve a neposkytuje spoločnosti Air Berlin výhodu na účely článku 107 ods. 1 zmluvy. Navyše uvádza, že opatrenie nenarušilo hospodársku súťaž a nemalo vplyv na obchod.

#### Kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve

- (164) Spoločnosť FSG pred uzavretím zmluvy so spoločnosťou Air Berlin vyhodnotila náklady a očakávané príjmy a dospela k záveru, že zmluva je pre letisko zisková. Nemecko vysvetľuje, že hoci pôvodné očakávania sa úplne nenaplnili, extrapolácia dostupných reálnych údajov preukazuje, že zmluva je stále jednoznačne zisková.
- (165) Nemecko v tejto súvislosti spochybňuje tvrdenie v rozhodnutí o začatí konania, že zmluva o marketingu nemala žiadnu skutočnú hodnotu pre letisko okrem zvýšenia počtu cestujúcich v letoch spoločnosti Air Berlin. Tvrdí, že marketingové činnosti dohodnuté v zmluve zvyšujú viditeľnosť letiska a upriamujú pozornosť na región ako cestovnú destináciu, čo následne znamená možnosť vytvárania ďalších príjmov (mimo leteckého odvetvia). Nemecko tvrdí, že keď letecký dopravca propaguje destináciu, spotrebiteľia si nevšimnú len to, že daný letecký dopravca ponúka túto destináciu, ale dozvedia sa o danom regióne ako o cestovnej destinácii vo všeobecnosti.
- (166) Nemecko spochybňuje aj predbežné zistenie uvedené v rozhodnutí o začatí konania, že zmluvou o marketingu sa v podstate zaviedli ďalšie osobitné zľavy pre spoločnosť Air Berlin. Nemecko uvádza, že zmluva o marketingu má, naopak, pre letisko skutočnú hospodársku hodnotu, lebo aj súkromný investor by uzavrel takú zmluvu s očakávaním ziskovosti už po troch rokoch.

#### Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (167) Pokiaľ ide o narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod, Nemecko sa odvoláva na argumenty predložené v súvislosti so zľavami z letiskových poplatkov zavedenými v roku 2007, pričom trvá na tom, že tieto argumenty sú rovnako použiteľné aj v tomto prípade.

### 4. PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI AIR BERLIN

- (168) Predtým, ako letecký dopravca Air Berlin predložil argumenty, že dve opatrenia, ktoré ho priamo ovplyvňujú – systém všeobecných zliav z letiskových poplatkov a zmluva o marketingu uzavretá medzi spoločnosťami FSG a Air Berlin, – sú v súlade s pravidlami štátnej pomoci, najprv uviedol všeobecnú poznámku, že sa domnieva, že v regióne Saarbrückenu existuje skutočný dopyt po službách leteckej dopravy. Zdôrazňuje, že lety spoločnosti Air Berlin do [...] a [...] majú „faktor vyťaženia“ porovnateľný s tým, ktorý spoločnosť Air Berlin dosiahla pri letoch do rovnakých destinácií z [...]. Spoločnosť Air Berlin navyše zastáva názor, že žiadne z ostatných existujúcich letísk v regióne by nebolo životaschopnou alternatívou k Saarbrückenu, čo následne vylučuje vplyv na obchod. Spoločnosť Air Berlin najmä zdôrazňuje, že o susedných letiskách [...] nikdy neuvažovala ako o alternatívnej základni vzhľadom na to, že dopyt po letoch do [...], dovolenkovej destinácie, ktorú obľubujú predovšetkým nemeckí turisti, na týchto letiskách nie je porovnateľný s dopytom po takýchto destináciách na letisku Saarbrücken.

#### 4.1. ZLAVY PRE LETECKÝCH DOPRAVCOV

- (169) Pokiaľ ide o zľavy stanovené v sadzobníku letiskových poplatkov z roku 2007, spoločnosť Air Berlin rovnako ako Nemecko tvrdí, že vzhľadom na ich abstraktný a všeobecný charakter zľavy nebolo možné považovať za selektívne. Ak letecký dopravca splnil uvedené podmienky, letisko poskytlo zľavy bez akéhokoľvek ďalšieho rozhodovania.
- (170) Spoločnosť Air Berlin ďalej spochybňuje existenciu hospodárskej súťaže medzi leteckými dopravcami z rôznych členských štátov. Uvádza, že v Saarbrückene pôsobí iba jeden letecký dopravca z iného členského štátu, a preto tvrdí, že predpoklad, že opatrenia majú vplyv na obchod, nie je udržateľný.
- (171) Spoločnosť Air Berlin takisto tvrdí, že systém zliav spĺňa všetky podmienky stanovené v rozsudku Súdneho dvora vo veci Charleroi, teda že zľavy sú časovo obmedzené, regresívne a nie sú dostupné na viac než 50 % skutočných nákladov na začatie činnosti a marketing.
- (172) Spoločnosť Air Berlin napokon tvrdí, že letiskové poplatky na letisku Saarbrücken nie sú v porovnaní s inými nemeckými letiskami obzvlášť nízke. Tvrdí, že poplatky za cestujúcich sú v [...] o [...] až [...] nižšie.

#### 4.2. ZMLUVA O MARKETINGU SO SPOLOČNOSŤOU AIR BERLIN

- (173) Spoločnosť Air Berlin vysvetľuje, že vývoj počtu cestujúcich od uzavretia zmluvy potvrdzuje vtedajšie očakávania. Na tomto základe možno predpokladať, že sa prejaví nárast príjmov z letectva a činností mimo letectva, ktorý spoločnosť FSG očakávala od tejto zmluvy.
- (174) Spoločnosť Air Berlin ďalej uvádza rôzne spojenia dostupné cez [...], ako aj rôzne marketingové činnosti, ktoré vykonáva na propagáciu letiska Saarbrücken. Tvrdí, že kombinácia zvýšenej frekvencie, atraktívnych spojení a propagácie letiska Saarbrücken ako dovolenkovej a obchodnej destinácie má významnú hodnotu pre letisko a región ako celok. Podľa spoločnosti Air Berlin teda zmluva má pre letisko hospodársky význam, a preto by ju uzavrel aj súkromný investor.

### 5. POSÚDENIE

#### 5.1. FINANCOVANIE SPOLOČNOSTÍ VH SAAR, FSG A FSBESITZG (KAPITÁLOVÉ INJEKcie DO SPOLOČNOSTI VH SAAR, KAPITÁLOVÉ INJEKcie DO SPOLOČNOSTÍ FSBESITZG/FSG NA POKRYTIE STRÁT)

- (175) Posudzované financovanie spoločností vh Saar, FSG a FSBesitzG sa skladalo z týchto opatrení: spoločnosť vh Saar vložila kapitál do spoločností FSBesitzG/FSG s cieľom pokryť ich straty. Spoločnosť vh Saar toto opatrenie financovala z kapitálových injekcií od Sárska a z ďalších príjmov.

##### 5.1.1. EXISTENCIA POMOCI

- (176) Podľa článku 107 ods. 1 zmluvy „...pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.
- (177) Kritériá v článku 107 ods. 1 zmluvy sú kumulatívne. Pri určovaní, či predmetné opatrenie predstavuje pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, preto musia byť splnené všetky tieto podmienky. Konkrétne, finančná podpora by mala:
- a) byť poskytnutá štátom alebo zo štátnych prostriedkov;
  - b) zvýhodňovať určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru;
  - c) narušať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením a
  - d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

**Hospodárska činnosť a pojem podnik**

- (178) Podľa ustálenej judikatúry musí Komisia najprv zistiť, či spoločnosti v h Saar, FSG a FSBesitzG sú podniky v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Pojem podnik zahŕňa každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť nezávisle od jeho právneho postavenia a spôsobu jeho financovania<sup>(18)</sup>. Hospodárska činnosť je akákoľvek činnosť spočívajúca v ponúkaní tovaru alebo služieb na danom trhu<sup>(19)</sup>.
- (179) Súdny dvor vo svojom rozsudku vo veci Letisko Lipsko-Halle potvrdil, že prevádzka letiska na komerčné účely a výstavba letiskovej infraštruktúry predstavujú hospodársku činnosť<sup>(20)</sup>. Keď sa prevádzkovateľ letiska zapojí do hospodárskych činností ponúkaním letiskových služieb za odplatu, stáva sa podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy bez ohľadu na svoje právne postavenie alebo spôsob financovania, a pravidlá o štátnej pomoci stanovené v zmluve sa teda môžu uplatňovať na výhody poskytnuté tomuto prevádzkovateľovi letiska štátom alebo zo štátnych prostriedkov<sup>(21)</sup>.
- (180) Pokiaľ ide o okamih, od ktorého sa výstavba a prevádzkovanie letiska stali hospodárskou činnosťou, Komisia pripomína, že postupný vývoj trhových síl v odvetví leteckej dopravy neumožňuje stanoviť presný dátum. Súdny dvor Európskej únie však uznal vývoj v povahe činnosti letiska a Všeobecný súd vo svojom rozsudku vo veci Letisko Lipsko/Halle rozhodol, že od roku 2000 už nemožno vylúčiť uplatňovanie pravidiel o štátnej pomoci na financovanie letiskovej infraštruktúry. Od vydania rozsudku vo veci Aéroports de Paris (12. decembra 2000) sa preto prevádzka a výstavba letiskovej infraštruktúry musia považovať za úlohu patriacu do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci.
- (181) Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že infraštruktúru, ktorá je predmetom tohto rozhodnutia, od roku 1997 prevádzkoval prevádzkovateľ letiska spoločnosť FSBG, zatiaľ čo spoločnosť FSBesitzG letiskovú infraštruktúru vlastnila a udržiavala.
- (182) Od roku 2008 je vlastníkom i prevádzkovateľom letiska Saarbrücken spoločnosť FSG. Prevádzkovateľ letiska – do roku 2008 spoločnosť FSBG a odvtedy spoločnosť FSG – vyberá od používateľov poplatky za využívanie svojich služieb a infraštruktúry, kým vlastníkom infraštruktúry – do roku 2008 spoločnosť FSBesitzG – prenajímal infraštruktúru prevádzkovateľovi letiska za nájomné. Vlastník infraštruktúry i prevádzkovateľ infraštruktúry tak v podstate komerčne využívajú letiskovú infraštruktúru v Saarbrückene. Z toho vyplýva, že subjekty využívajúce túto infraštruktúru – spoločnosti FSBesitzG, FSBG a FSG – predstavujú podniky na účely článku 107 ods. 1 zmluvy od 12. decembra 2000, teda od dátumu vydania rozsudku vo veci Aéroports de Paris.
- (183) Čo sa týka spoločnosti v h Saar, Nemecko uviedlo, že ako holdingová spoločnosť sa nemohla považovať za podnik na účely článku 107 ods. 1 zmluvy. Komisia pripomína, že podľa Súdneho dvora „jednoduchá držba podielov, aj kontrolných, nepostačuje na charakterizovanie hospodárskej činnosti subjektu, ktorý drží tieto podiely, pretože umožňuje len výkon práv spojených s postavením akcionára alebo spoločníka, ako aj prípadne prijímanie dividend, obyčajných plodov vlastníctva majetku“<sup>(22)</sup>. Súdny dvor zároveň konštatoval, že, „[naopak], subjekt, ktorý vlastníctvom kontrolných podielov v spoločnosti túto spoločnosť skutočne kontroluje tak, že priamo alebo nepriamo zasahuje do jej riadenia, sa musí považovať za subjekt zúčastnený na hospodárskej činnosti vykonávanej kontrolovaným podnikom.“

<sup>(18)</sup> Vec C-35/96, Komisia/Taliansko, Zb. 1998, s. I-3851; vec C-41/90, Höfner a Elser, Zb. 1991, s. I-1979; vec C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Zb. 1995, s. I-4013; vec C-55/96, Job Centre, Zb. 1997, s. I-7119.

<sup>(19)</sup> Vec 118/85, Komisia/Taliansko, Zb. 1987, s. 2599; vec 35/96, Komisia/Taliansko, Zb. 1998, s. I-3851.

<sup>(20)</sup> Spojené veci T-443/08 a T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisia, („rozsudok vo veci Lipsko/Halle“), Zb. 2011, s. II-1311, najmä body 93 a 94; potvrdené vecou C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle/Komisia, Zb. 2012, zatiaľ neuvyhladené.

<sup>(21)</sup> Veci C-159/91 a C-160/91, Poucet/AGV a Pistre/Cancave, Zb. 1993, s. I-637.

<sup>(22)</sup> Vec C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Casse di Risparmio di Firenze SpA et al., Zb. 2006, s. I-289, bod 111.

- (184) Komisia pripomína, že štatutárnou funkciou spoločnosti vH Saar je koordinácia „činností súvisiacich s výstavbou, rozširovaním a prevádzkovaním verejných prístavov a letísk v Sársku“. Táto koordinácia zvyčajne presahuje rámec výkonu práv spojených s postavením spoločníka. Zároveň neexistuje žiadny dôkaz o tom, že spoločnosť vH Saar skutočne vykonáva kontrolu alebo že sa priamo zapája do riadenia spoločnosti FSBesitzG alebo FSG. Z tohto dôvodu nie je úplne jasné, či spoločnosť vH Saar možno charakterizovať ako podnik. Komisia sa však domnieva, že túto otázku môže nechať otvorenú vzhľadom na úvahy v odôvodnení 203, že spoločnosť vH Saar nezískala výhodu.

#### *Pôsobnosť verejnej politiky*

- (185) Hoci spoločnosti FSBesitzG, FSG a FSBG sa musia považovať za podniky na účely článku 107 ods. 1 zmluvy, je nutné pripomenúť, že nie všetky činnosti vlastníka a prevádzkovateľa letiska sú nevyhnutne hospodárskej povahy <sup>(23)</sup>.
- (186) Súdny dvor <sup>(24)</sup> rozhodol, že činnosti, za ktoré zvyčajne zodpovedá štát v rámci výkonu svojich úradných právomocí orgánom verejnej moci, nie sú hospodárskej povahy a nevzťahujú sa na ne pravidlá o štátnej pomoci. Tieto činnosti zahŕňajú napríklad bezpečnosť, riadenie letovej prevádzky, prácu policajných a colných orgánov. Financovanie musí byť prísne obmedzené na náhradu nákladov, ktoré vznikli týmito činnosťami, a nesmie sa namiesto toho použiť na financovanie iných hospodárskych činností <sup>(25)</sup>.
- (187) Financovanie činností patriacich do pôsobnosti verejnej politiky alebo infraštruktúry priamo súvisiacej s týmito činnosťami preto vo všeobecnosti nepredstavuje štátnu pomoc <sup>(26)</sup>. Na letisku sa činnosti ako riadenie letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov, činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnymi činmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností vo všeobecnosti považujú za činnosti nehospodárskej povahy <sup>(27)</sup>.
- (188) Verejné financovanie nehospodárskych činností úzko súvisiacich s vykonávaním hospodárskej činnosti však nesmie viesť k neprípustnej diskriminácii medzi leteckými dopravcami a prevádzkovateľmi letísk. Podľa ustálenej judikatúry ide o výhodu, ak orgány verejnej moci oslobodia podniky od nákladov priamo súvisiacich s ich hospodárskymi činnosťami <sup>(28)</sup>. Ak je teda v danom právnom systéme bežné, že leteckí dopravcovia alebo prevádzkovatelia letísk znášajú náklady na niektoré služby, ale niektorí leteckí dopravcovia alebo prevádzkovatelia letísk, ktorí poskytujú rovnaké služby v mene tých istých orgánov verejnej moci, nemusia znášať tieto náklady, títo leteckí dopravcovia a prevádzkovatelia môžu získať výhodu, hoci tieto služby sa samy osebe považujú za nehospodárske. Z tohto dôvodu je potrebná analýza právneho rámca platného pre prevádzkovateľa letiska, aby bolo možné posúdiť, či sú v danom právnom rámci prevádzkovatelia letísk alebo leteckí dopravcovia povinní znášať náklady na poskytovanie niektorých činností, ktoré môžu byť samy osebe nehospodárske, ale vyplývajú z vykonávania ich hospodárskych činností.
- (189) Nemecko vysvetľuje, že tieto činnosti sa majú považovať za činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky, takže ich vykonávanie nepredstavuje hospodársku činnosť: opatrenia bezpečnostnej ochrany letiska podľa § 8 zákona Luftsicherheitsgesetz (zákon o leteckej bezpečnosti) <sup>(29)</sup> (oplotenie okolo letiska a kontrolné chodníky, brána pre kontajnery, značky na vzletovej a pristávacej dráhe, núdzové zdroje elektrickej energie, parkovacie miesta pre lietadlá, na ktoré sa vzťahujú bombové hrozby, a rozšírenie koncových bezpečnostných plôch, na ktoré sa vzťahuje § 8 zákona Luftsicherheitsgesetz), hasičský zbor a opatrenia riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti podľa § 27 písm. c) bodu 2 zákona Luftverkehrs-gesetz (zákon o leteckej premávke).

