

II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/1824

z 23. júla 2014

o opatreniach, ktoré prijalo Nemecko, pokiaľ ide o letisko Niederrhein (Weeze) a spoločnosť Flughafen Niederrhein GmbH SA.19880 a SA.32576 (ex NN/2011, ex CP/2011)

[oznámené pod číslom C(2014) 5084]

(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 ⁽¹⁾,

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 ⁽²⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) V priebehu rokov 2003 až 2006 dostala Komisia viaceré sťažnosti, v ktorých sa tvrdilo, že regionálne orgány poskytli letisku Niederrhein-Weeze (ďalej len „letisko“) neoprávnenú štátnu pomoc.
- (2) Listami z 13. októbra 2005, 2. marca 2007, 3. augusta 2007, 19. októbra 2010 a 1. apríla 2011 si Komisia v súvislosti s týmito sťažnosťami vyžiadala od Nemecka príslušné informácie.
- (3) Na žiadosť o informácie zo strany Komisie odpovedalo Nemecko listami z 21. decembra 2005, 2. februára 2006, 14. júna 2007, 18. októbra 2007, 11. novembra 2010 a 30. mája 2011. Odpoveď Nemecka z 30. mája 2011 však nebola úplná, pretože sa nezaoberala otázkami týkajúcimi sa záležitostí, ktoré súvisia s obdobiami pred júlom 2009. Nemecko uviedlo, že na tieto otázky odmieta odpovedať preto, lebo už boli predmetom vyšetrovania, ktoré Komisia údajne uzavrela v júli 2009.

⁽¹⁾ S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie („ZFEÚ“). Obe dva tieto súbory ustanovení sú v podstate totožné. Na účely tohto rozhodnutia sa prípadné odkazy na články 107 a 108 ZFEÚ rozumejú ako odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES. Zmluvou o fungovaní Európskej únie sa takisto zaviedli niektoré zmeny v terminológii, napríklad nahradenie slova „Spoločenstvo“ slovom „Únia“ a spojenia „spoločný trh“ spojením „vnútorný trh“. V tomto rozhodnutí sa používa terminológia ZFEÚ.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 279, 14.9.2012, s. 1.

- (4) Komisia 24. augusta 2011 zaslala Nemecku upomienku podľa článku 10 ods. 3 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 ⁽³⁾ (ďalej len „procesné nariadenie“), pričom dala Nemecku možnosť poskytnúť informácie do 19. septembra 2011. Komisia dodala, že zväži vydanie príkazu na poskytnutie informácií, ak do uvedeného termínu nedostane odpoveď.
- (5) E-mailom z 13. septembra 2011 požiadalo Nemecko o predĺženie tohto termínu do 19. októbra 2011. Komisia s požadovaným predĺžením termínu súhlasila.
- (6) Nemecko predložilo svoju odpoveď 19. októbra 2011. Ani táto odpoveď však nebola úplná, pretože Nemecko znovu odmietlo odpovedať na otázky týkajúce sa obdobia pred júlom 2009.
- (7) Listom z 25. januára 2012 Komisia informovala Nemecko, že sa rozhodla začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), pokiaľ ide o spomínanú neoprávnenú pomoc (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“).
- (8) E-mailom z 1. februára 2012 požiadalo Nemecko o predĺženie termínu na predloženie svojich pripomienok k rozhodnutiu o začatí konania. Toto predĺženie poskytli útvary Komisie e-mailom z 10. februára 2012.
- (9) Nemecko predložilo Komisii svoje pripomienky 13. marca 2012 a 4. marca 2013 ich doplnilo o ďalšie dokumenty.
- (10) Korigendum rozhodnutia o začatí konania bolo prijaté 13. júla 2012.
- (11) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 14. septembra 2012 ⁽⁴⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby k predmetným opatreniam predložili svoje pripomienky v priebehu jedného mesiaca po tomto uverejnení.
- (12) Komisia dostala pripomienky od letiska Düsseldorf, od zástupcov okresu Kleve, od spoločnosti FN GmbH a niekoľkých ďalších zainteresovaných strán, najmä podnikov, ktorých činnosť závisí od existencie letiska Niederrhein-Weeze. Komisia poslala tieto pripomienky Nemecku 18. apríla 2013, 3. mája 2013 a 19. júna 2014. V listoch z 19. augusta 2013 a 3. júla 2014 zaslalo Nemecko svoje poznámky k pripomienkam zainteresovaných strán.
- (13) Listami z 18. apríla 2013, 29. októbra 2013, 17. marca 2014 a 16. mája 2014 požiadala Komisia o ďalšie informácie. Nemecko odpovedalo listami z 19. augusta 2013, 17. decembra 2013, 15. januára 2014, 16. apríla 2014, 8. mája 2014 a 25. mája 2014.
- (14) Listom z 18. júna 2014 Nemecko akceptovalo, že toto rozhodnutie bude prijaté v anglickom jazyku. Autentické je preto iba anglické znenie.

2. VŠEOBECNÝ KONTEXT

2.1. Všeobecné údaje o letisku

- (15) Predmetné letisko sa nachádza v nemeckej spolkovej krajine Severné Porýnie-Vestfálsko, v okrese Kleve, medzi obcami Weeze a Kevelaer ležiacimi neďaleko nemecko-holandskej hranice. Najväčším mestom na juh od letiska je Duisburg vzdialený asi 60 km. Na severe asi vo vzdialenosti 50 km od letiska leží holandské mesto Nijmegen.

⁽³⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1), zmenené nariadením Rady (EÚ) č. 734/2013 z 22. júla 2013, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 204, 31.7.2013, s. 15).

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 279, 14.9.2012, s. 1.

- (16) Desiatimi najbližšími letiskami sú:
- Düsseldorf (vzdialenosť 51 minút jazdy po ceste alebo 76 km),
 - Eindhoven, Holandsko (1 hodina 12 minút, resp. 88 km),
 - Maastricht, Holandsko (1 hodina 14 minút, resp. 98 km),
 - Köln – Bonn (1 hodina 23 minút alebo 133 km),
 - Dortmund (1 hodina 25 minút alebo 120 km),
 - Liège, Belgicko (1 hodina 41 minút, resp. 152 km),
 - Antverpy, Belgicko (1 hodina 54 minút, resp. 153 km),
 - Rotterdam, Holandsko (1 hodina 44 minút, resp. 172 km),
 - Münster – Osnabrück (1 hodina 46 minút alebo 175 km),
 - Brusel, Belgicko (2 hodiny 10 minút, resp. 200 km).
- (17) V priebehu rokov 1954 až 1999 využívalo toto letisko Kráľovské vojenské letectvo Spojeného kráľovstva ako vojenské letisko. Po jeho prebudovaní na civilné letisko sa v roku 2003 začala letecká preprava cestujúcich.
- (18) Letisko má vzletovú a pristávaciu dráhu s dĺžkou 2 440 metrov. Jeho terminál má kapacitu 3,5 milióna cestujúcich. Počty cestujúcich sa vyvíjali takto:

Tabuľka 1

Prevádzka na letisku Niederrhein-Weeze v rokoch 2003 až 2012

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

Rok	Počet cestujúcich (spolu)	Index rastu
2011	2 421 720	1 164
2012	2 200 000	1 058

Zdroj: Pripomienky Nemecka k rozhodnutiu o začatí konania za roky 2003 – 2011 a <http://unternehmen.airport-weeze.com/de/historie.html> za rok 2012.

- (19) V súčasnosti z letiska lietajú lietadlá spoločností Ryanair a Transavia⁽⁵⁾. Uvedení leteckí dopravcovia pokrývajú vyše 50 medzinárodných destinácií. Cestujúcimi na uvedenom letisku sú v súčasnosti len cestujúci nízkonákladových dopravcov. Podiel cestujúcich spoločnosti Ryanair na celkovom počte cestujúcich na tomto letisku predstavuje [80 – 99] (*) %. Ryanair pôsobí na tomto letisku od jeho otvorenia a v uvedenom období zriadil na tomto letisku jednu zo svojich nemeckých základní, na ktorej trvalo umiestnil deväť lietadiel (od leta 2013).
- (20) Do roku 2010 tvorili viac ako 50 % z celkového počtu cestujúcich letiska cestujúci z Holandska, zvyšok pochádzal najmä z okolitých nemeckých a čiastočne aj belgických regiónov. Podľa najnovších zverejnených informácií⁽⁶⁾ klesol podiel holandských cestujúcich približne na 40 %.

2.2. Vývoj letiska

2.2.1. Vývoj vlastníckej štruktúry letiska

- (21) Letisko založilo v roku 1954 britské kráľovské letectvo na vojenské účely. Začiatkom 90-tych rokov minulého storočia oznámilo britské kráľovské letectvo zámer stiahnuť sa z letiska do roku 1999. Vlastníctvo letiska malo byť prevedené na nemeckú spolkovú vládu. Vzhľadom na očakávanú stratu približne 400 civilných pracovných miest si zástupcovia okresu Kleve a obce Weeze v roku 1993 naplánovali, že z bývalého vojenského letiska vytvoria civilné letisko (*Euroregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe*, „EuZZLG“). Na tento účel založili spoločnosť Flughafen Niederrhein GmbH (ďalej len „FN GmbH“), ktorá mala riadiť prebudovanie bývalého vojenského letiska na následné civilné použitie.
- (22) FN GmbH bola zaregistrovaná v roku 1993 ako spoločnosť s ručením obmedzeným s vlastným kapitálom vo výške 50 000 DM (= 25 564 EUR). Zakladajúcimi spoločníkmi boli okres Kleve (52 %) a obec Weeze (48 %).
- (23) Táto obec aj okres Kleve od samého začiatku predpokladali, že letisko bude prevádzkovať súkromná spoločnosť. Na podporu tohto cieľa sa určili štyri kroky:
- nájdenie súkromného investora, ktorý by mal byť zodpovedný za prípravu a prevádzku letiska;
 - získanie potrebných povolení na prebudovanie vojenského letiska na civilné letisko;
 - uzatvorenie zmluvy s Holandskom o využívaní jeho vzdušného priestoru;
 - odkúpenie uvedenej oblasti od spolkovej vlády.
- (24) Britské vojenské letectvo previedlo 30. novembra 1999 vlastníctvo letiska na nemeckú spolkovú vládu.
- (25) Okres Kleve a obec Weeze zapojili 16. decembra 1999 do projektu ďalšiu spoločnosť, *Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft Laarbruch GmbH* (ďalej len „EEL GmbH“). Okres Kleve vlastní 52 % podiel v spoločnosti EEL GmbH, obec Weeze vlastní 48 %.

⁽⁵⁾ Okrem Ryanairu a Transavie z tohto letiska lietal aj spoločnosti Air Berlin, Wizz Air, XL Airways, Sky Airlines, Corendon Airlines a Bulgaria Air, ako aj charterové letecké spoločnosti Tailwind a Solid Executive (pozri odôvodnenie 11 rozhodnutia o začatí konania).

^(*) Dôverné informácie

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

- (26) Vtedajšie úlohy spoločnosti EEL GmbH sa líšili od úloh spoločnosti FN GmbH. Spoločnosť FN GmbH bola vytvorená na riadenie prebudovania bývalého vojenského letiska, zatiaľ čo spoločnosť EEL GmbH bola poverená najmä starostlivosťou o zariadenia v období medzi zatvorením vojenského letiska v roku 1999 a jeho odkúpením súkromným investorom.
- (27) V tejto súvislosti musela EEL GmbH zbúrať infraštruktúru a zariadenia bývalého vojenského letiska na účely jeho následného komerčného využitia.
- (28) Po tom, čo plán prebudovania tohto vojenského letiska predložený okresom Kleve a obcou Weeze schválila 23. augusta 2000 spolková krajina Severné Porýnie-Vestfálsko, a po tom, čo okresný vládný úrad (Bezirksregierung) Düsseldorf udelil 20. júna 2001 spoločnosti FN GmbH licenciu na prevádzkovanie civilného letiska (⁽⁷⁾), uskutočnila sa privatizácia prevádzky letiska a jeho nehnuteľného majetku v dvoch krokoch:
- a) *Krok 1:* Dňa 1. júla 2001 okres Kleve a obec Weeze vystúpili zo spoločnosti FN GmbH, pričom predali 99,261 %-ný podiel v uvedenej spoločnosti za [0,5 – 3] milióny EUR súkromnému investorovi, spoločnosti Airport Niederrhein Holding GmbH (ďalej len „ANH GmbH“). ANH GmbH je 100 % dcérskou spoločnosťou holandskej spoločnosti Airport Network B. V. Do 31. decembra 2011 vlastnil okres Kleve 0,0459 %-ný a obec Weeze 0,0279 %-ný podiel v spoločnosti. V čase, keď uvedené verejné orgány predávali spoločnosť FN GmbH spoločnosti ANH GmbH, nemala spoločnosť FN GmbH prakticky žiaden hmotný majetok [...].
- b) *Krok 2:* Dňa 14. marca 2002 predala nemecká spolková vláda nehnuteľný majetok, na ktorom bolo postavené letisko, za [5 – 15] miliónov EUR spoločnosti FN GmbH. Pred predajom tohto nehnuteľného majetku spoločnosti FN GmbH kontaktovala nemecká spolková vláda na neformálnom základe aj iných potenciálnych kupcov. Záujem dal najavo iba jeden ďalší investor, ktorý ponúkol cenu vo výške [...] miliónov EUR a k tomu ďalších [...] miliónov EUR, ak by sa do roku 2009 podarilo dosiahnuť niektoré ciele v oblasti zisku.
- (29) Nemecká spolková vláda určila cenu nehnuteľného majetku, na ktorom bolo postavené letisko, v súlade s článkom 63 ods. 3 *spolkového zákona o štátnom rozpočte (Bundeshaushaltsordnung) a vyhlášky o stanovení hodnoty (Wertermittlungsverordnung)*. Toto ustanovenie zaväzuje spolkovú vládu, aby predávala majetok v jeho aktuálnej hodnote, t. j. trhovej cene stanovenej nezávislým znalcom podľa pravidiel stanovených vo *vyhláške o stanovení hodnoty (Wertermittlungsverordnung)*. V tomto prípade bola nehnuteľnosť ocenená nezávislým znalcom na [11 – 20] miliónov EUR a budovy na nej na [4 – 10] miliónov EUR na základe predpokladaného rozvoja a koncepcie využitia uvedenej nehnuteľnosti. Z týchto hodnôt odpočítal znalec sumu [4 – 10] miliónov EUR predstavujúcu náklady na demoláciu kasární, ktorá tvorí súčasť prác na prebudovaní letiska, a ďalších [2 – 5] miliónov EUR predstavujúcich náklady na prijatie opatrení požadovaných uplatniteľnými právnymi predpismi v oblasti územného plánovania a životného prostredia. Od roku 2001 sa realizovali prvé stavebné opatrenia (demolácia bunkrov, infraštruktúra pre čistiace stanice atď.) s cieľom pripraviť letisko na civilné využívanie.

2.2.2. Hospodársky vývoj spoločností EEL GmbH a FN GmbH

- (30) Bezprostredne po svojom zriadení v roku 1999 prevzala spoločnosť EEL GmbH správu nad nehnuteľným majetkom letiska prostredníctvom nájomnej zmluvy. Prvé opatrenia týkajúce sa rozvoja a prvé stavebné opatrenia sa realizovali v rokoch 2000 a 2001.
- (31) Po tom, čo okresný vládný úrad (Bezirksregierung) Düsseldorf udelil spoločnosti FN GmbH licenciu na prevádzku civilného letiska podľa nemeckého zákona o letectve, a pri dokončení kúpy FN GmbH súkromným investorom, skupinou ANH, 1. júla 2001, uhradila skupina ANH spoločnosti EEL GmbH náklady, ktoré jej vznikli v súvislosti so spravovaním letiskovej infraštruktúry vrátane niektorých prác na prebudovaní letiska.
- (32) V priebehu roku 2002 odovzdala spoločnosť EEL GmbH spravovanie infraštruktúry letiska spoločnosti FN GmbH. V roku 2002 vyrobila spoločnosť FN GmbH stratu vo výške 0,3 milióna EUR. Od roku 2003 už spoločnosť EEL GmbH nevykonáva úlohy týkajúce sa spravovania nehnuteľného majetku letiska. Napriek tomu však okres Kleve a obec Weeze v roku 2003 spoločnosť EEL GmbH nezrušili.

(⁷) Proti udeleniu prevádzkovej licencie spoločnosti FN GmbH podali zainteresované strany viac ako 1 000 sťažností ešte pred začiatkom prevádzky, ktorá sa v dôsledku toho mohla spustiť až 1. mája 2003. V roku 2006 bola táto licencia opäť právne napadnutá, čo vytvorilo právnu neistotu pre prevádzku uvedeného letiska. Vyriešiť túto záležitosť sa podarilo až 1. februára 2007, keď Spolkový správny súd (Bundesverwaltungsgericht) povolil letovú prevádzku na tomto letisku. Úplný súlad s právnymi predpismi sa dosiahol zmenou prevádzkovej licencie vydanou regionálnymi orgánmi 1. mája 2009.

- (33) Pred tým, než začala byť spoločnosť FN GmbH zisková, hromadila najprv finančné straty, ako vidieť aj v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 2

Ročné výsledky a EBITDA v období rokov 2003 – 2011

(v tisícoch EUR)

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ročný zisk	- 6 960	- 8 336	- 7 914	- 4 822	663	707	426	34
Zisk pred úrokmi, zdanením, odpismi a amortizáciou (EBITDA)	- 4 805	- 4 718	- 4 399	- 1 172	4 372	5 508	6 108	6 286

Zdroj: Nemecko

3. OPIS POSUDZOVANÝCH OPATRENÍ A ICH KONTEXT

3.1. Opatrenie č. 1: Pôžičky od EEL GmbH určené spoločnosti FN GmbH

- (34) Na začiatku roka 2003 sa v spoločnosti FN GmbH vyskytli finančné ťažkosti, ktoré ohrozili spustenie komerčných letov (očakávaných 1. mája 2003), a tým aj celý projekt prebudovania a rozvoja letiska. Štátni vlastníci EEL GmbH sa preto rozhodli pokračovať v činnostiach svojej spoločnosti. Dňa 11. apríla 2003 poskytla spoločnosť EEL GmbH spoločnosti FN GmbH prvú pôžičku („pôžička č. 1“) vo výške [11 – 20] miliónov EUR s úrokovou sadzbou presahujúcou základnú sadzbu o [1 – 5] %. Podľa Nemecka zodpovedala základná úroková sadzba tejto pôžičky bežnej sadzbe uvedenej v článku 247 nemeckého občianskeho zákonníka (*Bürgerliches Gesetzbuch* alebo „BGB“), ktorá bola v predmetný deň na úrovni 1,97 % (*). Splatnosť pôžičky bola stanovená na 30. jún 2005. Ako kolaterál sa na pozemky a budovy letiska uvalilo vecné bremeno (*Grundschuld*) v prospech EEL GmbH v hodnote pôžičky, a to vo výške [11 – 20] miliónov EUR. K tejto sume sa mal každoročne pridať úrok vo výške [15 – 23] %, ak by sa v prípade neplatenia použil kolaterál. Okrem toho [...] poskytol osobnú záruku za pôžičku (*selbstschuldnerische Bürgschaft*) na maximálnu sumu [5 – 15] miliónov EUR. Nemecko neposkytlo podrobnejšie údaje týkajúce sa hodnoty tejto osobnej záruky. Táto osobná záruka bola 8. júna 2003 nahradená osobnou zárukou zo strany [...] vo výške [5 – 15] miliónov EUR. Okrem toho zaviedli súkromní spoločníci spoločnosti FN GmbH záložné právo na podiely spoločnosti ANH GmbH na základnom imaní spoločnosti FN GmbH (ocenenom na [20 – 30] miliónov EUR) a na podiely spoločnosti Airport Network BV na základnom imaní spoločnosti ANH GmbH. Nemecko neposkytlo podrobnejšie údaje týkajúce sa hodnoty poskytnutého kolaterálu.
- (35) Podľa Nemecka chceli štátni vlastníci spoločnosti EEL GmbH touto pôžičkou poskytnúť spoločnosti FN GmbH preklenovacie financovanie na vykrytie nedostatočnej operačnej likvidity s cieľom umožniť úplné nadobudnutie a inštaláciu aktív potrebných na včasné začatie prevádzky letiska.
- (36) V roku 2003 sa prevádzka letiska začala a FN GmbH vykázala stratu vo výške 7 miliónov EUR. Len jeden rok po tom, čo sa na letisku začala komerčná letecká prevádzka, t. j. v roku 2004, ukončila svoju činnosť najdôležitejšia letecká spoločnosť na letisku, holandská spoločnosť V-Bird, z dôvodu platobnej neschopnosti. Vzhľadom na následné pokračujúce finančné problémy spoločnosti FN GmbH poskytovala spoločnosť EEL GmbH spoločnosti FN GmbH pôžičky aj v priebehu roku 2004:
- a) Dňa 17. júna 2004 poskytla spoločnosť EEL GmbH spoločnosti FN GmbH druhú pôžičku („pôžička č. 2“) vo výške [2 – 5] miliónov EUR s rovnakým dátumom splatnosti ako v prípade prvej pôžičky poskytnutej v roku 2003 (t. j. do 30. júna 2005). Úroková sadzba bola stanovená na úrovni o [1 – 5] % vyššej ako platná

(*) Zmeny základnej úrokovej sadzby každý rok 1. januára a 1. júla o toľko percentuálnych bodov, o koľko sa zvýšila alebo znížila referenčná sadzba od poslednej zmeny základnej úrokovej sadzby. Referenčná sadzba je úroková sadzba poslednej hlavnej refinančnej operácie Európskej centrálnej banky pred prvým kalendárnym dňom príslušného šesťmesačného obdobia. Deutsche Bundesbank oznamuje platnú základnú úrokovú sadzbu v spolkovom vestníku bez zbytočného odkladu po 1. januári a 1. júli.

základná úroková sadzba. Podľa Nemecka zodpovedala základná úroková sadzba tejto pôžičky sadzbe stanovenej v článku 247 nemeckého občianskeho zákonníka v príslušný deň, t. j. 1,14 %. Ako kolaterál sa na pozemky a budovy letiska uvalilo vecné bremeno (*Grundschuld*) v prospech EEL GmbH v hodnote pôžičky vo výške [2 – 5] miliónov EUR. K tejto sume sa mal každoročne pridať úrok vo výške [15 – 23] %, ak by sa v prípade neplatenia použil kolaterál. Okrem toho sa zaviedlo záložné právo na podiely spoločnosti Airport Network BV na základnom imaní spoločnosti ANH GmbH a záložné právo na podiely spoločnosti ANH GmbH na základnom imaní spoločnosti FN GmbH. Nemecko neposkytlo podrobnejšie údaje týkajúce sa hodnoty poskytnutého kolaterálu.

- b) O mesiac neskôr, 28. júla 2004, poskytla spoločnosť EEL GmbH spoločnosti FN GmbH tretiu pôžičku („pôžička č. 3“) vo výške [2 – 5] miliónov EUR. Splatnosť tretej pôžičky bola stanovená na 31. decembra 2007 a zaviedla sa úroková sadzba presahujúca platnú základnú úrokovú sadzbu o [3 – 8] %. Podľa Nemecka zodpovedala základná úroková sadzba tejto pôžičky sadzbe stanovenej v článku 247 nemeckého občianskeho zákonníka v príslušný deň, t. j. 1,13 %. Ako kolaterál sa na pozemky a budovy letiska uvalilo vecné bremeno (*Grundschuld*) v prospech EEL GmbH v hodnote pôžičky vo výške [2 – 5] miliónov EUR. K tejto sume sa mal každoročne pridať úrok vo výške [15 – 23] %, ak by sa v prípade neplatenia použil kolaterál⁽⁹⁾. Okrem toho sa zaviedlo záložné právo na podiely spoločnosti Airport Network BV na základnom imaní spoločnosti ANH GmbH a na podiely spoločnosti ANH GmbH na základnom imaní spoločnosti FN GmbH. Okrem toho sa zaviedlo aj záložné právo na spoločnosť FN GmbH. Nemecko neposkytlo podrobnejšie údaje týkajúce sa hodnoty poskytnutého kolaterálu.
- (37) Celkovo dostala FN GmbH len v roku 2004 od spoločnosti EEL GmbH pôžičky v hodnote [4 – 10] miliónov EUR (popri druhej sérii opatrení, ktoré sú predmetom vyšetrovania, poskytnutých priamo okresom Kleve – pozri oddiel 3.2). Podľa Nemecka boli tieto pôžičky poskytnuté na rozvoj a prebudovanie bývalého letiska využívaného na vojenské účely, nie na prevádzkové výdavky.
- (38) Ku koncu roka 2004 vykázala spoločnosť FN GmbH opäť straty, tentoraz vo výške 8,3 milióna EUR. Spoločnosť FN GmbH podľa všetkého opäť potrebovala ďalšiu likviditu. Pôžička č. 1 a pôžička č. 2 (spolu vo výške [10 – 20] miliónov EUR), ktoré poskytla EEL GmbH, boli splatné do 30. júna 2005. V tom čase mala spoločnosť FN GmbH čiastočne uhradené úroky z predchádzajúcich pôžičiek. Podľa Nemecka však straty, ktoré vznikli spoločnosti FN GmbH v období rokov 2002 až 2006, znášali jej súkromní vlastníci.
- (39) V tejto súvislosti poskytla spoločnosť EEL GmbH 1. júla 2005 spoločnosti FN GmbH štvrtú pôžičku („pôžička č. 4“), tento krát vo výške [4 – 10] miliónov EUR so splatnosťou 31. decembra 2010. V odseku 1 bode 2 dohody o poskytnutí pôžičky sa uvádza, že pôžička bola určená len na investície. Okrem toho sa v odseku 2 od spoločnosti FN GmbH požaduje (a aj od spoločnosti EEL GmbH, ak o to požiada), aby skontrolovala, či boli faktúry prísne naviazané na dokončenie prebudovania letiska a či spoločnosť EEL GmbH (a nie FN GmbH) hradila faktúry z pôžičky. Okrem toho boli splátky pôžičiek č. 1, 2 a 3 v celkovej výške [15 – 30] miliónov EUR (bez úrokov) odložené („predĺženie č. 1“). Splatnosť týchto pôžičiek bola harmonizovaná a predĺžená do 31. decembra 2010. Pre všetky tieto pôžičky sa stanovila pevná úroková sadzba [1 – 5] % s platnosťou od 1. júla 2005. Úroková sadzba pre pôžičky č. 1, 2 a 3 sa teda znížila. Ako kolaterál sa na pozemky a budovy letiska uvalilo vecné bremeno (*Grundschuld*) v prospech EEL GmbH v hodnote štvrtej pôžičky ([4 – 10] miliónov EUR) spolu s predĺžením predchádzajúcich záložných práv za pôžičky č. 1, 2 a 3 (k tejto sume sa mal každoročne pridať úrok vo výške [15 – 23] %, ak by sa v prípade neplatenia použil kolaterál). Okrem toho bola na zabezpečenie všetkých pohľadávok spoločnosti EEL GmbH zo všetkých pôžičiek poskytnutá 1. júla 2005 osobná záruka (*selbstschuldnerische Bürgschaft*) od [...] na maximálnu sumu [20 – 30] miliónov EUR (plus úroky a zložené úroky). Táto záruka predĺžila predchádzajúcu záruku poskytnutú 8. júna 2003 subjektom [...] vo vzťahu k pôžičke č. 1. A napokon sa zaviedlo záložné právo na podiely spoločnosti Airport Network BV na základnom imaní spoločnosti ANH GmbH a záložné právo na podiely spoločnosti ANH GmbH na základnom imaní spoločnosti FN GmbH. Nemecko neposkytlo podrobnejšie údaje týkajúce sa hodnoty poskytnutého kolaterálu.
- (40) Okrem toho sa spoločnosti EEL GmbH a FN GmbH dohodli, že FN GmbH musí vyplatiť úrok k dátumu splatnosti, t. j. najneskôr 31. decembra 2010, a že v prípade, keby FN GmbH dosiahla hranicu rentability a stala sa ziskovou pred týmto dátumom, bola by povinná začať platiť úrok od dátumu, ku ktorému prestala byť stratová. Pokiaľ ide o úrokové sadzby platné v prípade prvých troch pôžičiek až do ich harmonizácie dohodou o poskytnutí pôžičky z 1. júla 2005, v dohode o odklade splatnosti pôžičky (*Darlehensverlängerungsvertrag*) z 29. novembra 2010 sa v § 5 ods. 5.4 uvádza, že každá zo štyroch pôžičiek má v prípade nezaplatenia ročný úrok vo výške [15 – 23] %⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ Rozdiel medzi výškou pôžičky a výškou vecného bremena vo výške [1 – 3] miliónov EUR vyplýva zo skutočnosti, že spoločnosti FN GmbH a EEL GmbH uzavreli 14. júla 2004 dohodu o preklenovacom úvere, ktorej súčasťou bolo vecné bremeno vo výške [1 – 3] miliónov EUR. Túto dohodu o preklenovacom úvere napokon nahradili dohodou o 3. poskytnutí pôžičky z 27. júla 2004, ale vecné bremeno nebolo zrušené a ostáva v platnosti, takže v dohode o poskytnutí tretej pôžičky sa vyžadoval len kolaterál vo výške [1 – 5] miliónov EUR.