<sup>(23)</sup> Vec C-364/92, SAT Flugesellschaft/Eurocontrol, Zb. 1994, s. I-43.

<sup>(24)</sup> Rozhodnutie Komisie č. 309/2002 z 19. marca 2003, Letecká bezpečnosť – náhrada nákladov, ktoré vznikli v dôsledku teroristických útokov z 11. septembra 2001.

<sup>(25)</sup> Vec C-343/95, Cali & Figli/Servicei ecologici porto di Genova, Zb. 1997, s. I-1547; rozhodnutie Komisie N 309/02 z 19. marca 2003; rozhodnutie Komisie N 438/2002 zo 16. októbra 2002, pomoc na podporu vykonávania funkcií orgánov verejnej správy v belgickom sektore prístavov.

<sup>(26)</sup> Rozhodnutie Komisie N 309/02 z 19. marca 2003.

<sup>(27)</sup> Pozri najmä vec C-364/92, SAT/Eurocontrol, Zb. 1994, s. I-43, bod 30 a vec C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati/Komisia, Zb. 2009, s. I-2207, bod 71.

<sup>(28)</sup> Pozri okrem iného vec C-172/03, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, Zb. 2005, s. I-01627, bod 36 a citovanú judikatúru.

<sup>(29)</sup> Opatrenia podľa § 8 zákona Luftsicherheitsgesetz zahŕňajú okrem iného výstavbu letiskovej infraštruktúry, ktorá umožňuje dostatočné bezpečnostné kontroly, určité opatrenia týkajúce sa batožiny a nákladu, zabezpečenie vyhradených priestorov, kontrolu personálu a tovaru s prístupom do vyhradených priestorov, odbornú prípravu bezpečnostného personálu, odstraňovanie a vykladanie lietadiel, ktoré predstavujú bezpečnostnú hrozbu.

- (190) Komisia je toho názoru, že opatrenia podľa § 8 zákona Luftsicherheitsgesetz, opatrenia podľa § 27 písm. c) bodu 2 zákona Luftverkehrsgesetz a činnosti hasičského zboru sa v zásade môžu považovať za činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky.
- (191) Pokiaľ však ide o opatrenia týkajúce sa výlučne prevádzkovej bezpečnosti, Komisia sa domnieva, že zaistenie bezpečnej prevádzky na letisku je bežnou súčasťou hospodárskej činnosti prevádzkovania letiska<sup>(30)</sup>. Na základe podrobnejšieho preskúmania jednotlivých činností a nákladov (pozri odôvodnenia 196 – 197) Komisia konštatuje, že opatrenia zamerané na zaistenie bezpečnosti prevádzky na letisku nepredstavujú činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky. Každý podnik, ktorý chce prevádzkovať letisko, musí zaistiť bezpečnosť zariadení, napríklad vzletovej a pristávacej dráhy a odbavovacích plôch.
- (192) Pokiaľ ide o právny rámec, Nemecko uviedlo, že v prípade hasičského zboru neexistujú žiadne právne predpisy, podľa ktorých by tieto náklady mal jednoznačne znášať prevádzkovateľ letiska. Komisia ďalej konštatuje, že náhrada nákladov na hasičský zbor podlieha regionálnej zodpovednosti a tieto náklady zvyčajne nahrádzajú príslušné regionálne orgány. Náhrada týchto nákladov je obmedzená na rozsah nevyhnutný na pokrytie týchto nákladov.
- (193) Pokiaľ ide o opatrenia riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti, v § 27 písm. d) zákona Luftverkehrsgesetz sa stanovuje, že náklady spojené s opatreniami uvedenými v § 27 písm. c) zákona Luftverkehrsgesetz pokrýva v prípade určitých konkrétnych letísk štát. Letiská majú nárok na pokrytie nákladov ako „uznané letiská“ podľa § 27 písm. d) zákona Luftverkehrsgesetz v prípade, že Spolkové ministerstvo dopravy uznalo nutnosť opatrení riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti z bezpečnostných dôvodov a na základe záujmov dopravnej politiky<sup>(31)</sup>. Nemecké letiská, ktoré neboli takto uznané, nemajú nárok na pokrytie nákladov podľa § 27 písm. d) zákona Luftverkehrsgesetz, a v zásade teda musia samy znášať náklady spojené s opatreniami uvedenými v § 27 písm. c) zákona Luftverkehrsgesetz. Tieto náklady vyplývajú z prevádzkovania letísk. Keďže niektoré letiská musia tieto náklady znášať samy, zatiaľ čo iné letiská nemusia, tieto letiská by mohli získať výhodu, hoci opatrenia riadenia a leteckej bezpečnosti možno považovať za neehospodárske. Komisia konštatuje, že letisko Saarbrücken bolo uznané ako letisko s nárokom na pokrytie nákladov podľa § 27 písm. d) zákona Luftverkehrsgesetz. Iné letiská musia znášať tieto náklady samy. Pokrytím nákladov letiska Saarbrücken súvisiacich s opatreniami riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti podľa § 27 písm. d) zákona Luftverkehrsgesetz teda letisko Saarbrücken získava výhodu, hoci opatrenia riadenia a leteckej bezpečnosti možno považovať za neehospodárske.
- (194) Pokiaľ ide o opatrenia podľa § 8 zákona Luftsicherheitsgesetz, zdá sa, že Nemecko sa domnieva, že všetky náklady spojené s opatreniami uvedenými v tomto zákone môžu znášať orgány verejnej moci. Komisia však konštatuje, že podľa § 8 ods. 3 zákona Luftsicherheitsgesetz možno nahradiť iba náklady spojené s poskytovaním a údržbou plôch a priestorov potrebných na vykonávanie činností uvedených v § 5 zákona Luftsicherheitsgesetz. Všetky ostatné náklady musí znášať prevádzkovateľ letiska. V rozsahu, v akom verejné financovanie poskytnuté spoločnosti FSBesitzG alebo FSG oslobodilo tieto podniky od nákladov, ktoré museli znášať podľa § 8 ods. 3 zákona Luftsicherheitsgesetz, toto verejné financovanie nie je vyňaté spod kontroly podľa pravidiel Únie o štátnej pomoci.

#### *Záver v súvislosti s pôsobnosťou verejnej politiky*

- (195) Vzhľadom na tieto úvahy sa Komisia domnieva, že je vhodné vyvodiť konkrétnejšie závery v súvislosti s investičnými nákladmi a prevádzkovými výdavkami, ktoré údajne patria do pôsobnosti verejnej politiky.

<sup>(30)</sup> Rozhodnutie Komisie z 20. februára 2014 o štátnej pomoci vo veci SA.35847 (2012/N) – Česká republika – letisko Ostrava, zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku, odôvodnenie 16.

<sup>(31)</sup> § 27 písm. d) bod 1 zákona Luftverkehrsgesetz: „Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt“.

- (196) Pokiaľ ide o prevádzkové výdavky, Komisia pripúšťa, že prevádzkové výdavky spojené s hasičským zborom možno považovať za výdavky v pôsobnosti verejnej politiky, pokiaľ je náhrada týchto nákladov prísne obmedzená na náklady nevyhnutné na vykonávanie týchto činností. Čo sa týka prevádzkových nákladov spojených s opatreniami prijatými podľa § 8 zákona Luftsicherheitsgesetz, Komisia sa domnieva, že za náklady v pôsobnosti verejnej politiky možno považovať len tie náklady, na ktorých náhradu má prevádzkovateľ letiska nárok podľa § 8 ods. 3 zákona Luftsicherheitsgesetz. Pokiaľ ide o opatrenia riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti podľa § 27 písm. c) bodu 2 zákona Luftverkehrsgesetz, Komisia konštatuje, že Saarbrücken je jedným z letísk, ktoré majú nárok na pokrytie nákladov, kým iné letiská nemajú, a preto sa domnieva, že pokrytím prevádzkových nákladov spojených s opatreniami riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti podľa § 27 písm. d) zákona Luftverkehrsgesetz letisko Saarbrücken získava výhodu, hoci opatrenia riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti možno považovať za nehospodárske. Rovnako ani prevádzkové náklady spojené so zaistením prevádzkovej bezpečnosti letiska sa nepovažujú za náklady v pôsobnosti verejnej politiky.
- (197) Pokiaľ ide o investície uskutočnené medzi rokmi 2000 a 2012, Komisia pripúšťa, že investície priamo spojené s hasičským zborom možno považovať za výdavky v pôsobnosti verejnej politiky, pokiaľ je náhrada týchto nákladov prísne obmedzená na náklady nevyhnutné na vykonávanie týchto činností. Čo sa týka investícií spojených s opatreniami prijatými podľa § 8 zákona Luftsicherheitsgesetz, Komisia sa domnieva, že za náklady v pôsobnosti verejnej politiky možno považovať len tie náklady, na ktorých náhradu má prevádzkovateľ letiska nárok podľa § 8 ods. 3 zákona Luftsicherheitsgesetz. Pokiaľ ide o investície spojené s opatreniami riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti podľa § 27 písm. c) bodu 2 zákona Luftverkehrsgesetz, Komisia konštatuje, že Saarbrücken je jedným z letísk, ktoré majú nárok na pokrytie nákladov, a preto sa domnieva, že týmito investíciami spojenými s opatreniami riadenia letovej prevádzky a leteckej bezpečnosti podľa § 27 písm. d) zákona Luftverkehrsgesetz letisko Saarbrücken získava výhodu, hoci opatrenia riadenia a leteckej bezpečnosti možno považovať za nehospodárske. Rovnako ani investície spojené so zaistením prevádzkovej bezpečnosti letiska sa nepovažujú za náklady v pôsobnosti verejnej politiky. Konkrétne to znamená, že investície do oplotenia okolo letiska, značiek vzletovej a pristávacej dráhy a rozšírenia koncových bezpečnostných plôch nemožno považovať za investície patriace do pôsobnosti verejnej politiky.
- (198) V každom prípade sa bez ohľadu na právnu klasifikáciu týchto nákladov ako nákladov, ktoré patria alebo nepatria do pôsobnosti verejnej politiky, preukázalo, že podľa platného právneho rámca ich musí znášať prevádzkovateľ letiska. Ak by teda štát uhradil tieto náklady, prevádzkovateľ letiska by bol oslobodený od nákladov, ktoré by mu za normálnych okolností vznikli.

### Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu

- (199) Na to, aby predmetné opatrenie predstavovalo štátnu pomoc, musí byť financované zo štátnych prostriedkov a rozhodnutie o prijatí opatrenia musí byť pripísateľné štátu.
- (200) Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na akúkoľvek výhodu poskytnutú prostredníctvom štátnych prostriedkov samotným štátom alebo akýmkoľvek sprostredkovateľským orgánom konajúcim na základe právomocí, ktoré mu boli zverené<sup>(32)</sup>. Prostriedky miestnych orgánov sa na účely uplatňovania článku 107 zmluvy považujú za štátne prostriedky<sup>(33)</sup>.
- (201) Kapitálové injekcie poskytnuté spoločnosti vH Saar pochádzajú priamo z rozpočtu spolkovej krajiny Sársko, takže predstavujú štátne prostriedky.
- (202) Pokiaľ ide o financovanie spoločností FSBesitzG/FSG spoločnosťou vH Saar, je nutné konštatovať, že spoločnosť vH Saar je v plnom vlastníctve spolkovej krajiny Sársko, takže predstavuje verejný podnik. Financovanie poskytnuté spoločnosťou vH Saar spoločnostiam FSBesitzG/FSG preto predstavuje stratu štátnych prostriedkov. Pokiaľ ide o pripísateľnosť zmluvy o odvode zisku a prevzatí straty a prevodov uskutočnených na jej základe, Komisia konštatuje, že stanov, na základe ktorých ministerstvo hospodárstva spolkovej krajiny Sársko založilo spoločnosť vH Saar, pochádzajú zo 7. mája 1996. V ten istý deň bola uzavretá zmluva o odvode zisku a prevzatí straty medzi

<sup>(32)</sup> Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), Zb. 2002, s. I-4397.

<sup>(33)</sup> Rozsudok z 12. mája 2011 v spojených veciach T-267/08 a T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, zatiaľ neuverejnené, bod 108.

spoločnosťou vh Saar a spoločnosťami FSBesitzG/FSG. Podľa Nemecka spoločnosť vh Saar koná na základe „komplexnej právnej a faktickej kontroly zo strany spolkovej krajiny Sársko“ ako jediného spoločníka spoločnosti. V tejto súvislosti Komisia v prvom rade konštatuje, že z výročných správ spoločnosti vh Saar možno usúdiť, že táto spoločnosť kontroluje spoločnosti FSBesitzG/FSG<sup>(34)</sup>. Podľa stanov vláda Sárska menuje dozornú radu spoločnosti vh Saar a predseda dozornej rady je zástupcom ministerstva spolkovej krajiny zodpovedného za letectvo. V stanovách sa takisto uvádza, že predstavenstvo je menované valným zhromaždením, ktoré sa skladá zo zástupcov vlastníka, teda Sárska. V stanovách sa napokon stanovuje, že spoločnosť vh Saar má uzavrieť zmluvu o ovládnutí<sup>(35)</sup> so spoločnosťou FSG. Na základe týchto informácií sa Komisia domnieva, že zmluva o odvode zisku a prevzatí straty medzi spoločnosťou vh Saar a spoločnosťami FSBesitzG/FSG a prevody na jej základe sú pripisateľné štátu.

### Hospodárska výhoda

- (203) Nemecko potvrdilo, že všetky verejné prostriedky poskytnuté spoločnosti vh Saar používa tento subjekt na plnenie svojich záväzkov podľa zmluvy o odvode zisku a prevzatí straty so spoločnosťami FSBesitzG/FSG, čo znamená, že spoločnosť vh Saar prevádza všetky finančné prostriedky na spoločnosti FSBesitzG/FSG. Keďže spoločnosť vh Saar je teda iba sprostredkovateľom, prostredníctvom ktorého sa finančné prostriedky presúvajú od štátu spoločnostiam FSBesitzG/FSG, samotnú spoločnosť vh Saar nemožno považovať za príjemcu hospodárskej výhody.

*FSBesitzG/FSG: súkromný subjekt v trhovom hospodárstve*

- (204) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nezískal za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu<sup>(36)</sup>. Relevantný je len vplyv opatrenia na podnik, nie príčina ani cieľ zásahu štátu<sup>(37)</sup>. Výhoda je prítomná vždy, keď sa v dôsledku zásahu štátu zlepši finančná situácia podniku.
- (205) Komisia ďalej pripomína, že „kapitál, ktorý štát priamo alebo nepriamo poskytne podniku za okolností, ktoré zodpovedajú obvyklým podmienkam trhu, nemôže byť kvalifikovaný ako štátna pomoc“<sup>(38)</sup>. V tomto prípade musí Komisia s cieľom určiť, či verejné financovanie letiska Saarbrücken poskytuje spoločnostiam FSBesitzG/FSG výhodu, ktorú by nezískali za bežných trhových podmienok, porovnať správanie verejných spoločníkov, ktorí poskytli financovanie, so správaním súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi vyhlídkami na ziskovosť v dlhodobom horizonte<sup>(39)</sup>.
- (206) Prípadné pozitívne dosahy na hospodárstvo regiónu, v ktorom sa letisko nachádza, sa pri posúdení nemajú brať do úvahy, lebo Súdny dvor objasnil, že podstatná otázka pri uplatňovaní kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve znie, „či by za podobných okolností súkromný investor, ktorý sa opiera o možnosť predvídateľnej návratnosti, bez ohľadu na akékoľvek motívy sociálneho charakteru alebo regionálnej či sektorovej politiky, poskytol daný kapitál“<sup>(40)</sup>.
- (207) V rozsudku vo veci Stardust Marine Súdny dvor konštatoval, že „[...] na účely zistenia, či sa štát správal alebo nesprával ako obozretný investor v trhovom hospodárstve, treba vychádzať z kontextu času, keď boli opatrenia finančnej pomoci prijaté, aby bolo možné posúdiť, či správanie štátu bolo hospodársky rozumné, a teda zdržať sa akéhokoľvek hodnotenia založeného na neskoršej situácii“<sup>(41)</sup>.
- (208) Ďalej v rozsudku vo veci EDF Súdny dvor rozhodol, že „[...] ekonomické posúdenia vykonané po poskytnutí uvedenej výhody, retrospektívne konštatovanie efektívnej rentability investície vykonanej dotknutým členským štátom alebo neskoršie odôvodnenia výberu naozaj prijatého postupu nemôžu postačovať na preukázanie, že tento členský štát prijal predtým alebo súbežne s poskytnutím ekonomickej výhody takéto rozhodnutie ako investor“<sup>(42)</sup>.

<sup>(34)</sup> Spoločnosť vh Saar a spoločnosti FSBesitzG/FSG možno považovať za prepojené spoločnosti v zmysle § 290 nemeckého obchodného zákonníka HGB.

<sup>(35)</sup> Zmluva, podľa ktorej jedna spoločnosť prevádza riadenie spoločnosti na iný podnik.

<sup>(36)</sup> Vec C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) a ďalší/La Poste a ďalší, Zb. 1996, s. I-3547, bod 60 a vec C-342/96, Španielske kráľovstvo/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1999, s. I-2459, bod 41.

<sup>(37)</sup> Vec 173/73, Talianska republika/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1974, s. 709, bod 13.

<sup>(38)</sup> Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), Zb. 2002, s. I-4397, bod 69.

<sup>(39)</sup> Vec C-305/89, Taliansko/Komisia („ALFA Romeo“), Zb. 1991, s. I-1603; Vec T-296/97, Alitalia/Komisia, Zb. 2000, s. II-3871.

<sup>(40)</sup> Vec 40/85, Belgicko/Komisia, Zb. 1986, s. I-2321.

<sup>(41)</sup> Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia, Zb. 2002, s. I-04397.

<sup>(42)</sup> Vec C-124/10 P, Európska komisia/Électricité de France (EDF), Zb. 2012, zatiaľ neuvverejnené v zbierke, („rozsudok vo veci EDF“), bod 85.

- (209) Na to, aby Komisia mohla uplatniť kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, musí sa preniesť do času, keď boli prijaté jednotlivé rozhodnutia o financovaní daných opatrení. Komisia musí svoje posúdenie postaviť aj na informáciách a predpokladoch, ktoré mali príslušné miestne orgány k dispozícii v čase prijatia rozhodnutia o finančných podmienkach predmetných opatrení.
- (210) Komisia berie na vedomie tvrdenie Nemecka, že spolková krajina Sársko, ktorá vlastní a financuje letisko Saarbrücken, sa nezaobera návratnosťou investície, ale financovanie považuje za poskytovanie základnej infraštruktúry. Aj z toho dôvodu podľa Nemecka neexistuje žiadna analýza nákladov potenciálneho uzavretia letiska. Komisia ďalej konštatuje, že letisko má od roku 2000 čoraz vyššie straty a že kladný ukazovateľ EBIDTA, nie však kladný celkový výsledok, sa očakáva až v roku 2020. Na základe týchto úvah verejné financovanie spoločností FSBesitzG/FSG nemožno považovať za financovanie zodpovedajúce kritériu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

*FSBesitzG/FSG: náhrada za služby všeobecného hospodárskeho záujmu*

- (211) Nemecko uviedlo, že verejné financovanie v tomto prípade predstavuje náhradu za službu všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorá neposkytuje hospodársku výhodu. Podľa jurisdikcie Súdneho dvora vo veci Altmark<sup>(43)</sup> náhrada za poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu neposkytuje hospodársku výhodu, ak sú splnené štyri kumulatívne podmienky:
- Po prvé, podnik, ktorý je príjemcom tejto náhrady, musí byť skutočne poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme a tieto záväzky musia byť jasne vymedzené („prvé kritérium rozsudku vo veci Altmark“).
  - Po druhé, parametre, na základe ktorých sa vypočíta náhrada, musia byť vopred objektívne a transparentne stanovené („druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark“).
  - Po tretie, náhrada nemôže presiahnuť sumu potrebnú na pokrytie všetkých nákladov alebo časti nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku („tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark“).
  - Po štvrté, ak sa výber podniku, ktorý bude poverený plnením záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, v konkrétnom prípade neuskutoční prostredníctvom postupu verejného obstarávania umožňujúceho vybrať uchádzača schopného poskytovať tieto služby komunite za najnižšiu cenu, výška nevyhnutnej náhrady sa musí určiť na základe analýzy nákladov, ktoré by typický dobre riadený podnik primerane vybavený prostriedkami na vykonávanie služby tak, aby dokázal splniť nevyhnutné požiadavky služby vo verejnom záujme, vynaložil pri plnení týchto záväzkov pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku za plnenie záväzkov („štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark“).
- (212) Podľa štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark sa výška náhrady musí stanoviť buď v postupe verejného obstarávania, alebo na základe analýzy nákladov, ktoré by vynaložil typický dobre riadený podnik. V prípade letiska Saarbrücken sa neuskutočnila verejná súťaž na prevádzku letiska, ale prevádzkou boli poverené spoločnosti FSBesitzG/FSG vlastnené štátom. Výška náhrady sa nestanovila ani na základe analýzy nákladov, ktoré by vynaložil typický dobre riadený podnik. Úprava financovania bola a je taká, že všetky straty vytvorené spoločnosťami FSBesitzG/FSG sa pokrývajú zo štátnych prostriedkov bez ohľadu na to, či tieto straty zodpovedajú nákladom, ktoré by vynaložil typický dobre riadený podnik.
- (213) Na splnenie štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark nestačí, že orgány spolkovej krajiny Sársko, ktorá má ako jediný spoločník rozsiahle právomoci v oblasti dohľadu a kontroly, tvrdia, že zabezpečili efektívne využívanie prostriedkov. Hoci Nemecko tvrdí, že do pokrytia deficitu sa zahŕňali len náklady vzniknuté v dôsledku efektívnej prevádzky, v zmluve o odvode zisku a prevzatí straty sa také obmedzenie nestanovuje, ale, naopak, v zmluve sa umožňuje pokrytie všetkých strát, ktoré mohli vzniknúť.
- (214) Takisto nestačí porovnať náklady letiska Saarbrücken s nákladmi iných štátom vlastnených podnikov pôsobiacich v iných odvetviach, lebo z toho nemožno vyvodit' žiadne závery v súvislosti s efektívnosťou prevádzkovateľa letiska. Porovnanie s inými prevádzkovateľmi letísk sa podľa Nemecka neuskutočnilo, lebo sa usúdilo, že regionálne letiská sa z hľadiska nákladov a príjmov príliš líšia na to, aby porovnanie malo zmysel.

<sup>(43)</sup> Vec C-280/00, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Zb. 2003, s. I-7747, body 87 – 93.

- (215) Vo svojej konečnej analýze sa preto Nemecko spolieha najmä na tvrdenie, že neexistujú žiadne známky neefektívnosti prevádzkovateľa letiska Saarbrücken. Uviedlo, že Komisia v minulosti uznala neexistenciu známky neefektívnosti za dostatočný dôkaz splnenia štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark. Komisia však konštatuje, že rozhodnutie uvedené Nemeckom nie je v žiadnom prípade založené len na neexistencii akejkoľvek známky neefektívnosti. Komisia v danom prípade uviedla rôzne dôvody na konštatovanie, že štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark bolo splnené, a zdôraznila, že jej argumentácia sa opierała o „špecifické skutkové a právne obmedzenia prevažujúce v tomto prípade“<sup>(44)</sup>.
- (216) Komisia preto konštatuje, že v tomto prípade nebolo splnené štvrté kritérium rozsudku vo veci Altmark. Keďže štyri kritériá rozsudku vo veci Altmark sú prísne kumulatívne, nie je nutné posudzovať súlad s ostatnými kritériami.

### Selektívnosť

- (217) Podľa článku 107 ods. 1 zmluvy predstavuje opatrenie štátnej pomoci vtedy, keď zvyhodňuje „určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru“. V tomto prípade Komisia konštatuje, že verejné financovanie poskytuje výhody len spoločnostiam FSBesitzG/FSG. V zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy je teda jednoznačne selektívne.

### Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (218) Ak pomoc poskytnutá členskými štátmi posilňuje pozíciu podniku v porovnaní s inými podnikmi súťažiacimi na vnútornom trhu, tento trh sa musí považovať za ovplyvnený touto pomocou<sup>(45)</sup>. Hospodárska výhoda poskytnutá opatrením prevádzkovateľovi letiska v tomto prípade posilňuje jeho hospodársku pozíciu, lebo prevádzkovateľ letiska bude môcť začať podnikáť bez vynaloženia príslušných investičných a prevádzkových nákladov.
- (219) Podľa posúdenia v odôvodnení 178 a nasledujúcich je prevádzkovanie letiska hospodárska činnosť. Hospodárska súťaž existuje na jednej strane medzi letiskami, ktoré sa snažia prilákať leteckých dopravcov a zodpovedajúcu leteckú dopravu (osobnú a nákladnú), a na druhej strane medzi prevádzkovateľmi letísk, ktorí môžu súťažiť medzi sebou, aby im bolo zverené prevádzkovanie daného letiska. Do hospodárskej súťaže sa navyše môžu dostať aj letiská nachádzajúce sa v rôznych spádových oblastiach či dokonca v rôznych členských štátoch, aby tak prilákali leteckých dopravcov, najmä nízkonákladových a charterových dopravcov.
- (220) Ako sa uvádza v bode 40 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 a znova potvrdzuje v bode 45 usmernení v oblasti letectva z roku 2014, z uplatňovania článku 107 ods. 1 zmluvy nemožno vylúčiť ani malé letiská.
- (221) Letisko Saarbrücken momentálne prepravuje približne 425 000 cestujúcich ročne, pričom v minulosti prepravovalo až približne 520 000 cestujúcich ročne. V prognózach poskytnutých Nemeckom sa uvádza, že v roku 2020 sa očakáva nárast počtu cestujúcich až na [...] cestujúcich ročne. Ako sa konštatuje v odôvodnení 16, letisko sa nachádza v bezprostrednej blízkosti letiska Zweibrücken (39 kilometrov) a do dvoch hodín jazdy od ďalších šiestich letísk. Podľa údajov poskytnutých Nemeckom približne [menej než 14 %] cestujúcich využívajúcich letisko Saarbrücken pochádza z iných členských štátov. Vzhľadom na tieto skutočnosti sa Komisia domnieva, že verejné financovanie spoločností FSBesitzG/FSG narušuje hospodársku súťaž alebo hrozí jej narušením a má aspoň potenciálny vplyv na obchod medzi členskými štátmi.
- (222) Okrem týchto všeobecných úvah sa Komisia takisto domnieva, že letisko Saarbrücken je alebo aspoň bolo v priamej hospodárskej súťaži s letiskom Zweibrücken. Po prvé, treba konštatovať, že spoločnosť TUIFly, predtým najväčší klient letiska Saarbrücken, v roku 2007 odišla z letiska a presunula sa do Zweibrückenu. Po druhé, počas značne dlhého obdobia (približne štyri roky) ponúkali lety do Berlína súběžne letiská Zweibrücken (Germanwings) i Saarbrücken (Air Berlin a Luxair), čo je dôkazom hospodárskej súťaže medzi letiskami a leteckými dopravcami<sup>(46)</sup>.

<sup>(44)</sup> Pozri Ú. v. EÚ L 219, 24.8.2007, s. 9, odôvodnenie 111 a nasledujúce.

<sup>(45)</sup> Vec T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, s. II-717.

<sup>(46)</sup> Pozri rozhodnutie Komisie z 1. októbra 2014 o štátnej pomoci vo veci SA.27339 – Nemecko – letisko Zweibrücken, zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku.

- (223) Okrem týchto známkov hospodárskej súťaže medzi letiskami Zweibrücken a Saarbrücken existuje aj dôkaz, že – napriek oficiálnym informáciám Nemecka, že tieto dve letiská sa nikdy navzájom nepovažovali za priamych konkurentov, – úradníci spolkovej krajiny Porýnia-Falcko jednoznačne vnímali existenciu hospodárskej súťaže. V dvoch interných správach vlády Porýnia-Falcka z roku 2003 autori zastávajú pozíciu, že spolupráca medzi letiskami Zweibrücken a Saarbrücken nebola v tom čase možná/vhodná. Naopak, v jednej správe bolo vysvetlené, že aspoň dovtedy, kým bude na letisku Saarbrücken<sup>(47)</sup> pôsobiť spoločnosť Fraport AG, bude vzťah medzi týmito dvoma letiskami konkurenčný<sup>(48)</sup>. V správach sa ďalej uvádza, že „z hľadiska Porýnia-Falcka sa dá očakávať, že letisko Zweibrücken v tejto súťaži v dlhodobom horizonte zvíťazí“<sup>(49)</sup>. Tieto vyhlásenia nasvedčujú, že minimálne v roku 2003 bol vzťah medzi týmito dvoma letiskami skutočne vnímaný ako konkurenčný.
- (224) Nemecko zastáva pozíciu, že podľa bodu 39 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 je málo pravdepodobné, že by verejné financovanie poskytnuté malým regionálnym letiskám „narušilo hospodársku súťaž alebo ovplyvňovalo obchodnú výmenu v protiklade so spoločným záujmom“. Takisto uvádza, že hospodárska súťaž s inými letiskami je obmedzená množstvom faktorov, ako je obchodný model, veľkosť a vzdialenosť. Akékoľvek narušenie hospodárskej súťaže alebo vplyv na obchod by v každom prípade boli minimálne.
- (225) Komisia sa však domnieva, že ukazovatele opísané v odôvodneniach 221 – 223 preukazujú existenciu aspoň potenciálneho narušenia hospodárskej súťaže a vplyvu na obchod. Komisia zdôrazňuje, že vymedzenie štátnej pomoci si nevyžaduje, aby narušenie hospodárskej súťaže alebo vplyv na obchod boli významné alebo podstatné, hoci sa domnieva, že vzhľadom na tesnú blízkosť letísk Saarbrücken a Zweibrücken a ich opísaný priamy konkurenčný vzťah to tak v skutočnosti bolo.
- (226) Letisko Saarbrücken poskytuje medzinárodné lety do destinácií ako Mallorca alebo Ankará či do iných dovolenkových destinácií. Vzletová a pristávacia dráha v Saarbrückene má dostatočnú dĺžku (2 000 m) a umožňuje leteckým dopravcom obsluhovať medzinárodné destinácie stredných vzdialeností.
- (227) Z týchto dôvodov sa verejné financovanie poskytnuté spoločnostiam FSBesitzG/FSG musí považovať za potenciálne narúšajúce hospodársku súťaž a ovplyvňujúce obchod.