⁽¹⁰⁾ Žiadna z dohôd neobsahuje osobitné ustanovenie týkajúce sa úrokov z omeškania, keďže tieto sú zákonne stanovené v článku 288 BGB, a preto sa vzťahujú na všetky dohody o poskytnutí pôžičiek.

- (41) Nemecko uviedlo, že spoločnosť EEL GmbH súhlasila s podriadením svojej pohľadávky (*Rangrücktrittklärung*), pokiaľ ide o prístup ku kolaterálu vo forme vecného bremena v období od marca 2009 do 31. decembra 2010, s cieľom umožniť spoločnosti FN GmbH získať krátkodobú pôžičku z [banky] (pozri odôvodnenie 73).
- (42) FN GmbH začala byť zisková v roku 2007. Napriek tomu a v rozpore z predchádzajúcimi zmluvnými dohodami spoločnosť FN GmbH nezačala uhrádzať ani pôžičky ani úroky. Od 31. decembra 2010, čo bol dátum splatnosti, na ktorom sa dohodli zmluvné strany, dlhovala spoločnosť FN GmbH spoločnosti EEL GmbH [20 – 30] miliónov EUR v pôžičkách a [7 – 10] miliónov EUR na úrokoch, t. j. spolu [24 – 40] miliónov EUR. Spoločnosť EEL GmbH po druhýkrát súhlasila s odkladom splatnosti všetkých štyroch pôžičiek a kumulovaných platieb úrokov (druhé predĺženie). Dňa 29. novembra 2010 podpísali spoločnosti FN GmbH a EEL GmbH dohodu o poskytnutí piatej pôžičky, čím sa splatnosť všetkých pôžičiek predĺžila do 31. decembra 2016.
- (43) Úroková sadzba pre toto druhé predĺženie bola stanovená na [1 – 5] % ročne. Nemecko uviedlo, že úroková sadzba v prípade dohody o poskytnutí pôžičky z 29. novembra 2010 bola stanovená pripočítaním [...] základných bodov k referenčnej sadzbe 1,24 % ⁽¹⁾. Spoločnosti EEL GmbH a FN GmbH sa dohodli, že úroky s dobou splatnosti do 31. decembra 2010 sa pridávajú k istine pôžičky, čím sa pôžička zvyšuje na [24 – 40] miliónov EUR. Okrem toho bola spoločnosť FN GmbH povinná platiť úroky na štvrtročnom základe s tým, že prvá platba úrokov bude splatná do konca prvého štvrťroka 2011.
- (44) V nasledujúcej tabuľke sú zhrnuté hlavné charakteristiky 5 dohôd o poskytnutí pôžičiek, ktoré boli predmetom posudzovania:

Tabuľka 3

Prehľad podporných opatrení z verejných zdrojov poskytnutých spoločnosťou EEL GmbH v prospech spoločnosti FN GmbH

Objem (v mil. EUR)	Dátum dohody o poskytnutí pôžičky	Úroková sadzba	Splatnosť/odklad splatnosti pôžičky	Kolaterál	Spôsob financovania (EEL)
[11 – 20]	11.4.2003	[1 – 5] % nad základnou úrokovou sadzbou (1,97 %).	Prvá splatnosť: 30.6.2005, odložená prvýkrát na 31.12.2010, odložená druhýkrát na 31.12.2016	— Vecné bremeno na pozemky a budovy (<i>Grundschulden</i>) — Osobná záruka od [...] (<i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i>) — Záložné právo na podiely spoločností ANH GmbH a FN GmbH	Pôžička poskytnutá okresom Kleve: ([5 – 15] miliónov EUR s úrokom [1 – 5] %); pôžička [2 – 5] miliónov EUR poskytnutá [bankou], (verejný ručiteľ: obec Weeze). Pôžička vo výške [2 – 5] miliónov EUR konvertovaná 30.6.2005 a novým veriteľom je [banka].
[2 – 5]	17.6.2004	[1 – 5] % nad základnou úrokovou sadzbou (1,14 %).	Prvá splatnosť 30.6.2005, odložená prvýkrát na 31.12.2010, odložená druhýkrát na 31.12.2016	— Vecné bremeno na pozemky a budovy (<i>Grundschulden</i>) — Podiely spoločností ANH GmbH a FN GmbH	Pôžička spoločnosti EEL GmbH poskytnutá okresom Kleve („ <i>Kassenkredite</i> “)
[2 – 5]	28.7.2004	[3 – 8] % nad základnou úrokovou sadzbou (1,13 %).	Prvá splatnosť 31.12.2007, odložená prvýkrát na 31.12.2010, odložená druhýkrát na 31.12.2016	— Vecné bremeno na pozemky a budovy (<i>Grundschulden</i>) — Záložné právo na podiely spoločností ANH GmbH a FN GmbH — Záložné právo na spoločnosť FN GmbH	Pôžička spoločnosti EEL GmbH poskytnutá okresom Kleve („ <i>Kassenkredite</i> “) Okres Kleve a obec Weeze vložili do spoločnosti EEL GmbH kapitál vo výške [0,4 – 1] milióna EUR.

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

Objem (v mil. EUR)	Dátum dohody o poskytnutí pôžičky	Úroková sadzba	Splatnosť/odklad splatnosti pôžičky	Kolaterál	Spôsob financovania (EEL)
[4 – 10]	1.7.2005	[1 – 5] %	Prvá splatnosť 31.12.2010, odložená na 31.12.2016	— Vecné bremeno na pozemky a budovy (<i>Grundschulden</i>) — Osobná záruka od [...] (<i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i>). Záložné právo na podiely spoločností ANH GmbH a FN GmbH	Okres Kleve a obec Weeze vložili do spoločnosti EEL GmbH kapitál vo výške [0,4 – 1] milióna EUR.
[24 – 40] (= [20 – 30] (súčet všetkých štyroch pôžičiek) plus vzniknutý úrok vo výške (= [4 – 10]))	29.11.2010	[1 – 5] %	31.12.2016	— Vecné bremeno na pozemky a budovy (<i>Grundschulden</i>) — Osobná záruka od [...] (<i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i>) — Záložné právo na podiely spoločností ANH GmbH a FN GmbH	Predĺženie všetkých predošlých pôžičiek spoločnosti EEL, ktoré poskytol okres Kleve („ <i>Kassenkredite</i> “) a pôžičky poskytnutej [bankou] s možnou pokračujúcou verejnou zárukou zo strany obce Weeze.

- (45) Spoločnosť FN GmbH opäť nebola na konci prvého štvrťroka 2011 schopná uhradiť prvú platbu úrokov, ako sa dohodlo v dohodách o predĺžení pôžičiek (*Darlehensverlängerungsvertrag*) z 29. novembra 2010. Okres Kleve prijal ponuku spoločníka spoločnosti FN GmbH získať podiely spoločnosti FN GmbH v marci 2011 ako konverziu dlhu na kapitál kvôli pokračujúcemu odkladu platieb úrokov a istiny⁽¹²⁾. Táto konverzia dlhu na kapitál však bola právoplatne podpísaná až koncom roka 2012. Okres Kleve v súčasnosti vlastní 1,88 % základného imania spoločnosti FN GmbH⁽¹³⁾.

3.2. Opatrenie č. 2: Podpora od spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko

- (46) Dňa 15. októbra 2002 poskytla spolková krajina Severné Porýnie-Vestfálsko spoločnosti FN GmbH podporu z verejných zdrojov vo výške 3,525 milióna EUR na financovanie 50 % týchto nákladov: odbavovacia plocha, priestor na čerpanie palív, rozšírenie rolovacích dráh a renovácia existujúcich odbavovacích priestorov, spresnenie približovacej svetelnej sústavy, postranné svetelné návěstidlá, štartovacie svetelné návěstidlá a svetelné návěstidlá vzletovej a pristávacej dráhy.
- (47) Právnym základom tejto podpory bola vyhláška ministerstva dopravy, energetiky a územného plánovania spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko týkajúca sa podpory z verejných zdrojov na opatrenia súvisiace s výstavbou a obnovou (investície do infraštruktúry) letísk v spolkovej krajine Severné Porýnie-Vestfálsko (*Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen RdErl. – MBL.NRW.1993 S. 617*) (ďalej len „vyhláška z roku 1993“). Tieto usmernenia boli následne nahradené usmerneniami so značkou (VA 5 – 10 – 60/195- v. 25. November 2002)⁽¹⁴⁾, ktoré boli v platnosti v období medzi 1. januárom 2003 a 1. januárom 2008.
- (48) Vyhláškou z roku 1993 sa upravuje udeľovanie finančnej podpory na pokrytie investičných nákladov na určité druhy infraštruktúry letísk, napríklad vzletové a pristávacie dráhy, rolovacie dráhy, odbavovacie plochy, ochranné pásma, infraštruktúra riadenia letovej prevádzky (veže, radar, optické výstražné systémy), navigačné svetlá, optické prístroje na podporu pristávania, vysoké budovy (terminály hangáre atď.), parkoviská, oplatenie, infraštruktúra

⁽¹²⁾ Na základe dohody z 31. marca 2011 boli uvedené podiely 31. decembra 2011 postúpené spoločnosti EEL GmbH. Nakoniec boli odovzdané okresu Kleve.

⁽¹³⁾ Toto rozhodnutie sa netýka tejto konverzie dlhu na kapitál ani iného opatrenia, ktoré mohlo byť od roku 2011 poskytnuté zo strany Nemecka v prospech spoločnosti FN GmbH.

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

pre bezpečnosť letu, zásobovanie a likvidácia, ochrana proti hluku, protipožiarna ochrana, zimné a záchranné služby, ako aj investičné náklady na kompenzačné opatrenia na ochranu krajiny a ochranu životného prostredia. Na základe vyhlášky z roku 1993 poskytla spolková krajina Severné Porýnie-Vestfálsko na vyššie uvedené typy infraštruktúry letiska pomoc až do výšky 40 % oprávnených nákladov. Medzinárodné letiská a regionálne letiská by mohli dostávať pomoc až do výšky 65 % oprávnených nákladov. Na parkoviská, oplatenie a infraštruktúru letovej bezpečnosti možno na základe žiadosti letiska poskytnúť pomoc až do výšky 80 % oprávnených nákladov.

3.3. Opatrenie č. 3: Pomoc, ktorú poskytol okres Kleve priamo spoločnosti FN GmbH v súvislosti s nadobudnutím nehnuteľného majetku letiska

- (49) Ako sa uvádza v odôvodnení 28, nemecká spolková vláda predala 14. marca 2002 nehnuteľný majetok letiska za [5 – 15] miliónov EUR spoločnosti FN GmbH. V ten istý deň uzavrel okres Kleve so spoločnosťou FB GmbH dohodu o poskytnutí preklenovacieho financovania časti nadobúdacích nákladov nehnuteľného majetku letiska. Preklenovacie financovanie bolo udelené vo forme bezúročnej pôžičky plne zabezpečenej kolaterálom v podobe nehnuteľného majetku letiska (teda majetkom v hodnote [5 – 15] miliónov EUR ku dňu poskytnutia pôžičky). Dohodlo sa, že sumu vo výške [4 – 10] mil. EUR z celkovej sumy [5 – 15] miliónov EUR bude predbežne financovať okres Kleve. Airport Network B. V., materská spoločnosť spoločnosti ANH GmbH, mala vyplatiť prvú tranžu tejto bezúročnej pôžičky vo výške [2 – 5] miliónov EUR okresu Kleve do 30. decembra 2003 (čo aj urobila). Druhá tranža vo výške [2 – 5] miliónov EUR bola splatná päť rokov po dátume spustenia letovej prevádzky na letisku, najneskôr 31. decembra 2007, ak medzitým nebola splnená doložka dohody medzi okresom Kleve a spoločnosťou FN GmbH týkajúca sa vytvorenia pracovných miest (350 pracovných miest).
- (50) Dňa 8. júla 2004 okres Kleve rozhodol, že spoločnosť FN GmbH nemusí vyplatiť druhú tranžu vo výške [2 – 5] miliónov EUR, keďže sa už vytvorilo viac ako 350 pracovných miest.

3.4. Opatrenie č. 4: Podpora z verejných zdrojov spoločnosti EEL GmbH

- (51) Na to, aby bola spoločnosť EEL GmbH schopná poskytnúť spoločnosti FN GmbH pôžičky, potrebovala sama refinancovanie. EEL GmbH sa refinancovala prostredníctvom týchto pôžičiek:
- a) [5 – 15] miliónov EUR a [2 – 5] miliónov EUR s úrokovou sadzbou [1 – 5] % ročne so stanovenou dobou splatnosti na 30. júna 2005. Tieto dve pôžičky poskytol okres Kleve 11. apríla 2003 a 16. júna 2004.
- b) [1 – 5] miliónov EUR s úrokovou sadzbou [2 – 5] % ročne so stanovenou dobou splatnosti na 30. decembra 2007. Túto pôžičku poskytol okres Kleve 28. júla 2004 ⁽¹⁵⁾.
- (52) V júli 2005 bola kapitálová štruktúra spoločnosti EEL GmbH zmenená jej spoločníkmi, ktorí sa rozhodli pre kapitálový vklad vo výške [5 – 15] miliónov EUR a pre konverziu dlhu na kapitál vo výške [1 – 4] miliónov EUR, čím sa znížil dlh prvej pôžičky na sumu [3 – 13] miliónov EUR. EEL GmbH uhradila druhú pôžičku vo výške [2 – 5] miliónov EUR. Zostávajúce dohody o poskytnutí pôžičky vo výške [3 – 13] miliónov EUR a [2 – 5] miliónov EUR sa predĺžili do 31. decembra 2010. Úroková sadzba bola 1. júla 2005 stanovená na [3 – 8] % a od 1. novembra 2005 na [3 – 8] %. Dňa 29. novembra 2010 boli tieto dve pôžičky opäť predĺžené do 31. decembra 2016 s úrokovou sadzbou [3 – 8] %.
- (53) Okres Kleve vložil do spoločnosti EEL GmbH ďalší kapitál: [1 – 5] miliónov EUR v roku 2006 a [2 – 6] miliónov EUR v roku 2007. Tieto sumy boli zaúčtované ako kapitálová rezerva v spoločnosti a sú splatné spolu so splátkami pôžičiek koncom roku 2016. Celkovo poskytli tieto dvaja verejní spoločníci spoločnosti EEL GmbH [24 – 40] miliónov EUR ([15 – 25] miliónov EUR v kapitálových vkladoch vrátane konverzie dlhu na kapitál a [10 – 20] miliónov EUR v pôžičkách).
- (54) Súbežne s tým dostala spoločnosť EEL GmbH 2. mája 2003 od súkromnej [banky] pôžičku vo výške [2 – 5] miliónov EUR. Uvedená pôžička mala dátum splatnosti stanovený na 30. júna 2005 a úrokovú sadzbu [1 – 5] %. Obec Weeze poskytla spoločnosti EEL GmbH a [banke] v prípade tejto pôžičky verejnú záruku vo výške 100 %. Dňa 30. júna 2005 bola táto pôžička konvertovaná a namiesto [banky] sa veriteľom stala [banka] vo verejnom vlastníctve (dcérska spoločnosť [banky]). Splatnosť bola po prvýkrát predĺžená do 30. decembra 2010, s úrokovou sadzbou stanovenou na [1 – 5] %, a druhýkrát v roku 2010 do 31. decembra 2016, s úrokovou sadzbou [1 – 5] %.

⁽¹⁵⁾ To znamená, že ak spoločnosť EEL GmbH odložila splatnosť pôžičiek poskytnutých spoločnosti FN GmbH, odložená bola aj splatnosť jej vlastných pôžičiek, ktoré poskytol okres Kleve, a pôžičky vo výške [1 – 5] miliónov EUR, ktorú jej poskytla [banka].

4. DÔVODY ZAČATIA FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

4.1. Opatrenie č. 1: Pôžičky, ktoré spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH

- (55) V rozhodnutí o začatí konania vyjadrila Komisia pochybnosti o tom, či pôžičky, ktoré spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH, boli poskytnuté a ich splatnosť odložená za trhových podmienok. Komisia najprv konštatovala, že Nemecko nepredložilo informácie o úverovej bonite ani o úverovom ratingu prijímateľa pôžičky. Okrem toho Komisia nemohla vylúčiť, že spoločnosť FN GmbH bola spoločnosťou vo finančných ťažkostiach. Komisia okrem toho uviedla, že Nemecko nepredložilo žiadne vysvetlenie týkajúce sa úrokových sadzieb vzťahujúcich sa na jednotlivé pôžičky alebo kolaterálu za ne prijaté. Komisii navyše nebolo poskytnuté žiadne vysvetlenie, prečo poskytovateľ pôžičiek, ktorým je subjekt vo verejnom vlastníctve, opakovane súhlasil s odkladom splatnosti predmetných pôžičiek, stále predlžoval ich lehotu splatnosti a prečo sa dosiaľ nežiadala úhrada istiny a splatných úrokov.
- (56) Na základe týchto skutočností Komisia zastávala predbežné stanovisko, že spoločnosť EEL GmbH pri poskytovaní pôžičiek spoločnosti FN GmbH a odkladoch ich splatnosti nekonala ako súkromný investor v trhovom hospodárstve ani ako súkromný veriteľ v trhovom hospodárstve. Vzhľadom na to, že spoločnosť FN GmbH bola podľa všetkého spoločnosťou v ťažkostiach počas celého obdobia, ktorá nebola schopná získať financovanie z komerčných bánk minimálne do konca roku 2010, zastávala Komisia predbežné stanovisko, že celá suma pôžičiek vrátane úrokov by sa mala kvalifikovať ako štátna pomoc.
- (57) Keďže tieto opatrenia boli vykonané bez toho, aby boli oznámené Komisii, dospela Komisia k predbežnému záveru, že predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc.
- (58) Komisia napokon vyjadrila pochybnosti o právnej zlučiteľnosti predmetných dohôd s pravidlami vnútorného trhu v prípade, že sa budú posudzovať ako štátna pomoc, a to najmä vzhľadom na pravidlá stanovené v usmerneniach na záchranu a reštrukturalizáciu ⁽¹⁶⁾.

4.2. Opatrenie č. 2: Podpora, ktorú spoločnosť FN GmbH získala od spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko

- (59) V rozhodnutí o začatí konania Komisia poznamenala, že pomoc spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko poskytnutá spoločnosti FN GmbH bola selektívnym opatrením, keďže táto pomoc nebola dostupná všetkým letiskám v tejto spolkovej krajine. Vzhľadom na to, že základ tejto podpory je vo verejných zdrojoch a keďže jej poskytnutím získalo letisko výhodu vo forme investičnej podpory, nemožno vylúčiť, že šlo o štátnu pomoc.
- (60) Keďže tieto opatrenia boli vykonané bez toho, aby boli oznámené Komisii, dospela Komisia k predbežnému záveru, že predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc.
- (61) Komisia napokon vyjadrila pochybnosti o právnej zlučiteľnosti predmetného opatrenia s pravidlami vnútorného trhu v prípade, že sa bude posudzovať ako štátna pomoc, a to najmä vzhľadom na pravidlá stanovené v usmerneniach na záchranu a reštrukturalizáciu ⁽¹⁷⁾.

4.3. Opatrenie č. 3: Priama pomoc okresu Kleve spoločnosti FN GmbH

- (62) Pokiaľ ide o priamu pomoc od okresu Kleve spoločnosti FN GmbH, Komisia zastávala predbežné stanovisko, že žiadny trhový investor by ju neposkytol bezodplatne. Komisia ďalej vyjadrila pochybnosti o tom, že by bol súkromný investor v trhovom hospodárstve ochotný odpustiť splácanie časti nesplatennej istiny z dôvodu tvorby pracovných miest v danom regióne.
- (63) Keďže tieto opatrenia boli vykonané bez toho, aby boli oznámené Komisii, dospela Komisia k predbežnému záveru, že predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc.
- (64) Komisia napokon vyjadrila pochybnosti o právnej zlučiteľnosti predmetného opatrenia s pravidlami vnútorného trhu v prípade, že sa bude posudzovať ako štátna pomoc, a to najmä vzhľadom na pravidlá stanovené v usmerneniach na záchranu a reštrukturalizáciu ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2).

⁽¹⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 16.

4.4. Opatrenie č. 4: Kapitálové vklady a pôžičky v prospech spoločnosti EEL GmbH

- (65) V rozhodnutí o začatí konania vyjadrila Komisia pochybnosti o tom, či financovanie, ktoré spoločnosti EEL GmbH poskytli jej verejní spoločníci, bolo poskytnuté a jeho splatnosť odložená za trhových podmienok.
- (66) Keďže tieto opatrenia boli vykonané bez toho, aby boli oznámené Komisii, dospela Komisia k predbežnému záveru, že predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc.
- (67) Komisia napokon vyjadrila pochybnosti o právnej zlučiteľnosti predmetných opatrení s pravidlami vnútorného trhu v prípade, že sa budú posudzovať ako štátna pomoc.

5. PRIPOMIENKY NEMECKA

5.1. Všeobecné poznámky

5.1.1. Kontext projektu

- (68) Nemecko pripomína kontext projektu opísaný v oddiele 2.1 a 2.2. Základom projektu „Euroregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe“ bol rozvoj civilného letiska v súkromnom vlastníctve prevádzkovaného súkromným subjektom, ktoré vzniklo z bývalého vojenského letiska.
- (69) Nemecko tvrdí, že rast prevádzky bol obmedzený v dôsledku vonkajších faktorov. Po prvé, úpadok spoločnosti V-bird v októbri 2004, ktorá mala na letisku Niederrhein-Weeze svoju hlavnú prevádzkovú základňu, spôsobil značné prevádzkové straty, ktoré sa letmi spoločností Ryanair a Hapagfly nedokázali plne nahradiť až do roku 2008, keď prevádzka dosiahla svoju úroveň z roku 2004. Po druhé, viaceré súdne konania na vnútroštátnych súdoch opakovane vytvárali pre aerolínie právnu neistotu⁽¹⁸⁾ a pre spoločnosť FN GmbH predstavovali nepredvídateľné dodatočné náklady. Až do roku 2009, keď dostala spoločnosť FN GmbH konečnú prevádzkovú licenciu, nemohla v dôsledku prebiehajúcich právnych sporov realizovať svoju stratégiu a rozhodla sa pre mimosúdne urovnania. V prípade úspešného výsledku však musela spoločnosť FN GmbH zaplatiť kompenzácie účastníkom týchto konaní vo výške [5 – 10] miliónov EUR. Po tretie, prevádzka letiska utrpela v roku 2010 narušením, ktoré vyvolal výbuch islandskej sopky Eyjafjallajökull. Po štvrté, Nemecko konštatuje, že v septembri 2010 zaviedlo daň za cestujúcich, ktorá narušila konkurencieschopnosť letiska Niederrhein-Weeze voči ostatným európskym letiskám, ktoré tejto dani nepodliehajú. Podľa Nemecka následkom toho spoločnosť Ryanair znížila svoju prevádzku na letisku Niederrhein-Weeze a v rokoch 2011 a 2012 evidovalo toto letisko znížený počet cestujúcich.
- (70) Nemecko tvrdí, že napriek týmto nežiaducim udalostiam, ktoré boli mimo kontroly spoločností FN GmbH, EEL GmbH alebo ich spoločníkov, úspech celého projektu dokazuje sústavne narastajúca prevádzka počas vyšetrovaného obdobia (pozri odôvodnenie 18), ktorá splnila či dokonca prekročila prognózu prevádzky uvedenú v rôznych odborných štúdiách (okrem roku 2011). Okrem toho Nemecko poukazuje na skutočnosť, že spoločnosť FN GmbH dokázala zvýšiť aj príjmy z neleteckých činností a postupne zvýšiť svoju ziskovosť.

5.1.2. Dôvody na súkromné financovanie letiska

- (71) Nemecko poukazuje na to, že letisko Niederrhein-Weeze je príkladom úspešného letiska, pretože je teraz nielen tretím najväčším letiskom v spolkovej krajine Severné Porýnie-Vestfálsko, ale aj jedinečným príkladom privatizovanej infraštruktúry predanej za trhovú cenu. Nemecko dodáva, že investície do letiska boli vždy udržiavané na veľmi vysokej úrovni. V období rokov 2002 až 2011 dosiahli celkové investície spoločnosti FN GmbH výšku [60 – 90] miliónov EUR, z čoho [20 – 30] miliónov EUR sa použilo na rozvoj komerčných budov, [10 – 20] miliónov EUR na zariadenia letovej prevádzky a odbavovacej plochy a [5 – 10] miliónov EUR na začínajúce projekty a na projekty rozširovania. Nemecko tvrdí, že spoločnosť FN GmbH sa od svojej privatizácie mohla stále spoliehať na súkromné zdroje financovania týchto významných investícií, a to: i) pôžičky a kapitálové vklady spoločníkov, ii) pôžičky komerčných bánk a iii) vlastný prevádzkový zisk spoločnosti FN GmbH.
- (72) Pokiaľ ide o podporu väčšinového spoločníka, Nemecko sa domnieva, že spoločnosť ANH GmbH a jej vlastní spoločníci opakovane podporili svoju podriadenú spoločnosť FN GmbH v záujme pokrytia jej počiatočných prevádzkových strát, ako aj jej investícií do infraštruktúry letiska. Táto podpora mala podobu kapitálových

⁽¹⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou 7.

vkladov a pôžičiek, pre ktoré väčšinový spoločník súhlasil s podriadením svojej pohľadávky (*Rangrücktrittklärung*). Tým väčšinový spoločník premenil pohľadávky na kapitál, ktorý už nemohol byť časťou konkurznej podstaty. Nemecko však uvádza, že samotní súkromní spoločníci nemohli udržať celkové finančné bremeno takejto nákladnej investície a potrebovali dodatočné finančné zdroje, ktoré mohli za trhových podmienok poskytnúť len verejné orgány. Táto externá podpora už bola zohľadnená v podnikateľskom pláne na rok 2003 (pozri odôvodnenie 95).

- (73) Pokiaľ ide o pôžičky *komerčných bánk*, Nemecko tvrdí, že spoločnosť FN GmbH by vďaka svojmu komerčnému úspechu mohla získať úver od komerčných bánk veľmi rýchlo. Podľa Nemecka by sa prístupom k bankám dokázala udržateľnosť obchodného modelu využívajúceho súkromné financovanie. V prvej polovici roka 2009 mohla spoločnosť FN GmbH podpísať s [bankou] dohodu o poskytnutí investičnej pôžičky vo výške [0 – 10] mil. EUR. Úroková sadzba tejto pôžičky predstavovala [2 – 6] %, ale podmienkou bolo podriadenie nárokov spoločnosti EEL GmbH súvisiacich s pôžičkami, ktoré spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH (odtiaľ teda vznikla potreba, aby spoločnosť EEL GmbH podriadila svoju pohľadávku). Splatnosť pôžičky bola stanovená na 31. decembra 2010. Podľa Nemecka boli preto podmienky kolateralizácie a úrokové sadzby uvedených dohôd pre spoločnosť FN GmbH komparatívne priaznivé. Spoločnosť FN GmbH splatila pôžičku od [banky] v plnej výške do dátumu splatnosti. Nemecko dodáva, že [banka] ponúkla spoločnosti FN GmbH dve kreditné facility ([8 – 15] miliónov EUR a [1 – 5] miliónov EUR) s orientačnou úrokovou sadzbou [1 – 5] % ⁽¹⁹⁾, spolu s tým, a že spoločnosť by mohla s [bankou] podpísať lízingové financovanie vo výške približne [0 – 3] miliónov EUR.
- (74) Pokiaľ ide o *samofinancovanie*, Nemecko zdôrazňuje, že spoločnosť FN GmbH by mohla postupne financovať svoje vlastné investície prostredníctvom kladných peňažných tokov z prevádzkovej činnosti. Prvý pozitívny EBITDA (zisk pred odpočítaním úrokov, daní, odpisov a amortizácie) bol zaznamenaný v roku 2006 a prvý čistý zisk v roku 2007, teda len niekoľko rokov po tom, ako sa začala prevádzka. Nemecko okrem toho vyčíta Komisii, že v rozhodnutí o začatí konania uvádzala údaje o obrate a nákladoch spoločnosti FN GmbH nesprávnym a zavádzajúcim spôsobom. Nemecko preto predložilo nasledujúce informácie, pokiaľ ide o porovnávaný vývoj obratu a nákladov v období rokov 2003 – 2010:

Tabuľka 4

Príjmy a náklady spoločnosti FN GmbH v období rokov 2003 – 2010

(v tisícoch EUR)

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Obrat (<i>Umsatz</i>)	2 225	7 968	7 364	7 136	8 281	13 338	19 900	23 759
Ďalšie prevádzkové príjmy (<i>Sonstige betriebliche Erträge</i>)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— vrátane transakcií s pozemkami súvisiacich s daňami (<i>Grundstückstransaktion</i>)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nákupy (<i>Materialaufwand</i>)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Personálne náklady (<i>Personalaufwand</i>)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ďalšie prevádzkové náklady (<i>Sonstiger betrieblicher Aufwand</i>)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁹⁾ Táto ponuka sa však nikdy nezrealizovala.

- (75) Nemecko argumentuje, že Komisia konkrétne nezohľadnila všetky náklady súvisiace s verejným záujmom (náklady na nehospodárske činnosti), ktoré nemožno pripísať každodennej prevádzke letiska, čím sa umelo znižuje prevádzkový zisk. Nemecko sa domnieva, že nasledujúca tabuľka odráža skutočnú prevádzkovú ziskovosť spoločnosti FN GmbH:

Tabuľka 5

Upravená štruktúra nákladov spoločnosti FN GmbH (očistená o náklady súvisiace s verejným záujmom)

(v tisícoch EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Zisk podľa výročnej správy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Verejný záujem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
a) Bezpečnosť a ochrana, z toho:	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— Protipožiarna ochrana (personál)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— Amortizácia investič- ných nákladov (požiarna ochrana)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— Amortizačné náklady (videomonitorovanie)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— Hliadkovanie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— Zamestnanci služby bez- pečnostnej ochrany	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
b) Ochrana cestujúcich a lieta- diel	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— Kontrolné zariadenia (osoby a predmety)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— Letová bezpečnosť DFS TTC	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— Amortizácia (riadiaca veža)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Upravený ročný zisk	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Upravený EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

5.1.3. Pojem štátnej pomoci – výstavba letiska vnímaná ako činnosť nehospodárskej povahy

- (76) Nemecko sa domnievalo, že výstavba letiska nie je hospodárskou činnosťou, ktorú by boli súkromní investori ochotní vykonať samostatne, a že v Európe takýto príklad neexistuje (pozri nasledujúci oddiel). Podľa Nemecka by mali súkromní investori oveľa väčší záujem o prevádzku letiskovej infraštruktúry, ktorá už existuje, pretože riziká z tejto činnosti sú nižšie a zvládnuteľné.

- (77) Nemecko navrhuje, aby výstavba letiskovej infraštruktúry už nebola v rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci, čím sa vyrieši nedostatok súkromných investícií v tejto oblasti. Nemecko tvrdí, že výstavba takejto infraštruktúry je nástrojom, pomocou ktorého môže štát nasmerovať hospodársky rozvoj a štruktúrovať územné plánovanie prostredníctvom dopravnej politiky.
- (78) Nemecko sa okrem toho domnieva, že podpora z verejných zdrojov v danom prípade sa zameriavala najmä na činnosti súvisiace s verejným záujmom, ktoré nespádajú do pôsobnosti kontroly štátnej pomoci zo strany Komisie. Z [20 – 30] miliónoch sa [20 – 30] investovalo do systémov požiarnej ochrany a bezpečnosti. Nemecko dodalo, že zostávajúcich [2 – 5] miliónoch EUR sa kompletne využilo na financovanie iných činností v roku 2011.

5.1.4. Pojem štátnej pomoci – neexistencia hypotetického referenčného investora

- (79) Nemecko zastáva názor, že na financovanie infraštruktúry regionálnych letísk v súkromnom vlastníctve v Európe neexistuje trh. Podľa Nemecka je v Európe len málo úplne sprivatizovaných letísk. Príkladmi takýchto letísk sú letiská Glasgow – Prestwick alebo Luton. Hoci sa nezačalo žiadne vyšetrenie štátnej pomoci týkajúce sa týchto čisto súkromných letísk, Nemecko pochybuje o tom, že tieto letiská nedostali podporu z verejných zdrojov. Nemecko zdôraznilo, že aj v prípade letiska Lübeck – Blankensee sa mesto Lübeck stalo v roku 2009 opäť vlastníkom tejto platformy. Tento nedostatok súkromného vlastníctva súvisel s vysokými fixnými nákladmi, ktoré by nevyhnutne predstavovala výstavba letiskovej infraštruktúry, čo Komisia uznala v návrhu usmernení o leteckej doprave z roku 2014, ktoré boli v štádiu prípravy v čase, keď sa začalo formálne vyšetrovacie konanie⁽²⁰⁾. Okrem toho Nemecko uviedlo, že právna neistota vytvorená procesom povinnej certifikácie letiska súčasne s vyhlásením rozsudku vo veci *Aéroports de Paris* a podpísaním medzinárodnej zmluvy medzi Nemeckom a Holandskom odradili súkromných investorov od vstupu do tohto druhu projektu. Podľa Nemecka Komisia v počiatočnom posudzovaní v rozhodnutí o začatí konania nesprávne prehliadla skutočnosť, že komerčné banky sa podľa očakávania postavili proti financovaniu výstavby súkromných letísk a že v tejto oblasti neexistuje fungujúci trh.
- (80) Nemecko zastáva názor, že predbežné posudzovanie Komisie nevychádzalo z jasných kritérií na posúdenie súladu predmetných opatrení s trhom. Podľa Nemecka by mala Komisia naopak vychádzať z ustálenej judikatúry⁽²¹⁾ v rámci univerzálnych poštových služieb, čím by sa potvrdilo, že vytvorenie a udržiavanie siete nie je v súlade s čisto komerčným prístupom. Nemecko takisto navrhuje vychádzať z existujúcej praxe Komisie v prípadoch, kde už Komisia podobné podporné opatrenia údajne schválila. Na podporu týchto názorov použilo Nemecko príklad financovania infraštruktúry letiska Kassel – Calden.
- (81) Nemecko dospelo k záveru, že vzhľadom na úspešný rozvoj letiska Niederrhein-Weeze by do tohto letiska investoval každý súkromný investor tak, ako to urobilo Nemecko.

5.1.5. Spoločnosť FN GmbH nemožno považovať za firmu v ťažkostiach

- (82) Nemecko odmieta predbežný záver Komisie, že spoločnosť FN GmbH možno považovať za firmu v ťažkostiach v zmysle usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (ďalej len „usmernenia o záchrane a reštrukturalizácii“)⁽²²⁾.
- (83) Nemecko zakladá toto tvrdenie na piatich dôvodoch. Po prvé, spoločnosť FN GmbH dosiahla zisky už po veľmi krátkej úvodnej fáze (prvý pozitívny EBITDA v roku 2006 – po vylúčení nákladov súvisiacich s verejným záujmom – a prvý čistý zisk v roku 2007). Nemecko poukazuje na to, že pri posudzovaní opatrení financovania v prospech regionálnych letísk Komisia nikdy nepovažovala stratového príjemcu v počiatočnej fáze za firmu v ťažkostiach. Keby podľa Nemecka Komisia na tomto odôvodnení trvala, nebolo by možné financovať už žiadnu letiskovú infraštruktúru.
- (84) Po druhé, Nemecko tvrdí, že „tvrde“ kritériá firmy v ťažkostiach neboli splnené v žiadnom okamihu. Nemecko vyslovuje námietku proti pripomienkam uvedeným v rozhodnutí o začatí konania, pokiaľ ide o záporný vlastný kapitál, a dodáva, že väčšinový spoločník udržiaval spoločnosť finančne nad vodou – prostredníctvom pôžičky, nového kapitálového vkladu a dohody o podriadení svojej pohľadávky (*Rangrücktrittklärung*). Nemecko okrem toho spochybuje výklad Komisie týkajúci sa rozsudku Všeobecného súdu vo veciach T-102/07 a T-120/07

⁽²⁰⁾ Pokiaľ ide o ďalší vývoj konečných usmernení o leteckej doprave z roku 2014, pozri odôvodnenie 38.

⁽²¹⁾ Pozri spojené veci *Chronopost/Ufex and iní*, C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01, EU:C:2003:388, bod 37.

⁽²²⁾ Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2).

Slobodný štát Sasko/Komisia, pretože automaticky predpokladá súvis medzi záporným vlastným kapitálom a označením za firmu v ťažkostiach. Podľa Nemecka je kritérium záporného vlastného kapitálu len jedným z viacerých kritérií, ktoré uvádza Všeobecný súd pri určovaní, či je firma v ťažkostiach.

- (85) Po tretie, Nemecko uvádza, že spoločnosť FN GmbH nevykazuje žiadne príznaky naznačujúce, že by bola v ťažkostiach, keďže rozvoj podnikania tejto spoločnosti bol pozitívny od jej vzniku. Ide najmä o skutočnosť, že zvýšené úrokové sadzby spoločnosti FN GmbH neodhaľujú finančné ťažkosti, napríklad nadmernú zadlženosť, ale skôr odrážajú opakované investície hlavného spoločníka do spoločnosti FN GmbH.
- (86) Po štvrté, Nemecko tvrdí, že spoločnosť FN GmbH mohla svoje finančné problémy vyriešiť vďaka vlastným prevádzkovým ziskom, pôžičkám od komerčných bánk, ako aj pôžičkám a finančným prostriedkom prijatým od svojho väčšinového spoločníka.
- (87) Napokon Nemecko tvrdí, že spoločnosť FN GmbH nemožno považovať za firmu v ťažkostiach ani podľa usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu, pretože v súlade s usmerneniami sa toto označenie vylučuje v prípade spoločností vytvorených menej ako tri roky po ich vytvorení (ako napríklad FN GmbH).

5.1.6. Narušenie hospodárskej súťaže

- (88) Nemecko uvádza, že v rozhodnutí o začatí konania Komisia nepreukázala účinky podporných opatrení na hospodársku súťaž na relevantnom trhu, ktorý nevymedzila.
- (89) Po vznesení týchto všeobecných pripomienok prijalo Nemecko stanoviská k viacerým posudzovaným opatreniam:

5.2. Opatrenie č.1: Podpora, ktorú spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH

5.2.1. Kontrola spoločnosti EEL GmbH nad spoločnosťou FN GmbH

- (90) Nemecko tvrdí, že všetky platby financované z pôžičiek, ktoré spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH, boli prísne kontrolované spoločnosťou EEL GmbH, ktorá dohliadala na ich priamy prevod veriteľom v mene (*treuhänderisch*) spoločnosti FN GmbH.
- (91) Podľa Nemecka tým spoločnosť EEL GmbH zabezpečila, aby jej prostriedky boli pridelené výhradne na investície, a nie na každodenné operácie.
- (92) Nemecko okrem toho uvádza, že okresu Kleve a obci Weeze ako spoločníkom spoločnosti EEL GmbH bolo v zakladajúcom akte spoločnosti FN GmbH (*Geschäftsvertrag*) poskytnutých niekoľko výlučných práv, napríklad právomoc vymenovať generálneho riaditeľa spoločnosti FN GmbH (použili ju v roku 2004) a niekoľko práv veta týkajúcich sa jednotlivých riadiacich opatrení, ako aj úprav alebo predaja kapitálu spoločnosti FN GmbH. Tieto práva budú platiť dovtedy, kým spoločnosť FN GmbH nesplatí týmto dvom spoločníkom všetky svoje dlhy.

5.2.2. Predbežné posúdenie podmienok na trhu a potrebných investícií

- (93) Nemecko tvrdilo, že v priebehu vyšetrovaného obdobia boli všetky investičné rozhodnutia podporené štúdiami trhu, ktorých závery systematicky poukazovali na nevyhnutnosť investícií.
- (94) V tejto súvislosti Nemecko uvádza prvú štúdiu z roku 1998 (realizovanú spoločnosťou [...]), podľa ktorej sa projekt Niederrhein-Weeze zdal byť ekonomicky zdravý a udržateľný. Nemecko uviedlo aj ďalšie štúdie vypracované krátko potom, ktoré odporučili špecializáciu novej letiskovej infraštruktúry na segment nízkonákladových dopravcov, ktorý bol vtedy, koncom 90. rokov minulého storočia, označený za najslubnejší zdroj rastu. Budovanie infraštruktúry výslovne určenej na prepravu nízkonákladových dopravcov, zemepisná poloha letiska (zasahujúca približne 35 miliónov obyvateľov), nasýtenie blízkych letísk Amsterdam a Düsseldorf boli vtedy prezentované ako konkurenčné výhody.

- (95) Nemecko ďalej odkazuje na ďalšie podnikateľské plány, ktoré pri predvídaní finančného úspechu letiska vychádzali z očakávaného rastu objemu prepravy nízkonákladových dopravcov, nasýtenia platformami susedných letísk a podpísania dohody so spoločnosťou Ryanair. Vzhľadom na potrebu presadiť pravidlá ochrany životného prostredia zadala súbežne FN GmbH vypracovanie prognóz letovej prevádzky od [...] (ďalej len „analýza od [...]“), v ktorej sa na rok 2010 predpokladala preprava 2,88 milióna cestujúcich a na rok 2020 sa preprava odhadovala v rozpätí od 3,1 do 4,85 milióna cestujúcich. Nemecko uvádza, že podľa záznamov o prevádzke sa podnikateľský plán plne dodržiaval až do roku 2010, a to aj napriek nepriaznivým udalostiam opísaným vyššie.
- (96) Nemecko ďalej vysvetľuje, že vzhľadom na rozšírený rozsah činností spoločnosti Ryanair na letisku zadala spoločnosť FN GmbH v roku 2009 vypracovanie ďalšieho podnikateľského plánu pokrývajúceho roky 2009 – 2020 („podnikateľský plán z roku 2009“). Tento podnikateľský plán bol zaslaný [banke], ktorá mohla túto expertnú štúdiu zohľadniť pri prijímaní rozhodnutia o udelení komerčnej pôžičky spoločnosti FN GmbH.
- (97) Vzhľadom na tieto skutočnosti Nemecko spochybnilo predbežné stanoviská Komisie, že obchodný model spoločnosti FN GmbH bol neutržateľný a že proces privatizácie sa realizoval z politických pohnútok a nie v čisto komerčných podmienkach.

5.2.3. Súlad pôžičiek, ktoré spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH, s trhom

- (98) Nemecko konštatovalo, že v rozhodnutí o začatí konania sa na posúdenie súladu úrokových sadziieb na pôžičky poskytnuté spoločnosťou EEL GmbH s trhom používa nesprávny právny základ. Podľa Nemecka použila Komisia pri posudzovaní Oznámenie Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadziieb z roku 2008 (ďalej len „oznámenie o referenčných sadzbách z roku 2008“) ⁽²³⁾. Nemecko tvrdí, že vzhľadom na skutočnosť, že väčšina skúmaných opatrení bola udelená v období rokov 2003 až 2005, mala Komisia použiť svoje oznámenie o spôsobe stanovenia referenčných a diskontných sadziieb z roku 1997 (ďalej len „oznámenie o referenčných sadzbách z roku 1997“) ⁽²⁴⁾.
- (99) Okrem toho, bez ohľadu na to, ktoré z týchto dvoch oznámení by sa uplatnilo *ratione temporis*, vyjadrilo Nemecko pochybnosti nad uplatniteľnosťou ktorejkoľvek referenčnej sadzby Komisie na tento prípad, z dôvodu, že v oblasti výstavby letiskovej infraštruktúry údajne neexistuje žiaden fungujúci finančný trh.
- (100) Nemecko doplnilo, že pôžičky, ktoré poskytli verejné orgány, boli plne v súlade s trhom, a to z týchto dôvodov:
- vo všetkých dohodách o poskytnutí pôžičky sa stanovilo splácanie istiny s úrokmi, ktoré boli v súlade s trhom a/alebo právne uplatniteľné;
 - všetky pôžičky udelené spoločnosti FN GmbH boli plne a nepretržite zabezpečené i) vecným bremenom na pozemky prvého stupňa (*Grundschuld auf sämtliche Grundstücke*), ii) podielmi spoločnosti Airport Network B. V. na základnom imaní spoločnosti ANH GmbH a iii) podielmi spoločnosti ANH GmbH na základnom imaní spoločnosti FN GmbH;
 - úrokové sadzby pôžičiek poskytnutých spoločnosti FN GmbH, ktoré sa pohybovali v rozpätí [1 – 8] %, boli vždy v súlade s trhom vzhľadom na významný počiatkový príspevok súkromných kapitálových vkladov (približne [20 – 50] %) na celkové financovanie projektov a vysokú úroveň kolateralizácie;
 - tieto úrokové sadzby sú rovnocenné so sadzbami platnými pre pôžičky s 10-ročnou splatnosťou, ktoré sú na 80 % zabezpečené nehnuteľnosťami.
- (101) Pokiaľ ide o kritérium súkromného investora, Nemecko sa odvoláva na judikatúru vo veci *Talianška republika/Komisia* ⁽²⁵⁾, kde Súdny dvor konštatoval, že „s cieľom určiť, či majú takéto opatrenia povahu štátnej pomoci, je potrebné posúdiť, či by za podobných okolností súkromný investor, ktorý má veľkosť porovnateľnú s veľkosťou orgánov spravujúcich verejný sektor, mohol poskytnúť kapitál v tejto výške.“ Nemecko tvrdilo, že súkromný

⁽²³⁾ Oznámenie Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadziieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6).

⁽²⁴⁾ Oznámenie Komisie o spôsobe stanovenia referenčných a diskontných sadziieb (Ú. v. ES C 273, 9.9.1997, s. 3).

⁽²⁵⁾ *Talianška republika/Komisia Európskych spoločenstiev*, C-305/89 EU:C:1991:142, bod 19.

investor by na mieste spoločnosti EEL zohľadnil povinnosť právneho súladu a uznal, že finančná ziskovosť investície by sa mohla oneskoriť vzhľadom na náklady na dosiahnutie súladu, ako už Komisia uznala v predchádzajúcom prípade individuálnej pomoci *Einzelbeihilfe für Wasserwerke* ⁽²⁶⁾. Nemecko zároveň dodalo, že súkromný investor môže pri úprave svojich prognóz ziskovosti zohľadniť aj strategickú povahu/ciel obchodného modelu. Podľa bodu 3.2 ods. v) oznámenia Komisie o kapitálových podieloch verejných orgánov v spoločnosti zo 14. septembra 1984 ⁽²⁷⁾ „strategická povaha investície vzhľadom na trhy alebo dodávky je taká, že nadobudnutie podielu v spoločnosti možno považovať za normálne správanie poskytovateľa kapitálu, hoci ziskovosť sa oneskorí“. Nemecko dospelo k záveru, že toto ustanovenie vylučuje existenciu hospodárskej výhody, ktorá zahŕňa štátnu pomoc.

5.3. Opatrenie č. 2: Podporné opatrenie spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko v prospech spoločnosti FN GmbH

- (102) Podľa Nemecka podporné opatrenie vo výške 3,525 milióna EUR udelené spoločnosti FN GmbH rozhodnutím spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko 15. októbra 2002 v skutočnosti nepredstavuje pomoc alebo aspoň existujúcu pomoc v zmysle procesného nariadenia. Nemecko uviedlo, že toto opatrenie bolo schválené na základe vyhlášky z roku 1993. Podľa Nemecka bola táto vyhláška prijatá pred oznámením Komisie o uplatňovaní článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v sektore letectva (ďalej len „usmernenia o leteckej doprave z roku 1994“) ⁽²⁸⁾.
- (103) Nemecko dodalo, že financovanie infraštruktúry letiska sa mohlo považovať za štátnu pomoc a stať sa predmetom kontroly zo strany Komisie len v neskoršom štádiu, a to potom, ako: a) Komisia v roku 2005 prijala usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (ďalej len „usmernenia o leteckej doprave z roku 2005“) a b) Všeobecný súd a Súdny dvor Európskej únie prijal historicky významné rozhodnutia v tomto sektore ⁽²⁹⁾.
- (104) V tejto súvislosti Nemecko ďalej uviedlo, že Komisia použila v rozhodnutí o začatí konania na predbežné posúdenie opatrenia č. 2 nesprávny právny základ. Rozhodnutie o začatí konania ⁽³⁰⁾ bolo v skutočnosti založené na novom znení vyhlášky z roku 1993, ktoré nadobudlo účinnosť 1. januára 2003, po poskytnutí daného opatrenia.
- (105) Nemecko napokon tvrdí, že vzhľadom na skutočnosť, že vyhláška z roku 1993, na základe ktorej sa predmetné opatrenie pomoci prijalo, bola zrušená, nie je potrebné, aby Komisia používala ustanovenia procesného nariadenia vzťahujúce sa na existujúcu pomoc.

5.4. Opatrenie č. 3: Priama pomoc okresu Kleve spoločnosti FN GmbH

- (106) Nemecko sa domnieva, že na doplnenie súkromných investícií do letiska vo fáze spúšťania bolo potrebné poskytnúť aj preklenovacie financovanie. Pokiaľ ide o oslobodenie spoločnosti FN GmbH od povinnosti vrátiť druhú tranžu pôžičky, Nemecko zastáva názor, že okres Kleve sa tak rozhodol zámerne, keďže spoločnosť FN GmbH splnila zákonnú povinnosť vytvoriť najmenej 350 pracovných miest.

5.5. Opatrenie č. 4: Refinancovanie spoločnosti EEL GmbH z verejných zdrojov

- (107) Nemecko popiera, že by refinancovanie spoločnosti EEL GmbH predstavovalo činnosť, na ktorej sa podieľa štát, keďže ide len o kapitálový vklad realizovaný spoločníkmi spoločnosti EEL GmbH. Nemecko poukazuje na to, že refinancovanie spoločnosti EEL GmbH zrealizovali verejní spoločníci a súkromné banky.
- (108) Nemecko tvrdí, že v rozhodnutí o začatí konania sa údajná štátna pomoc započítava dvakrát (refinancovanie spoločnosti FN GmbH spoločnosťou EEL GmbH a refinancovanie spoločnosti EEL GmbH jej verejnými spoločníkmi), hoci tvorí len jedno jediné opatrenie. Nemecko pripomína, že Komisia upustila od dvojitého posudzovania v podobnej veci *Leipzig/Halle* ⁽³¹⁾.