#### 5.1.2. EXISTUJÚCA POMOC A NOVÁ POMOC

- (228) Komisia pripomína, že opatrenie pomoci predstavuje existujúcu pomoc v zmysle článku 1 písm. b) bodu v) nariadenia Rady (ES) č. 659/1999<sup>(50)</sup>, ak možno stanoviť, že v čase, keď opatrenie pomoci nadobudlo účinnosť, nepredstavovalo štátnu pomoc, a následne sa stalo pomocou v dôsledku vývoja spoločného trhu a bez toho, aby ho členský štát upravoval. Nemecko tvrdí, že zmluva o odvode zisku a prevzatí straty medzi spoločnosťami FSBesitzG/FSG a spoločnosťou vH Saar, ktorá je základom pre ročné pokrytie deficitu posúdené ako štátna pomoc, bola uzavretá v čase, keď sa verejné financovanie letísk ešte nepovažovalo za štátnu pomoc, a odvtedy nebola upravená.
- (229) Komisia pripomína, že postupný vývoj trhových síl v odvetví letísk neumožňuje určiť presný dátum, odkedy by sa prevádzkovanie letiska nepochybne malo považovať za hospodársku činnosť. Ako sa uvádza v odôvodnení 180, od vydania rozsudku vo veci Aéroports de Paris (12. decembra 2000) sa prevádzka a výstavba letiskovej infraštruktúry musia považovať za úlohu patriacu do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci.
- (230) Naopak, vzhľadom na neistotu, ktorá existovala pred rozsudkom vo veci Aéroports de Paris, orgány verejnej moci mohli legitímne usúdiť, že financovanie letiskovej infraštruktúry nepredstavovalo štátnu pomoc. Z toho vyplýva, že Komisia v súčasnosti nemôže na základe pravidiel štátnej pomoci spochybňovať opatrenia financovania poskytnuté pred vydaním rozsudku vo veci Aéroports de Paris.
- (231) Opatrenia štátnej pomoci poskytnuté prevádzkovateľom letísk pred vydaním rozsudku vo veci Aéroports de Paris preto v čase prijatia nepredstavovali štátnu pomoc a od 12. decembra 2000 sa stali existujúcou pomocou.

<sup>(47)</sup> Spoločnosť Fraport AG mala do 30. júna 2007 51 % podiel v spoločnosti FSBG.

<sup>(48)</sup> Vorlage für den Ministerrat, Gemeinsame Kabinettsitzung der Regierung des Saarlandes und der Landesregierung von Rheinland-Pfalz am 27. Mai 2003, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, 15. mája 2003.

<sup>(49)</sup> Einschätzung der rheinland-pfälzischen Innenministeriums, 15. mája 2003.

<sup>(50)</sup> Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

- (232) V tomto prípade bola zmluva o odvode zisku a prevzatí straty medzi spoločnosťami FSBesitzG/FSG a spoločnosťou vh Saar (podľa ktorej sa uskutočnili jednotlivé kapitálové injekcie) uzavretá v roku 1996 a podľa Nemecka sa odvtedy nezmenila. Preto možno konštatovať, že od roku 2000 ročné verejné financovanie poskytované podľa tejto zmluvy predstavovalo existujúcu pomoc.
- (233) Komisia sa však ďalej domnieva, že existujúca pomoc sa od 1. júna 2007 stala novou pomocou. V bode 83 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 a v zmysle súčasného článku 108 ods. 1 zmluvy Komisia navrhla členským štátom príslušné opatrenia a požiadala ich, aby svoje všetky existujúce systémy týkajúce sa štátnej pomoci, na ktoré sa vzťahujú tieto usmernenia, zosúladiť s týmito usmerneniami najneskôr do 1. júna 2007. Členské štáty boli požiadané, aby svoj súhlas potvrdili písomne. V prípade, že by členský štát nekonal v súlade so svojím záväzkom, existujúca pomoc by sa od dátumu stanoveného v príslušných opatreniach stala neoprávnenou pomocou a musela by sa vrátiť.
- (234) Nemecko prijalo príslušné opatrenia listom z 30. mája 2006. Vzhľadom na to, že zmluvou o odvode zisku a prevzatí straty sa zaviedla schéma pomoci, ktorá bola základom pre opakované priebežné vyplácanie pomoci, Nemecko muselo najneskôr od 1. júna 2007 zabezpečiť súlad schémy pomoci s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2005. Od tohto dátumu už verejné financovanie spoločností FSBesitzG/FSG nepredstavovalo existujúcu pomoc.

#### 5.1.3. ZÁVER

- (235) Vzhľadom na argumenty uvedené v odôvodneniach 176 až 225 sa Komisia domnieva, že verejné financovanie poskytnuté vo forme ročného pokrytia strát spoločnostiam FSBesitzG/FSG medzi rokmi 2000 a 2012 (pozri finančné údaje uvedené v tabuľkách 3 a 4) predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy do tej miery, v akej súviselo s činnosťami mimo pôsobnosti verejnej politiky, a od 1. júna 2007 teda predstavovalo novú pomoc.
- (236) Komisia sa ďalej domnieva, že najmä vzhľadom na argumenty uvedené v odôvodnení 203 kapitálové injekcie poskytnuté spoločnosti vh Saar nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, lebo spoločnosť vh Saar všetky získané verejné prostriedky previedla, takže sama nezískala hospodársku výhodu.

#### 5.1.4. ZÁKONNOSŤ POMOCI

- (237) Podľa článku 108 ods. 3 zmluvy členské štáty musia oznámiť všetky zámery poskytnúť alebo zmeniť pomoc a nemôžu vykonať navrhované opatrenia, pokiaľ sa v oznamovacom postupe nerozhodlo s konečnou platnosťou.
- (238) Keďže financovanie už bolo poskytnuté spoločnostiam FSBesitzG/FSG, Komisia sa domnieva, že Nemecko nedodržalo zákaz uvedený v článku 108 ods. 3 zmluvy<sup>(51)</sup>.

#### 5.1.5. ZLUČITEĽNOSŤ

##### 5.1.5.1. Uplatniteľnosť usmernení v oblasti letectva z rokov 2014 a 2005

- (239) V článku 107 ods. 3 zmluvy sa stanovuje niekoľko výnimiek zo všeobecného pravidla stanoveného v článku 107 ods. 1 zmluvy, že štátna pomoc nie je zlučiteľná s vnútorným trhom. Predmetnú pomoc možno posudzovať jedine na základe článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, v ktorom sa uvádza, že: „pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom“, možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (240) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 tvoria v tejto súvislosti rámec na posúdenie toho, či pomoc pre letiská možno vyhlásiť za zlučiteľnú v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

<sup>(51)</sup> Vec T 109/01, Fleuren Compost/Komisia, Zb. 2004, s. II-127.

- (241) Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa Komisia domnieva, že oznámenie Komisie o určení pravidiel uplatniteľných na posúdenie neoprávnene poskytnutej štátnej pomoci<sup>(52)</sup> sa vzťahuje na neoprávnenú investičnú pomoc letiskám. V tejto súvislosti platí, že ak bola neoprávnená investičná pomoc poskytnutá pred 4. aprílom 2014, Komisia uplatní pravidlá zlučiteľnosti účinné v čase poskytnutia neoprávnenej investičnej pomoci. Komisia už v odôvodnení 238 dospela k záveru, že ročné pokrytie strát spoločnosťou vH Saar predstavuje neoprávnenú štátnu pomoc poskytnutú pred 4. aprílom 2014. Preto Komisia v prípade neoprávnenej investičnej pomoci poskytnutej letiskám pred 4. aprílom 2014 uplatní zásady stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005<sup>(53)</sup>.
- (242) Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa Komisia domnieva, že ustanovenia oznámenia o určení pravidiel uplatniteľných na posúdenie neoprávnene poskytnutej štátnej pomoci by sa nemali vzťahovať na otvorené veci neoprávnenej prevádzkovej pomoci poskytnutej letiskám pred 4. aprílom 2014. Komisia však uplatní zásady stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 na všetky veci týkajúce sa prevádzkovej pomoci (nerozhodnuté oznámenia a neoznámená neoprávnená pomoc) letiskám, a to aj v prípade, že pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014 a pred začatím prechodného obdobia<sup>(54)</sup>.

#### 5.1.5.2. Rozdiel medzi investičnou a prevádzkovou pomocou

- (243) So zreteľom na ustanovenia usmernení v oblasti letectva z roku 2014 uvedené v odôvodneniach 241 a 242 Komisia musí určiť, či predmetné opatrenie predstavuje neoprávnenú investičnú alebo prevádzkovú pomoc.
- (244) Podľa bodu 25 ods. 18 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 je investičná pomoc vymedzená ako „pomoc na financovanie hmotného kapitálového majetku, najmä na pokrytie schodku financovania kapitálových nákladov“. Podľa bodu 25 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa investičná pomoc navyše môže vzťahovať na počiatočnú platbu (teda na pokrytie počiatočných investičných nákladov) i na pomoc vyplatenú vo forme pravidelných splátok (na pokrytie kapitálových nákladov v zmysle ročných odpisov a nákladov financovania).
- (245) Prevádzková pomoc sa, naopak, vzťahuje na pokrytie všetkých alebo niektorých prevádzkových nákladov letiska vymedzených ako „náklady letiska na poskytovanie leteckých služieb, ktoré zahŕňajú kategórie nákladov, ako sú náklady na zamestnancov, zmluvné služby, komunikácie, odpad, energie, údržbu, nájom a správu, ale ktoré nezahŕňajú kapitálové náklady, marketingovú podporu alebo iné stimuly, ktoré letisko poskytuje leteckým spoločnostiam, ani náklady spadajúce do právomoci verejnej politiky“<sup>(55)</sup>.
- (246) Na základe týchto vymedzení možno konštatovať, že časť ročných kapitálových injekcií, ktoré sa používali na pokrytie ročných prevádzkových strát<sup>(56)</sup> spoločností FSBesitzG/FSG očistených o náklady zahrnuté v ukazovateli EBITDA, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky, ako je stanovené v odôvodneniach 186 – 197, predstavuje prevádzkovú pomoc spoločnostiam FSBesitzG/FSG.
- (247) Komisia konštatuje, že spoločnosti FSBesitzG/FSG dostali spolu až približne [...] na pokrytie strát v rokoch 2000 – 2012. V tomto období bola celková kumulovaná hodnota ukazovateľa EBITDA spoločností FSBesitzG (FSBG)/FSG približne [...]. Od tejto sumy sa musia odpočítať náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky<sup>(57)</sup>. Z týchto dôvodov sa Komisia domnieva, že maximálna suma prevádzkovej pomoci poskytnutej spoločnostiam FSBesitzG/FSG v rámci plnenia zmluvy o odvode zisku a prevzatí straty v rokoch 2000 – 2012 je až približne [...].

<sup>(52)</sup> Ú. v. ES C 119, 22.5.2002, s. 22.

<sup>(53)</sup> Bod 173 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

<sup>(54)</sup> Bod 172 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

<sup>(55)</sup> Bod 25 ods. 22 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

<sup>(56)</sup> Vyjadrené ako zisk pred započítaním úrokov, daní, odpisov a amortizácie (ďalej len „ukazovateľ EBITDA“).

<sup>(57)</sup> Nie sú však dostupné žiadne presné údaje o nákladoch spojených s pôsobnosťou verejnej politiky v rokoch 2000 – 2012.

- (248) A napokon, časť ročných kapitálových injekcií pokrývajúcich straty spoločností FSBesitzG/FSG, ktoré nie sú už zahrnuté v ukazovateli EBITDA (teda ročné odpisy majetku, náklady financovania a ďalšie), po odpočítaní nákladov patriacich do pôsobnosti verejnej politiky vymedzených v odôvodneniach 186 – 197 predstavuje investičnú pomoc v prospech spoločností FSBesitzG/FSG.
- (249) Vzhľadom na úvahy v odôvodneniach 247 – 248 možno dospieť k záveru, že maximálna suma investičnej pomoci je približne [...] <sup>(58)</sup>.

### 5.1.5.3. Investičná pomoc

- (250) Podľa bodu 61 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 Komisia musí preskúmať, či boli splnené kumulatívne podmienky stanovené v písmenách a) až e):
- a) výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému všeobecnému záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť...);
  - b) infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu;
  - c) infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy používania, najmä pokiaľ ide o používanie existujúcej infraštruktúry;
  - d) prístup k infraštruktúre je otvorený pre všetkých potenciálnych používateľov rovnako a nediskriminačne a
  - e) pomoc neovplyvňuje rozvoj obchodu tak, že to protirečí záujmu Únie.
- (251) Podobne ako akékoľvek iné opatrenie štátnej pomoci, aj štátna pomoc letiskám musí mať stimulačný účinok a na to, aby bola zlučiteľná by mala byť nevyhnutná a primeraná sledovanému legitímnemu cieľu.

*Výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému všeobecnému záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť...)*

- (252) Posudzované opatrenia investičnej pomoci boli zamerané na financovanie výstavby nového terminálu s kapacitou 700 000 cestujúcich, lebo starý terminál (s kapacitou 390 000 cestujúcich) bol preťažený už niekoľko rokov predtým, než sa začali stavebné práce. Investičná pomoc sa navyše použila na financovanie viacerých opatrení, ktoré pomohli prispôsobiť letisko súčasným požiadavkám na modernú letiskovú infraštruktúru s cieľom zabezpečiť jeho plnú funkčnosť.
- (253) Podľa Nemecka bolo hlavným cieľom financovania infraštruktúry na letisku Saarbrücken zlepšiť dostupnosť leteckej dopravy v regióne spriechodnením letiska, a tým podnietiť regionálny rozvoj.
- (254) Letisko Saarbrücken je kľúčové pre rozvoj regiónu vzhľadom na prebiehajúce štrukturálne zmeny v regióne a jeho prechod od ťažobného a oceľarskeho priemyslu k orientácii na technológie a služby, pre ktorú nevyhnutne potrebuje dobré spojenie s hlavnými nemeckými obchodnými centrami. Letisko Saarbrücken ďalej uspokojuje potreby prepojenosti regiónu najmä s ohľadom na jeho rozvíjajúce sa výskumné a akademické zariadenia. Obchodný profil letiska Saarbrücken zodpovedá týmto potrebám regiónu, pričom ponúka dobre rozvinutú a pohodlnú infraštruktúru pre množstvo pravidelných letov do hlavných obchodných centier v Nemecku (Berlín, Hamburg a v minulosti aj Mníchov).
- (255) Komisia konštatuje, že vzhľadom na tesnú blízkosť medzi Saarbrückenom a Zweibrückenom by možná duplicita letiskovej infraštruktúry mohla svedčiť proti zisteniu, že výstavba a prevádzka infraštruktúry v Saarbrückene plní jasne vymedzený cieľ spoločného záujmu. Komisia však konštatuje, že až do roku 2006 Zweibrücken neponúkal letiskové služby komerčnej leteckej dopravy <sup>(59)</sup>, takže Saarbrücken bol jediným letiskom zabezpečujúcim leteckú prepojenosť v regióne. Po roku 2006, keď letisko Zweibrücken vstúpilo na trh s komerčnou leteckou dopravou, v podstate duplikovalo infraštruktúru v Saarbrückene <sup>(60)</sup>. Zároveň nemožno dospieť k záveru, že v dôsledku vstupu letiska Zweibrücken na trh sa prebiehajúce verejné financovanie už existujúceho letiska Saarbrücken náhle zmenilo na duplicitné financovanie.