⁽²⁶⁾ Rozhodnutie Komisie z 15.6.2011, N 322/10, bod 49. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/237041/237041_1243261_83_3.pdf

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

⁽²⁸⁾ Uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v sektore letectva (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).

⁽²⁹⁾ Ide najmä o vec *Aéroports de Paris/Komisia*, T-128/98, Zb. s. II-3929 EU:T:2000:290 z 12. decembra 2000, vec *Ryanair/Komisia*, T-196/04, EU:T:2008:585 zo 17. decembra 2008, ako aj vec *Slobodný štát Sasko a spolková krajina Sasko – Anhaltsko/Komisia a. i.*, T-443/08, EU:T:2011:117 z 24. marca 2011.

⁽³⁰⁾ Odôvodnenie 42.

⁽³¹⁾ SA.30743 – *Finanzierung von Infrastrukturprojekten am Flughafen Leipzig/Halle* (Ú. v. EÚ C 284, 28.9.2011, s. 6).

- (109) Nemecko popiera, že by bola spoločnosť EEL GmbH zapojená do akejkoľvek hospodárskej činnosti a tvrdí, že spoločnosť EEL GmbH by sa mala považovať skôr za dočasný účelovo vytvorený subjekt (ďalej len „SPV“) s cieľom riadiť a rozvíjať infraštruktúru letiska. Nemecko zastáva názor, že spoločnosť EEL GmbH bola zriadená na to, aby bola pri riadení projektu efektívnejšia než jej dvaja samostatní spoločníci (okres Kleve a obec Weeze) a na to, aby nasmerovala podporu na začatie podnikateľskej činnosti poskytnutú spoločníkmi transparentnejším spôsobom. Podľa Nemecka by žiaden súkromný investor nevykonával činnosti, aké vykonávala spoločnosť EEL GmbH.
- (110) Nemecko napokon dodalo, že spoločnosť EEL GmbH vykazovala ziskové rozpätie vďaka rozdielu medzi úrokovými sadzbami pôžičiek prijatých od svojich spoločníkov a sadzbami z pôžičiek poskytnutých spoločnosti FN GmbH.

5.6. Posúdenie zlučiteľnosti

- (111) Nemecko má pochybnosti, či Komisia v rozhodnutí o začatí konania dôkladne posúdila zlučiteľnosť podporných opatrení. Dodáva, že vzhľadom na otázku týkajúcu sa oprávnených očakávaní, ktorá je vysvetlená nižšie, by Komisia nemala ani pokračovať vo vyšetrovaní, ani by nemala zvažovať nijaké vrátenie pomoci. Nemecko napokon konštatuje, že Komisia už schválila podporné opatrenia poskytnuté letisku Kassel – Calden, ktoré sú podobné opatreniam poskytnutým letisku Niederrhein-Weeze. Nemecko z toho vyvodzuje, že Komisia by mala aj tie druhé opatrenia vyhlásiť za zlučiteľné s vnútorným trhom.

5.7. Oprávnené očakávania

- (112) Nemecko vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania potvrdilo predchádzajúce argumenty týkajúce sa oprávnených očakávaní. Podľa Nemecka Komisia v júli 2009 nemeckú stranu informovala ⁽³²⁾, že nemá v úmysle vo veci ďalej vyšetrovať, a tým vytvorila oprávnené očakávania. Nemecko dospelo k záveru, že Komisia bola vtedy povinná dodržiavať zásadu dobrej správy vecí verejných a predbežné vyšetrovanie mala uzavrieť. Na podporu svojich stanovísk Nemecko tvrdí, že Súdny dvor Európskej únie zakotvil vo veci *Salzgitter* ⁽³³⁾ zásadu, že omeškanie Komisie v súvislosti s výkonom jej kontrolných právomocí a s vymáhaním štátnej pomoci nemá za následok protiprávnosť rozhodnutia o vymáhaní, okrem výnimočných prípadov (ako je tento), keď Komisia zjavne nekonala a jednoznačne porušila svoju povinnosť náležitej starostlivosti.
- (113) Nemecko tvrdilo, že vo formálnom vyšetrovaní Komisie sa prehliadajú iné akty Komisie, ako napríklad rozhodnutie Konver II z roku 2005 (na základe ktorého bolo poskytnutých 14,9 milióna ECU na prebudovanie bývalých vojenských letísk v Severnom Porýní – Vestfálsku) a akčný plán pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe ⁽³⁴⁾, ktorým sa výslovne vyzýva na vytvorenie novej letiskovej infraštruktúry.

6. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

6.1. Spoločnosť Flughafen Düsseldorf GmbH

- (114) Spoločnosť Flughafen Düsseldorf GmbH (ďalej len „Flughafen Düsseldorf“), prevádzkovateľ letiska v Düsseldorfe, vyjadrila stanovisko, že štyri kontrolované opatrenia ovplyvnili hospodársku súťaž na jednotnom trhu a mali by byť vyhlásené za nezlučiteľné. Podľa spoločnosti Flughafen Düsseldorf sa prevádzka na letisku Niederrhein-Weeze v priebehu menej než desiatich rokov zdesaťnásobila len preto, že štruktúra nákladov letiska bola umelo znížená vďaka verejnej podpore. Z dôvodu začatia letovej prevádzky na letisku Niederrhein-Weeze spoločnosť Ryanair vo svojich marketingových kampaniach protiprávne použila značku „Düsseldorf“, čím potenciálnych zákazníkov zavádzala a presmerovala na letisko Niederrhein-Weeze na úkor letiska Düsseldorf.

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

- (115) Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg (ďalej len „Niederrheinische IHK“), miestna obchodná a priemyselná komora, poukazuje na to, že zatvorenie vojenského letiska viedlo v tomto okrese k strate 400 pracovných miest a výpadku príjmov vo výške približne 100 miliónov EUR ročne, no podnikateľský rozvoj letiska Niederrhein-Weeze bol naopak mimoriadne pozitívny a v regióne vytvoril vyše

⁽³²⁾ Pozri odôvodnenie 54 rozhodnutia o začatí konania.

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

⁽³⁴⁾ KOM(2006) 819.

1 200 pracovných miest. Komora Niederrheinische IHK ďalej konštatuje, že letisko rástlo podľa podnikateľského plánu z roku 2003 a stalo sa tretím najväčším regionálnym letiskom tejto spolkovej krajiny. Súčasný pokles počtu prepravených cestujúcich sa dá do veľkej miery pripísať zavedeniu dane za cestujúcich v leteckej doprave v Nemecku.

6.3. Spoločnosti Erlebe – Fernreisen a Atlasreisen

- (116) Spoločnosti Erlebe – Fernreisen GmbH (ďalej len „Erlebe – Fernreisen“) a Atlasreisen Partnerunternehmen (ďalej len „Atlasreisen“), dve miestne cestovné kancelárie, vyjadrujú v tomto konaní podporu letisku Niederrhein-Weeze. Spoločnosť Erlebe – Fernreisen zastáva stanovisko, že renovácia vojenského letiska a spolupráca s vedením letiska Niederrhein-Weeze podporila jej rast. Spoločnosť Atlasreisen pripomína schopnosť letiska vyrovnáť sa so zložitým procesom certifikácie a zavedením dane za cestujúcich v leteckej doprave v Nemecku.

6.4. Spoločnosť Agello

- (117) Spoločnosť Agello Service GmbH (ďalej len „Agello“), poskytovateľ letiskových služieb, sa domnieva, že vďaka pozitívnemu rozvoju svojej obchodnej činnosti sa letisko Niederrhein-Weeze stalo tretím najväčším regionálnym letiskom tejto spolkovej krajiny, a domnieva sa, že ide o úspešný európsky projekt. Podľa názoru spoločnosti sa súčasný pokles počtu prepravených cestujúcich dá do veľkej miery pripísať zavedeniu dane za cestujúcich v leteckej doprave v Nemecku.

6.5. Združenie Pro:niederrhein

- (118) Pro:niederrhein, miestne občianske združenie podporujúce letisko Niederrhein-Weeze, sa domnieva, že posudzované opatrenia nie sú protiprávne a že letisko je pre región dôležité, čo jasne ilustrovala petícia z roku 2006, ktorú podpísalo vyše 20 000 ľudí.

6.6. Spoločnosti Tower Company a STI

- (119) Spoločnosť Tower Company GmbH (ďalej len „Tower Company“), poskytovateľ letiskových služieb zodpovedný za letovú bezpečnosť, a spoločnosť STI Security Training International GmbH (ďalej len „STI“), poskytovateľ služieb kontroly cestujúcich, sa domnievajú, že činnosti súvisiace s verejným záujmom, ktoré vykonávajú, by v prípade uzavretia letiska nebolo možné presunúť. Spoločnosti vyzývajú Komisiu, aby pri svojom posudzovaní zohľadnila zamestnanosť.

6.7. Spoločnosti Serve2fly a I-Punkt

- (120) Spoločnosť Serve2fly Heico Losch Airport Service GmbH (ďalej len „Serve2fly“), poskytovateľ letiskových služieb pozemnej obsluhy, a spoločnosť I-Punkt GmbH (ďalej len „I-Punkt“), miestny stavebný podnik, sa domnievajú, že podnikateľský rozvoj letiska Niederrhein-Weeze bol mimoriadne pozitívny a vytvorilo sa ním vyše 1 000 pracovných miest v tomto menej rozvinutom regióne Severného Porýnia – Vestfálska. Spoločnosť Serve2fly tvrdí, že názory prezentované v rozhodnutí o začatí konania sú v rozpore s vlastnými usmerneniami Komisie, pretože bránia miestnym letiskám vstupovať do hospodárskej súťaže na trhu. Spoločnosť Serve2fly pripomína vonkajšie nepriaznivé udalosti, s ktorými sa letisko muselo vyrovnáť, a vyzýva Komisiu, aby ich zohľadnila.

6.8. Spoločnosť Gaetan Data

- (121) Spoločnosť Gaetan Data GmbH (ďalej len „Gaetan Data“), miestna vzdelávacia spoločnosť, tvrdí, že letisko predstavuje jedinečný zdroj, pokiaľ ide o letiskovú odbornú prípravu, a domnieva sa, že Komisia by mala tento prípad rýchlo uzavrieť.

6.9. Spoločnosti Van Boekel, RAS a SOV

- (122) Spoločnosť Van Boekel GmbH (ďalej len „Van Boekel“), miestna spoločnosť pôsobiaca okrem iného v oblasti cestných stavieb a tvorby krajiny, spoločnosť Rheinland Air Service Werft & Handel GmbH (ďalej len „RAS“), poskytovateľ služieb dopĺňania paliva lietadiel, a spoločnosť Schilling Omnibusverkehr GmbH (ďalej len „SOV“), dopravná spoločnosť poskytujúca autobusovú prepravu na letisko Niederrhein-Weeze z Kolína a Düsseldorfu, argumentujú, že letisko je teraz ziskovým súkromným letiskom so skutočne európskym rozmerom.

6.10. Spoločnosť NRN Energie

- (123) Spoločnosť NRN Energie GmbH (ďalej len „NRN Energie“) uvádza, že letisko bolo financované súkromným investorom na rozdiel od letiska Eindhoven, ktoré mohlo rátať s dodatočným financovaním vojenských operácií zo strany Holandska. Pokiaľ ide o zapojenie verejného financovania, spoločnosť NRN Energie sa domnieva, že pôžičky z verejných zdrojov boli poskytnuté za trhových podmienok. Spoločnosť NRN Energie vzniesla rovnaké pripomienky ako Nemecko týkajúce sa porušenia oprávnených očakávaní.

6.11. Spoločnosť KPP

- (124) Spoločnosť KPP Steuerberatungsgesellschaft mbH (ďalej len „KPP“), firma poskytujúca poradenské služby v oblasti daňovníctva, poukazuje na významnú návratnosť kapitálu ([10 – 20] %) spoločnosti FN GmbH v roku 2010. KPP tvrdí, že pôžičky, ktoré získala spoločnosť FN GmbH, by sa do značnej miery mali považovať za kvázi vlastný kapitál a v každom prípade boli úplne zabezpečené kolaterálom.

6.12. Okres Kleve

- (125) Okres Kleve podporuje všetky pripomienky Nemecka, najmä tie, ktoré sa týkajú porušenia oprávnených očakávaní. Zároveň zdôrazňuje rastúci dopyt po regionálnych letiskách v spolkovéj krajine Severné Porýnie-Vestfálsko, jednej z najhustejšie osídlených oblastí Európy, ktorý nedokáže úplne pokryť blízke a takmer nasýtené letisko v Düsseldorf. Okres Kleve dodáva, že pri financovaní letiska Niederrhein-Weeze sa prísne dodržiavali usmernenia o leteckej doprave z roku 2005, keďže toto letisko bolo zaradené do letiskovej kategórie D (do roku 2007 vrátane).

6.13. Spoločnosť FN GmbH

- (126) Spoločnosť FN GmbH podporuje všetky pripomienky Nemecka k rozhodnutiu o začatí konania, ku ktorým prispela. Spoločnosť FN GmbH zdôrazňuje, že kontrolované opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc, najmä pôžičky od spoločnosti EEL GmbH, ktoré boli poskytnuté za trhových podmienok. Podľa vlastného vyjadrenia bola spoločnosť FN GmbH aj napriek veľmi významnej úrovni investícií do infraštruktúry tohto letiska ([50 – 100] miliónov EUR) schopná zachovať vysoký podiel vlastného kapitálu (vyše [20 – 50] %) a obmedziť podiel kontrolovaných opatrení financovania na celkovom financovaní na menej ako [20 – 50] %. Spoločnosť FN GmbH dodáva, že prevádzkové záznamy a prevádzkový zisk stúpali od začiatku prevádzky v roku 2003, takže spoločnosť FN GmbH vykazovala od roku 2007 ročné zisky. FN GmbH ďalej konštatuje, že prevádzkové príjmy neustále rastú a výrazne prekračujú prevádzkové náklady, ktoré zostávajú stabilné. Podľa spoločnosti FN GmbH by bola táto solídna prevádzková výkonnosť ešte lepšia, ak by všetky náklady týkajúce sa výdavkov súvisiacich s verejným záujmom boli z výkazov ziskov a strát odpočítané.
- (127) Spoločnosť FN GmbH zdôrazňuje, že nie je firmou v ťažkostiach a že všetky pôžičky boli poskytnuté za trhových podmienok. Spoločnosť FN GmbH tvrdí, že pre túto triedu úverov sú úrokové sadzby stanovené pre pôžičky poskytnuté spoločnosťou EEL GmbH vyššie než sadzby, ktoré stanovuje Bundesbanka v prípade nových pôžičiek zabezpečených kolaterálom, alebo než sadzby Pfandbriefindexu⁽³⁵⁾ (plus zvyčajné rozpätie od 80 až do 120 bazických bodov).

6.14. Ostatné tretie strany

- (128) Päť subjektov vyjadrilo pochybnosti:
- a) či informácie, ktoré predložilo Nemecko, odrážali skutočné sumy poskytnuté spoločnostiam EEL GmbH a FN GmbH;
 - b) či bolo letisko schopné prežiť bez verejných pôžičiek;
 - c) či neexistoval žiaden fungujúci finančný trh, ktorý by mohol financovať projekty podobné ako projekt letiska Niederrhein-Weeze;
 - d) či bude spoločnosť FN GmbH schopná splatiť všetky pôžičky a úroky v dátumoch splatnosti v roku 2016; dotknuté tretie strany v tejto súvislosti tvrdia, že Nemecko by bolo prinútené akceptovať konverziu dlhu na kapitál plánovanú v roku 2011, čo by predstavovalo neoprávnenú pomoc, ako aj operáciu, ktorú by na seba nevzal žiaden súkromný investor;

⁽³⁵⁾ Tento index uvádza úrokové sadzby dlhopisov nemeckej banky zväčša s ratingom AAA.

- e) či úrok, ktorý Nemecko stanovilo spoločnosti FN GmbH, zodpovedá trhovým podmienkam;
- f) či spoločnosť FN GmbH vytvorila 350 pracovných miest (čo bola predbežná podmienka, ktorú spoločnosť FN GmbH stanovilo Nemecko na odpustenie splatenia druhej tranže vo výške [2 – 5] miliónov EUR v roku 2004);
- g) či bola skutočná hodnota kolaterálu poskytnutého spoločnosťou Airport Network B. V. na pôžičky poskytnuté spoločnosti FN GmbH vysoká ⁽³⁶⁾;
- h) či by investor zobral na seba riziko poskytnutia pôžičiek letisku, ktoré svoju prevádzkovú licenciu nezískalo hneď od začiatku.

7. STANOVISKO NEMECKA K PRIPOMIENKAM TRETÍCH STRÁN

- (129) Nemecko sa domnieva, že skutočnosti, ktoré uviedol pán Kleinschnittger, sa v konaní nemôžu použiť, pretože uvádzajú dôverné informácie z rokovaní zastupiteľstva okresu Kleve, ktoré boli zozbierané a zaslané Komisii nezákonne.
- (130) Pokiaľ ide o pripomienky niektorých jednotlivcov, Nemecko odkázalo na svoje podklady predložené 18. marca 2013 a 19. augusta 2013 zhrnuté v oddiele 5.

8. POSÚDENIE OPATRENÍ

- (131) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ pomoc poskytovaná členskými štátmi alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvyhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.
- (132) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Na to, aby mohlo opatrenie predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, teda musia byť splnené všetky štyri nasledujúce podmienky. Finančná podpora musí:
 - byť poskytnutá členskými štátmi alebo zo štátnych prostriedkov,
 - zvyhodňovať určitých podnikateľov alebo výrobu určitých tovarov,
 - narušať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením a
 - ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.
- (133) V tomto prípade Nemecko tvrdilo, že spoločnosť EEL GmbH a jej spoločníci konali dôsledne ako obozretné subjekty v trhovom hospodárstve, ktoré sa riadia cieľmi ziskovosti, a že posudzované opatrenia neposkytli nijakú hospodársku výhodu, ktorú by spoločnosť nezískala za normálnych trhových podmienok. Ak je tomu skutočne tak, opatrenia, ktoré realizovalo Nemecko, by nepredstavovali štátnu pomoc.

8.1. Oprávnené očakávania

- (134) V rozpore s tvrdením Nemecka Komisia nevytvorila žiadne oprávnené očakávania, pokiaľ ide o ukončenie predbežného vyšetovania. Po prvé, tvrdenie, že Komisia zostala nečinná, nie je relevantné. V rozsudku v spojených veciach *Demesa a Territorio Histórico de Álava/Komisia* ⁽³⁷⁾ Súdny dvor potvrdil, že nečinnosť nič neznamená, ak opatrenie pomoci nebolo Komisii oznámené. Keďže Nemecko túto pomoc neoznámilo (pozri odôvodnenie 247), nemôže sa dovoliť oprávnených očakávaní. Komisia poznamenáva, že odkaz na judikatúru vo veci *Salzgitter* nie je relevantný, pretože tento rozsudok sa týka len obdobia vymáhania v prípade pomoci, ktorá bola vyhlásená za nezlučiteľnú rozhodnutím Komisie, a nie obdobia predbežného vyšetovania, na ktoré sa viažu pripomienky Nemecka. Komisia napokon poznamenáva, že keďže nikdy neinformovala Nemecko o uzavretí uvedenej veci, je oprávnená začať formálne vyšetovanie.

⁽³⁶⁾ Dotknuté tretie strany odôvodnili svoje pochybnosti v tejto záležitosti tvrdením, že spoločnosť Airport Network B. V. sústavne produkovala stratu.

⁽³⁷⁾ Spojené veci *Demesa a Territorio Histórico de Álava/Komisia*, C-183/02 P a C-187/02 P, Zb., EU:C:2004:701, bod 52.

8.2. Firma v ťažkostiach

- (135) Komisia v rozhodnutí o začatí konania zistila, že nemožno vylúčiť, že spoločnosť FN GmbH bola spoločnosťou vo finančných ťažkostiach. Avšak vzhľadom na informácie, ktoré Nemecko predložilo, zastáva Komisia názor, že finančná situácia spoločnosti FN GmbH sa postupne zlepšovala:
- a) spoločnosť bola schopná vytvárať pozitívne peňažné toky menej než 5 rokov po začatí prevádzky (pozri tabuľku 5) a vytvárala zisk až do konca roka 2010, roku posledného kontrolovaného opatrenia;
 - b) spoločnosť mala vždy prospech z podpory svojich súkromných spoločníkov (pozri odôvodnenie 72) a neskôr mohla mať prístup ku komerčným bankovým úverom (pozri odôvodnenie 73);
 - c) vedenie spoločnosti FN GmbH počas tohto obdobia nikdy nepodalalo návrh na vyhlásenie konkurzu.
- (136) Komisia preto zastáva stanovisko, že uvedená spoločnosť sa nikdy neocitla v situácii opísanej v odseku 9 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu, keď by „nebola schopná, či už prostredníctvom svojich vlastných zdrojov, alebo pomocou finančných prostriedkov, ktoré je schopná získať od svojich vlastníkov/akcionárov alebo veriteľov, zamedziť stratám, ktoré by ju bez vonkajšej intervencie orgánov verejnej moci takmer s určitosťou odsúdili na vylúčenie z obchodnej činnosti v krátkodobom alebo strednodobom horizonte.“ Komisia dospela k záveru, že spoločnosť FN GmbH nemožno považovať za firmu v ťažkostiach.

8.3. Existencia pomoci týkajúcej sa pôžičiek poskytnutých spoločnosti FN GmbH (opatrenie č. 1)

8.3.1. Pojem podnik a hospodárska činnosť

- (137) Až donedávna sa rozvoj letísk často riadil čisto aspektmi územného plánovania alebo, v niektorých prípadoch, zodpovedal vojenským potrebám daného štátu. Ich prevádzka bola organizovaná ako súčasť verejnej správy a nie ako hospodársky podnik. Hospodárska súťaž medzi letiskami a prevádzkovateľmi letísk bola takisto obmedzená a vyvíjala sa postupne.
- (138) Táto situácia sa však v posledných rokoch zmenila. Územné plánovanie a administratívne štruktúry môžu síce ešte v niektorých prípadoch zohrávať určitú úlohu, ale väčšina letísk bola začlenená do obchodného práva s cieľom umožniť ich prevádzku za trhových podmienok v čoraz konkurenčnejšom prostredí. Prevod na súkromný sektor sa uskutočňoval obvykle formou privatizácie alebo postupného otvárania kapitálu. Ako vidno v predmetnom prípade, za posledné roky prejavili veľký záujem o získanie letísk súkromné kapitálové spoločnosti, ako aj investičné a dôchodkové fondy.
- (139) Ako sa uvádza v odseku 44 usmernení Komisie o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti („usmernenia o leteckej doprave z roku 2014“) ⁽³⁸⁾, postupný rozvoj trhových síl v odvetví letísk neumožňuje určiť presný dátum, odkedy sa prevádzkovanie letiska malo nepochybne považovať za hospodársku činnosť. Súdny Únie však uznali vývoj charakteru letiskových činností. Vo veci „Leipzig/Halle airport“ ⁽³⁹⁾ Všeobecný súd rozhodol, že od vydania rozsudku vo veci „Aéroports de Paris“ už nie je možné vylúčiť uplatnenie pravidiel štátnej pomoci na financovanie letiskovej infraštruktúry. Preto sa od vydania rozsudku vo veci „Aéroports de Paris“ (12. decembra 2000) prevádzka a výstavba letiskovej infraštruktúry musí považovať za činnosť spadajúcu do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci.
- (140) V súvislosti so súčasným prípadom viaceré pôžičky na financovanie výstavby letiska Niederrhein-Weeze, ktoré spoločnosti FN GmbH poskytla spoločnosť EEL GmbH a ktoré boli predmetom formálneho vyšetrovacieho konania, boli poskytnuté od roku 2003, teda po vydaní rozsudku vo veci „Aéroports de Paris“. Komisia na základe týchto skutočností dospela k záveru, že je oprávnená preskúmať všetky pôžičky, ktoré spoločnosti FN GmbH poskytla spoločnosť EEL GmbH.

⁽³⁸⁾ Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3).

⁽³⁹⁾ Rozsudok vo veci *Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisia* z 24. marca 2011, spojené veci T-443/08 a T-455/08, Zb., EU:T:2011:117, najmä body 93 a 94; potvrdený rozsudkom vo veci *Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle/Komisia*, vec C-288/11 P, EU:C:2012:821.

8.3.2. Štátne prostriedky a možnosť ich pripísania štátu

- (141) Pojem štátnej pomoci zahŕňa každé zvýhodnenie poskytnuté priamo alebo nepriamo, financované zo štátnych zdrojov, poskytnuté samotným štátom alebo zariadeniami, ktoré sú činné na základe poverenia štátu.
- (142) V tomto prípade je poskytovateľ pomoci, spoločnosť EEL GmbH, úplne vo vlastníctve verejných orgánov, t. j. na jednej strane okresu Kleve a obce Weeze na druhej strane. Z tohto dôvodu ide o verejný podnik v zmysle ustanovenia článku 2 písm. b) smernice Komisie 2006/111/ES⁽⁴⁰⁾ o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch.
- (143) Dominantný vplyv okresu Kleve a obce Weeze v danom období je zjavný aj v štruktúre spoločníkov, keďže okres Kleve (52 %) a obec Weeze (48 %) sú jedinými spoločníkmi spoločnosti EEL GmbH. Navyše správna rada spoločnosti EEL GmbH pozostáva z dvoch zástupcov verejných orgánov, konkrétne starostu obce Weeze a krajského radcu (Landrat) okresu Kleve.
- (144) Rozhodujúci vplyv verejných orgánov na spoločnosť EEL GmbH je aj finančného charakteru vzhľadom na uvedenú skutočnosť, že počas rokov 2004 – 2005 dostala spoločnosť EEL GmbH od svojich spoločníkov rôzne dotácie („dávky likvidity“ a kapitálové vklady). Tým došlo k priamej finančnej podpore spoločnosti EEL GmbH, ktorú jej poskytli subjekty verejnej správy.
- (145) Komisia sa preto domnieva, že spoločnosť EEL GmbH je verejný podnik a že jeho zdroje sa musia považovať za štátne zdroje.
- (146) Súdny dvor však takisto rozhodol, že aj keď štát kontroluje verejný podnik a uplatňuje dominantný vplyv na jeho činnosti, skutočné uplatňovanie tejto kontroly v konkrétnom prípade sa nedá automaticky predpokladať. Verejný podnik môže konať s väčšou alebo menšou mierou nezávislosti, a to v závislosti od stupňa samostatnosti, ktorú mu štát ponechal. Preto iba skutočnosť, že verejný podnik je pod štátnou kontrolou, nestačí na to, aby opatrenia prijaté daným podnikom, ako sú napríklad predmetné pôžičky, bolo možné pripísať štátu. Súdny dvor naznačil, že možnosť pripísať opatrenia pomoci realizované verejným podnikom štátu sa môže vyvodiť zo súboru indikátorov.
- (147) Týmito indikátormi môže byť integrácia podniku do štruktúr verejnej správy, povaha jeho činnosti a výkon činnosti na trhu za bežných podmienok hospodárskej súťaže so súkromnými subjektmi, právne postavenie podniku (t. j. či sa riadi verejným alebo obchodným právom), intenzita dohľadu nad vedením podniku vykonávaného zo strany verejných orgánov alebo iný indikátor poukazujúci v konkrétnom prípade na účasť verejných orgánov pri prijímaní opatrenia alebo nepravdepodobnosť ich neúčasti, a to zároveň s ohľadom na rozsah opatrenia, jeho obsah alebo podmienky, ktoré sú v ňom obsiahnuté.
- (148) Treba predovšetkým uviesť, že významné investičné projekty týkajúce sa letiska sú zaujímavé pre miestne orgány, ktoré sú často do takýchto projektov do určitej miery zapojené. Je to preto, lebo letisko môže zohrávať kľúčovú úlohu vo viacerých politikách: v dopravnej politike, politike regionálneho alebo celoštátneho hospodárskeho rozvoja či politike územného plánovania. V tomto konkrétnom prípade prevádzkuje letisko súkromná spoločnosť. Rozhodnutie prebudovať staré vojenské letisko na civilné a predať ho súkromnému investorovi však bolo politickým rozhodnutím. Okrem toho okres Kleve a obec Weeze zohrali v tomto prebudovaní kľúčovú úlohu.
- (149) Komisia poznamenáva, že spoločnosť EEL GmbH založili dva regionálne verejné orgány na to, aby pripravila nehnuteľný majetok letiska na ďalšie komerčné využitie ako civilné letisko a aby tento nehnuteľný majetok spravovala až dovtedy, kým ho neprevezme súkromný investor, ako sa stanovuje v článku 2 jej zakladajúceho aktu (*Gesellschaftsvertrag*)⁽⁴¹⁾ zo 16. decembra 1999. Ako je vysvetlené odôvodnení 32, táto činnosť bola pozastavená až dovtedy, kým sa v apríli 2003 činnosť spoločnosti neobnovila. Odvtedy je charakter činností spoločnosti EEL GmbH obmedzený na pridelovanie nových investícií do letiska Niederrhein-Weeze, čo je stále v súlade s jej pôvodnou misiou.

⁽⁴⁰⁾ Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17).

⁽⁴¹⁾ „Cieľom spoločnosti je rozvoj a otvorenie bývalého letiska NATO Weeze – Laarbruch vzhľadom na potrebné technické zariadenia a infraštruktúru a údržba a renovácia lokality v rámci prípravy na následné komerčné využitie“.

- (150) Okrem toho, v období rokov 1999 až 2001 prevádzkovali toto letisko okres Kleve a obec Weeze (prostredníctvom spoločnosti FN GmbH, ktorá bola vo verejnom vlastníctve) a na zabezpečenie budúceho fungovania civilného letiska bola osobitne vytvorená spoločnosť EEL GmbH.
- (151) Z uvedených skutočností vyplýva, že spoločnosť EEL by sa mala považovať za subjekt definovaný v odôvodnení 109, ktorý zriadili okres Kleve a obec Weeze na účely dosiahnutia svojich cieľov verejných politík vo vzťahu k letisku Niederrhein-Weeze, a najmä na jeho prebudovanie z vojenského na civilné použitie, ktoré sa malo prostredníctvom predmetných opatrení financovať a dopĺňať. To sú jasné indikátory toho, že predmetné opatrenia možno pripísať okresu Kleve a obci Weeze.
- (152) Okrem toho prijali spoločníci spoločnosti EEL GmbH, ktorí zastupujú verejné orgány, rozhodnutie poskytnúť pôžičky a predĺženie týchto pôžičiek spoločnosti FN GmbH prostredníctvom spoločnosti EEL GmbH. Komisia takisto poznamenáva, že títo dvaja verejní spoločníci určili rozsah, obsah a podmienky každej pôžičky, ktorú spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH, ako sa zdôrazňuje v zápisnici z valného zhromaždenia spoločnosti EEL GmbH.
- (153) Okrem toho, všetky pôžičky, ktoré spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH prevádzkujúcej letisko, boli refinancované okresom Kleve⁽⁴²⁾. Je to ďalší znak toho, že rozhodnutia poskytnúť spoločnosti FN GmbH pôžičky a odklady splatnosti pôžičiek pochádzali v skutočnosti od verejných orgánov.
- (154) Okrem toho spoločnosť EEL GmbH nemá predstavenstvo. Oba výkonní riaditelia sú zástupcami verejných spoločníkov. Jeden výkonný riaditeľ spoločnosti je krajský radca, teda prednosta okresu Kleve, a druhý výkonný riaditeľ je starostom obce Weeze. Navyše spoločnosť EEL GmbH nemá stálych zamestnancov a riadi ju jeden verejný činiteľ z okresu Kleve. Z uvedeného vyplýva, že každé rozhodnutie prijaté spoločnosťou EEL GmbH v skutočnosti prijali zástupcovia verejných spoločníkov, ktorí ju popri zastupovaní v jej správnych orgánoch riadia na každodennej báze. To potvrdzuje, že predmetné opatrenia možno pripísať verejným spoločníkom.
- (155) Navyše, napriek tomu, že spoločnosť EEL GmbH má právnu formu súkromnej spoločnosti, vzťahujú sa na ňu pravidlá verejného účtovníctva⁽⁴³⁾.
- (156) Napokon, plánuje sa, že spoločnosť EEL GmbH sa rozpustí, len čo spoločnosť FN GmbH splatí všetky splatné pôžičky a úroky, ktoré má voči spoločnosti EEL GmbH. Preto, ako uvádza Nemecko, by sa mala spoločnosť EEL GmbH považovať za subjekt vytvorený jej dvoma verejnými spoločníkmi, ktorého jediným účelom je spojiť zdroje a nasmerovať ich do spoločnosti FN GmbH na investičné účely. Tým sa takisto potvrdzuje, že uvedené opatrenia možno pripísať týmto verejným spoločníkom.
- (157) Komisia preto zastáva stanovisko, že rozhodnutia spoločnosti EEL GmbH poskytnúť spoločnosti FN GmbH pôžičky a predĺžiť lehoty ich splatnosti, ktoré tvoria opatrenie č. 1, sú prevodom štátnych zdrojov a možno ich pripísať štátu.

8.3.3. Selektívna hospodárska výhoda – Kritérium súkromného investora/veriteľa v trhovom hospodárstve

- (158) S cieľom overiť, či mal podnik prospech z hospodárskej výhody, ktorá vznikla poskytnutím pôžičky za zvýhodnených podmienok, uplatňuje Komisia kritérium „súkromného subjektu v trhovom hospodárstve“. V súlade s týmto kritériom nie je možné považovať kapitál poskytnutý podniku štátom, a to priamo alebo nepriamo, za okolností, ktoré zodpovedajú normálnym trhovým podmienkam, za štátnu pomoc⁽⁴⁴⁾.
- (159) Komisia musí preto najprv posúdiť, či podmienky štyroch pôžičiek a dvoch predĺžení pôžičiek, ktoré spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH, nepredstavujú hospodársku výhodu pre spoločnosť FN GmbH, ktorú by nebolo možné získať za obvyklých trhových podmienok. V tomto prípade Nemecko uviedlo, že pokiaľ ide o štyri pôžičky, úverové prísluby od komerčných bánk v prospech spoločnosti FN GmbH boli v tom čase (2003 – 2005) veľmi nepravdepodobné, ako je vysvetlené vyššie.

⁽⁴²⁾ Jediná finančná podpora obce Weeze pozostávala z počiatočného kapitálového vkladu pri vytvorení spoločnosti EEL GmbH, ale obec podporila všetky rozhodnutia prijaté spoločnosťou EEL GmbH a okresom Kleve.

⁽⁴³⁾ Na základe paragrafu 53 zákona o rozpočtových pravidlách (Haushaltsgrundgesetz), ktorým sa stanovujú rozpočtové a účtovné zásady verejných subjektov v Nemecku.

⁽⁴⁴⁾ Oznámenie Komisie členským štátom: uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o EHS a článku 5 smernice Komisie 80/723/EHS na verejné podniky v spracovateľskom priemysle (Ú. v. ES C 307, 13.11.1993, s. 3, ods. 11). Toto oznámenie sa zaoberá spracovateľským priemyslom, ale je uplatniteľné aj na ďalšie hospodárske odvetvia. Pozri aj vec T-16/96, *Cityflyer*, Zb. 1998, s. II- 757, bod 51.

- (160) Vymedzenie prvku pomoci v opatreniach sa vzťahuje na pojem štátnej pomoci, a ako sa uvádza v ustálenej judikatúre Súdneho dvora, „pojem štátna pomoc vystihuje objektívnu situáciu, ktorá sa posudzuje v čase, keď Komisia prijíma svoje rozhodnutie“. S cieľom posúdiť, či pôžičky z verejných zdrojov boli poskytnuté za trhových podmienok, alebo či predstavujú výhodu pre príjemcu, môže Komisia v prípade, keď chýba porovnateľná trhová sadzba, vychádzať z náhradných referenčných sadzieb. Komisia sa v dôsledku toho domnieva, že vhodnou metódou na určenie prvku pomoci je metóda obsiahnutá v oznámení Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (ďalej len „oznámenie o referenčných sadzbách z roku 2008“) ⁽⁴⁵⁾, ktoré nadobudlo účinnosť 1. júla 2008. Komisia navrhuje preskúmať dotknuté opatrenia z hľadiska tohto oznámenia ⁽⁴⁶⁾.
- (161) Podľa oznámenia o referenčných sadzbách z roku 2008 závisí marža úrokovej sadzby pôžičky od úrovne kolateralizácie a úverového ratingu dlžníka. V dôsledku toho musí Komisia na určenie vhodnej úrokovej sadzby v súlade s trhom zohľadniť úverový rating spoločnosti FN GmbH a hodnotu kolaterálu, ktorým bola pôžička zabezpečená.

Úverový rating spoločnosti FN GmbH

- (162) Počas obdobia, v ktorom boli poskytnuté prvé štyri pôžičky, nehodnotila úverový rating spoločnosti FN GmbH žiadna ratingová agentúra a nebol k dispozícii ani interný rating banky. Z tohto dôvodu poverilo Nemecko konzultačnú firmu [...] (ďalej len „konzultant“) úlohou odhadnúť rating spoločnosti FN GmbH za každý rok, v ktorom boli poskytnuté pôžičky č. 1 až 4. Konzultant poskytol odhad pravdepodobnosti zlyhania za obdobie jedného roka a odhad ratingu. Tieto odhady boli následne overené a potvrdené auditorskou spoločnosťou [...].
- (163) Odhady konzultanta boli vypracované na základe nariadenia o solventnosti z roku 2006 ⁽⁴⁷⁾, podľa ktorého sa v Nemecku uplatňujú pravidlá dohody Bazilej II. Podľa nariadenia o solventnosti majú banky vypočítať pravdepodobnosť zlyhania za obdobie jedného roka v rámci tzv. prístupu na základe interných ratingov (IRBA). Niektoré typy financovania s názvom *Spezialfinanzierungen* sú však spod povinnosti vypočítať pravdepodobnosť zlyhania vyňaté. Pre tieto typy financovania sa v nariadení o solventnosti namiesto toho stanovuje jednoduché vázanie rizík. Konzultant pri svojom odhade pravdepodobnosti zlyhania a odhade ratingu vychádzal z tejto zjednodušenej metódy hodnotenia. Podľa tejto metódy sa hodnotí týchto 5 faktorov: finančná sila dlžníka, politické a právne prostredie, povaha jeho činnosti, sila vlastníka, zabezpečenie kolaterálom.
- (164) Pravdepodobnosť zlyhania pre každú z pôžičiek sa odhaduje na hodnotu v rozpätí od [0,5 – 3] % do [1 – 5] %. Podľa konzultanta táto pravdepodobnosť zlyhania zodpovedá ratingu [...]. Treba poznamenať, že toto ratingové hodnotenie zahŕňa odhad úrovne kolaterálu, a teda aj stratu v prípade zlyhania (loss given default – LGD) súvisiacu s každou z týchto pôžičiek. To znamená, že rating, ktorý vypracoval konzultant, už zahŕňa potenciálne zvýšenie za poskytnutie kolaterálu a predstavuje rating emisie (na rozdiel od ratingu emitenta). Správa konzultanta však nezahŕňa informácie o hodnote kolaterálu poskytnutého za predmetné pôžičky a neposkytuje informácie o skutočnej výške LGD súvisiacej s každou pôžičkou.
- (165) Ak sa zohľadnia len prvé štyri faktory, ktoré hodnotil konzultant (a posledný faktor „zabezpečenie kolaterálom“ sa vylúči), odhady konzultanta by mali poskytnúť rating blížiaci sa hodnote ratingu emitenta. Napríklad priemer bodového hodnotenia prvých štyroch faktorov je [1 – 5], čo sa dá interpretovať ako hodnota blízko ratingu [...]. Tento rating emitenta sa vzťahuje na pôžičky č. 1, 2 a 3. V prípade pôžičky č. 4 má rating emitenta odhadnutý na základe tohto prístupu hodnotu [...].
- (166) Komisia poznamenáva, že správa vypracovaná konzultantom vedie k určitým pochybnostiam, pokiaľ ide o kvalitu ratingového hodnotenia. Okrem toho, k tomuto odhadu ratingu treba pristupovať s určitou opatrnosťou vzhľadom na skutočnosť, že konzultant nemá s dlžníkom žiadny úverový vzťah. Odhad ratingu je však pomerne nízky na ratingovej škále, ktorú používajú ratingové agentúry, a nezdá sa, že by nebol v súlade s odhadom úverového ratingu, ktorý vypracovala [banka] na neskoršie obdobie.

⁽⁴⁵⁾ Oznámenie Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6).

⁽⁴⁶⁾ V oznámení o referenčných sadzbách z roku 2008 sa stanovuje metóda stanovenia referenčných a diskontných sadzieb, ktoré sa používajú namiesto trhových sadzieb. Napriek tomu, že referenčná sadzba Komisie je iba náhradná, Komisia nemá iné presvedčivé údaje, na základe ktorých by vedela určiť úrokové sadzby, ktoré mohol dlžník získať na trhu.

⁽⁴⁷⁾ Solvabilitätsverordnung – SolvV zo 14. decembra 2006, uverejnené 20. decembra 2006 v nemeckom spolkovom úradnom vestníku (Bundesgesetzblatt) (časť I, č. 61, s. 2926).

- (167) Okrem toho Nemecko predložilo odhad ročnej pravdepodobnosti zlyhania spoločnosti FN GmbH, ktorý použila [banka] na roky 2009 a 2010. [Banka] v roku 2009 poskytla spoločnosti FN GmbH dvojročnú pôžičku vo výške [4 – 10] miliónov EUR. [Banka] odhadla ročnú pravdepodobnosť zlyhania na rok 2009 a na rok 2010 na [1 – 5] %. Podľa odhadov priemerných pravdepodobností zlyhania, ktoré zverejnili ratingové agentúry ⁽⁴⁸⁾, ročná pravdepodobnosť zlyhania vo výške [1 – 5] % zodpovedá ratingu v rozpätí od [...] do [...].

Kolaterál a strata v prípade zlyhania (LGD) ⁽⁴⁹⁾

- (168) Prvá pôžička bola v čase jej poskytnutia (11. apríla 2003) zabezpečená týmito kolaterálmi:

- a) Vecné bremeno na pozemky a budovy letiska (približne 6,2 milióna metrov štvorcových). Spoločnosť FN GmbH kúpila pozemok od nemeckého štátu v roku 2002 za cenu [5 – 20] miliónov EUR. Zo správy nezávislého hodnotiteľa vypracovanej septembri 2002 vyplýva, že trhová hodnota pozemkov predstavuje približne [5 – 20] miliónov EUR. Účtovná hodnota dlhodobých aktív letiska na konci roku 2002 (vrátane investícií do pozemkov a budov) bola približne [5 – 20] miliónov EUR. V čase poskytnutia pôžičky č. 1 bolo na pozemkoch prednostné záložné právo v prospech [...] vo výške [1 – 6] miliónov EUR.
- b) Osobná záruka od pána [...]; Nemecko neposkytlo informácie o hodnote osobného majetku uvedeného ručiteľa.
- c) Záložné právo na podiely spoločnosti Airport Network (AV) B. V. v spoločnosti Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH; Nemecko neposkytlo informácie o hodnote týchto podielov.
- d) Záložné právo na podiely spoločnosti ANH GmbH v spoločnosti FN GmbH; Nemecko neposkytlo informácie o hodnote týchto podielov.

- (169) Ak sa zohľadní účtovná hodnota dlhodobého majetku letiska ([5 – 20] miliónov EUR) a odpočíta vyhlásenie o práve prednosti zo strany [...] ([1 – 6] miliónov EUR), na pokrytie nárokov veriteľa ([5 – 15] miliónov EUR) zostane asi [5 – 15] miliónov EUR. LGD sa teda odhaduje približne na [...] % ⁽⁵⁰⁾. Toto je pravdepodobne konzervatívny odhad LGD, pretože určitú dodatočnú hodnotu možno pripočítať aj k osobnej záruke a záložnému právu na podiely, o ktorých chýbajú informácie.

- (170) Druhá pôžička bola v čase jej poskytnutia (17. júna 2004) zabezpečená týmito kolaterálmi:

- a) Vecné bremeno na pozemky a budovy letiska. Účtovná hodnota dlhodobých aktív letiska na konci roka 2003 (vrátane investícií do pozemkov a budov) bola približne [20 – 40] miliónov EUR. V čase poskytnutia pôžičky č. 2 bolo na pozemkoch prednostné záložné právo v prospech [...] vo výške [1 – 6] miliónov EUR a prednostné záložné právo v prospech spoločnosti EEL GmbH na prvú pôžičku vo výške [11 – 20] miliónov EUR (pozri pôžičku č. 1).
- b) Záložné právo na podiely spoločnosti Airport Network (AV) B. V. v spoločnosti Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH. Nemecko neposkytlo informácie o hodnote týchto podielov.
- c) Záložné právo na podiely spoločnosti ANH GmbH v spoločnosti FN GmbH. Nemecko neposkytlo informácie o hodnote týchto podielov.

- (171) Ak sa zohľadní účtovná hodnota dlhodobého majetku letiska ([20 – 40] miliónov EUR) a odpočítajú dve vyhlásenia o práve prednosti zo strany [...] a spoločnosti EEL GmbH ([1 – 6] miliónov EUR a [11 – 20] miliónov EUR), na pokrytie nárokov spoločnosti EEL GmbH z pôžičky č. 2 ([1 – 5] miliónov EUR) zostane asi [10 – 25] miliónov EUR. Odhadovaná miera uspokojenia pohľadávky je v tomto prípade takmer [...] %. LGD sa teda odhaduje na [...].

⁽⁴⁸⁾ Pozri „2012 Annual Global Corporate Default Study and Rating Transitions“, agentúra Standard and Poor's, 18. marca 2013, s. 29, a „Corporate Default and Recovery Rates 1920-2010“, agentúra Moody's, 28. februára 2011, s. 31.

⁽⁴⁹⁾ Úroveň kolaterálov sa môže vypočítať ako strata v prípade zlyhania, čo je očakávaná strata v percentách expozície dlžníka po zohľadnení súm, ktoré možno získať späť z kolaterálu a konkurznej podstaty; v dôsledku toho je LGD nepriamo úmerná hodnote kolaterálov.

⁽⁵⁰⁾ $LGD = 1 - \text{miera uspokojenia pohľadávky} = 1 - \frac{[\dots] \text{ miliónov EUR}}{[\dots] \text{ miliónov EUR}} = [\dots] \%$

- (172) Tretia pôžička bola v čase jej poskytnutia (28. júla 2004) zabezpečená týmito kolaterálmi:
- Vecné bremeno na pozemky a budovy letiska. Účtovná hodnota dlhodobých aktív letiska na konci roka 2003 (vrátane investícií do pozemkov a budov) bola približne [20 – 40] miliónov EUR. V čase poskytnutia pôžičky č. 3 bolo na pozemkoch prednostné záložné právo v prospech [...] vo výške [1 – 6] miliónov EUR a prednostné záložné právo v prospech veriteľa na prvú a druhú pôžičku v celkovej výške [10 – 20] miliónov EUR.
 - Záložné právo na podiely spoločnosti Airport Network (AV) B. V. v spoločnosti Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH. Nemecko neposkytlo informácie o hodnote týchto podielov.
 - Záložné právo na podiely spoločnosti ANH GmbH v spoločnosti FN GmbH. Nemecko neposkytlo informácie o hodnote týchto podielov.
 - Záložné právo na spoločnosť FN GmbH. Informácie o hodnote tohto kolaterálu nie sú k dispozícii.
- (173) Ak sa zohľadní účtovná hodnota dlhodobého majetku letiska ([20 – 40] miliónov EUR) a odpočítajú dve vyhlásenia o práve prednosti zo strany [...] a spoločnosti EEL GmbH ([1 – 6] miliónov EUR a [10 – 20] miliónov EUR), na pokrytie nárokov veriteľa z pôžičky č. 3 ([2 – 5] miliónov EUR) zostane asi [10 – 20] miliónov EUR. Miera uspokojenia pohľadávky je v tomto prípade približne [...] %. LGD sa teda odhaduje na [...].
- (174) V čase poskytnutia pôžičky č. 4 (1. júla 2005) bola všetkým predchádzajúcim pôžičkám spolu s nezaplatenými a stále splatnými úrokmi vo výške približne [0,5 – 3] miliónov EUR predĺžená lehota splatnosti na rovnaký dátum (31. decembra 2010). Celkový súčet pôžičiek dosiahol výšku [20 – 30] miliónov EUR plus [0,5 – 3] milióny EUR za nezaplatené úroky. Na zabezpečenie týchto pohľadávok spoločnosti EEL GmbH bol dohodnutý tento kolaterál:
- Vecné bremeno na pozemky a budovy letiska. Účtovná hodnota dlhodobých aktív letiska na konci roka 2004 (vrátane investícií do pozemkov a budov) bola približne [20 – 40] miliónov EUR. V čase poskytnutia pôžičky č. 4 bolo na pozemkoch vyhlásené právo prednosti v prospech veriteľa na prvú, druhú a tretiu pôžičku v celkovej výške [10 – 25] miliónov EUR. Neexistovalo už žiadne vyhlásenie o práve prednosti na pôžičku poskytnutú od [...] ⁽⁵¹⁾.
 - Záložné právo na podiely spoločnosti Airport Network (AV) B. V. v spoločnosti Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH; Nemecko neposkytlo informácie o hodnote týchto podielov.
 - Záložné právo na podiely spoločnosti ANH GmbH v spoločnosti FN GmbH; Nemecko neposkytlo informácie o hodnote týchto podielov.
 - Okrem toho na zabezpečenie všetkých pohľadávok spoločnosti EEL GmbH zo všetkých pôžičiek poskytol [...] 1. júla 2005 osobnú záruku. Táto záruka predĺžila predchádzajúcu záruku poskytnutú 8. júna 2003 zo strany [...] vo vzťahu k pôžičke č. 1. Nemecko poskytlo odhad hodnoty osobného majetku [...] okrem hodnoty jeho podielov v spoločnostiach Airport Niederrhein Holding GmbH a FN GmbH s cieľom vyhnúť sa dvojitému započítaniu kolaterálu. Koncom roku 2004 bola hodnota osobného majetku ručiteľa odhadnutá na približne [20 – 40] miliónov EUR ⁽⁵²⁾.
- (175) Účtovná hodnota dlhodobých aktív letiska ([20 – 40] miliónov EUR) a výška osobnej záruky zo strany [...] ([20 – 40] miliónov EUR) pokrývajú viac než 100 % celkovej výšky pôžičky a splatných úrokov ([20 – 30] miliónov EUR plus [0,5 – 3] milióny EUR). Miera uspokojenia pohľadávky je teda [...] % a LGD je [...].
- (176) Dňa 29. novembra 2010 boli všetky poskytnuté pôžičky v celkovej výške [20 – 30] miliónov EUR plus vzniknuté a splatné úroky vo výške [5 – 10] miliónov EUR predĺžené o ďalších 6 rokov do 31. decembra 2016. Dlhá suma bola zabezpečená týmto kolaterálom:
- Vecné bremeno na pozemky a budovy letiska. Účtovnú hodnotu dlhodobých aktív letiska na konci roka 2009 (vrátane investícií do pozemkov a budov) Komisia nepozná. Najaktuálnejšia známa účtovná hodnota dlhodobých aktív vo výške [20 – 40] miliónov EUR pochádza z konca roka 2005. Nemecko uvádza, že účtovná hodnota týchto pozemkov a budov na konci roka 2010 bola [30 – 70] miliónov EUR ⁽⁵³⁾. Keďže táto

⁽⁵¹⁾ Pozri s. 22 a 23 dohody o poskytnutí pôžičky z 1. júla 2005.

⁽⁵²⁾ Pozri s. 2 prílohy 2 k listu Nemecka z 23. mája 2014.

⁽⁵³⁾ Nárast hodnoty od roku 2005 do roku 2010 je spôsobený najmä [...].

hodnota bola v účtovných knihách uvedená krátko po druhom predĺžení pôžičiek, možno ju akceptovať ako hodnotu dostupného kolaterálu. V tom čase existovalo prednostné záložné právo na pozemky a budovy na zabezpečenie pohľadávok [banky] vo výške [0,5 – 3] miliónov EUR.