<sup>(58)</sup> Komisia konštatuje, že nie sú dostupné žiadne presné údaje o nákladoch patriacich do pôsobnosti verejnej politiky. Z týchto dôvodov Komisia nie je schopná určiť presnú sumu investičnej pomoci poskytnutej spoločnostiam FSBesitzG/FSG.

<sup>(59)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 46.

<sup>(60)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 46.

- (256) Komisia preto dospela k záveru, že výstavba a prevádzka infraštruktúry na letisku Saarbrücken spĺňa jasne vymedzený cieľ spoločného záujmu.

*Infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu*

- (257) Investičná pomoc letisku Saarbrücken musí byť nevyhnutná a primeraná sledovanému cieľu. Jedným z dôležitých aspektov v tejto súvislosti je to, či investícia nepredstavuje duplicitu existujúcej neziskovej infraštruktúry.
- (258) Po prvé, Komisia konštatuje, že nový terminál, ktorý zvýšil ročnú kapacitu letiska z 390 000 cestujúcich na 700 000 cestujúcich, bol postavený v roku 2000. Ročná kapacita starého terminálu bola prvýkrát prekročená v roku 1996 a počet cestujúcich ďalej rástol až do roku 2000, keď dosiahol 484 566 cestujúcich. Počas obdobia rokov 1996 až 2000 bol starý terminál často preťažovaný, najmä počas letného obdobia, čoho následkom boli dlhé časy čakania, preplnené priestory pre cestujúcich alebo cestujúci čakajúci pred terminálom. Starý terminál už navyše nezodpovedal požiadavkám na bezpečnosť. Nový terminál je vybavený novým bezpečnostným systémom. V rokoch 2009 až 2010 sa navyše prijali dodatočné bezpečnostné opatrenia na vzletovej a pristávacej dráhe a v bezpečnostnej zóne, konkrétne umiestnenie svetelných návěstidiel vzletovej a pristávacej dráhy sa upravilo tak, aby sa zlepšila signalizácia pilotom, nainštalovali sa ochranné svetelné návěstidlá vzletovej a pristávacej dráhy a nadzemná konštrukcia v oblúku dráhy sa prispôbila potrebám moderných lietadiel. A napokon, uskutočnili sa činnosti údržby vzletovej a pristávacej dráhy na zabránenie poškodeniu lietadiel prevádzkovaných na letisku. Komisia sa preto domnieva, že investície do infraštruktúry boli nevyhnutné na prispôbenie letiska rastúcemu počtu cestujúcich, ako aj na splnenie súčasných požiadaviek na modernú letiskovú infraštruktúru. Letisko mohlo zabezpečiť prepojenosť a rozvoj regiónu len vďaka vybudovanej infraštruktúre.
- (259) Po druhé, nové investície nepredstavovali duplicitu existujúcej neziskovej infraštruktúry, lebo tri z najbližších letísk Luxembourg (121 km od Saarbrückenu), Metz-Nancy-Lorraine (96 km od Saarbrückenu) a Frankfurt Hahn (128 km od Saarbrückenu) sa nenachádzajú v rovnakej spádovej oblasti a majú obchodné modely, ktoré sa významne líšia od modelu letiska Saarbrücken. Saarbrücken ponúka najmä pravidelné lety spájajúce Saarbrücken s hlavnými nemeckými obchodnými centrami (Berlín, Hamburg a v minulosti aj Mníchov) a niekoľko dovolenkových destinácií. Luxembourg ponúka najmä pravidelné lety do európskych hlavných miest, letisko Metz-Nancy-Lorraine je zamerané na pravidelné lety do francúzskych miest a destinácií v severnej Afrike a obchodný model letiska Frankfurt Hahn je založený na nízkonákladových dopravcoch, ktorí ponúkajú lety do rôznych dovolenkových destinácií, ale žiadne lety do iných nemeckých miest, a leteckú nákladnú dopravu.
- (260) Jediná duplicita infraštruktúry, ktorú možno pozorovať, je medzi Saarbrückenom a Zweibrückenom (39 km od Saarbrückenu). Treba však povedať, že Saarbrücken je dobre zavedené letisko, ktoré sa rozhodlo vykonať investíciu do nového terminálu na spriechodnenie existujúceho starého terminálu v čase, keď počet cestujúcich na letisku trvalo rástol a letisko Zweibrücken ešte neponúkalo letiskové služby komerčnej leteckej dopravy<sup>(61)</sup>. Investičné rozhodnutie letiska Saarbrücken bolo hospodársky odôvodnené a nevyhnutné na zabezpečenie prepojenosti regiónu. Práve letisko Zweibrücken teda duplikovalo dostupnú infraštruktúru prijatím rozhodnutia o premene z vojenského na komerčné letisko.<sup>(62)</sup>
- (261) Nevyhnutnosť a primeranosť investičnej pomoci letisku Saarbrücken preto vyplýva z preťaženia, ako aj z potreby splniť súčasné požiadavky na modernú letiskovú infraštruktúru. Vybudovaná infraštruktúra bola nevyhnutná na to, aby letisko mohlo zabezpečiť prepojenosť a rozvoj regiónu. Komisia preto dospela k záveru, že predmetná infraštruktúra je nevyhnutná a primeraná sledovaným cieľom.

<sup>(61)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 46.

<sup>(62)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 46.

*Infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy používania, najmä pokiaľ ide o používanie existujúcej infraštruktúry;*

- (262) Po období výrazného rastu leteckú dopravu v Nemecku a Európe v posledných rokoch negatívne ovplyvnila hospodárska a finančná kríza v roku 2009, ktorá v Nemecku v uvedenom roku viedla k poklesu osobnej leteckej dopravy o 4,6 %, čím sa stal jedným z najhorších rokov pre leteckú dopravu. Všeobecný trend rastu leteckej dopravy sa však nezastavil, ale len oddialil. Od júna 2010 sa mesačná miera rastu v osobnej leteckej doprave v Nemecku zvyšuje a bola o 7 % vyššia ako mesačná miera rastu v predchádzajúcom roku. Takisto je potrebné vziať do úvahy, že podľa prognóz dochádza od roku 2009 v Nemecku k výraznému hospodárskemu rastu približne 3 % ročne. Rast trhu s leteckou dopravou je zvyčajne vyšší ako všeobecný hospodársky rast <sup>(63)</sup>.
- (263) Uspokojivé strednodobé využívanie nového terminálu na letisku Saarbrücken potvrdzuje skutočnosť, že ročný počet cestujúcich zostáva vysoko nad hornou hranicou (teda 390 000 cestujúcich ročne) kapacity starého terminálu. K jedinému prudkému poklesu počtu cestujúcich došlo v roku 2007, čo zodpovedalo prudkému nárastu počtu cestujúcich na letisku Zweibrücken. Možno to vysvetliť tým, že v roku 2007 letecký dopravca Hapag Lloyd/TUIFly opustil letisko Saarbrücken a začal pôsobiť na letisku Zweibrücken. Situácia sa výrazne zmenila v roku 2008, keď letisko Saarbrücken dosiahlo s 518 288 cestujúcimi absolútny vrchol v počte cestujúcich. Vzhľadom na finančnú krízu v Nemecku nebolo podľa Nemecka možné udržať túto úroveň aj v nasledujúcich rokoch <sup>(64)</sup>.
- (264) Celková mesačná kapacita letiska Saarbrücken je [...] cestujúcich. Najneskôr od roku 2005 je táto kapacita plne využitá alebo v letných mesiacoch (júl až september) dokonca prekročená <sup>(65)</sup>. Možno teda konštatovať, že letisko Saarbrücken už teraz do veľkej miery využíva novú kapacitu a že strednodobé vyhliadky na využitie kapacity sú uspokojivé.

*Prístup k infraštruktúre je otvorený pre všetkých potenciálnych používateľov rovnako a nediskriminačne*

- (265) Podľa informácií predložených Nemeckom <sup>(66)</sup> infraštruktúra vždy bola prístupná všetkým potenciálnym používateľom bez akejkoľvek komerčne neodôvodnenej diskriminácie.

*Pomoc neovplyvňuje rozvoj obchodu tak, že to protirečí záujmom Únie*

- (266) Podľa bodu 39 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 môže kategória letiska poskytnúť informáciu o rozsahu, v akom letiská súťažia medzi sebou, a teda do akej miery môže verejné financovanie poskytnuté letisku narušiť hospodársku súťaž. Hoci podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2005 je málo pravdepodobné, že by verejné financovanie poskytnuté malým regionálnym letiskám (kategória D) narušilo hospodársku súťaž alebo ovplyvňovalo obchodnú výmenu v protiklade so spoločným záujmom, toto tvrdenie nie je založené na predpoklade ani nemá znamenať, že narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod sú vylúčené.
- (267) Ročná kapacita starého terminálu na letisku Saarbrücken bola 390 000 cestujúcich. Po výstavbe nového terminálu sa ročná kapacita letiska zvýšila na 700 000 cestujúcich. Vzhľadom na túto kapacitu letisko patrí do kategórie D „malé regionálne letisko“ vymedzenej v bode 15 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Od roku 2000 sa ročný objem osobnej dopravy na letisku Saarbrücken ustálil na úrovni približne 500 000 cestujúcich, čo predstavuje polovicu z počtu cestujúcich stanoveného ako horná hranica pre malé regionálne letisko. Letisko Saarbrücken je navyše typické regionálne orientované letisko, čo sa prejavuje tým, že značný počet cestujúcich využívajúcich toto letisko pochádza zo Sárska. Počet cestujúcich, ktorí pochádzajú z pohraničných oblastí Francúzska a Luxemburska, je obmedzený, pričom predstavuje [menej než 14 %] ([...] z Francúzska a [...] z Luxemburska) <sup>(67)</sup>.
- (268) Ak sa použije koncepcia spádovej oblasti približne 100 km a času jazdy 60 minút, možno tvrdiť, že tri z letísk nachádzajúcich sa najbližšie k Saarbrückenu, teda letisko Luxembourg (121 km od Saarbrückenu), letisko Metz-Nancy-Lorraine (97 km od Saarbrückenu) a letisko Frankfurt Hahn (128 km od Saarbrückenu), sa nenachádzajú v rovnakej spádovej oblasti. Ich obchodné modely sa navyše výrazne líšia od modelu letiska Saarbrücken.

<sup>(63)</sup> Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden, Intraplan Consult GmbH, 12. marca 2012, s. 8.

<sup>(64)</sup> Informácie predložené Nemeckom 16. apríla 2012, s. 65.

<sup>(65)</sup> Informácie predložené Nemeckom 16. apríla 2012, s. 9 a príloha 2.

<sup>(66)</sup> Informácie predložené Nemeckom 16. apríla 2012, s. 66.

<sup>(67)</sup> Informácie predložené Nemeckom 16. apríla 2012, s. 33.

- (269) Pokiaľ ide o letisko Luxembourg, obchodné modely letísk Luxembourg a Saarbrücken sú odlišné. Letisko Luxembourg je s objemom približne 1,5 milióna cestujúcich ročne oveľa väčšie ako letisko Saarbrücken. Ponúka rozličné pravidelné lety i charterové lety do európskych hlavných miest. Táto ponuka destinácií do značnej miery plní potreby zamestnancov finančných a medzinárodných inštitúcií sídliačich v Luxemburgu. Letisko Saarbrücken, naopak, ponúka najmä pravidelné lety do niekoľkých nemeckých miest, ktoré sa považujú za nemecké obchodné centrá (Berlín, Hamburg, Mníchov), a niekoľkých dovolenkových destinácií.
- (270) Pokiaľ ide o letisko Metz-Nancy-Lorraine, možno konštatovať, že lety, ktoré ponúka toto letisko a letisko Saarbrücken sa takmer vôbec neprekrývajú, lebo letisko Metz-Nancy-Lorraine ponúka najmä pravidelné lety do francúzskych miest a charterové lety do severnej Afriky.
- (271) Narušenie hospodárskej súťaže medzi letiskami Saarbrücken a Frankfurt Hahn možno takisto do veľkej miery vylúčiť už z dôvodu vzdialenosti medzi týmito dvoma letiskami, ktorá je až 2 hodiny jazdy. Na letisku Frankfurt Hahn navyše pôsobia najmä nízkonákladoví dopravcovia (Ryanair) a pomerne dôležitý prvok jeho obchodného modelu predstavuje nákladná doprava, kým letisko Saarbrücken ponúka hlavne pravidelné lety do vnútroštátnych destinácií a má len obmedzenú nákladnú leteckú dopravu.
- (272) Významnejší je konkurenčný vzťah medzi letiskami Saarbrücken a Zweibrücken, ktorý je dôsledkom ich blízkosti (39 km alebo 34 minút jazdy) a veľkého prieniku ich spádových oblastí. Nemecko uvádza, že tieto dve letiská majú odlišné obchodné modely. Letisko Saarbrücken je dobre zavedené letisko (otvorené pred viac než 80 rokmi) a má zložitejšiu infraštruktúru, ktorá cestujúcim (s veľkým podielom obchodných cestujúcich) ponúka väčšie pohodlie. Ponúka najmä pravidelné lety do hlavných nemeckých obchodných centier a niekoľkých dovolenkových destinácií. Letisko Zweibrücken má infraštruktúru poskytujúcu skôr menšie pohodlie a jeho obchodný model je založený na nízkonákladových dopravcoch, dovolenkových letoch a nákladnej leteckej doprave. Komisia však konštatuje, že napriek tomu, že obchodné modely týchto dvoch letísk sa zdajú byť do určitej miery odlišné, je zrejmé, že v hlavnej oblasti podnikania letiska Zweibrücken (dovolenkové lety, najmä do destinácií Antalya/Palma de Mallorca) pôsobí aj Saarbrücken. Je pravda, že Saarbrücken sa inak zameriava na pravidelné lety do veľkých miest, ako je Luxemburg, Berlín a Hamburg. To však nič nemení na skutočnosti, že Zweibrücken poskytuje zrejme len obmedzený rozsah služieb, ktoré neposkytuje alebo by nemohol poskytnúť Saarbrücken.
- (273) Navyše možno konštatovať, že významný nárast počtu cestujúcich na letisku Zweibrücken v roku 2007 zodpovedal pomerne výraznému poklesu počtu cestujúcich v Saarbrückene v tom istom roku. Zdá sa teda, že aj keď obchodné plány týchto letísk sú do istej miery doplnkové, navzájom si aj konkurujú.
- (274) Zároveň treba poznamenať, že Saarbrücken je dobre zavedené letisko už viac než 80 rokov. Po výstavbe nového terminálu v roku 2000 sa jeho ročná kapacita zvýšila z 390 000 cestujúcich na 700 000 cestujúcich. Táto kapacita sa však nikdy plne nevyužila pravdepodobne preto, lebo v roku 2006 začalo aj letisko Zweibrücken poskytovať služby komerčnej osobnej leteckej dopravy s postupným nárastom počtu cestujúcich. Vzhľadom na historický vývoj týchto dvoch letísk (Saarbrücken bol súčasťou nemeckej sústavy letísk viac než 80 rokov), ich zemepisnú polohu (prekrytie spádových oblastí) a voľnú kapacitu dostupnú na letisku Saarbrücken v čase vstupu letiska Zweibrücken na trh s komerčnou leteckou dopravou v roku 2006 Komisia dospela k záveru, že otvorenie letiska Zweibrücken predstavuje zbytočnú duplicitu infraštruktúry, ktorá narúša hospodársku súťaž, a nie naopak.
- (275) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že investičná pomoc poskytnutá letisku Saarbrücken nenaruša hospodársku súťaž ani nemá vplyv na obchod v protiklade so spoločným záujmom.

*Pomoc je nevyhnutná a primeraná: stimulačný účinok*

- (276) Komisia musí stanoviť, či štátna pomoc poskytnutá letisku Saarbrücken zmenila správanie príjemcu takým spôsobom, že vykonával činnosť prispievajúcu k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, i) ktorú by nevykonával bez pomoci alebo ii) ktorú by vykonával obmedzenejším alebo iným spôsobom. Pomoc sa navyše považuje za primeranú, len ak by sa rovnaký výsledok nemohol dosiahnuť s menšou pomocou a menším narušením hospodárskej súťaže. To znamená, že výška a intenzita pomoci musia byť obmedzené na minimum nevyhnutné na vykonanie činnosti, na ktorú sa pomoc poskytuje.

- (277) Podľa informácií predložených Nemeckom by sa investícia bez pomoci nemohla uskutočniť. Z tabuľky 3 vyplýva, že letisko je stále stratové. Možno preto dospieť k záveru, že pomoc bola nevyhnutná na uskutočnenie investícií s cieľom uvoľniť letiskovú infraštruktúru, ako aj na splnenie súčasných požiadaviek na modernú letiskovú infraštruktúru. Bez pomoci by letisko Saarbrücken neuspokojilo očakávaný dopyt leteckých dopravcov a cestujúcich v spádovej oblasti a znížila by sa úroveň hospodárskej činnosti letiska. Komisia sa preto domnieva, že predmetné opatrenie pomoci má stimulačný účinok, že výška pomoci je obmedzená na minimum nevyhnutné na vykonanie činnosti, na ktorú sa pomoc poskytuje, a že opatrenie je teda primerané.

#### Záver

- (278) Komisia teda dospela k záveru, že investičná pomoc poskytnutá letisku Saarbrücken je zlučiteľná s článkom 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, lebo spĺňa podmienky zlučiteľnosti stanovené v bode 61 usmernení v oblasti letectva z roku 2005.
- (279) Komisia sa ďalej domnieva, že keďže štátnu pomoc poskytnutú spoločnostiam FSBesitzG/FSG považuje za zlučiteľnú v zmysle oddielu 4.1 usmernení v oblasti letectva z roku 2005, nemusí posudzovať žiadne iné dôvody potenciálnej zlučiteľnosti predložené Nemeckom.

#### 5.1.5.4. *Prevádzková pomoc*

- (280) V oddiele 5.1.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sú stanovené kritériá, ktoré Komisia uplatní pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. Podľa bodu 172 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 bude Komisia uplatňovať tieto kritériá vo všetkých prípadoch týkajúcich sa prevádzkovej pomoci letisku vrátane nerozhodnutých oznámení a prípadov neoprávnenej neoznámenej pomoci.
- (281) Neoprávnená prevádzková pomoc poskytnutá pred dátumom nadobudnutia účinnosti usmernení v oblasti letectva z roku 2014 môže byť vyhlásená za zlučiteľnú do plnej výšky nepokrytých prevádzkových nákladov za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky <sup>(68)</sup>:
- (282) Kritériá zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci, ktorá sa môže poskytnúť na prechodné obdobie 10 rokov od dátumu uverejnenia usmernení v oblasti letectva z roku 2014, sú:
- a) príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu: táto podmienka je splnená okrem iného vtedy, ak pomoc zvyšuje mobilitu občanov Únie a prepojenosť regiónov alebo napomáha regionálnemu rozvoju <sup>(69)</sup>;
  - b) potreba intervencie zo štátnych prostriedkov: pomoc musí byť zameraná na situácie, v ktorých môže priniesť dôležité zlepšenie, ktoré samotný trh dosiahnuť nemôže <sup>(70)</sup>;
  - c) existencia stimulačného účinku: táto podmienka je splnená, ak je pravdepodobné, že v prípade neposkytnutia prevádzkovej pomoci a vzhľadom na možnú prítomnosť investičnej pomoci a úroveň leteckej dopravy by sa úroveň hospodárskej činnosti daného letiska podstatne znížila <sup>(71)</sup>;
  - d) primeranosť výšky pomoci (pomoc obmedzená na nevyhnutné minimum): v záujme primeranosti sa prevádzková pomoc letiskám musí obmedziť na minimum, ktoré je nevyhnutné na uskutočnenie podporovanej činnosti <sup>(72)</sup>;
  - e) zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod <sup>(73)</sup>.

<sup>(68)</sup> Podľa bodu 137 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa nie všetky podmienky stanovené v oddiele 5.1 usmernení vzťahujú na prevádzkovú pomoc poskytnutú v minulosti.

<sup>(69)</sup> Body 113 a 137 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

<sup>(70)</sup> Body 116 a 137 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

<sup>(71)</sup> Body 124 a 137 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

<sup>(72)</sup> Body 125 a 137 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

<sup>(73)</sup> Body 131 a 137 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

*Prevádzková pomoc prispieva k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu*

- (283) Cieľom posudzovanej prevádzkovej pomoci, ktorá zahŕňa straty spoločností FSBesitzG/FSG od roku 2000 a príslušné kapitálové injekcie od spoločnosti vH Saar financované z kapitálových injekcií od Sárska, ako je uvedené v tabuľke 3, bolo zachovať primeranú úroveň prevádzky letiska Saarbrücken.
- (284) Podľa bodu 113 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa prevádzková pomoc letiskám bude považovať za pomoc, ktorá prispieva k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, ak zvyšuje mobilitu občanov Únie a prepojenosť regiónov, znižuje dopravnú preťaženosť v hlavných letiskách Únie alebo napomáha regionálny rozvoj.
- (285) Ako je vysvetlené v odôvodnení 235, prevádzková pomoc letisku Saarbrücken prispela k prepojenosti a rozvoju regiónu vzhľadom na jeho štrukturálny prechod od ťažobného a oceliarskeho priemyslu a premenu na región orientovaný na technológie a služby i vzhľadom na jeho rozvoj ako regionálneho výskumného a akademického centra. Rozvoj letiska Saarbrücken bol založený aj na realistických prognózach, pokiaľ ide o počet cestujúcich, lebo rozšírená kapacita letiska je už teraz do veľkej miery plne využitá.
- (286) Problematická by však mohla byť skutočnosť, že letiskovú infraštruktúru letiska Saarbrücken duplikovala podobná infraštruktúra na letisku Zweibrücken. V usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 sa v bode 114 uvádza, že v prípade duplicity štátna pomoc neprispieva k cieľu spoločného záujmu. Pri pohľade na sled udalostí v súvislosti s rozšírením letiska Saarbrücken a premenou letiska Zweibrücken z vojenského na civilné letisko jasne vidieť, že zmluva o odvode zisku a prevzatí straty, podľa ktorej sa nahrádzali straty letiska Saarbrücken, bola uzavretá v čase, keď letisko Zweibrücken ešte nevstúpilo na trh s komerčnou leteckou dopravou a letisko Saarbrücken bolo už niekoľko rokov preťažené. Argument o duplicite sa preto vzťahuje skôr na štátnu pomoc poskytnutú letisku Zweibrücken<sup>(74)</sup>.
- (287) Komisia sa preto domnieva, že prevádzková pomoc poskytnutá letisku Saarbrücken prispela k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu zlepšiť prepojenosť a regionálny rozvoj regiónu Sársko prostredníctvom prevádzky bezpečnej dopravnej infraštruktúry splňajúcej dopravné potreby regiónu.

*Potreba intervencie zo štátnych prostriedkov*

- (288) Podľa bodu 116 a nasledujúcich bodov usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa prevádzková pomoc letiskám bude považovať za nevyhnutnú, ak prinesie dôležité zlepšenie, ktoré samotný trh dosiahnuť nemôže. V usmerneniach sa ďalej uznáva, že potreba verejného financovania prevádzkových nákladov bude spravidla úmerne vyššia v prípade menších letísk v dôsledku vysokých fixných nákladov a že letiská s počtom cestujúcich 200 000 až 700 000 ročne nemusia byť schopné pokryť veľkú časť svojich prevádzkových nákladov.
- (289) Od výstavby nového terminálu sa ročný počet cestujúcich na letisku Saarbrücken ustálil na úrovni približne 500 000, čo je výrazne menej ako 700 000 cestujúcich, teda počet stanovený v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 ako horná hranica pre túto kategóriu regionálnych letísk. Hoci kapacita letiska je plne využitá aspoň v [...], letisko nedokáže vytvárať dostatočné príjmy na pokrytie svojich prevádzkových nákladov, čo je podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 typické pre letiská tejto veľkosti.
- (290) Komisia sa preto domnieva, že prevádzková pomoc letisku Saarbrücken je nevyhnutná.

<sup>(74)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 46.

*Primeranosť štátnej pomoci ako politického nástroja*

- (291) Podľa bodu 120 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 má byť prevádzková pomoc primeraným politickým nástrojom na dosiahnutie plánovaného cieľa alebo vyriešenie problému, ktorý sa ňou má riešiť. Keďže letisko Saarbrücken je na prevádzkovej úrovni stratové, jediným primeraným nástrojom je prevádzková pomoc, ktorá umožní letisku pokračovať v prevádzke a zabezpečiť prepojenosť regiónu Sárska. Ďalšie nástroje, ako je investičná pomoc alebo regulačné opatrenia, sa nezadajú byť vhodné na riešenie finančných problémov letiska Saarbrücken na prevádzkovej úrovni. Komisia sa preto domnieva, že prevádzková pomoc poskytnutá letisku Saarbrücken je primeraným nástrojom.

*Existencia stimulačného účinku a primeranosť výšky pomoci (pomoc obmedzená na nevyhnutné minimum)*

- (292) Podľa bodu 124 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 má prevádzková pomoc stimulačný účinok, ak je pravdepodobné, že v prípade neposkytnutia prevádzkovej pomoci a vzhľadom na možnú prítomnosť investičnej pomoci a úroveň leteckej dopravy by sa úroveň hospodárskej činnosti daného letiska podstatne znížila.
- (293) Letisko Saarbrücken dostalo investičnú pomoc na výstavbu nového terminálu a splnenie súčasných požiadaviek na modernú letiskovú infraštruktúru. To umožnilo letisku uspokojiť potreby prepojenosti a dopravy v regióne Sárska, čo sa v posledných rokoch prejavilo ustálením počtu cestujúcich na úrovni 500 000 cestujúcich ročne. Napriek pomerne stálemu počtu cestujúcich však letisko nedokáže pokryť svoje prevádzkové náklady. Bez prevádzkovej pomoci by si letisko nemohlo udržať súčasnú úroveň dopravy a jeho hospodárska činnosť by sa musela znížiť. Pomoc zároveň nepresiahla sumu potrebnú na pokrytie prevádzkových strát, a teda je obmedzená na nevyhnutné minimum.
- (294) Komisia sa preto domnieva, že prevádzková pomoc letisku Saarbrücken má stimulačný účinok a je primeraná.

*Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod*

- (295) Podľa bodu 131 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci letisku zohľadní narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod. Známkou potenciálneho narušenia hospodárskej súťaže alebo vplyvu na obchod môže byť skutočnosť, že letisko sa nachádza v rovnakej spádovej oblasti ako ďalšie letisko s voľnou kapacitou.
- (296) Ako bolo preukázané v odôvodnení 237 a nasledujúcich, ak sa použije koncepcia spádovej oblasti približne 100 km a času jazdy 60 minút, možno tvrdiť, že tri z letísk nachádzajúcich sa najbližšie k Saarbrückenu, teda letisko Luxembourg (121 km od Saarbrückenu), letisko Metz-Nancy-Lorraine (96 km od Saarbrückenu) a letisko Frankfurt Hahn (128 km od Saarbrückenu), sa nenachádzajú v rovnakej spádovej oblasti a majú výrazne odlišné obchodné modely od modelu letiska Saarbrücken. Saarbrücken ponúka najmä pravidelné lety spájajúce Saarbrücken s hlavnými nemeckými obchodnými centrami (Berlín, Hamburg a v minulosti aj Mníchov) a niekoľko dovolenkových destinácií. Luxembourg ponúka najmä pravidelné lety do európskych hlavných miest, letisko Metz-Nancy-Lorraine je zamerané na pravidelné lety do francúzskych miest a destinácií v severnej Afrike a obchodný model letiska Frankfurt Hahn je založený na nízkonákladových dopravcoch a nákladnej leteckej doprave.
- (297) Problém duplicity letiskovej infraštruktúry v rovnakej spádovej oblasti sa týka len letiska Zweibrücken. Ako je však vysvetlené v odôvodnení 252 a vzhľadom na sled udalostí v súvislosti s rozšírením infraštruktúry letiska Saarbrücken a premenou letiska Zweibrücken z vojenského na civilné letisko, čím vznikla voľná kapacita v oblasti Sárska, možno dospieť k záveru, že práve letisko Zweibrücken zbytočne duplikovalo infraštruktúru a narušilo tak hospodársku súťaž.

*Záver*

- (298) Komisia na základe uvedených skutočností dospela k záveru, že prevádzková pomoc poskytnutá letisku Saarbrücken je zlučiteľná s článkom 107 ods. 3 písm. c) zmluvy s ohľadom na podmienky zlučiteľnosti stanovené v oddiele 5.1.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

- (299) Komisia sa ďalej domnieva, že keďže prevádzkovú pomoc poskytnutú spoločnostiam FSBesitzG/FSG považuje za zlučiteľnú v zmysle usmernení v oblasti letectva z roku 2014, nemusí posudzovať žiadne iné dôvody potenciálnej zlučiteľnosti predložené Nemeckom.

## 5.2. PREVOD RÔZNYCH POZEMKOV NA SPOLOČNOSŤ FSBesITZG

### 5.2.1. EXISTENCIA POMOCI

- (300) Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 179 až 182 sa spoločnosť FSBesitzG musí od roku 2000 považovať za podnik.

Pokiaľ teda ide o rôzne prevody pozemkov uvedené v rozhodnutí o začatí konania, na účely tohto rozhodnutia sú podstatné len tie, ktoré sa uskutočnili po roku 2000. Prevody, ktoré sa uskutočnili pred rokom 2000, neboli v prospech podniku, a preto nemohli predstavovať štátnu pomoc. Čo sa týka prevodov uskutočnených po roku 2000, Nemecko uvádza, že boli nevyhnutné z bezpečnostných dôvodov, takže patria do pôsobnosti verejnej politiky a sú vyňaté spod kontroly štátnej pomoci. Podľa názoru Nemecka sa na prevody vzťahuje § 8 zákona Luftsicherheitsgesetz. Z rovnakých dôvodov, aké sú uvedené v odôvodneniach 186 až 194, Komisia zastáva názor, že opatrenia podľa § 8 zákona Luftsicherheitsgesetz sa v zásade môžu považovať za činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky. V rozsahu, v akom prevod pozemkov oslobodil spoločnosť FSBesitzG alebo FSG od nákladov, ktoré museli znášať podľa § 8 ods. 3 zákona Luftsicherheitsgesetz, však tieto prevody nie sú vyňaté spod kontroly podľa pravidiel Únie o štátnej pomoci.

- (301) Po roku 2000 sa uskutočnili tri prevody pozemkov, dva z nich [...] (2002 a 2003) a jeden za odplatu (2004). Pozemky previedla spolková krajina Sársko. Komisia preto môže dospieť k záveru, že prevody pozemkov spoločnosti FSBesitzG zahŕňajú štátne prostriedky vo forme priamych príspevkov zo štátneho rozpočtu, a sú teda pripísateľné štátu.
- (302) Dva prevody, ktoré sa uskutočnili bezplatne, sa musia považovať za prevody, ktoré poskytli spoločnosti FSBesitzG výhodu, ktorú by inak na trhu nezískala. Nemecko poskytlo vnútorné ocenenie týchto dvoch pozemkov, podľa ktorého bola ich celková trhová hodnota približne [...]. Tretí pozemok sa predal za cenu [...]. Nemecko poskytlo ocenenie pozemkov prevedených v roku 2002. Podľa tohto ocenenia mali prevedené pozemky nachádzajúce sa mimo pôvodného oplotenia hodnotu [...]. Pozemky v priestoroch letiska mali hodnotu [...]. Nemecko tvrdí, že toto ocenenie možno použiť aj na stanovenie hodnoty pozemku predaného v roku 2004. Nemecko na tomto základe odhadlo, že hodnota pozemku predaného v roku 2004 bola v čase transakcie [...], čo sa rovná predajnej cene, ktorú zaplatila spoločnosť FSBesitzG. Komisia v tejto súvislosti najprv konštatuje, že ocenenie citované Nemeckom nevykonala nezávislý znalec, ale interne oddelenie ministerstva financií Sárska zodpovedné za predaj pozemkov. Nemecko navyše neposkytlo žiadne vysvetlenie, ako dospelo k svojmu záveru. Najmä zostalo nevyjasnené, ktoré pozemky sa nachádzajú v priestoroch a ktoré mimo priestorov letiska. Komisia preto nemôže vylúčiť, že zaplatená cena bola nižšia ako trhová hodnota, a teda predstavovala výhodu pre spoločnosť FSBesitzG. Keďže z týchto troch prevodov profitovala iba spoločnosť FSBesitzG, je nutné takisto konštatovať, že mali selektívny charakter. A napokon, z rovnakých dôvodov, aké sú uvedené v odôvodneniach 218 – 225, prevody potenciálne narušujú hospodársku súťaž a majú vplyv na obchod. Prevod troch pozemkov teda predstavoval štátnu pomoc.
- (303) Komisia ďalej konštatuje, že keďže pomoc sa týkala bezplatného prevodu hmotného investičného majetku, musí sa považovať za investičnú pomoc.

### 5.2.2. ZLUČITEĽNOSŤ

- (304) Investičná pomoc sa použila na rozšírenie koncových bezpečnostných plôch. Ako je uvedené v oddiele 5.1.5.3, táto investícia sa uskutočnila s cieľom zachovať plnú funkčnosť letiska, a tým podporiť regionálny rozvoj. Komisia sa domnieva, že investičná pomoc vo forme prevodu pozemku spĺňa aj všetky ostatné podmienky na stanovenie zlučiteľnosti v zmysle bodu 61 usmernení v oblasti letectva z roku 2005, lebo aj v tomto prípade sa uplatňujú dôvody stanovené v oddiele 5.1.5.3. Dospela teda k záveru, že investičná pomoc vo forme prevodu pozemku je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

## 5.3. ZÁRUKY NA ÚVERY POSKYTNUTÉ SPOLOČNOSTIAM VH SAAR A FSBESITZG

## 5.3.1. EXISTENCIA POMOCI

- (305) Komisia konštatuje, že spolková krajina *Sársko* poskytla tri záruky na úvery spoločnosti FSBesitzG bez nároku na odmenu. Zároveň však konštatuje, že všetky záruky boli poskytnuté pred rokom 2000. Keďže spoločnosť FSBesitzG možno považovať za podnik na účely článku 107 ods. 1 zmluvy až od roku 2000, Komisia konštatuje, že záruky nepredstavovali výhodu pre podnik, a teda nepredstavujú štátnu pomoc.
- (306) Pokiaľ ide o patronátne vyhlásenia poskytnuté spoločnosti vH Saar, Komisia pripomína svoj predchádzajúci záver v odôvodnení 203, že spoločnosť vH Saar využíva prijaté finančné prostriedky na plnenie svojich finančných záväzkov voči letisku Saarbrücken. Úvery čerpané spoločnosťou vH Saar na základe patronátnych vyhlásení sa takisto previedli na letisko Saarbrücken. Možno teda dospieť k záveru, že z výhody obsiahnutej v týchto vyhláseniach neprofitovala spoločnosť vH Saar, ale prípadná výhoda sa previedla na letisko.
- (307) Pokiaľ ide o výhodu pre letisko, úvery získané na základe patronátnych vyhlásení sa použili na financovanie investícií do infraštruktúry. Ak by patronátne vyhlásenia obsahovali pomoc, táto pomoc by tak bola zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy z dôvodov stanovených v oddiele 5.1.5.3.

## 5.4. NÁJOMNÁ ZMLUVA MEDZI SPOLOČNOSŤAMI FSBESITZG A FSBG

## 5.4.1. EXISTENCIA POMOCI

- (308) Komisia už v odôvodnení 181 stanovila, že spoločnosť FSBG bola podnikom na účely článku 107 ods. 1 zmluvy. Preto je nutné posúdiť len to, či nájomné zmluvy poskytli spoločnosti FSBG výhodu, či táto výhoda bola poskytnutá zo štátnych prostriedkov a či narušila hospodársku súťaž a mala vplyv na obchod medzi členskými štátmi.

**Rozdiel medzi existujúcou a novou pomocou**

- (309) Komisia v prvom rade konštatuje, že je potrebné rozlišovať medzi nájomnou zmluvou uzavretou 7. júla 1997 a platnou do 1. júla 2006 („zmluva z roku 1997“) a zmluvou platnou od 1. júla 2006 („zmluva z roku 2006“). Ako už bolo zdôraznené, výstavba a prevádzka letiska sa až do roku 2000 nepovažovali za hospodársku činnosť, takže každá schéma pomoci zavedená pred týmto dátumom by v prípade, že by sa považovala za štátnu pomoc, po tomto dátume predstavovala existujúcu pomoc (pozri oddiel 5.1.2.). Nie je teda potrebné ďalej skúmať, či zmluva z roku 1997 (v ktorej sa stanovovali pevné ročné splátky nájomného) v skutočnosti predstavovala pomoc, lebo v každom prípade by sa musela považovať za existujúcu pomoc.
- (310) Na druhej strane, uzavretie novej nájomnej zmluvy so spoločnosťou FSBG v roku 2006 so zmenenými podmienkami stanovovania ročného nájomného (najmä zavedenie nového prvku ceny, konkrétne prevodu určitého percenta ročného zisku spoločnosti FSBG) nemožno považovať len za „zmenu [] čisto formálneho alebo administratívneho charakteru, [ktorá nemôže] ovplyvniť posúdenie zlučiteľnosti opatrenia pomoci so spoločným trhom“<sup>(75)</sup>. Zmluvu z roku 2006 preto v prípade, ak predstavuje štátnu pomoc, nemožno považovať za existujúcu pomoc, ale za novú pomoc.

**Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu**

- (311) Na to, aby predmetné opatrenie predstavovalo štátnu pomoc, musí byť financované zo štátnych prostriedkov a rozhodnutie o prijatí opatrenia musí byť pripísateľné štátu.

<sup>(75)</sup> Článok 4 ods. 1 nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

- (312) Zmluva z roku 2006 bola uzavretá medzi spoločnosťami FSBesitzG a FSBG. Spoločnosť FSBesitzG bola (nepriamo) zo 100 % vo vlastníctve štátu, ktorý bol teda schopný vykonávať kontrolu nad spoločnosťou. Uzavretie nájomnej zmluvy s nájomným nižším ako trhovú cenu by pre túto spoločnosť a jej vlastníka, teda v konečnom dôsledku Sársko, znamenalo ušlé príjmy, a nájomné by teda bolo financované zo štátnych prostriedkov. Pokiaľ ide o pripísateľnosť, Komisia konštatuje, že podľa stanov spoločnosti FSBesitzG členov dozornej rady spoločnosti FSBesitzG menuje vláda Sárska a predsedu menuje ministerstvo zodpovedné za letectvo. Uzavretie zmluvy z roku 2006 si vyžadovalo súhlas dozornej rady<sup>(76)</sup>, ktorá zastupuje vládu Sárska. Komisia teda môže dospieť k záveru, že opatrenie je pripísateľné štátu.

### Hospodárska výhoda

- (313) Na stanovenie toho, či zmluva z roku 2006 poskytla hospodársku výhodu spoločnosti FSBG, je potrebné buď porovnať podmienky tejto zmluvy s tými, ktoré boli bežné na trhu v danom čase pre rovnaký typ zmluvy, alebo, ak to nie je možné, posúdiť, či by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve orientovaný na zisk vykonal túto transakciu.
- (314) Nemecko neposkytlo žiadne dôkazy preukazujúce, že zmluva z roku 2006 zodpovedala normálnym trhovým podmienkam v tom čase. Preto je nevyhnutné analyzovať, či by obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý má záujem o primeraný zisk, uzavrel zmluvu z roku 2006.
- (315) Komisia konštatuje, že spoločnosť FSBesitzG nepretržite vytvárala straty minimálne od roku 2000 (pozri tabuľku 3). Vzhľadom na to, že nájomná zmluva so spoločnosťou FSBG bola prakticky jej jediným zdrojom príjmu (okrem ročného pokrytia strát od spoločnosti vH Saar), sa zdá, že rozumný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by sa na mieste spoločnosti FSBesitzG pokúsil pokryť svoje náklady z príjmov z tejto nájomnej zmluvy. Náklady vzniknuté spoločnosti FSBesitzG boli vyššie ako príjmy z prenájmu letiska spoločnosti FSBG. Takisto sa nezdá, že spoločnosť FSBesitzG uzavretím zmluvy z roku 2006 uskutočňovala konkrétnu stratégiu dlhodobej ziskovosti.
- (316) Na základe týchto úvah uzavretie zmluvy z roku 2006 nemožno považovať za zodpovedajúce kritériu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, predstavovalo teda výhodu pre spoločnosť FSBG.

### Selektívnosť

- (317) Podľa článku 107 ods. 1 zmluvy predstavuje opatrenie štátnu pomoc vtedy, keď zvýhodňuje „určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru“. Keďže zmluva z roku 2006 poskytla výhodu len spoločnosti FSBG, možno ju v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy považovať za selektívnu.

### Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (318) A napokon, opatrenie mohlo narušiť hospodársku súťaž a mať vplyv na obchod z dôvodov vysvetlených v oddiele 5.1.1.

### Záver

- (319) Komisia preto konštatuje, že zmluva z roku 2006 predstavovala štátnu pomoc spoločnosti FSBG. Musí sa posudzovať ako prevádzková pomoc.

#### 5.4.2. ZLUČITELNOSŤ

- (320) Ako je opísané v oddiele 5.1.5.4, prevádzková pomoc poskytnutá pred dátumom nadobudnutia účinnosti usmernení v oblasti letectva z roku 2014 môže byť vyhlásená za zlučiteľnú do plnej výšky nepokrytých prevádzkových nákladov za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky<sup>(77)</sup>:

- príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu,
- potreba intervencie zo štátnych prostriedkov,
- existencia stimulačného účinku,

<sup>(76)</sup> Pozri § 10 písm. i) stanov spoločnosti FSBesitzG, podľa ktorého každú zmenu nájomnej zmluvy medzi spoločnosťami FSBesitzG a FSBG musela schváliť dozorná rada spoločnosti FSBesitzG.

<sup>(77)</sup> Podľa bodu 137 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa nie všetky podmienky stanovené v oddiele 5.1 usmernení vzťahujú na prevádzkovú pomoc poskytnutú v minulosti.

- primeranosť výšky pomoci (pomoc obmedzená na nevyhnutné minimum),
  - zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod.
- (321) Cieľom posudzovanej prevádzkovej pomoci týkajúcej sa prenájmu letiskovej infraštruktúry za nižšiu ako trhovú cenu bolo zachovať primeranú úroveň prevádzky letiska Saarbrücken.
- (322) Podľa bodu 113 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa prevádzková pomoc letiskám bude považovať za pomoc, ktorá prispieva k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, ak zvyšuje mobilitu občanov Únie a prepojenosť regiónov, znižuje dopravnú preťaženosť v hlavných letiskách Únie alebo napomáha regionálny rozvoj.
- (323) Ako je vysvetlené v odôvodnení 254, prevádzková pomoc letisku Saarbrücken prispela k prepojenosti a rozvoju regiónu. Z dôvodov uvedených v odôvodnení 284 sa argument o duplicitě vzťahuje skôr na štátnu pomoc poskytnutú letisku Zweibrücken.
- (324) Komisia sa preto domnieva, že prevádzková pomoc poskytnutá spoločnosti FSBG prispela k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu zlepšiť prepojenosť a regionálny rozvoj regiónu Sárska prostredníctvom prevádzky dopravnej infraštruktúry spĺňajúcej dopravné potreby regiónu.
- (325) Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 môžu mať menšie letiská ťažkosti so zaistením financovania svojej prevádzky bez verejného financovania. Podľa bodu 118 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 letiská s ročným objemom nižším ako 700 000 cestujúcich nemusia byť schopné pokryť veľkú časť svojich prevádzkových nákladov. Počet cestujúcich na letisku Saarbrücken bol nepretržite pod úrovňou 700 000. Komisia sa preto domnieva, že pomoc bola nevyhnutná, lebo umožnila zlepšiť prepojenosť regiónu, ktorú by samotný trh nebol schopný zabezpečiť.
- (326) Ako už bolo uvedené, letisko Saarbrücken dostalo investičnú pomoc, ktorá mu umožnila uspokojiť potreby prepojenosti a dopravy v regióne Sárska (pozri odôvodnenie 285). Napriek pomerne stálemu počtu cestujúcich letisko nedokáže pokryť svoje prevádzkové náklady. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že aj spoločnosť FSBG bola stratová v rokoch 2006 a 2007, keď platila zmluva z roku 2006 (zaznamenané straty boli vo výške –214 709 EUR v roku 2006 a –2 737 773 EUR v roku 2007). Straty vznikli napriek tomu, že nájomné platené spoločnosťou FSBG bolo v týchto rokoch nižšie ako nájomné platené podľa zmluvy z roku 1997 (pozri tabuľku 7). Možno teda predpokladať, že pomoc v rámci zmluvy z roku 2006 mala stimulačný účinok a nepresiahla sumu potrebnú na pokrytie prevádzkových strát, a teda bola obmedzená na minimum nevyhnutné na uskutočnenie podporovanej činnosti.
- (327) Komisia na tomto základe dospela k záveru, že podmienky zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 sú splnené.

## 5.5. ZLAVY PRE LETECKÝCH DOPRAVCOV/ZMLUVY O MARKETINGU

### 5.5.1. EXISTENCIA POMOCI

- (328) Leteckí dopravcovia poskytovaním služieb leteckej dopravy vykonávajú hospodársku činnosť, takže predstavujú podniky v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Je nutné analyzovať, či dohody medzi leteckými dopravcami a predmetným letiskom poskytli leteckým dopravcom hospodársku výhodu.

### Hospodárska výhoda

- (329) Ak má letisko k dispozícii verejnú prostriedku, pomoc leteckému dopravcovi možno v zásade vylúčiť, ak vzťah medzi letiskom a leteckým dopravcom spĺňa kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Existenciu výhody možno za normálnych okolností vylúčiť: a) ak cena účtovaná za služby zodpovedá trhovej cene alebo b) ak prostredníctvom analýzy *ex ante* možno preukázať, že dohoda medzi letiskom a leteckým dopravcom bude viesť k postupnému kladnému prírastku k zisku pre letisko a je súčasťou celkovej stratégie vedúcej v dlhodobom horizonte k ziskovosti.

- (330) Na posúdenie toho, či dohoda, ktorú letisko uzavrelo s leteckým dopravcom, zodpovedá kritériu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, sa musia zohľadniť očakávané príjmy mimo leteckých činností pochádzajúce z činnosti leteckého dopravcu spoločne s letiskovými poplatkami po odpočítaní všetkých zliav, marketingovej podpory alebo stimulačných opatrení. Podobne sa musia zohľadniť aj všetky očakávané náklady, ktoré postupne vznikajú letisku v súvislosti s činnosťou leteckého dopravcu na letisku. Tieto prírastkové náklady môžu zahŕňať všetky kategórie výdavkov alebo investícií, ako sú prírastkové náklady na zamestnancov, vybavenie a investície, ktoré vznikli prítomnosťou leteckého dopravcu na letisku. Ak sa napríklad letisko musí rozšíriť alebo je potrebné vybudovať nový terminál či iné zariadenia, ktoré majú predovšetkým splňať potreby konkrétneho leteckého dopravcu, tieto náklady by sa mali zohľadniť pri výpočte prírastkových nákladov. Na druhej strane náklady, ktoré by letisko muselo znášať bez ohľadu na dohodu s leteckým dopravcom, by sa v rámci kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nemali zohľadňovať.
- (331) Letisková infraštruktúra navyše musí byť prístupná pre všetkých leteckých dopravcov, teda nesmie byť určená pre konkrétneho leteckého dopravcu, aby sa tak vylúčila možnosť prenosu výhody vyplývajúcej zo zlučiteľnej pomoci prevádzkovateľovi letiska na konkrétneho leteckého dopravcu.
- (332) Komisia na tomto základe posúdi celkový systém letiskových poplatkov platný na letisku Saarbrücken, ako aj individuálne zmluvy medzi leteckými dopravcami a letiskom Saarbrücken, ktoré sa odchyľujú od systému letiskových poplatkov alebo sú mimo rozsahu jeho pôsobnosti.

#### *Zľavy pre leteckých dopravcov*

- (333) Od 1. apríla 2007 platil na letisku Saarbrücken nový sadzobník poplatkov (sadzobník poplatkov z roku 2007). Tento sadzobník obsahoval zľavy pre leteckých dopravcov spĺňajúcich určité podmienky. Sadzobník poplatkov z roku 2007 ponúkal zľavy najmä pre nových leteckých dopravcov, za nové destinácie a zvýšený počet cestujúcich. Dovtedy sadzobník poplatkov neobsahoval žiadne zľavy. Letisko Saarbrücken prijalo nový sadzobník poplatkov, ktorý nadobudol platnosť 1. septembra 2013 a nahradil tak sadzobník poplatkov z roku 2007. Sadzobník poplatkov z roku 2013 nie je predmetom tohto rozhodnutia.
- (334) Pri uplatňovaní kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na predmetné opatrenie musí Komisia najprv určiť, či účtovaná cena zodpovedá trhovej cene. Komisia má v tejto súvislosti pochybnosti, či je v súčasnosti možné určiť vhodné referenčné kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované letiskami. Ak nie je k dispozícii identifikovateľné trhové referenčné kritérium, musí Komisia posúdiť prírastkovú ziskovosť *ex ante* sadzobníka poplatkov z roku 2007.
- (335) Sadzobník poplatkov z roku 2007 bol zavedený s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť letiska Saarbrücken. Pri zostavovaní sadzobníka poplatkov z roku 2007 prevádzkovateľ letiska Saarbrücken analyzoval počty cestujúcich, pohyby na letisku, ako aj finančné výsledky za roky 1997 – 2006. Podľa Nemecka z analýzy trhu vykonanej v tom čase vyplynulo, že Saarbrücken je jedným z najdrahších letísk v Nemecku. Komisia konštatuje, že spoločnosť TUIFly opustila Saarbrücken koncom roka 2006. Po roku 2006 navyše letisko Saarbrücken čelilo novej konkurencii Zweisäckenu. Všetky tieto faktory dohromady viedli letisko Saarbrücken k prehodnoteniu politiky stanovovania cien a zavedeniu upraveného sadzobníka poplatkov so stimulmi vo forme zliav s cieľom zabezpečiť budúcu životaschopnosť a ziskovosť letiska.
- (336) Hoci podľa dostupných informácií sa v súvislosti so sadzobníkom poplatkov z roku 2007 neuskutočnili žiadne štúdie ziskovosti *ex ante*, Nemecko uviedlo, že letisko Saarbrücken očakávalo, že nebudú potrebné prakticky žiadne ďalšie investície na poskytovanie ďalších leteckých služieb leteckým dopravcom a že nevzniknú žiadne ďalšie prevádzkové náklady. Podľa názoru Nemecka preto nebola potrebná žiadna štúdia ziskovosti *ex ante*. Prírastkové náklady teda boli obmedzené na ponúkané stimuly. Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že sadzobník poplatkov z roku 2007 skutočne obsahoval zľavy len pre nových leteckých dopravcov, za nové spojenia alebo zvýšený počet cestujúcich, takže nemal nepriaznivý vplyv na aktuálny stav na letisku. Komisia konštatuje, že pred zavedením sadzobníka poplatkov z roku 2007 sa kapacita letiska Saarbrücken využívala len na 50 %. Počet cestujúcich klesol zo 487 000 v roku 2005 na 350 000 v roku 2007, hoci potenciálna ročná kapacita letiska bola 700 000 cestujúcich. Komisia konštatuje, že po odchode spoločnosti TUIFly malo letisko Saarbrücken voľné kapacity, takže ďalšia doprava sa dala riešiť bez nutnosti modernizácie infraštruktúry alebo získania ďalšieho zariadenia či prijímania nových zamestnancov. Nemecko potvrdilo, že nebolo potrebné prijať nových zamestnancov ani rozšíriť existujúcu infraštruktúru alebo iné zariadenia s cieľom obslúžiť nových leteckých dopravcov alebo spojenia (napríklad existujúce batožinové pásy a počet zamestnancov boli dostatočné).

- (337) S každým novým leteckým dopravcom alebo spojením by vznikli príjmy z leteckých, ako aj neleteckých činností. Vzhľadom na to, že úroveň nákladov zostala stála, každý nový letecký dopravca alebo spojenie by podľa Nemecka pozitívne prispeli k ziskovosti letiska. Takisto aj skutočnosť, že Saarbrückenu sa po zavedení sadzobníka poplatkov z roku 2007 skutočne podarilo prilákať viacero nových leteckých dopravcov (napríklad spoločnosť Air Berlin, ktorá začala pôsobiť v Saarbrückene koncom roka 2007) a vytvoríť nové spojenia, nasvedčuje tomu, že stratégia rozširovania podnikania založená na zľavách bola úspešná. Z dostupných údajov napokon vyplýva, že sadzobník poplatkov z roku 2007 viedol k postupnému zvyšovaniu príjmov letiska (z [...] v roku 2007 na [...] v roku 2010).
- (338) Komisia ďalej konštatuje, že pri posudzovaní dohôd medzi letiskom a leteckými dopravcami musí zohľadniť aj mieru, do akej možno dohody považovať za súčasť realizácie celkovej stratégie letiska na dosiahnutie ziskovosti aspoň v dlhodobom horizonte. Komisia musí v tejto súvislosti vziať do úvahy faktické dôkazy, ktoré boli dostupné, a vývoj, ktorý sa dal rozumne očakávať v čase prípravy sadzobníka poplatkov z roku 2007, najmä existujúce trhové podmienky, konkrétne zmeny na trhu vyvolané liberalizáciou trhu s leteckou dopravou, vstup nízkonákladových dopravcov a ostatných dopravcov obsluhujúcich trasy „z bodu do bodu“ na trh a ich rozvoj, zmeny v organizačnej a hospodárskej štruktúre odvetvia letísk, ako aj stupeň diverzifikácie a zložitosti úloh vykonávaných letiskami, posilnenie hospodárskej súťaže medzi leteckými dopravcami a letiskami, neisté hospodárske prostredie v dôsledku zmien v existujúcich trhových podmienkach alebo akékoľvek iné neistoty v hospodárskom prostredí. Komisia konštatuje, že ako je opísané v odôvodnení 335, niekoľko dôvodov (napríklad nová konkurencia Zweibrückenu po roku 2006 a odchod spoločnosti TUIFly koncom roka 2006) viedlo letisko Saarbrücken k úvahám o úprave sadzobníka poplatkov so zľavami ako k nevyhnutnému kroku na zabezpečenie jeho budúcej životaschopnosti a ziskovosti.
- (339) Komisia napokon konštatuje, že letisková infraštruktúra je prístupná pre všetkých leteckých dopravcov a nie je určená pre konkrétneho leteckého dopravcu.
- (340) Vzhľadom na tieto úvahy Komisia súhlasí s tým, že zvýšenie činnosti nevedlo prakticky k žiadnym prírastkovým nákladom, ale dalo sa očakávať, že prinesie prírastkové príjmy, a preto pripúšťa, že pri zavedení sadzobníka poplatkov z roku 2007 a zliav, ktoré obsahoval, sa letisko Saarbrücken správalo ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve. Opatrenie preto neposkytlo príslušným leteckým dopravcom žiadnu hospodársku výhodu.

*Zmluva o marketingu so spoločnosťou Air Berlin*

- (341) Spoločnosť Air Berlin a letisko Saarbrücken sa v zmluve uzavretej 6. apríla 2011 dohodli, že spoločnosť Air Berlin zvýši do konca apríla 2014 frekvenciu svojich letov do Berlína a späť o ďalších päť spiatocných letov týždenne a frekvenciu svojich letov do [...] a späť o ďalšie tri spiatocné lety týždenne. Za toto zvýšenie frekvencie a záväzok spoločnosti Air Berlin propagovať novú frekvenciu sa letisko Saarbrücken zaviazalo vyplatiť v rokoch 2011 a 2012 spoločnosti Air Berlin celkom [800 000 EUR – 1 700 000 EUR].
- (342) Nemecko poskytlo analýzu ziskovosti zmluvy, ktorú bolo možné očakávať v čase uzavretia zmluvy. Analýzu uskutočnila spoločnosť FSG. Nemecko uviedlo, že okrem priamych platieb za marketing by zvýšená frekvencia nespôsobilá žiadne ďalšie náklady<sup>(78)</sup> pre letisko, ktoré by podľa Nemecka zvládlo ďalšiu dopravu s využitím existujúcej infraštruktúry a zamestnancov. Analýza vychádzala z týchto očakávaní:

Tabuľka 10

**Ziskovosť ex ante zmluvy o marketingu so spoločnosťou Air Berlin (údaje v EUR)**

	2011	2012	2013	2014	2011 – 2014
Prírastkové príjmy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prírastkové náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(78)</sup> Prírastkové náklady uvedené v tabuľke 10 sa týkajú platieb za marketing.

	2011	2012	2013	2014	2011 – 2014
Výsledok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (343) Hoci v analýze *ex ante* vykonanej spoločnosťou FSG a predloženej Nemeckom sa budúce platby nediskontovali k dátumu uzavretia zmluvy, je zrejmé, že sa očakávalo, že zmluva bude zisková. Nemecko potvrdilo, že zvýšená frekvencia predpokladaná v zmluve o marketingu si doteraz nevyžiadala prijatie nových zamestnancov ani uskutočnenie osobitných investícií. Celkovo sa očakávaná letiska do veľkej miery splnili a zmluva bola zisková. Nemecko v tejto súvislosti poskytlo prognózu na čas trvania zmluvy na základe ziskov za prvých 8 mesiacov zmluvného obdobia (od apríla 2011 do januára 2012), podľa ktorej sa zmluva zdá zisková.
- (344) Po analýze zmluvy a očakávaní spoločnosti FSG v čase uzavretia zmluvy Komisia nadobudla presvedčenie, že zmluva prispela k ziskovosti letiska Saarbrücken, lebo očakávané prírastkové príjmy boli vyššie ako očakávané prírastkové náklady. Keďže zmluva tým splnila kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, neposkytla spoločnosti Air Berlin výhodu.

### Záver

- (345) Keďže sa zistilo, že sadzobník poplatkov z roku 2007 a zľavy v ňom uvedené ani zmluva o marketingu z roku 2011 medzi spoločnosťou Air Berlin a letiskom Saarbrücken neposkytli príslušným leteckým dopravcom výhodu, ostatné kritériá existencie pomoci nie je nutné posudzovať. Možno dospieť k záveru, že predmetným leteckým dopravcom nebola poskytnutá žiadna štátna pomoc.

#### 5.6. POMOC NA ZAČATIE ČINNOSTI SPOLOČNOSTI CIRRUS AIRLINES

- (346) Komisia konštatuje, že spoločnosť Cirrus Airlines, ktorá v rokoch 2005 a 2006 dostala priame platby od spoločnosti FSBesitzG, vyhlásila v januári 2012 platobnú neschopnosť. Konkurzné konanie sa začalo v apríli 2012. V dôsledku toho spoločnosť Cirrus Airlines ukončila hospodársku činnosť. Keďže výsledok konkurzného konania je nejasný, Komisia v súčasnosti nie je schopná prijať stanovisko, či vyšetrovanie týkajúce sa platieb spoločnosti Cirrus Airlines môže stratiť účel. Platby spoločnosti Cirrus Airlines preto nie sú predmetom tohto rozhodnutia

### 6. ZÁVER

- (347) Komisia teda dospela k záveru, že financovanie spoločností FSBesitzG/FSG kapitálovou injekciou na pokrytie strát v rokoch 2000 – 2012 predstavuje štátnu pomoc do tej miery, do akej súviselo s činnosťami mimo pôsobnosti verejnej politiky. Pomoc od 1. júna 2007 predstavuje novú pomoc. Časť pomoci je zlučiteľná investičná pomoc v súlade s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2005 a časť pomoci je zlučiteľná prevádzková pomoc v súlade s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014. Komisia ďalej dospela k záveru, že kapitálové injekcie poskytnuté spoločnosti vH Saar nepredstavujú štátnu pomoc, lebo spoločnosť vH Saar všetky získané verejné prostriedky previedla, takže sama nezískala hospodársku výhodu.
- (348) Prevod pozemkov bez odplaty alebo za cenu nižšiu ako trhová cena v rokoch 2002, 2003 a 2004 predstavuje štátnu pomoc do tej miery, do akej súvisel s činnosťami mimo pôsobnosti verejnej politiky. Pomoc je zlučiteľná ako investičná pomoc v zmysle usmernení v oblasti letectva z roku 2005.
- (349) Všetky záruky na úvery boli poskytnuté pred rokom 2000, takže nepredstavujú štátnu pomoc. Prípadnú výhodu obsiahnutú v patronátnych vyhláseniach spoločnosť vH Saar preniesla na spoločnosti FSBesitzG/FSG.
- (350) Nájomná zmluva z roku 2006 zahŕňala štátnu pomoc spoločnosti FSBG, ktorá je zlučiteľnou prevádzkovou pomocou v zmysle usmernení v oblasti letectva z roku 2014.
- (351) Prostredníctvom sadzobníka poplatkov z roku 2007 a zmluvy o marketingu so spoločnosťou Air Berlin nezískali leteckí dopravcovia žiadnu štátnu pomoc. Pomoc na začatie činnosti spoločnosti Cirrus Airline nie je predmetom tohto rozhodnutia.

(352) Komisia napokon konštatuje, že 17. júna 2014 Nemecko informovalo Komisiu, že výnimočne súhlasí s tým, aby sa toto rozhodnutie prijalo v anglickom jazyku,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

*Článok 1*

Štátna pomoc, ktorú Nemecko poskytlo letisku Saarbrücken, je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Opatrenia, ktoré Nemecko poskytlo leteckým dopravcom (sadzobník poplatkov z roku 2007, zmluva o marketingu so spoločnosťou Air Berlin), nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

*Článok 2*

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 1. októbra 2014

*Za Komisiu*  
Joaquín ALMUNIA  
*podpredseda*

---