- b) Záložné právo na podiely spoločnosti Airport Network B. V. v spoločnosti Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH; Nemecko neposkytlo informácie o hodnote týchto podielov v čase druhého predĺženia.
- c) Záložné právo na podiely spoločnosti ANH GmbH v spoločnosti FN GmbH; Nemecko neposkytlo informácie o hodnote týchto podielov v čase druhého predĺženia.
- d) Záložné právo na podiely spoločnosti FN GmbH v spoločnostiach FN Gewerbe GmbH a FN Grundbesitzgesellschaft; Nemecko neposkytlo informácie o hodnote týchto podielov v čase druhého predĺženia.
- e) Osobná záruka, ktorú poskytol spoločnosti [...] s odhadovanou hodnotou okolo [30 – 70] miliónov EUR ⁽⁵⁴⁾.
- (177) Účtovná hodnota dlhodobých aktív letiska ([30 – 70] miliónov EUR) a výška osobnej záruky s odhadovanou hodnotou asi [30 – 70] miliónov EUR, od ktorých je odpočítané prednostné záložné právo [banky] vo výške [0,5 – 3] miliónov EUR, pokrývajú približne [...] % celkovej výšky pôžičky a splatných úrokov ([20 – 30] miliónov EUR plus [5 – 10] miliónov EUR), čo znamená, že LGD sa pohybuje vo výške [...].
- (178) V tabuľke uvedenej nižšie sú zhrnuté informácie o ratingu a kolaterále každej z týchto pôžičiek:

Tabuľka 6

Rating a kolaterál každej pôžičky

Pôžička	Dátum	Suma v miliónoch EUR (pôžička + úroky)	Rating emitenta	Hodnota kolaterálu (pozemky a budovy a osobná záruka)	Vyhlasenie o práve prednosti [...]	Vyhlasenie o práve prednosti [banka]	Miera uspokojenia pohľadávky	LGD
Pôžička č. 1	11.4.2003	[11 – 20]	[...]	[5 – 20]	[1 – 6]	[...]	[...]	[...]
Pôžička č. 2	17.6.2004	[2 – 5]	[...]	[20 – 40]	[1 – 6]	[...]	[...]	[...]
Pôžička č. 3	28.7.2004	[2 – 5]	[...]	[20 – 40]	[1 – 6]	[...]	[...]	[...]
Pôžička č. 4 a predĺženie č. 1	1.7.2005	[20 – 33]	[...]	[40 – 100]	[...]	[...]	[...]	[...]
Predĺženie č. 2	29.11.2010	[24 – 40]	[...]	[70 – 120]	[...]	[1 – 3]	[...]	[...]

- (179) Podľa oznámenia o referenčných sadzbách z roku 2008 sú referenčné úrokové sadzby stanovené tak, že sa k 1-ročnej základnej sadzbe pripočíta zodpovedajúca riziková prirážka. Zodpovedajúce rizikové prirážky sú stanovené v tabuľke oznámenia o referenčných sadzbách z roku 2008 a zohľadňujú rating dlžníka a úroveň zabezpečenia pôžičky kolaterálom. Napríklad druhé predĺženie pôžičky sa poskytovalo s vysokou kolateralizáciou a rating spoločnosti FN GmbH je v rozpätí od [...] do [...]. V záujme udržania konzervatívnej Komisia berie do úvahy rating [...]. V dôsledku toho bola spoločnosť FN GmbH zaradená do ratingovej skupiny „[...]“ ⁽⁵⁵⁾ v tabuľke stanovenej oznámením o referenčných sadzbách z roku 2008. Riziková marža, ktorá zodpovedá tejto ratingovej skupine a vysokej úrovni kolaterálu, je [...] bazických bodov. Základná úroková sadzba platná v čase predĺženia pôžičky (29. novembra 2010) bola 1,24 % ⁽⁵⁶⁾.

⁽⁵⁴⁾ Pozri s. 2 prílohy 2 k oznámeniu z 23.5.2014

⁽⁵⁵⁾ Táto skupina pozostáva z ratingov [...].

⁽⁵⁶⁾ Zoznam platných základných sadzieb uverejňuje Komisia na webovom sídle: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_eu27_en.pdf

- (180) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené informácie o aktuálnych úverových sadzbách a referenčných sadzbách platných v čase poskytnutia pôžičiek podľa oznámenia o referenčných sadzbách z roku 2008:

Tabuľka 7

Referenčné úrokové sadzby verzus uplatnené úrokové sadzby

Pôžička	Dátum	Trvanie	Rating emitenta	LGD	Základná ročná sadzba EURIBOR (priemer za 3 mesiace) (%)	Riziková marža podľa oznámenia o referenčných sadzbách	Celková referenčná úroková sadzba	Uplatnená úroková sadzba
Pôžička č. 1	11.4.2003	[...]	[...]	[...]	2,50	[...]	[1 – 6]	[3 – 7]
Pôžička č. 2	17.6.2004	[...]	[...]	[...]	2,30	[...]	[1 – 6]	[3 – 7]
Pôžička č. 3	28.7.2004	[...]	[...]	[...]	2,35	[...]	[1 – 6]	[6 – 9]
Pôžička č. 4 a predĺženie č. 1	1.7.2005	[...]	[...]	[...]	2,20	[...]	[1 – 6]	[1 – 5]
Predĺženie č. 2	29.11.2010	[...]	[...]	[...]	2,20	[...]	[1 – 6]	[1 – 5]

- (181) Podľa uvedených odhadov boli pôžičky č. 1, 2 a 3 poskytnuté so sadzbami výrazne vyššími, ako boli platné referenčné sadzby. Komisia sa preto domnieva, že spoločnosť FN GmbH nezískala prostredníctvom týchto opatrení žiadnu hospodársku výhodu.
- (182) Pokiaľ ide o predĺženie č. 2, uvedené údaje naznačujú, že aj toto bolo v súlade s trhom, keďže úroková miera tohto predĺženia je vyššia ako odhadovaná referenčná úroková sadzba. Viaceré prvky však vyvolávajú pochybnosti o tom, či v predĺžení č. 2 nešlo o štátnu pomoc, napríklad skutočnosť, že príjemca ešte nemal uhradené predchádzajúce pôžičky, prítomnosť pomoci v pôžičke č. 4 a predĺžení č. 1 a krátke obdobie medzi poskytnutím predĺženia č. 2 a predbežnou dohodou uzavretou medzi orgánmi verejnej správy a spoločnosťou FN GmbH o konverzii dlhu na kapitál, o ktorej sa zmiňuje odôvodnenie 45. V každom prípade sa Komisia domnieva, že z tých istých dôvodov uvedených v oddiele 9.4, ktoré sa týkajú zlučiteľnosti pomoci zahrnutej v predĺžení č. 1 s vnútorným trhom, v prípade, ak by sa predĺženie č. 2 považovalo za štátnu pomoc, možno takúto pomoc považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (183) Pôžička č. 4 a predĺženie č. 1 boli poskytnuté so sadzbou nižšou ako referenčná sadzba, s rozdielom vo výške [...] základných bodov. Komisia preto zastáva názor, že pokiaľ ide o pôžičku č. 4 a predĺženie č. 1, spoločnosť FN GmbH získala hospodársku výhodu, ktorú by nezískala za bežných trhových podmienok ⁽⁵⁷⁾.

8.3.4. Selektívnosť

- (184) V tomto prípade Komisia konštatuje, že opatrenie č. 1 (pôžička č. 4, predĺženie č. 1 a možno aj predĺženie č. 2) je opatrením individuálnej pomoci, ktoré bolo poskytnuté iba spoločnosti FN GmbH, a nie je všeobecným opatrením.
- (185) Výhoda poskytnutá spoločnosti FN GmbH prostredníctvom opatrenia č. 1 (pôžička č. 4, predĺženie č. 1 a možno aj predĺženie č. 2) je preto selektívna.

⁽⁵⁷⁾ Rozdiel úrokových sadzieb vo výške [...] základných bodov zodpovedá zhruba zvýhodneniu o [...] EUR počas trvania pôžičky č. 4 a predĺženia č. 1.

8.3.5. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (186) Podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie finančná podpora narušuje hospodársku súťaž, ak posilňuje postavenie jedného podniku v porovnaní s inými podnikmi⁽⁵⁸⁾. Všeobecne platí, že ak výhoda poskytnutá členským štátom posilňuje pozíciu podniku v porovnaní s inými podnikmi súťažiacimi na danom trhu Únie, obchod medzi členskými štátmi sa musí považovať za obchod ovplyvnený touto výhodou⁽⁵⁹⁾.
- (187) Prevádzkovatelia letísk súťažiaci na európskej úrovni s cieľom prilákať letecké spoločnosti, aby z ich letísk otvorili nové trasy, alebo na týchto trasách zvýšili počet odletov/príletov. Letecké spoločnosti pri výbere letísk, z ktorých budú otvárať nové trasy, alebo z ktorých zvýšia počet odletov/príletov na existujúcich trasách, porovnávajú letiská na základe faktorov ako napríklad druh poskytovaných letiskových služieb a príslušná klientela, hustota obyvateľstva alebo hospodárska činnosť, preťaženie dopravných kapacít, existencia pozemného prístupu, úroveň poplatkov a celkové komerčné podmienky používania letiskovej infraštruktúry a služieb⁽⁶⁰⁾. Nemecko, tým, že spoločnosť FN GmbH poskytlo financovanie za priaznivejších podmienok, ako sú bežné podmienky na trhu, umožnilo tejto spoločnosti konkurovať pri lákaní leteckých spoločností voči iným prevádzkovateľom letísk agresívnejšie, ako by to mohla urobiť, keby zaplatila kapitálové náklady v súlade s bežnými trhovými podmienkami.
- (188) Opatrenie č. 1 (pôžička č. 4, predĺženie č. 1 a možno aj predĺženie č. 2) preto malo potenciál narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod v rámci EÚ.

8.3.6. Záver

- (189) Z porovnania sadzieb, ktoré sa pri pôžičke skutočne uplatnili, s referenčnými sadzbami odvodenými z oznámenia o referenčných sadzbách z roku 2008 vyplýva, že všetky pôžičky a predĺženia pôžičiek okrem pôžičky č. 4 a predĺženia č. 1 boli poskytnuté so sadzbami, ktoré boli vyššie ako referenčné sadzby.
- (190) Komisia môže preto konštatovať, že pôžičky č. 1, 2, 3 boli poskytnuté v súlade s trhovými podmienkami, zatiaľ čo pôžička č. 4 a predĺženie č. 1 s nimi v súlade neboli. Otázkou, či bolo predĺženie č. 2 v súlade s podmienkami na trhu, necháva Komisia otvorenú.
- (191) Keďže boli splnené kumulatívne kritériá podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia zastáva názor, že pôžička č. 4, predĺženie č. 1 a možno aj predĺženie č. 2 v rámci opatrenia č. 1 obsahujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.4. Existencia pomoci týkajúcej sa podpory, ktorú získala spolková krajina Severné Porýnie-Vestfálsko (opatrenie č. 2)

8.4.1. Pojem podnik a hospodárska činnosť

- (192) Platí tu rovnaké zdôvodnenie povahy pomoci ako v prípade opatrenia č. 1 (pozri oddiel 8.3.1), hoci Nemecko tvrdí, že ide o existujúcu pomoc (pozri odôvodnenie 102). V rozsudku vo veci *Leipzig Halle* Súdny dvor potvrdil, že výstavba letiskovej infraštruktúry by mala takisto spadať pod pravidlá štátnej pomoci od roku 2000, teda pred 15. októbrom 2002, dátumom poskytnutia opatrenia č. 2. Komisia zastáva názor, že uvedené opatrenie preto v čase, keď nadobudlo účinnosť, predstavovalo pomoc. Na rozdiel od toho, čo tvrdí Nemecko, skutočnosť, že uvedené opatrenie bolo prijaté na základe vyhlášky z roku 1993, nemá na toto posudzovanie žiaden vplyv. Vyhláška z roku 1993 poskytla iba právny základ, v súlade s ktorým spolková krajina Severné Porýnie-Vestfálsko od roku 1993 mohla zvážiť poskytnutie prípadných podporných opatrení regionálnym letiskám. Vo vyhláske sa však neuviedol neodvolateľný záväzok voči spoločnosti FN GmbH na poskytnutie opatrenia č. 2, ani sa nevytvoril nijaký právny nárok v prospech príjemcu (ako sa výslovne uvádza v článku 1 vyhlášky z roku 1993). Opatrenie č. 2 v skutočnosti predstavuje individuálne uplatňovanie systému zavedeného vyhláškou z roku 1993.
- (193) Komisia tým pádom dochádza k záveru, že je oprávnená preskúmať opatrenie č. 2, ktoré bolo spochybnené na základe pravidiel štátnej pomoci, keďže v čase jeho poskytnutia bolo jasné, že spoločnosť FN GmbH vykonáva hospodársku činnosť.

⁽⁵⁸⁾ *Taliano/Komisia*, C-99/02, Zb., EÚ:C:2004:207, bod 65.

⁽⁵⁹⁾ *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (rozsudok vo veci *Altmark*), Zb., EÚ:C:2003:415.

⁽⁶⁰⁾ Usmernenia o leteckej doprave z roku 2014, bod 43.

8.4.2. Štátne prostriedky a možnosť ich pripísania štátu

- (194) Ako sa uvádza v bode 111 rozhodnutia o začatí konania, pomoc z verejných zdrojov sa vyplatila priamo z rozpočtu spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko ako priamy príspevok poskytnutý spoločnosti FN GmbH. Podpora poskytnutá spolkovou krajinou Severné Porýnie-Vestfálsko bola teda financovaná zo štátnych zdrojov a možno ju pripísať štátu.

8.4.3. Hospodárska výhoda

- (195) Na účely posúdenia, či určité štátne opatrenie predstavuje štátnu pomoc, je potrebné určiť, či prijímajúci podnik získal hospodársku výhodu, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískal.
- (196) Vo vyšetrovanom prípade poskytla spolková krajina Severné Porýnie-Vestfálsko verejné prostriedky vo forme priameho príspevku na podporu investícií do infraštruktúry na letisku. Tieto prostriedky získala spoločnosť FN GmbH ako prevádzkovateľ letiska na financovanie investícií na letisku. Komisia poznamenáva, že žiadny investor v trhovom hospodárstve by takýto príspevok neposkytol bezodplatne a bez možnosti návratnosti.
- (197) Uvedený príspevok na investície teda znižuje investičné náklady, ktoré by prevádzkovateľ letiska musel bežne znášať, bez akejkoľvek odmeny, a preto predstavuje hospodársku výhodu pre spoločnosť FN GmbH.

8.4.4. Selektívnosť

- (198) V tejto veci Komisia konštatuje, že opatrenie č.2 predstavuje individuálne uplatňovanie systému, na základe ktorého boli výhody poskytnuté nielen letisku Niederrhein-Weeze, ale aj niekoľkým ďalším letiskám nachádzajúcim sa v spolkovej krajine Severné Porýnie-Vestfálsko. Uvedený systém však nie je všeobecným opatrením pre všetky letiská v Severnom Porýní – Vestfálsku, pretože väčšie letiská Düsseldorf a Köln/Bonn nie sú oprávnené na získanie takéhoto podporného opatrenia zo strany spolkovej krajiny. V každom prípade, aj keby boli všetky letiská v Severnom Porýní – Vestfálsku oprávnené získať toto opatrenie, takéto sektorové opatrenie by sa muselo považovať za selektívne, pretože by prinášalo úžitok len určitému odvetviu určitého regiónu.
- (199) Výhoda poskytnutá spoločnosti FN GmbH prostredníctvom opatrenia č. 2 je preto selektívna.

8.4.5. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (200) Podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie finančná podpora narúša hospodársku súťaž, ak posilňuje postavenie jedného podniku v porovnaní s inými podnikmi⁽⁶¹⁾. Všeobecne platí, že ak výhoda poskytnutá členským štátom posilňuje pozíciu podniku v porovnaní s inými podnikmi súťažiacimi na danom trhu Únie, obchod medzi členskými štátmi sa musí považovať za obchod ovplyvnený touto výhodou⁽⁶²⁾.
- (201) Prevádzkovatelia letísk súťažia na európskej úrovni s cieľom prilákať letecké spoločnosti a presvedčiť ich, aby z ich letísk otvorili nové trasy, alebo na týchto trasách zvýšili počet odletov/príletov. Letecké spoločnosti pri výbere letísk, z ktorých budú otvárať nové trasy alebo z ktorých zvýšia počet odletov/príletov na existujúcich trasách, porovnávajú letiská na základe faktorov ako napríklad druh poskytovaných letiskových služieb a príslušná klientela, hustota obyvateľstva alebo hospodárska činnosť, preťaženie dopravných kapacít, existencia pozemného prístupu, úroveň poplatkov a celkové komerčné podmienky na používanie letiskovej infraštruktúry a služieb⁽⁶³⁾. Nemecko, tým, že spoločnosti FN GmbH poskytlo financovanie za priaznivejších podmienok, ako sú bežné podmienky na trhu, umožnilo tejto spoločnosti konkurovať pri lákaní leteckých spoločností voči iným prevádzkovateľom letísk agresívnejšie, ako by to mohla urobiť, keby zaplatila kapitálové náklady v súlade s bežnými trhovými podmienkami.
- (202) Opatrenie č. 2 preto malo potenciál narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod v rámci EÚ.

8.4.6. Záver

- (203) Opatrenie č.2 predstavuje štátnu pomoc pre spoločnosť FN GmbH v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

⁽⁶¹⁾ Taliansko/Komisia, EU:C:2004:207, bod 65.

⁽⁶²⁾ Rozsudok vo veci *Altmark*, EU:C:2003:415.

⁽⁶³⁾ Usmernenia o leteckej doprave z roku 2014, bod 43.

8.5. Existencia pomoci týkajúcej sa podpory poskytnutej okresom Kleve (opatrenie č. 3)

8.5.1. Pojem podnik a hospodárska činnosť

- (204) Platí tu rovnaké zdôvodnenie ako v prípade povahy pomoci vo forme pôžičiek, ktoré poskytla spoločnosť vo verejnom vlastníctve EEL GmbH (pozri oddiel 8.3.1). Viaceré opatrenia, ktoré tvoria opatrenie č. 3, sa skutočne poskytli 14. marca 2002, teda po vynesení rozsudku vo veci *Aéroports de Paris*. Podľa odseku 1 bodu 4 dohody o poskytnutí pôžičky je dátumom poskytnutia opatrenia dátum, keď príjemca dokončil nákup infraštruktúry letiska od nemeckej spolkovej vlády, teda 14. marec 2002.
- (205) Komisia tým pádom dochádza k záveru, že je oprávnená preskúmať opatrenie č. 3 a posúdiť jeho súlad s pravidlami štátnej pomoci, keďže v čase jeho poskytnutia bolo jasné, že spoločnosť FN GmbH vykonáva hospodársku činnosť.

8.5.2. Štátne prostriedky a možnosť ich pripísania štátu

- (206) Uvedená pomoc sa poskytla priamo z rozpočtu okresu Kleve v prospech spoločnosti FN GmbH. Opatrenie č. 3 bolo teda financované zo štátnych zdrojov a možno ho pripísať štátu.

8.5.3. Hospodárska výhoda

- (207) Na účely posúdenia, či určité štátne opatrenie predstavuje štátnu pomoc, je potrebné určiť, či prijímajúci podnik získal hospodársku výhodu, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískal. V tejto súvislosti musí Komisia zistiť, či okres Kleve konal ako súkromný investor v trhovom hospodárstve, keď odpustil splatenie jednej tranže preklenovacieho financovania, ktoré predtým poskytol spoločnosti FN GmbH.
- (208) Investor v trhovom hospodárstve sa nechá viesť očakávanými výnosmi⁽⁶⁴⁾. Kritérium súkromného investora v trhovom hospodárstve sa spravidla považuje za splnené, ak sa na základe štruktúry a vyhládok podniku do budúcnosti dajú očakávať bežné výnosy vo forme vyplatenia dividend alebo prírastku kapitálu merané podľa porovnateľného súkromného podniku v rámci primeraného časového obdobia.
- (209) V predmetnom prípade poskytol okres Kleve spoločnosti FN GmbH pôžičku vo výške [4 – 10] miliónov EUR s nulovou úrokovou sadzbou a spoločnosť FN GmbH odpustil povinnosť splatiť tranžu vo výške [2 – 5] miliónov EUR bez toho, aby získal nejakú ďalšiu odplatu. Toto posledné rozhodnutie bolo v skutočnosti vykonaním doložky uvedenej v odseku 4 bodu 1 dohody o poskytnutí pôžičky, podľa ktorej sa príslušná tranža nezaplatí, ak sa dosiahne cieľ vytvorenia 350 pracovných miest. Preto Komisia poznamenáva, že žiaden trhový investor by neposkytol pôžičku s nulovou úrokovou sadzbou a neodpustil by splatenie jej významnej časti bez akejkoľvek odmeny.
- (210) Okrem toho, posúdenie súkromného investora v trhovom hospodárstve by nemalo brať do úvahy pozitívne dôsledky na hospodárstvo regiónu, v ktorom sa letisko nachádza, a to ani z hľadiska vytvárania pracovných miest, keďže Komisia posudzuje, či dané opatrenie predstavuje pomoc, pričom zohľadňuje, či „by za podobných okolností súkromný investor, ktorý sa opiera o možnosti predvídateľnej rentability, bez ohľadu na akékoľvek motívy sociálneho charakteru alebo regionálnej či sektorovej politiky, uskutočnil danú investíciu“⁽⁶⁵⁾. V uvedenom prípade bolo jedinou protihodnotou za odpustenie splatenia záväzku vytvorenie určitého počtu pracovných miest. Vytvorenie pracovných miest by sa však v súvislosti so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nemalo zohľadňovať. Inými slovami, žiaden súkromný investor v trhovom hospodárstve by nesúhlasil s odpustením splátky vo výške [2 – 5] miliónov EUR z dôvodu tvorby pracovných miest v danom regióne.

⁽⁶⁴⁾ T-296/97, *Alitalia/Komisia*, z 12. decembra 2000, Zb., EU:T:2000:289, bod 84; C-305/89, *Taliansko/Komisia*, Zb., EU:C:1991:142, bod 20.

⁽⁶⁵⁾ Pozri usmernenia o leteckej doprave z roku 2005, bod 46.

- (211) Bezúročný charakter pôžičky a odpustenie splátky, ktoré poskytol okres Kleve znižujú náklady, ktoré by prevádzkovateľ letiska musel bežne znášať, a tým poskytujú spoločnosti FN GmbH výhodu, ktorú by za normálnych trhových podmienok nezískala.

8.5.4. *Selektívnosť*

- (212) Uvedená výhoda bola poskytnutá len spoločnosti FN GmbH. Keďže prostriedky z verejných zdrojov smerovali len do jedného podniku, ide o selektívnu výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.5.5. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod*

- (213) Pokiaľ ide o narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod, platí rovnaké zdôvodnenie, ako je uvedené vyššie (pozri oddiel 8.4.5).

8.5.6. *Záver*

- (214) Z uvedených dôvodov Komisia zastáva názor, že verejné finančné prostriedky, ktoré okres Kleve poskytol v prospech spoločnosti FN GmbH so zreteľom na dohodu o preklenovacom financovaní časti obstarávacích nákladov na nehnuteľný majetok letiska, obsahujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.6. Existencia pomoci v súvislosti s podporou, ktorú od okresu Kleve a obce Weeze získala spoločnosť EEL GmbH (opatrenie č. 4)

8.6.1. *Pojem podnik a hospodárska činnosť*

- (215) Nemecko tvrdí, že spoločnosť EEL GmbH je subjekt, ktorého cieľom je uľahčiť pridelovanie finančných prostriedkov spoločnosti FN GmbH efektívnym a hospodárnym spôsobom.
- (216) Ako už bolo uvedené v odôvodnení 25, spoločnosť EEL GmbH založil okres Kleve a obec Weeze na spravovanie nehnuteľného majetku letiska pred jeho privatizáciou. Spoločnosť EEL GmbH začala následne poskytovať pôžičky spoločnosti FN GmbH. Poskytovanie pôžičiek tretím stranám je samo osebe hospodárskou činnosťou. Preto keď sa spoločnosti EEL GmbH poskytli rôzne opatrenia tvoriace opatrenie č. 4, vykonávala táto spoločnosť hospodársku činnosť.
- (217) V súvislosti s článkom 101 ZFEÚ pojem podnik zahŕňa každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť, bez ohľadu na jeho právne postavenie a spôsob financovania. Spoločnosť EEL GmbH koná iba ako subjekt verejných orgánov a ako taký nevykonáva hospodárske činnosti: jej jediným cieľom je združovať zdroje z dvoch verejných orgánov na účely financovania rozvoja letísk.
- (218) Keďže neboli splnené kumulatívne kritériá podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia zastáva názor, že opatrenie č. 4 neobsahuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (219) Aj keby sa spoločnosť EEL GmbH mala považovať za podnik v zmysle právnych predpisov EÚ v oblasti hospodárskej súťaže počas celého obdobia, v ktorom sa opatrenia tvoriace opatrenie č. 4 poskytli (čím v skutočnosti nie je), posudzovanie zo strany Komisie by viedlo k rovnakému záveru, že opatrenie č. 4 nepredstavuje štátnu pomoc, ako sa preukazuje v nasledujúcich oddieloch.

8.6.2. Štátne prostriedky a možnosť ich pripísania štátu

- (220) Spoločnosť EEL GmbH získala všetok kapitál, podporu likvidity a kapitálové vklady zahrnuté do rozsahu opatrenia č. 4 od svojich spoločníkov, ktorí tieto opatrenia financovali prostredníctvom svojich rozpočtov. Opatrenie č. 4 zahŕňa aj 100 % záruku, ktorú poskytla obec Weeze, čím sa zaťažil rozpočet tejto obce. Preto sa všetky opatrenia tvoriace opatrenie č. 4 financovali prostredníctvom rozpočtových zdrojov dvoch miestnych orgánov, ktoré okrem toho rozhodli o poskytnutí týchto rôznych opatrení.
- (221) Opatrenie č. 4 je teda financované zo štátnych zdrojov a možno ho pripísať štátu.

8.6.3. Hospodárska výhoda

- (222) Na účely posúdenia, či určité štátne opatrenie predstavuje štátnu pomoc, je potrebné určiť, či prijímajúci podnik získal hospodársku výhodu, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískal.
- (223) V tejto súvislosti musí Komisia zistiť, či okres Kleve a obec Weeze pri poskytovaní opatrení týkajúcich sa kapitálu, záruk, pôžičiek a predĺžení termínov splatnosti pôžičiek tvoriacich opatrenie č. 4 v prospech spoločnosti EEL GmbH konali tak, ako by v rovnakej situácii konali obozretné hospodárske subjekty v trhovom hospodárstve, ktoré sa radia cieľmi ziskovosti ⁽⁶⁶⁾.
- (224) V prvom rade je potrebné pripomenúť, ako sa konštatuje v oddiele 8.3.2, že spoločnosť EEL GmbH predstavuje účelovo vytvorený subjekt, ktorý vytvorili jeho dvaja spoločníci na účely spravovania nehnuteľného majetku letiska Niederrhein-Weeze a ktorý sa od roku 2003 využíva výlučne na poskytovanie financovania tomu istému letisku. To potvrdzuje aj skutočnosť, že na svojom zázname (pisomnom) z valného zhromaždenia 10. a 11. apríla 2003 títo dvaja verejní spoločníci striktno vymedzili novú finančnú činnosť spoločnosti EEL GmbH na investície do letiska Niederrhein-Weeze. Tento cieľ je v súlade s účelom spoločnosti EEL GmbH stanoveným v článku 2 jej zakladajúceho aktu (*Gesellschaftsvertrag*) zo 16. decembra 1999 ⁽⁶⁷⁾. Okrem toho, ako už bolo vysvetlené v odôvodnení 153, spoločnosť EEL GmbH nemá predstavenstvo. Oba výkonní riaditelia sú zástupcami verejných orgánov. Jeden výkonný riaditeľ spoločnosti je krajský radca, teda prednosta okresu Kleve, a druhý výkonný riaditeľ je starostom obce Weeze. Navyše spoločnosť EEL GmbH nemá stálych zamestnancov a riadi ju jeden verejný činiteľ z okresu Kleve. Z uvedeného vyplýva, že každé rozhodnutie prijaté spoločnosťou EEL GmbH v skutočnosti prijali zástupcovia verejných spoločníkov, ktorí ju popri zastupovaní v jej správnych orgánoch radia na každodennej báze. To potvrdzuje, že predmetné opatrenia možno pripísať verejným spoločníkom.
- (225) Pri uplatňovaní zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na opatrenie č. 4 je potrebné, aby sa náležite zohľadnila skutočnosť, že príjemca týchto finančných opatrení je účelovo vytvorený subjekt, ktorý zriadili a vlastní subjekty, od ktorých opatrenie č. 4 pochádza, a využíva sa výlučne na presne vymedzený cieľ, ktorý sledujú tie isté subjekty. V tejto súvislosti je okrem toho potrebné venovať náležitú pozornosť samotnému cieľu, na ktorý sa tento účelovo vytvorený subjekt používa a udržiava v prevádzke.
- (226) Účelovo vytvorené subjekty sú zvyčajne zriadené a využívané súkromnými podnikmi v rôznych typoch situácií. Jednou z možných situácií, kde sa využíva účelovo vytvorený subjekt, sú prípady, keď dva nezávislé podniky zriadia spoločný podnik s cieľom vytvoriť konkrétny projekt alebo realizovať špecifickú činnosť alebo funkciu (napríklad v oblasti výskumu a vývoja, výroby, distribúcie) ⁽⁶⁸⁾ v prospech oboch podnikov. Účelovo vytvorený subjekt je preto právnou štruktúrou, do ktorej obidva podniky pridávajú zdroje (finančné zdroje, personál, aktíva...) potrebné na vykonávanie ich spoločného projektu, funkcie alebo činnosti a cez ktorú tento spoločný projekt realizujú alebo vykonávajú túto spoločnú funkciu alebo činnosť. V určitých situáciách, napríklad keď má účelovo vytvorený subjekt len funkciu výroby alebo výskumu a vývoja, dostáva finančné prostriedky zo strany svojich materských spoločností bez toho, aby sám vytváral zisk, ktorý by bolo možné rozdeliť investorom, napríklad vo forme dividend. Namiesto vytvárania zisku prispieva k výkonu operácií, ktoré jeho materské spoločnosti považujú vzhľadom na svoje ciele za potrebné.

⁽⁶⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 65.

⁽⁶⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou 49.

⁽⁶⁸⁾ Pozri konsolidované oznámenie Komisie o právomoci podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Ú. v. EÚ C 95, 16.4.2008, s. 1, bod 95).

- (227) Je preto jasné, že keď dva nezávislé súkromné podniky zriadia a využívajú účelovo vytvorený subjekt v súvislosti s presne vymedzeným cieľom a poskytnú mu financovanie, nemusia toto financovanie nevyhnutne poskytnúť na to, aby získali finančnú návratnosť vo forme dividend alebo vyplatenia úrokov, tak, ako by to urobil investor alebo banka. Namiesto toho poskytujú toto financovanie na dosiahnutie cieľa, na ktorý bol daný účelovo vytvorený subjekt zriadený.
- (228) Vzhľadom na tieto skutočnosti by sa malo správanie okresu Kleve a obce Weeze voči spoločnosti EEL GmbH analyzovať s prihliadnutím na skutočnosť, že tieto dva orgány verejnej moci sú jedinými spoločníkmi spoločnosti EEL GmbH a berúc do úvahy výhradný cieľ fungovania spoločnosti EEL GmbH od roku 2003, ktorým je poskytovať spoločnosti FN GmbH rôzne pôžičky a predĺženia termínov ich splatnosti, čo predstavuje opatrenie č. 1. V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že rôzne opatrenia, ktoré tvoria opatrenie č. 1, ako sa uvádza v oddiele 8.3.2, možno jasne pripísať okresu Kleve a obci Weeze. Inými slovami, dva verejné orgány navrhli opatrenie č. 1, ktoré sa rozhodli realizovať, a rozhodli sa využiť na tento účel spoločnosť EEL GmbH.
- (229) Preto pri uplatňovaní zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na opatrenie č. 4 by sa za východiskový bod mala považovať skutočnosť, že okres Kleve a obec Weeze sa rozhodli realizovať opatrenie č. 1 a na tento účel využiť spoločnosť EEL GmbH. Komisia musí riešiť túto predmetnú otázku: ak by sa dva hypotetické subjekty trhového hospodárstva rozhodli realizovať opatrenia, napríklad tie, ktoré sú súčasťou opatrenia č. 1, použili by na dosiahnutie tohto cieľa účelovo vytvorený subjekt, napríklad spoločnosť EEL GmbH, a poskytl by mu podobné financovanie ako financovanie vyplývajúce z opatrenia č. 4?
- (230) V tejto súvislosti by skutočnosť, že spoločnosti EEL GmbH poskytli jej spoločníci niektoré pôžičky s úrokovými sadzbami nižšími, ako sú bežné trhové sadzby, že záruka na tieto pôžičky bola poskytnutá bezplatne, alebo že sa kapitál vložil bez jasných vyhládok na finančnú návratnosť, nemusela nevyhnutne viesť k záveru, že okres Kleve a obec Weeze nekonali voči spoločnosti EEL GmbH tak, ako by konali subjekty trhového hospodárstva. Predmetnou otázkou je skôr to, či je poskytnutie finančných prostriedkov spoločnosti EEL GmbH v rámci opatrenia č. 4 primerané z hľadiska subjektu trhového hospodárstva vzhľadom na cieľ, ktorý sledujú spoločníci spoločnosti EEL GmbH, teda realizáciu opatrenia č.1.
- (231) Dva obozretné subjekty trhového hospodárstva sledujúce rovnaký cieľ ako verejní spoločníci spoločnosti EEL GmbH by mali v zásade dve možnosti: zriadiť účelovo vytvorený subjekt podobný spoločnosti EEL GmbH (možnosť č. 1) alebo poskytnúť spoločnosti FN GmbH pôžičky priamo bez špecializovaného subjektu (možnosť č. 2). Racionálny subjekt trhového hospodárstva by nezvažoval žiadne iné možnosti, napríklad využitie súkromných finančných sprostredkovateľov, ktorí by si za poskytnutie tejto služby účtovali poplatok. Táto možnosť by z dôvodu týchto poplatkov zvýšila náklady na pridelovanie finančných prostriedkov spoločnosti FN GmbH.
- (232) Komisia poznamenáva, že pri rozhodovaní o financovaní spoločnosti EEL GmbH sa verejní spoločníci rozhodli namiesto využitia finančných sprostredkovateľov obmedziť svoje finančné riziko na mieru, ktorá bola nevyhnutne potrebná na financovanie spoločnosti FN GmbH v rámci opatrenia č. 1:
- a) úroveň financovania, ktoré verejní spoločníci poskytli priamo spoločnosti EEL GmbH do roku 2010 ([20 – 40] miliónov EUR ⁽⁶⁹⁾), bola úmerná sumám, ktoré si od spoločnosti EEL GmbH požičala spoločnosť FN GmbH ([20 – 40] miliónov EUR ⁽⁷⁰⁾);
- b) podmienky financovania spoločnosti EEL GmbH (dátum, suma a lehota splatnosti) boli zosúladené s financovaním, ktoré spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH:

Objem (v mil. EUR)	Dátum dohody o pôžičke, ktorú spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH	Dátum verejných opatrení, ktoré Nemecko poskytlo spoločnosti EEL GmbH	Objem (v mil. EUR)
[11 – 20]	11.4.2003	11.4.2003	[5 – 15] (+ [2 – 5] získaných z pôžičky od banky 2. mája 2003)
[2 – 5]	17.6.2004	16.6.2004	[2 – 5]

⁽⁶⁹⁾ Pozri odôvodnenie 53.

⁽⁷⁰⁾ Pozri tabuľku 3.

Objem (v mil. EUR)	Dátum dohody o pôžičke, ktorú spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH	Dátum verejných opatrení, ktoré Nemecko poskytlo spoločnosti EEL GmbH	Objem (v mil. EUR)
[2 – 5]	28.7.2004	28.7.2004	[2 – 5]
Odklad splatnosti na 31.12.2010 (+ 6,5)	1.7.2005	1.7.2005	Odklad splatnosti na 31.12.2010 a reštrukturalizácia dlhu
Odklad splatnosti na 31.12.2016	29.11.2010	29.11.2010	Odklad splatnosti na 31.12.2016

- c) Spoločnosť EEL GmbH nemá vo svojej súvahe iný hmotný majetok než nároky voči spoločnosti FN GmbH. Na účtoch spoločnosti EEL GmbH sa objavuje len malý zisk pochádzajúci z činností financovania spoločnosti FN GmbH, ten však nezodpovedá žiadnej hotovosti ani likvidite, keďže spoločnosť FN GmbH svoj dlh spoločnosti EEL GmbH nesplatila.
- d) Vzhľadom na stratégiu spoločnosti EEL GmbH, ktorou je poskytovanie financií spoločnosti FN GmbH, sú tieto úroky v skutočnosti určené iba na to, aby mohla spoločnosť EEL dosiahnuť prah rentability a zaplatiť úroky z pôžičiek s odloženou splatnosťou, ktoré poskytli verejní spoločníci a [banka], ako dokazujú zápisnice z valných zhromaždení spoločnosti EEL GmbH.
- e) Spoločnosť EEL GmbH preto nedokáže vyplatiť svojich spoločníkov a [banku], kým jej spoločnosť FN GmbH nesplatí pôžičky a úroky. To znamená, že v súlade s tým, čo tvrdí Nemecko, spoločnosť EEL GmbH nemôže vykonávať inú hospodársku činnosť.
- (233) Komisia zastáva názor, že voľba možnosti č. 1, pre ktorú sa títo dvaja spoločníci rozhodli, bola preto v súlade s ich stanoveným cieľom použiť zdroje spoločnosti EEL GmbH výlučne na financovanie spoločnosti FN GmbH.
- (234) Okrem toho sa Komisia domnieva, že v rámci možnosti č. 1 sa náklady na správu a riadenie účelovo vytvoreného subjektu typu EEL GmbH obmedzili na úplné minimum (nijaká imobilizácia aktív okrem nárokov voči spoločnosti FN GmbH, žiadni stáli zamestnanci, žiadne stále vedenie, takmer žiadne prevádzkové náklady, nijaké finančné náklady okrem splácania pôžičky poskytnutej [bankou]). Platí to o to viac, že keď sa verejní spoločníci rozhodli realizovať opatrenie č. 1, spoločnosť EEL GmbH už existovala ako neaktívna štruktúra, takže ju nebolo potrebné zriaďovať *ex nihilo*. Voľba účelovo vytvoreného subjektu uľahčuje aj riadenie finančných transakcií s tretími stranami (ako napr. spoločnosť FN GmbH alebo súkromná banka) a zároveň minimalizuje náklady na transakcie medzi dvoma spoločníkmi. Naopak, výber možnosti č. 2 by priniesol duplicitu mechanizmov zavedených na podporu spoločnosti FN GmbH, ktoré by zvýšili administratívne a právne náklady na pridelovanie finančných prostriedkov spoločnosti FN GmbH (napr. duplicita právnych zmlúv) a mohli by ovplyvniť aj kvalitu dohľadu a koordinácie projektu.
- (235) Pre dva obozretné subjekty trhového hospodárstva na mieste spoločníkov spoločnosti EEL GmbH, ktoré sa riadia strednodobými až dlhodobými vyhladkami na ziskovosť, by bolo preto rozumné zvoliť si radšej možnosť č. 1 než možnosť č. 2. Komisia zastáva názor, že kritérium súkromného investora v trhovom hospodárstve je splnené a že neexistuje žiadna hospodárska výhoda pre spoločnosť EEL GmbH.

8.6.4. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (236) Od roku 2003 bola činnosť spoločnosti EEL GmbH prísne obmedzená na poskytovanie financií spoločnosti FN GmbH. Spoločnosť EEL GmbH nemohla vykonávať nijakú inú činnosť. Nemohla napríklad poskytovať pôžičky žiadnemu inému subjektu.
- (237) Jedinou činnosťou, v súvislosti s ktorou mohlo opatrenie č. 4 narušiť dynamiku hospodárskej súťaže, by teda mohlo byť poskytovanie finančných prostriedkov spoločnosti FN GmbH. Takýto vplyv na hospodársku súťaž by mohol existovať vtedy, keby pri neexistencii opatrenia č. 4 mali poskytovatelia finančných prostriedkov iní než spoločnosť EEL GmbH, napríklad banky alebo iní investori, väčšiu možnosť poskytnúť tieto prostriedky spoločnosti FN GmbH s cieľom vyprodukovať zisk.

- (238) Ako sa však uvádza v oddiele 8.5.3, jasným zámerom okresu Kleve a obce Weeze bolo realizovať opatrenie č. 1 vo vlastnej réžii s cieľom poskytnúť spoločnosti FN GmbH finančné prostriedky. Jediným dôvodom na opatrenie č. 4 je v skutočnosti realizácia opatrenia č. 1.
- (239) Keby opatrenie č. 4 neexistovalo, spoločnosť EEL GmbH by nebola schopná realizovať opatrenie č. 1. Neexistencia opatrenia č. 4 by však znamenala len toľko, že okres Kleve a obec Weeze by sa rozhodli realizovať opatrenie č. 1 bez využitia spoločnosti EEL GmbH, napríklad prostredníctvom priameho právneho vzťahu medzi nimi a spoločnosťou FN GmbH. Keby teda opatrenie č. 4 neexistovalo, banky a ďalší investori by nemali väčšiu príležitosť na poskytovanie finančných prostriedkov spoločnosti FN GmbH s cieľom vygenerovať zisk, pretože potrebné financovanie by aj tak poskytli okres Kleve a obec Weeze.
- (240) Preto za predpokladu, že by opatrenie č. 4 predstavovalo hospodársku výhodu v prospech spoločnosti EEL GmbH (čo však nepredstavuje), táto výhoda by nemala vplyv na hospodársku súťaž a obchod, a preto by nepredstavovala štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.6.5. Záver

- (241) Z uvedených dôvodov nepredstavuje opatrenie č. 4 štátnu pomoc spoločnosti EEL GmbH v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.7. Nová pomoc a existujúca pomoc

- (242) Situácie, v ktorých opatrenie predstavuje existujúcu pomoc, sú kompletne uvedené v článku 1 nariadenia (ES) č. 659/1999 ⁽⁷¹⁾.
- (243) Je nesporné, že tieto opatrenia nenadobudli účinnosť pred vstupom Nemecka do EÚ [bod b) i) uvedeného článku], nemôžu sa považovať za schválené z dôvodu neprijatia rozhodnutia Komisiou v priebehu predpísanej maximálnej dĺžky konania [bod b) iii)] ani za existujúcu pomoc z dôvodu uplynutia vymedzeného obdobia [bod b) iv)]. Nestali sa pomocou ani v dôsledku vývoja spoločného trhu a bez toho, že by ich členský štát upravil [písm. b) bod v) prvá veta] ⁽⁷²⁾.
- (244) Toto posúdenie je platné najmä pre opatrenie č. 2, hoci Nemecko tvrdí, že predstavuje existujúcu pomoc (pozri odôvodnenie 102). V rozsudku vo veci *Leipzig Halle* Súdny dvor Európskej únie potvrdil, že výstavba infraštruktúry letiska by mala takisto spadať pod pravidlá štátnej pomoci od roku 2000 ⁽⁷³⁾, teda pred 15. októbrom 2002, dátumom poskytnutia opatrenia č. 2 (pozri odôvodnenie 46). Komisia zastáva názor, že uvedené opatrenie preto v čase, keď nadobudlo účinnosť, predstavovalo pomoc. Na rozdiel od toho, čo tvrdí Nemecko, skutočnosť, že uvedené opatrenie bolo prijaté na základe vyhlášky z roku 1993, nemá na toto posudzovanie žiaden vplyv. Vyhláška z roku 1993 poskytla iba právny základ, v súlade s ktorým spolková krajina Severné Porýnie-Vestfálsko od roku 1993 mohla zväziť poskytnutie podporných opatrení regionálnym letiskám, ale sama osebe nevytvára žiaden právny nárok pre tieto letiská, ako je výslovne stanovené v článku 1 vyhlášky z roku 1993.
- (245) Dátum poskytnutia opatrenia č. 2 je preto 15. október 2002, teda po rozsudku vo veci *Aéroports de Paris*. Z tohto dôvodu opatrenie č. 2 predstavovalo už v čase, keď bolo poskytnuté, štátnu pomoc, ako je uvedené v oddiele 8.4.6, a nestalo sa štátnou pomocou následne, v dôsledku vývoja spoločného trhu. Okrem toho, opatrenie č. 2 bolo poskytnuté menej ako desať rokov pred tým, než Komisia začala v tejto veci formálne vyšetrovacie konanie, a po uplynutí vymedzeného obdobia sa teda nemohlo stať existujúcou pomocou. Z toho vyplýva, že opatrenie č. 2 nemožno považovať za existujúcu pomoc.

⁽⁷¹⁾ V článku 1 písm. b) bode v) druhej vete nariadenia (ES) č. 659/1999 sa hovorí: „Pokiaľ sa určité opatrenia stanú pomocou po liberalizácii činnosti podľa práva Spoločenstva, tieto opatrenia sa nebudú považovať za existujúcu pomoc po dátume stanovenom pre liberalizáciu“.

⁽⁷²⁾ „Pomoc, ktorá sa považuje za existujúcu pomoc, pretože možno stanoviť, že v čase, keď nadobudla účinnosť, nepredstavovala pomoc a následne sa stala pomocou v dôsledku vývoja spoločného trhu a bez toho, aby ju členský štát upravoval. Pokiaľ sa určité opatrenia stanú pomocou po liberalizácii činnosti podľa práva Spoločenstva, tieto opatrenia sa nebudú považovať za existujúcu pomoc po dátume stanovenom pre liberalizáciu“.

⁽⁷³⁾ Odôvodnenia 38 a 39.

8.8. Zákonnosť pomoci

- (246) Podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ členské štáty musia notifikovať všetky zábery poskytnúť alebo upraviť pomoc a nesmú navrhované opatrenia vykonať, kým sa v rámci notifikačného postupu nedosiahne konečné rozhodnutie.
- (247) Keďže Nemecko neoznámilo žiadne z kontrolovaných verejných opatrení, opatrenia č. 1, 2 a 3 predstavujú neoprávnenú pomoc.

9. ZLUČITEĽNOSŤ

9.1. Uplatniteľnosť usmernení o leteckej doprave z rokov 2014 a 2005

- (248) Predmetné opatrenia by sa mali posudzovať na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, v ktorom sa stanovuje, 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.
- (249) V tejto súvislosti tvoria usmernenia o leteckej doprave z roku 2014 základ na posúdenie toho, či možno pomoc pre letiská vyhlásiť za zlučiteľnú podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.
- (250) V súlade s usmerneniami o leteckej doprave z roku 2014 sa Komisia domnieva, že ustanovenia jej oznámenia o určení pravidiel, ktoré sa uplatňujú pri posudzovaní neoprávnene poskytnutej štátnej pomoci, by sa nemali vzťahovať na nerozhodnuté prípady nezákonnej prevádzkovej pomoci letiskám poskytnutej pred 4. aprílom 2014. Komisia však na všetky prípady týkajúce sa prevádzkovej pomoci (nerozhodnuté oznámenia a nezákonná neoznámená pomoc) letiskám uplatní zásady stanovené v usmerneniach z roku 2014, a to aj v prípade, že pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014 a pred začatím prechodného obdobia ⁽⁷⁴⁾.
- (251) Pokiaľ ide o investičnú pomoc letiskám, Komisia v súlade so svojím oznámením o určení pravidiel, ktoré sa uplatňujú pri posudzovaní neoprávnene poskytnutej štátnej pomoci, uplatňuje na nezákonnú investičnú pomoc letiskám pravidlá, ktoré platili v čase, keď bola pomoc poskytnutá. Preto bude v prípade nezákonnej investičnej pomoci letiskám udelenej pred 4. aprílom 2014 ⁽⁷⁵⁾ uplatňovať zásady stanovené v usmerneniach o leteckej doprave z roku 2005.
- (252) Komisia už dospela k záveru, že opatrenia č. 2 a 3 predstavujú nezákonnú štátnu pomoc poskytnutú pred 4. aprílom 2014, zatiaľ čo opatrenie č. 1 a 4 sa za štátnu pomoc nepovažujú.
- (253) Na základe ustanovení usmernení z roku 2014, ktoré sú uvedené v odôvodneniach 250 a 251, je potom Komisia povinná určiť, či predmetné opatrenia predstavujú neoprávnenú prevádzkovú pomoc alebo investičnú pomoc.

9.2. Investičná pomoc a prevádzková pomoc

9.2.1. Opatrenie č. 1

- (254) Ako sa konštatuje v oddiele 8.3.6, spoločnosť FN GmbH mala prospech zo štátnej pomoci obsiahnutej v pôžičke č. 4 a predĺžení č. 1 a možno aj v predĺžení č. 2, ktoré sú súčasťou opatrenia č. 1. Komisia posúdi povahu každého z týchto čiastkových opatrení osobitne.
- (255) Komisia poznamenáva, že pôžička č. 4 bola udelená s cieľom financovať investície realizované spoločnosťou FN GmbH: ako sa uvádza v odôvodnení 39, v odseku 1 bode 2 dohody o poskytnutí pôžičky podpísanej 1. júla 2005 sa stanovuje, že pôžička je určená len na investície. Komisia eviduje, že spoločnosť EEL GmbH zaviedla kontrolné mechanizmy stanovené v odseku 2 dohody o poskytnutí pôžičky, ktoré vyžadujú, aby spoločnosť FN GmbH (a aj spoločnosť EEL GmbH, ak o to požiada) skontrolovala, či boli faktúry prísne naviazané na dokončenie letiska a či spoločnosť EEL GmbH (a nie FN GmbH) hradila faktúry z pôžičky. Tieto kontrolné mechanizmy sa ukázali ako účinné, keďže Nemecko mohlo preukázať, že vyplatené splátky tejto pôžičky

⁽⁷⁴⁾ Odôvodnenie 172 usmernení o leteckej doprave z roku 2014.

⁽⁷⁵⁾ Odôvodnenie 173 usmernení o leteckej doprave z roku 2014.

pomohli výlučne pri pokrývaní investičných nákladov. Komisia preto zastáva názor, že pôžička č. 4 predstavuje neoprávnenú investičnú pomoc poskytnutú pred 4. aprílom 2014 a jej zlučiteľnosť sa musí posúdiť podľa usmernení o leteckej doprave z roku 2005.

- (256) Pokiaľ ide o predĺženie č. 1, Komisia uvádza, že toto predĺženie predstavuje odklad splatnosti pôžičiek č. 1, 2 a 3. Toto predĺženie nie je ako také zamerané na financovanie nových investícií, čo Nemecko nepreukázalo. Komisia sa, naopak, domnieva, že toto predĺženie bolo udelené iba na to, aby spoločnosti FN GmbH poskytlo úľavu z jej krátkodobého záväzku uhradiť všetky vzniknuté pôžičky a úroky. Tým chcela spoločnosť EEL GmbH a jej verejní spoločníci zabezpečiť, aby sa spoločnosti FN GmbH neminula likvidita, v dôsledku čoho by musel príjemca pomoci znížiť svoje investície alebo sa zmeniť na firmu v ťažkostiach. Z týchto dôvodov Komisia zastáva názor, že predĺženie č. 1 predstavuje neoprávnenú prevádzkovú pomoc poskytnutú pred 4. aprílom 2014 a jej zlučiteľnosť sa musí posúdiť podľa usmernení o leteckej doprave z roku 2014.
- (257) Podobné úvahy sa vzťahujú aj na predĺženie č. 2, ak sa bude musieť považovať za štátnu pomoc.

9.2.2. Opatrenie č. 2

- (258) Spoločnosť FN GmbH mala prospech z opatrenia č. 2 na kompenzáciu nákladov na nadobudnutie a inštaláciu hmotného kapitálového majetku, ktorý je opísaný v odôvodnení 46. Podľa bodu 25 usmernení o leteckej doprave z roku 2014, „investičná pomoc je pomoc na financovanie hmotného kapitálového majetku, najmä na pokrytie schodku financovania kapitálových nákladov“. Z tohto dôvodu všetky náklady podporované v rámci opatrenia č. 2 predstavujú investičné náklady. Opatrenie č. 2 teda predstavuje neoprávnenú investičnú pomoc poskytnutú pred 4. aprílom 2014 a jeho zlučiteľnosť sa musí posúdiť podľa usmernení o leteckej doprave z roku 2005.

9.2.3. Opatrenie č. 3

- (259) Ako sa uvádza v oddiele 3.3, kontrolované opatrenie č. 3 bolo poskytnuté, aby spoločnosti FN GmbH zabezpečilo preklenovacie financovanie časti nadobúdacích nákladov na nehnuteľný majetok letiska (615 ha a približne 650 budov rôznych druhov, ktoré sa mali upraviť na civilné letisko). Ako sa stanovuje v bode 3 preambuly a v odseku 1 dohody o poskytnutí pôžičky zo 14. marca 2002, preklenovacie financovanie bolo udelené prostredníctvom bezúročnej pôžičky výslovne určenej na financovanie investičných výdavkov potrebných na dokončenie prebudovania bývalého vojenského letiska na civilné letisko (pozri odôvodnenie 21).
- (260) Z tohto dôvodu predstavuje toto preklenovacie financovanie neoprávnenú investičnú štátnu pomoc poskytnutú pred 4. aprílom 2014 a jeho zlučiteľnosť sa musí posúdiť podľa usmernení o leteckej doprave z roku 2005.

9.2.4. Záver

- (261) Ako už bolo vysvetlené, Komisia sa domnieva, že pôžička č. 4 v rámci opatrenia č. 1, opatrenie č. 2 a opatrenie č. 3 predstavujú investičnú štátnu pomoc, zatiaľ čo predĺženie č. 1 a možno aj č. 2 v rámci opatrenia č. 1 sa musia považovať za prevádzkovú pomoc.

9.3. Zlučiteľnosť opatrení investičnej pomoci

- (262) Podľa bodu 61 usmernení z roku 2005 musí Komisia preskúmať, či
- výstavba a prevádzka infraštruktúry slúžia jasne definovanému cieľu všeobecného záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť atď.);
 - je infraštruktúra potrebná a primeraná stanovenému cieľu;
 - infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy využitia, najmä pokiaľ ide o využitie existujúcej infraštruktúry;

- d) je prístup k infraštruktúre otvorený pre všetkých potenciálnych používateľov rovnakým a nediskriminačným spôsobom;
- e) rozvoj obchodu nie je ovplyvnený do takej miery, ktorá by bola v rozpore so záujmom Spoločenstva.
- (263) Okrem požiadavky, aby spĺňala osobitné kritériá zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach o leteckej doprave z roku 2005, by mala byť štátna pomoc letiskám, podobne ako akékoľvek iné opatrenie štátnej pomoci, potrebná a primeraná vo vzťahu k zamýšľanému legitímnemu cieľu, aby mohla byť schválená ako zlučiteľná pomoc ⁽⁷⁶⁾.

9.3.1. *Výstavba a prevádzka infraštruktúry slúžia jasne definovanému cieľu všeobecného záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť atď.)*

- (264) Posudzované opatrenia investičnej pomoci boli zamerané na financovanie prebudovania bývalej britskej vojenskej základne Weeze na civilné letisko a na zásadný rozvoj letiska. Tieto opatrenia poskytli významný príspevok k regionálnemu rozvoju a vytvoreniu nových pracovných miest v oblasti ekonomicky postihnutej v dôsledku zatvorenia britskej vojenskej základne. Ako uvádza Nemecko, uzatvorenie britskej vojenskej základne malo za následok odchod približne 6 300 ľudí z uvedenej oblasti, viedlo k strate 400 civilných pracovných miest priamo súvisiacich s prevádzkou vojenskej základne a k výpadkom v príjmoch pre približne 80 spoločností vo výške okolo 102 miliónov EUR. Okrem toho ostalo v dôsledku odchodu britských jednotiek prázdnych 1 600 bytových jednotiek, čo len v prípade obce Weeze znamená viac ako 30 % celkového bytového fondu.
- (265) Komisia uvádza, že vybudovanie a rozvoj civilného letiska viedli podľa Nemecka k vytvoreniu viac ako 1 200 pracovných miest v oblasti okresu Kleve a k zoskupeniu spoločností poskytujúcich služby v priestoroch obchodného parku letiska.
- (266) Ako pripomína Nemecko, prínos tohto projektu k regionálnemu hospodárskemu rozvoju – a teda k hospodárskej súdržnosti, čo je dôležitým cieľom Únie – do určitej miery uznala už aj Komisia. Komisia skutočne poskytla Severnému Porýniu – Vestfálsku štrukturálne fondy v rámci programu Konver II – programu, v ktorom sa výslovne stanovuje financovanie prebudovania bývalých vojenských zariadení v Kleve.
- (267) Predmetné opatrenia investičnej pomoci prispeli aj k zlepšeniu dostupnosti tejto oblasti. Najbližšie k letisku Niederrhein-Weeze sú letiská Düsseldorf (vzdialenosť od letiska 76 km, 51 minút jazdy autom) a Eindhoven, Holandsko (88 km, 1 hodina 12 minút jazdy autom) ⁽⁷⁷⁾.
- (268) Prevádzka na letiskách Düsseldorf a Eindhoven od roku 2003 neustále narastá: prevádzka v Düsseldorfe vzrástla zo 14,3 milióna cestujúcich v roku 2003 približne na 21 miliónov v roku 2013, prevádzka na letisku Eindhoven vzrástla z 0,4 milióna v roku 2003 na 3,4 milióna cestujúcich v roku 2013. Ich nepretržitý rast bol počas tohto obdobia narušený len v dôsledku ich vlastných problémov s preťažením a kapacitných obmedzení (najmä nedostatočný počet dostupných prevádzkových intervalov v Düsseldorfe). Letisko v Düsseldorfe dosiahlo svoju maximálnu kapacitu 22 miliónov cestujúcich v roku 2013, zatiaľ čo letisko Eindhoven mohlo v roku 2012 vybaviť len 2,5 milióna cestujúcich. Napriek rastu premávky na letisku Niederrhein-Weeze Komisia eviduje, že od roku 2012 sa dokončili alebo začali práce na rozširovaní kapacity týchto dvoch letísk ⁽⁷⁸⁾.
- (269) Z tohto dôvodu dospela Komisia k záveru, že investícia na letisku Niederrhein-Weeze nepredstavuje duplicitu existujúcej infraštruktúry, ktorá neprináša zisk. Naopak, letisko Niederrhein-Weeze zohralo dôležitú úlohu pri odľahčovaní letiska Düsseldorf bez toho, aby obmedzilo plány na rozšírenie letísk Düsseldorf a Eindhoven. Bez uvedeného projektu hrozilo riziko, že tento región nebude mať dostatočný počet letov.
- (270) Z tohto dôvodu dospela Komisia k záveru, že výstavba a prevádzka infraštruktúry spĺňa jasne definovaný cieľ spoločného záujmu, ktorým je regionálny hospodársky rozvoj a zlepšenie dostupnosti tohto regiónu.

⁽⁷⁶⁾ Pozri napríklad vec SA.34586 (12/N) – Grécko – modernizácia letiska Chania, bod 49.

⁽⁷⁷⁾ Napriek tomu, že letisko Maastricht je oficiálne od letiska Niederrhein – Weeze vzdialené menej ako 100 km (98 km), cesta autom naň trvá až 1 hodinu 14 minút. Komisia zastáva názor, že toto letisko by sa nemalo považovať za súčasť spádovej oblasti letiska Niederrhein-Weeze.

⁽⁷⁸⁾ Po rozšírení v rokoch 2012 – 2013 sa kapacita letiska Eindhoven zvýšila na 5 miliónov cestujúcich, v prípade letiska v Düsseldorfe sa má rozširovanie začať v lete 2014.

9.3.2. *Infraštruktúra je potrebná a primeraná stanovenému cieľu*

- (271) Podľa Nemecka bola plánovaná modernizácia letiska Niederrhein-Weeze potrebná na to, aby sa dokončilo prebudovanie bývalej vojenskej leteckej základne na letisko pre civilné letectvo. Na spustenie prevádzky civilných letov bolo potrebné postaviť a zmodernizovať rolovacie dráhy a odbavovacie plochy.
- (272) Ako uvádza Nemecko, projekt infraštruktúry sa zrealizoval len do tej miery, ktorá bola potrebná na dosiahnutie stanovených cieľov: aj keď bola infraštruktúra vybudovaná na maximálny limit 3,5 milióna cestujúcich, dopravné štatistiky v tabuľke 1 ukazujú, že prevádzka sa postupne zvyšovala až do roku 2010, keď dosiahla rekordnú úroveň 2,9 milióna cestujúcich, v roku 2012 potom klesla na 2,2 milióna cestujúcich. To znamená, že očakávaný dopyt po doprave sa do veľkej miery zhodoval so skutočným dopytom, a že tento projekt nie je neprimerane veľký alebo zložitý.
- (273) Komisia môže preto konštatovať, že predmetná infraštruktúra je potrebná a primeraná vzhľadom na ciele, ktoré boli stanovené.

9.3.3. *Infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy využitia, najmä pokiaľ ide o využitie existujúcej infraštruktúry*

- (274) Ako je vysvetlené vyššie, letisko Niederrhein-Weeze dosiahlo v roku 2010 počet cestujúcich (2,9 milióna cestujúcich), ktorý sa blížil k limitu jeho kapacity (3,5 milióna cestujúcich). Tento objem sa dosiahol len za 6 rokov prevádzky, čo je oveľa rýchlejšie ako na ostatných nemeckých letiskách sledujúcich rovnakú stratégiu založenú na nízkonákladových dopravcoch (napríklad letiská Kassel alebo Hahn). Významný rast letiska Niederrhein-Weeze vyplýva z jeho dôležitej úlohy pri odľahčovaní letísk v Düsseldorfe a Eindhovene a z hustoty obyvateľstva v spádovej oblasti (viac ako 35 miliónov obyvateľov).
- (275) Na základe uvedených údajov o počte cestujúcich ponúkol projekt rozvoja letiska Niederrhein-Weeze v strednodobom horizonte dostatočné perspektívy využívania, najmä v súvislosti s pôvodnou vojenskou infraštruktúrou na letisku, ktorú počiatočné investície pomohli zmeniť na civilnú platformu.

9.3.4. *Prístup k infraštruktúre je otvorený pre všetkých potenciálnych používateľov rovnakým a nediskriminačným spôsobom*

- (276) Komisia poznamenáva, že zavedená civilná infraštruktúra bola vždy otvorená všetkým potenciálnym používateľom nediskriminačným spôsobom.

9.3.5. *Rozvoj obchodu nie je ovplyvnený do takej miery, ktorá by bola v rozpore so záujmom EÚ*

- (277) V čase poskytnutia pomoci 15. októbra 2002 vybavovalo letisko Niederrhein-Weeze menej ako 1 milión cestujúcich ročne, čo ho v súlade s usmerneniami o leteckej doprave z roku 2005 radilo k malým regionálnym letiskám (kategória D) ⁽⁷⁹⁾.
- (278) Spádovou oblasťou letiska Niederrhein-Weeze sú západné regióny Nemecka a východné regióny Holandska. Ako už bolo vysvetlené, letisko Niederrhein-Weeze výrazne nenarušilo hospodársku súťaž v tejto spádovej oblasti, teda v prípade letísk Düsseldorf a Eindhoven, ktoré boli zasiahnuté vážnymi problémami s preťažením a nedostatkom prevádzkových intervalov (pozri odôvodnenie 268).
- (279) Letisko Niederrhein-Weeze okrem toho nemá na rozdiel od svojich dvoch konkurentov ani vlakové spojenie ani pripojenie na diaľničný systém.
- (280) Komisia ďalej konštatuje, že podiel segmentu služobných ciest predstavuje v prípade letiska v Düsseldorfe významných 40 % trhu, zatiaľ čo v prípade letiska Niederrhein-Weeze je to len 7 %.
- (281) Pokiaľ ide o letisko Eindhoven, Komisia poznamenáva, že toto zariadenie slúži na civilnú aj vojenskú leteckú prevádzku a že financovanie nákladov na infraštruktúru si preto rozdelili prevádzkovatelia civilného letiska a holandská armáda. V rokoch 2010 a 2011 platilo letisko Eindhoven holandskej armáde približne 1 milión EUR ročne ako kompenzáciu nákladov súvisiacich predovšetkým s údržbou infraštruktúry, bezpečnosťou, riadením letovej prevádzky, ale nevznikli mu počiatočné investičné náklady, ktoré muselo (čiastočne) znášať letisko Niederrhein-Weeze.

⁽⁷⁹⁾ Pozri bod 15 usmernení.

- (282) Okrem toho intenzita pomoci celkovému projektu (pozri oddiel o nevyhnutnosti a primeranosti pomoci ďalej v texte) je obmedzená na pokrytie nedostatku jeho financovania. Spoločníci prevádzkovateľa letiska budú financovať viac ako 50 % investičných nákladov.
- (283) Na základe toho môže Komisia vyvodiť záver, že rozvoj obchodného styku nie je ovplyvnený do takej miery, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom.

9.3.6. Nevyhnutnosť a primeranosť pomoci

- (284) Komisia musí stanoviť, či štátna pomoc poskytnutá spoločnosti FN GmbH zmenila správanie podniku, ktorý je príjemcom pomoci, tak, že sa zapája do činnosti, ktorá prispieva k dosiahnutiu cieľa verejného záujmu, ktorú i) by nevykonával bez tejto pomoci, alebo ii) by ju vykonával v obmedzenej miere či iným spôsobom. Pomoc sa okrem toho 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 potrebné na realizáciu činnosti, na ktorú sa pomoc poskytuje.
- (285) Podľa Nemecka bola pomoc potrebná, pretože rozvoj letiska by bol vzhľadom na napätú finančnú situáciu spoločnosti FN GmbH v čase poskytnutia pomoci ohrozený. Nemecko tiež dodáva, že ak by projekt realizovali priamo verejné orgány, tieto orgány by museli pokryť stavebné náklady, ako aj počiatočné prevádzkové straty. Komisia s týmto názorom súhlasí a konštatuje, že verejná podpora bola poskytnutá v období, keď súkromní spoločníci spoločnosti FN GmbH realizovali veľmi významné investície do infraštruktúry v počiatočnej fáze uvedeného projektu ([20 – 60] miliónov EUR v období rokov 2002 – 2003), pričom znášali počiatočné prevádzkové straty letiska. Je otázne, či by miestne orgány s obmedzenými finančnými zdrojmi ako okres Kleve a obec Weeze dokázali samy znášať finančné bremeno takéhoto rozsiahleho projektu, hoci mohli dosiahnuť rovnaký výsledok pri obmedzenom zapojení sa formou podpory súkromnej iniciatívy. Vzhľadom na rizikovosť projektu, ktorý je jedným z veľmi mála súkromných letísk v Európe, sa preto obmedzená podpora z verejných zdrojov v jeho počiatočnej fáze javí ako opodstatnená.
- (286) Podľa Nemecka by sa bez tejto pomoci, bez opatrení č. 1, 2 a 3, nemohli realizovať investície v rovnakej miere ako s nimi. Ako správne uvádza Nemecko, realizovať by sa mohol len obmedzený počet investícií, napríklad rozšírenie vzletovej a pristávacej dráhy. Niektoré investície by sa museli na výrazne dlhé obdobie odložiť, následkom čoho by letisko čelilo vážnym prevádzkovým ťažkostiam alebo by mu to zabránilo pokryť očakávaný dopyt zo strany leteckých spoločností a cestujúcich v spádovej oblasti. Preto možno dospieť k záveru, že opatrenia pomoci č. 1, 2 a 3 mali stimulačný účinok, keďže umožnili príjemcovi realizovať investície.
- (287) Pokiaľ ide o hodnotenie primeranosti opatrenia č. 2, dosiahlo verejné financovanie, ktoré bolo letisku skutočne poskytnuté, úroveň [2 – 5] miliónov EUR. Ako je vysvetlené v odôvodnení 46, toto podporné opatrenie zodpovedá financovaniu 50 % oprávnených nákladov podľa vyhlášky z roku 1993. Zvyšnú sumu ([2 – 5] miliónov EUR) poskytla spoločnosť FN GmbH. Intenzita pomoci teda dosiahla úroveň 50 %.
- (288) Keďže usmernenia o leteckej doprave z roku 2005 ponechávajú otázku intenzity pomoci otvorenú, maximálna prípustná výška pomoci sa musí obmedziť na to, čo je nevyhnutne potrebné. Komisia uvádza, že investície podporené opatrením č. 2 sa financovali za podmienok *pari passu*. Z toho dôvodu sa intenzita pomoci vo výške 50 % javí v tomto prípade ako odôvodnená.
- (289) Pokiaľ ide o primeranosť pôžičky č. 4 v rámci opatrenia č. 1 a opatrenia č. 3, Komisia uvádza, že poskytnutie pôžičky s nízkymi úrokmi alebo bez úrokov predstavuje menej rušivé opatrenie ako priamy príspevok. Navyše, vzhľadom na to, že verejné orgány zabezpečili tieto pôžičky úplným kolaterálom, ich finančná účasť bola veľmi obmedzená. Pokiaľ ide o primeranosť oslobodenia od povinnosti splatiť polovicu preklenovacieho financovania, Komisia súhlasí s Nemeckom, že podmienka vytvorenia 350 pracovných miest predstavuje pre súkromných vlastníkov letiska stimul na dokončenie výstavby a rozvoja infraštruktúry letiska. Komisia poznamenáva, že tento stimul bol účinný, pretože v čase rozhodnutia o oslobodení (v roku 2004), čo je oveľa skôr, než uplynula zmluvne stanovená lehota (na konci roku 2007), bolo vytvorených 445 pracovných miest.

9.3.7. Záver k opatreniam č. 1 (pôžička č. 4), 2 a 3

- (290) V súvislosti s vyššie uvedeným posúdením dospela Komisia k záveru, že opatrenia č. 1 (pôžička č. 4), 2 a 3 sú zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy.

9.4. Zlučiteľnosť opatrenia prevádzkovej pomoci

(291) V oddiele 5.1.2 usmernení o leteckej doprave z roku 2014 sa stanovujú kritériá, ktoré bude Komisia uplatňovať pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Konkrétne podľa bodu 172 usmernení o leteckej doprave z roku 2014 uplatní Komisia tieto kritériá na všetky prípady týkajúce sa prevádzkovej pomoci letisku vrátane prípadov nerozhodnutých oznámení a nezákonnej neoznámenej pomoci, a to aj vtedy, ak bola pomoc poskytnutá pred 4. aprílom 2014, t. j. pred nadobudnutím účinnosti usmernení o leteckej doprave z roku 2014. Kritériami zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci, ktorá sa môže poskytovať počas prechodného obdobia 10 rokov od dátumu uverejnenia usmernení o leteckej doprave z roku 2014, sú:

- a) *prínos k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu*: táto podmienka je splnená okrem iného vtedy, ak pomoc zvyšuje mobilitu občanov EÚ a prepojenosť regiónov alebo napomáha regionálnemu rozvoju ⁽⁸⁰⁾;
- b) *potreba štátneho zásahu*: pomoc by sa mala zameriavať na situácie, keď môže priniesť podstatné zlepšenie, ktoré trh nie je schopný poskytnúť sám ⁽⁸¹⁾;
- 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 úrovne prevádzky by sa úroveň hospodárskej činnosti daného letiska podstatne znížila ⁽⁸²⁾;
- d) *primeranosť výšky pomoci (pomoc obmedzená na potrebné minimum)*: v záujme primeranosti sa prevádzková pomoc letiskám musí obmedziť na minimum, ktoré je nevyhnutné na uskutočnenie odporovanej činnosti ⁽⁸³⁾;
- e) *zabránenie nežiaducim negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod* ⁽⁸⁴⁾.

(292) Keďže prevádzková pomoc, ktorú predstavovalo predĺženie č. 1 a prípadne aj predĺženie č. 2 v rámci opatrenia č. 1, bola poskytnutá v celom rozsahu predtým, než nadobudli účinnosť usmernenia o leteckej doprave z roku 2014, tieto kritériá zlučiteľnosti sa uplatňujú vzhľadom na skutočnosti uvedené v bode 137 usmernení o leteckej doprave z roku 2014 (t. j. niektoré podmienky sa neuplatňujú).

9.4.1. Prevádzková pomoc prispieva k dosiahnutiu jasne vymedzeného cieľa spoločného záujmu

(293) Cieľom posudzovanej prevádzkovej pomoci bolo udržiavať primeranú úroveň prevádzky letiska Niederrhein-Weeze.

(294) Podľa bodu 113 usmernení o leteckej doprave z roku 2014 sa prevádzková pomoc letiskám bude považovať za pomoc prispievajúcu k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, ak zvyšuje mobilitu občanov Únie a prepojenosť regiónov, bojuje proti dopravnej preťaženosti v hlavných letiskách Únie alebo napomáha regionálnemu rozvoju.

(295) Ako sa skonštatovalo v odôvodnení 270, výstavba a prevádzka letiska Niederrhein-Weeze spĺňa jasne vymedzené ciele spoločného záujmu, ktorými sú regionálny hospodársky rozvoj a zlepšenie dostupnosti tohto regiónu.

9.4.2. Potreba štátneho zásahu

(296) Podľa bodu 116 a nasl. usmernení o leteckej doprave z roku 2014 sa prevádzková pomoc letiskám bude považovať za nevyhnutnú, ak priniesie podstatné zlepšenie, ktoré samotný trh priniesť nedokáže. V usmerneniach sa ďalej uznáva, že potreba verejných prostriedkov na financovanie prevádzkových nákladov je v prípade menších letísk spravidla úmerne vyššia z dôvodu vysokých fixných nákladov a že letiská s ročným objemom od 200 000 do 700 000 cestujúcich nemusia byť schopné pokryť v značnej miere svoje prevádzkové náklady.

⁽⁸⁰⁾ Body 137 a 113 usmernení o leteckej doprave z roku 2014.

⁽⁸¹⁾ Body 137 a 116 usmernení o leteckej doprave z roku 2014.

⁽⁸²⁾ Body 137 a 124 usmernení o leteckej doprave z roku 2014.

⁽⁸³⁾ Body 137 a 125 usmernení o leteckej doprave z roku 2014.

⁽⁸⁴⁾ Body 137 a 131 usmernení o leteckej doprave z roku 2014.

- (297) Od začiatku prevádzky nového terminálu v roku 2003 dosiahol ročný počet cestujúcich letiska Niederrhein-Weeze v roku 2003 úroveň 207 992 cestujúcich, v roku 2004 to bolo 796 745 cestujúcich a v roku 2005 to bolo 591 744 cestujúcich (pozri tabuľku 1). Komisia eviduje, že v osobnej doprave boli v tejto počiatočnej fáze zaznamenané veľké výkyvy, najmä výrazný pokles o 34 % v roku 2005 v porovnaní s rokom 2004. Komisia sa preto domnieva, že počas týchto 3 rokov zostal priemerný počet cestujúcich v osobnej doprave na úrovni medzi hodnotami 200 000 a 700 000. Komisia zároveň poznamenáva, že spoločnosť FN GmbH bola vždy stratová (pozri tabuľku 5) a nedokázala dokonca pokryť ani svoje prevádzkové náklady (upravený EBITDA v rokoch 2004 a 2005 je záporný), čo sa v usmerneniach o leteckej doprave z roku 2014 považuje za typické pre letiská tejto veľkosti.
- (298) Komisia sa preto domnieva, že prevádzková pomoc letisku Niederrhein-Weeze je potrebná.

9.4.3. *Vhodnosť štátnej pomoci ako politického nástroja*

- (299) Podľa bodu 120 usmernení o leteckej doprave z roku 2014 by prevádzková pomoc mala byť primeraným politickým nástrojom na dosiahnutie plánovaného cieľa alebo na riešenie problémov, ktoré sa majú touto pomocou riešiť. Keďže letisko Niederrhein-Weeze je na prevádzkovej úrovni stratové, jediným vhodným nástrojom je prevádzková pomoc, ktorá letisku umožní pokračovať v prevádzke zabezpečujúcej prepojenosť oblasti Niederrhein. Iné nástroje, napríklad investičná pomoc alebo regulačné opatrenia, nie sú vhodné na riešenie finančných problémov letiska Niederrhein-Weeze na prevádzkovej úrovni. Komisia sa preto domnieva, že prevádzková pomoc poskytnutá letisku Niederrhein-Weeze je vhodným nástrojom.

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

- (300) Podľa bodu 124 usmernení o leteckej doprave 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 úrovne dopravy by sa úroveň ekonomickej činnosti daného letiska podstatne znížila.
- (301) Letisko Niederrhein-Weeze získalo investičnú pomoc na vybudovanie nového terminálu a splnenie nových požiadaviek v oblasti bezpečnosti a ochrany. To umožnilo letisku uspokojiť potreby regiónu Niederrhein týkajúce sa prepojenosti a dopravy, čo sa prejavilo zvýšením počtu cestujúcich za posledné roky. Napriek narastajúcemu počtu cestujúcich nie je letisko schopné pokryť svoje prevádzkové náklady. Bez štátnej prevádzkovej pomoci by letisko nedokázalo udržať súčasnú úroveň prevádzky a investícií a jeho hospodárska činnosť by sa musela znížiť. Pomoc zároveň nepresiahla sumu potrebnú na pokrytie prevádzkových strát a výška pomoci je teda obmedzená na nevyhnutné minimum.
- (302) Komisia sa preto domnieva, že prevádzková pomoc letisku Niederrhein-Weeze má stimulačný účinok a je primeraná.

9.4.5. *Zabránenie nežiaducim negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod*

- (303) Podľa bodu 131 usmernení o leteckej doprave z roku 2014 Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci letisku zohľadní narušenia hospodárskej súťaže a účinky na obchod. Náznakom potenciálnych narušení hospodárskej súťaže alebo účinku na obchod môže byť skutočnosť, že letisko sa nachádza v rovnakej spádovej oblasti ako iné letisko s voľnou kapacitou.
- (304) Ako sa poukázalo v odôvodnení (277) a nasl., Komisia už dospela k záveru, že rozvoj obchodného styku nie je ovplyvnený do takej miery, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom.

9.5. **Záver o zlučiteľnosti opatrení pomoci**

- (305) Všetky opatrenia, ktoré sú predmetom tohto vyšetrovania a ktoré predstavujú štátnu pomoc, sú zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. Týmto záverom nie je nijako dotknuté posúdenie akýchkoľvek iných opatrení štátnej pomoci poskytnutých verejnými orgánmi spoločnosti FN GmbH, ktoré môže Komisia uskutočniť v budúcnosti.

10. JAZYK

(306) Listom z 18. júna 2014 Nemecko súhlasilo s tým, že toto rozhodnutie bude prijaté v anglickom jazyku. Autentické je preto iba anglické znenie,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pôžičky, ktoré spoločnosť EEL GmbH poskytla 11. apríla 2004, 17. júna 2004 a 28. júla 2004 spoločnosti FN GmbH, a podporné opatrenia, ktoré spoločnosti EEL GmbH poskytli okres Kleve a obec Weeze, nepredstavujú pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

1. Pôžička, ktorú spoločnosť EEL GmbH poskytla 1. júla 2005 spoločnosti FN GmbH, ako aj odklad splatnosti z 1. júla 2005 týkajúci sa všetkých existujúcich pôžičiek, ktoré spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH; podporné opatrenie, ktoré spoločnosti FN GmbH poskytla spolková krajina Severné Porýnie-Vestfálsko, a podporné opatrenie, ktoré spoločnosti FN GmbH priamo poskytol okres Kleve v súvislosti s nadobudnutím nehnuteľného majetku letiska Niederrhein-Weeze, predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

2. Odklad splatnosti z 29. novembra 2010 týkajúci sa všetkých existujúcich pôžičiek, ktoré spoločnosť EEL GmbH poskytla spoločnosti FN GmbH, ak predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, je zlučiteľný s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 23. júla 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda