

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2016/152**z 1. októbra 2014****o štátnej pomoci SA 27339 (12/C) (ex 11/NN) poskytnutej Nemeckom letisku Zweibrücken a leteckým spoločnostiam využívajúcim letisko***[oznámené pod číslom C(2014) 5063]***(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 svoje pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽²⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) V parlamentnej otázke z decembra 2008 poslankyňa Európskeho parlamentu Hiltrud Breyerová vznesla otázku verejného financovania letiska Zweibrücken. ⁽³⁾ Tvrdila, že v období 2005 – 2006 spolková krajina Porýnie-Falcko (ďalej len „spolková krajina“) financovala spoločnosť Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken (ďalej len „FGAZ“) sumou 2,4 milióna EUR, ktorú spoločnosť FGAZ následne použila na financovanie svojej stopercentnej dcérskej spoločnosti Flughafen Zweibrücken GmbH (ďalej len „FZG“). Ďalej tvrdila, že v tom istom období spolková krajina plne zaplatila stavebné práce na letisku, ktoré stáli 6,96 milióna EUR.
- (2) Parlamentnú otázku zodpovedal komisár Tajani 6. januára 2009. Okrem toho bola zaregistrovaná ako sťažnosť pod číslom CP 5/2009. Dňa 22. januára 2009, 24. septembra 2010 a 15. marca 2011 požiadala Komisia Nemecko o ďalšie informácie, ktoré Nemecko poskytlo listami z 23. marca 2009, 27. januára 2011 a 19. mája 2011.
- (3) Dňa 8. apríla 2008 požiadala Komisia o ďalšie informácie aj leteckú spoločnosť Ryanair, ktorá informácie poskytla 15. júla 2011. Nemecký preklad vyjadrenia spoločnosti Ryanair bol postúpený Nemecku 18. augusta 2011 a Nemecko 26. septembra 2011 vyhlásilo, že zatiaľ nemá v úmysle vznieť k vyjadreniu spoločnosti Ryanair pripomienky.
- (4) Listom z 22. februára 2012 Komisia informovala Nemecko o svojom rozhodnutí začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 zmluvy (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) v súvislosti s verejným financovaním prevádzkovateľa letiska Zweibrücken a stimulmi v prospech leteckých spoločností využívajúcich letisko.
- (5) Listom z 24. februára 2012 požiadala Komisia o ďalšie informácie po rozhodnutí o začatí konania. Nemecko predložilo svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania a 4. mája 2012 a na žiadosť Komisie o ďalšie informácie odpovedalo 16. apríla 2012.
- (6) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽⁴⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k údajnej pomoci.

⁽¹⁾ S účinkom od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“). Uvedené dva súbory článkov sú vo svojej podstate totožné. Na účely tohto rozhodnutia sa prípadnými odkazmi na články 107 a 108 ZFEÚ rozumejú odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES. ZFEÚ priniesla aj niektoré zmeny terminológie, napríklad nahradenie termínu „Spoločenstvo“ termínom „Únia“ a termínu „spoločný trh“ termínom „vnútorný trh“. V tomto rozhodnutí sa bude používať terminológia ZFEÚ.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 216, 21.7.2012, s. 56.

⁽³⁾ Otázka na písomné zodpovedanie E-6470/08 z 2. decembra 2008, ktorú predložila Komisii Hiltrud Breyerová (Verts/ALE) a ktorá sa týka subvencovania letiska Zweibrücken spolkovou krajinou Porýnie-Falcko.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 216, 21.7.2012, s. 56.

- (7) Komisia dostala pripomienky od štyroch zainteresovaných strán, konkrétne od spoločností Ryanair, Airport Marketing Services (ďalej len „AMS“), Germanwings a TUIFly. Postúpila ich Nemecku, ktoré dostalo možnosť reagovať do jedného mesiaca a ktorého pripomienky dostala Komisia listom z 26. októbra 2012.
- (8) Okrem toho dostala Komisia ďalšie pripomienky od spoločnosti Ryanair 20. decembra 2013, 17. januára 2014 a 31. januára 2014. Tieto vyjadrenia boli postúpené Nemecku, ktoré si neprialo vyjadriť sa k nim.
- (9) Listami zo 6. novembra 2013, 14. marca 2014 a z 2. apríla 2014 požiadala Komisia o ďalšie informácie. Nemecko odpovedalo na žiadosti Komisie o ďalšie informácie 16. decembra 2013, 15. januára 2014, 5. apríla 2014, 15. apríla 2014, 24. apríla 2014, 11. júna 2014 a 27. júna 2014.
- (10) Listom z 25. februára 2014 informovala Komisia Nemecko o tom, že 20. februára 2014 boli prijaté usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 ⁽⁵⁾, a o tom, že tieto usmernenia sa stanú uplatniteľnými na predmetnú vec od okamihu ich uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, a dala Nemecku príležitosť predložiť k usmerneniam a ich uplatňovaniu do 20 pracovných dní od ich uverejnenia v *Úradnom vestníku* pripomienky.
- (11) Listami z 24. februára 2014 informovala Komisia tretie strany o tom, že 20. februára 2014 boli prijaté usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, a o tom, že tieto usmernenia sa stanú uplatniteľnými na predmetnú vec od okamihu ich uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, a dala týmto tretím stranám príležitosť predložiť k týmto usmerneniam a ich uplatňovaniu do 20 pracovných dní od ich uverejnenia v *Úradnom vestníku* pripomienky.
- (12) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 boli uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 4. apríla 2014. Nahradili usmernenia v oblasti letectva z roku 1994 ⁽⁶⁾, ako aj usmernenia v oblasti letectva z roku 2005 ⁽⁷⁾.
- (13) Dňa 15. apríla 2014 bolo uverejnené oznámenie v *Úradnom vestníku Európskej únie*, ktorým sa členské štáty a zainteresované strany vyzývali, aby do jedného mesiaca od ich uverejnenia predložili pripomienky k uplatňovaniu usmernení v oblasti letectva z roku 2014 v tejto veci ⁽⁸⁾.
- (14) Pripomienky k uplatňovaniu usmernení z roku 2014, ktoré zaslalo Nemecko, boli doručené 8. mája 2014. Nemecko súhlasilo s uplatňovaním usmernení v oblasti letectva z roku 2014 v tejto veci. Tretie strany nepredložili žiadne pripomienky.
- (15) Listom zo 17. júla 2014 Nemecko súhlasilo, že sa výnimočne vzdá svojich práv vyplývajúcich z článku 342 zmluvy v spojení s článkom 3 nariadenia č. 1/1958 ⁽⁹⁾ a že sa toto rozhodnutie prijme a oznámi sa mu podľa článku 297 zmluvy v angličtine.

2. OKOLNOSTI PREDCHÁDZAJÚCE VYŠETROVANIU A KONTEXT OPATRENÍ

2.1. HISTÓRIA A VÝVOJ LETISKA ZWEIBRÜCKEN

- (16) Letisko Zweibrücken bolo do roku 1991, keď z neho odišli vojenské sily USA, vojenským letiskom. Od roku 1992 do roku 1999 bolo letisko predmetom projektu prestavby, ktorý spolufinancovala Únia ⁽¹⁰⁾. Finančné prostriedky Únie sa použili na sprístupnenie letiska pre civilné letectvo, pričom potrebné opatrenia zahrňovali odstránenie prekážok, modernizáciu a inštaláciu veže a odvodnenie vzletovej a pristávacej dráhy. Súkromní investori projektu tiež počítali s následným vytvorením obchodného parku, multimediálneho parku a rekreačných zariadení.

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

⁽⁶⁾ Uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v odvetvi leteckej dopravy (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).

⁽⁷⁾ Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1).

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.

⁽⁹⁾ Nariadenie č. 1 z 15. apríla 1958 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve (Ú. v. ES 17, 6.10.1958, s. 385/58).

⁽¹⁰⁾ Rozhodnutie Komisie z 22. decembra 1993 – K (93) 3964/6 – Konver I- a rozhodnutie Komisie z 21. decembra 1995 – K (95) 3208 – Konver II. Pre Porýnie-Falcko projekty prestavby zahŕňali projekt „vojenské letisko Zweibrücken“. Financovanie Úniou dosiahlo výšku 9 miliónov EUR.

- (17) Od roku 2000 do roku 2006 sa letisko vo všeobecnosti nevyužívalo na komerčnú leteckú dopravu. Využívali ho vojenské lietadlá, súkromné lietadlá a tiež sa využívalo na rekreačné lety a iba príležitostne na komerčné lety. Väčšina cestujúcich letiacich z letiska Zweibrücken a naspäť sa prepravovala vojenskými letmi, pričom zvyšok používal lietadlá vlastnené spoločnosťami alebo taxi lety. Pokusy pritiahnúť komerčných prevádzkovateľov zlyhali. Čiastočným dôvodom bola existencia leteckého bojového vojenského výcvikového priestoru NATO (POLYgone), ktoré závažným spôsobom obmedzovalo schopnosť civilných prevádzkovateľov dosiahnuť alebo opustiť Zweibrücken počas prevádzkových hodín výcvikového priestoru.
- (18) Až po zriadení riadeného okrsku (CTR Zweibrücken), v rámci ktorého sa regulovalo používanie vzdušného priestoru civilnými a vojenskými lietadlami, bolo možné pritiahnúť komerčných prevádzkovateľov. Komerčnú dopravu s pravidelnými a charterovými letmi začala spoločnosť Germanwings úvodným letom do Berlína 15. septembra 2006. Charterový prevádzkovateľ TUIfly začal svoju činnosť 30. marca 2007. Spoločnosť Ryanair prevádzkovala svoju jedinú trať z Zweibrückenu (Londýn – Stansted) v období od 28. októbra 2008 do 22. septembra 2009 a potom svoju činnosť na letisku Zweibrücken ukončila.
- (19) Ročná kapacita letiska Zweibrücken je v súčasnosti približne 700 000 cestujúcich, ale vzhľadom na kapacitu vzletovej a pristávacej dráhy a manipulačné priestory by mohla dosiahnuť až 1 milión cestujúcich.
- (20) V tabuľke 1 sa uvádza vývoj letiska Zweibrücken z hľadiska počtov cestujúcich a pohybov lietadiel od roku 2006 do roku 2012.

Tabuľka 1

Počty cestujúcich v rokoch 2006 – 2012 ⁽¹⁾

Rok	Cestujúci	Pohyby lietadiel
2006	78 000	23 160
2007	288 000	26 474
2008	327 000	27 000
2009	338 000	21 000
2010	265 000	16 000
2011	224 000	14 500
2012	242 880	13 230

2.2. ZEMEPISNÁ POLOHA LETISKA ZWEIBRÜCKEN

- (21) Letisko Zweibrücken leží 4 km juhovýchodne od mesta Zweibrücken v nemeckej spolkovej krajine Porýnie-Falcko. Najbližšie ⁽²⁾ iné letiská sú:
- letisko v Saarbrückene (približne 39 km alebo približne 29 minút autom);
 - letisko Frankfurt-Hahn (približne 128 km alebo približne 84 minút autom);
 - letisko Frankfurt (hlavné) (približne 163 km alebo približne 91 minút autom);
 - letisko v Luxemburgu (približne 145 km alebo približne 86 minút autom);

⁽¹⁾ <http://www.flughafen-zweibruecken.de/de/wir-ueber-uns-de/daten-und-fakten-de>.

⁽²⁾ Všetky vzdialenosti v cestných kilometroch na základe najrýchlejšej trasy. Zdroj: maps.google.com, z 25. júna 2014.

- e) letisko Karlsruhe/Baden-Baden (približne 105 km alebo približne 88 minút autom);
 - f) letisko Metz-Nancy (približne 129 km alebo približne 78 minút autom);
 - g) letisko v Štrasburgu (približne 113 km alebo približne 87 minút autom).
- (22) Podľa štúdie poskytnutej spoločnosťami „Desel Consulting“ a „Airport Research GmbH“ v roku 2009 ⁽¹³⁾ v priemere približne 15 % cestujúcich ročne pochádza z iných členských štátov (Luxembursko a Francúzsko). Zostávajúci cestujúci pochádzajú z Nemecka, väčšinou z juhozápadného regiónu okresu Saarpfalz, mesta Saarbrücken, mesta Saarlouis a regiónu okresu Saarpfalz.

2.3. PRÁVNA A HOSPODÁRSKA ŠTRUKTÚRA LETISKA ZWEIBRÜCKEN

- (23) Letisko Zweibrücken vlastní a prevádzkuje spoločnosť FZG. Spoločnosť FZG je 100 % dcérskou spoločnosťou spoločnosti FGAZ, s ktorou uzatvorila dohodu o prevode ziskov a strát (ďalej len „dohoda o ziskoch a stratách“). Dohodou o ziskoch a stratách sa zabezpečuje, že všetky straty budú kryté spoločnosťou FGAZ a prevedú sa do nej všetky zisky.
- (24) Spoločnosť FGAZ je zase v spoločnom vlastníctve. Spolková krajina Porýnie-Falcko vlastní 50 % akcií a zvyšných 50 % vlastní Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken (ďalej len „ZEF“), združenie verejných územných subjektov v Porýní-Falcku. Verejní vlastníci spoločnosti FGAZ kryjú jej finančné potreby poskytovaním ročných kapitálových injekcií. Podľa Nemecka samotná spoločnosť FGAZ nevykonáva žiadne činnosti súvisiace s leteckou dopravou. Pokiaľ ide o leteckú dopravu, spoločnosť FGAZ jednoducho posúva verejné finančné prostriedky spoločnosti FZG. Spoločnosť FGAZ však vykonáva určité činnosti týkajúce sa obchodovania s pozemkami v blízkosti letiska.

3. OPIS OPATRENÍ A DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA

- (25) Komisia prešetrila niekoľko opatrení, ktoré sa týkali letiska Zweibrücken. Komisia posúdila, či tieto opatrenia predstavovali štátnu pomoc a či by sa mohla prípadná štátna pomoc považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (26) Nasledujúce opatrenia boli prešetrené ako tie, ktoré potenciálne predstavujú štátnu pomoc pre spoločnosti FGAZ a FZG:
- a) priame verejné financovanie nákladov letiska Zweibrücken spolkovou krajinou Porýnie-Falcko a združením ZEF, pokiaľ ide o:
 - investície do infraštruktúry (2000 – 2009),
 - prevádzkové náklady (2000 – 2009);
 - b) bankový úver a účasť v internom cash poole spolkovej krajiny Porýnie-Falcko.
- (27) Nasledujúce opatrenia boli prešetrené ako tie, ktoré potenciálne predstavujú štátnu pomoc pre letecké spoločnosti lietajúce z letiska Zweibrücken:
- a) zľavy letiskových poplatkov pre rôzne letecké spoločnosti (Germanwings, TUIFly a Ryanair);
 - b) zmluvy o marketingu so spoločnosťou Ryanair.

3.1. VEREJNÉ FINANCOVANIE LETISKA ZWEIBRÜCKEN SPOLKOVOU KRAJINOU PORÝNIE-FALCKO A ZDRUŽENÍM ZEF

3.1.1. PODROBNÝ OPIS OPATRENIA

- (28) Verejné financovanie letiska Zweibrücken sa uskutočnilo dvomi rôznymi formami. Po prvé, spolková krajina Porýnie-Falcko a združenie ZEF podporovali konkrétne investície do infraštruktúry spoločnosti FZG priamymi grantmi. Po druhé, majitelia spoločnosti FGAZ každoročne poskytovali spoločnosti FGAZ kapitálovú injekciu. Účelom týchto kapitálových injekcií, ktoré pokrývajú vlastné straty spoločnosti FGAZ, je umožniť spoločnosti FGAZ plniť si svoje povinnosti vyplývajúce z dohody o ziskoch a stratách, podľa ktorej musí spoločnosť FGAZ kryť straty spoločnosti FZG.

⁽¹³⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025“, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, september 2009, s. 56.

- (29) Priame granty na podporu konkrétnych investícií do infraštruktúry v rokoch 2000 až 2005 a v rokoch 2006 až 2009 sú uvedené v tabuľkách 2 a 3.

Tabuľka 2

Investície do infraštruktúry v rokoch 2000 – 2005

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahmen	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahmen	Landesmittel	Mittel des Trägers	Ausgezahlte Mittel insgesamt	Davon Landesmittel für Baumaßnahmen
2000						
5.6.2000	Wendehämmer, Boden- geräte, usw.	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
30.11.2000	Flugzeughalle 25 × 25	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
30.11.2000	Flugzeughalle 56 × 18	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24.11.2000	Renovierung Halle 360	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.12.2000	Renovierung Halle 370	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2000		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2001						
23.7.2001	TODA 1. Phase	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
22.11.2001	Umorg. Sicherheits- bereich	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2001		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2002						
16.7.2002	außerord. Rep. Start- u. Landebahn	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2002		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahmen	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahmen	Landesmittel	Mittel des Trägers	Ausgezahlte Mittel insgesamt	Davon Landesmittel für Baumaßnahmen
2003						
14.4.2003	Überarb. Markierungen Flugbetr. fläche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
15.9.2003	2. Phase TODA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2003		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2004						
26.1.2004	Gebäude 320	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.11.2004	Luftsicherheitsmaßn.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2004		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2005						
4.8.2005	Feuerlöschfahrzeug	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
13.12.2005	Feuerlöschfahrzeug	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2005		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Predmetom povinnosti služobného tajomstva

Tabuľka 3

Investície do infraštruktúry v rokoch 2006 – 2009

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahme	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahme	Landesmittel	Mittel des ZEF	Mittel des Trägers	ausgezahlte Mittel des Landes	ausgezahlte Mittel des ZEF	Davon Landesmittel für Baumaßnahme
2006								
22.11.2006	Trinkwasseranlage	[...]	[...]		[...]	[...]		

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahme	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahme	Landesmittel	Mittel des ZEF	Mittel des Trägers	ausgezählte Mittel des Landes	ausgezählte Mittel des ZEF	Davon Landesmittel für Baumaßnahme
21.10.2008	Vorfeldbeleuchtung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
27.10.2008	Heizgerät	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
09.11.2008	Sanierung Landebahn	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
31.10.2008	Umbau Terminal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24.11.2008	Wetterbeobachtungssystem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24.11.2008	Geräte, Fahrzeuge	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2008		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2009								
12.08.2009	Landebahn-sanierung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
02.09.2009	Erstellung DES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
16.10.2009	Guard Lights	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
19.10.2009	Flugzeugschlepper, Förderband	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2009		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (30) Výška celkovej investície medzi rokmi 2000 a 2009 dosiahla 27 987 281 EUR, kým celková výška grantov zo spolkovej krajiny dosiahla 21 588 534 EUR. Najväčšími samostatnými investíciami boli predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy v rokoch 2001/2003 ([...] EUR), modernizácia terminálu v roku 2006 ([...] EUR) a modernizácia vzletovej a pristávacej dráhy v rokoch 2008/2009 ([...] EUR).
- (31) Pokiaľ ide o kapitálové injekcie spolkovej krajiny Porýnie-Falcko/združenia ZEF do spoločnosti FGAZ a pokrytie strát spoločnosti FZG spoločnosťou FGAZ, v tabuľke 4 sú poskytnuté príslušné údaje.
- (32) Okrem toho treba poznamenať, že hoci spolková krajina aj združenie ZEF vlastnili v rokoch 2000 až 2009 50 % akcií v spoločnosti FGAZ a v zásade poskytovali rovnaké časti kapitálových injekcií, spolková krajina v skutočnosti subvencovala podiel združenia ZEF. Do konca roka 2005 kryla spolková krajina okrem vlastného 50 % podielu požadovaných kapitálových injekcií aj 90 % podielu združenia ZEF. Spolková krajina následne znížila tento percentuálny podiel na 80 % v roku 2006 a potom na 60 % od roku 2007. To znamená, že spolková krajina kryla 95 % (do roku 2005) až 80 % (od roku 2007) ročných strát spoločnosti FGAZ.

Tabuľka 4

Kapitálové injekcie a výsledky podnikateľských činností

Rok	Kapitálové injekcie spolkovej krajiny Porýnie-Falcko/zdru- ženia ZEF do spoloč- nosti FGAZ	Ročný výsledok spoločnosti FGAZ	Ročné výsledky FZG	EBITDA FZG
2000	[...]	[...]	[...]	[...]
2001	[...]	[...]	[...]	[...]
2002	[...]	[...]	[...]	[...]
2003	[...]	[...]	[...]	[...]
2004	[...]	[...]	[...]	[...]
2005	[...]	[...]	[...]	[...]
2006	[...]	[...]	[...]	[...]
2007	[...]	[...]	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]	[...]
Spolu	[...]	[...]	[...]	[...]

3.1.2. DŮVODY ZAČATIA FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

- (33) V rozhodnutí o začatí konania sa rozlišuje medzi verejným financovaním investícií do infraštruktúry letiska Zweibrücken a verejným financovaním jeho prevádzkových nákladov.

3.1.2.1. *Investície do infraštruktúry***Existencia pomoci**

- (34) V rozhodnutí o začatí konania sa najprv konštatovalo, že pokiaľ ide o investície do letiskovej infraštruktúry, spoločnosť FZG je podnikom na účely článku 107 ods. 1 zmluvy. Pripomenulo sa v ňom, že v rozsudku vo veci *Lipso/Halle* ⁽¹⁴⁾ Všeobecný súd potvrdil, že subjekt, ktorý buduje a prevádzkuje letiskovú infraštruktúru a zároveň vyberá poplatky od používateľov, vykonáva hospodársku činnosť. Jedinou výnimkou by mohli byť určité činnosti, ktoré by sa dali kvalifikovať ako výkon verejnej moci, pričom takéto činnosti by sa kvalifikovali ako činnosti nehospodárskej povahy, a preto by sa na ne nevzťahovali pravidlá štátnej pomoci. V rozhodnutí o začatí konania bolo Nemecko tiež požiadané o predloženie ďalších informácií o tom, ktoré činnosti by sa mohli považovať za činnosti nehospodárskej povahy.
- (35) V rozhodnutí o začatí konania sa takisto konštatovalo, že samotná spoločnosť FGAZ nevykonávala žiadne činnosti súvisiace s letiskom, ale iba posúvala verejné finančné prostriedky, ktoré dostávala, spoločnosti FZG. Poznamenalo sa v ňom však, že spoločnosť FGAZ vykonávala určité hospodárske činnosti týkajúce sa pozemkov nachádzajúcich sa v blízkosti letiska. Vzhľadom na tieto činnosti sa v rozhodnutí o začatí konania konštatovalo, že aj spoločnosť FGAZ predstavuje podnik na účely článku 107 ods. 1 zmluvy.
- (36) Vzhľadom na to, že priame granty na investičné projekty boli financované z rozpočtu *spolkovej krajiny*, a na to že kapitálové injekcie v prospech spoločnosti FGAZ (a v konečnom dôsledku spoločnosti FZG) pochádzali z verejného rozpočtu *spolkovej krajiny a združenia ZEF*, v rozhodnutí o začatí konania sa dospelo k záveru, že opatrenia sa financovali z verejných prostriedkov.

⁽¹⁴⁾ Spojené veci T-443/08 a T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisia* (ďalej len: „rozsudok vo veci *Lipso/Halle*“), Zb. 2011, s. II-1311, najmä body 93 – 94; potvrdené rozsudkom vo veci C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle/Komisia*, 2012, ECLI:EU:C:2012:821.

- (37) Pokiaľ ide o otázku, či sa spoločnostiam FGAZ a FZG poskytovala výhoda, v rozhodnutí o začatí konania sa konštatovalo, že verejné financovanie nepredstavuje výhodu, ak verejný orgán poskytujúci financovanie konal ako subjekt v trhovom hospodárstve. V rozhodnutí o začatí konania sa konštatovalo, že Nemecko nepredložilo žiadne dôkazy, že pri poskytovaní verejných prostriedkov konalo ako subjekt v trhovom hospodárstve. Naopak, bolo zrejmé, že na rozdiel od súkromného investora mali verejné orgány pri poskytovaní financovania na zreteli aspekty regionálnej a sociálnej politiky. Keďže z tohto dôvodu sa nemohlo dospieť k záveru, že verejné orgány konali ako subjekt v trhovom hospodárstve, v rozhodnutí o začatí konania sa dospelo k predbežnému záveru, že verejným financovaním sa spoločnostiam FGAZ a FZG poskytla výhoda.
- (38) V rozhodnutí o začatí konania sa ďalej poznamenalo, že verejné financovanie sa poskytovalo len spoločnostiam FGAZ a FZG, čo znamená, že bolo svojou povahou selektívne.
- (39) V rozhodnutí o začatí konania sa napokon vysvetľuje, že keďže medzi regionálnymi letiskami prebiehala stále silnejšia hospodárska súťaž, akákoľvek výhoda poskytnutá letisku Zweibrücken mohla narušiť hospodársku súťaž. Osobitne sa v ňom poukázalo na letisko Saarbrücken, ktoré sa nachádza len 39 kilometrov po ceste od letiska Zweibrücken. Ďalej sa vzhľadom na prognózy vývoja dopravy na letisku Zweibrücken v rozhodnutí o začatí konania takisto konštatovalo, že výhoda bude mať pravdepodobne vplyv na obchod medzi členskými štátmi.
- (40) Na záver sa v rozhodnutí o začatí konania konštatovalo, že keďže boli splnené všetky požadované prvky, verejné financovanie investícií do infraštruktúry na letisku Zweibrücken predstavovalo štátnu pomoc.

Zlučiteľnosť

- (41) V rozhodnutí o začatí konania sa konštatovalo, že usmernenia v oblasti letectva z roku 2005 poskytujú rámec, na základe ktorého sa posudzuje zlučiteľnosť verejného financovania investícií do infraštruktúry. Stanovuje sa v nich niekoľko kritérií, ktoré musí Komisia zohľadniť pri posudzovaní zlučiteľnosti podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. Podľa bodu 61 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 je takéto financovanie z verejných prostriedkov zlučiteľné, ak:
- a) výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému cieľu spoločného záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť atď.);
 - b) infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu;
 - c) infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy používania, najmä pokiaľ ide o používanie existujúcej infraštruktúry;
 - d) je prístup k infraštruktúre otvorený pre všetkých potenciálnych užívateľov rovnako a nediskriminačne a
 - e) pomoc neovplyvňuje rozvoj obchodu tak, že protirečí záujmu Únie.
- (42) Okrem toho, aby bola štátna pomoc letiskám – ako ktorékoľvek iné opatrenie štátnej pomoci – zlučiteľná, mala by mať stimulačný účinok a mala by byť nevyhnutná a primeraná vzhľadom na plánovaný legitímny cieľ.
- (43) Pokiaľ ide o otázku, či výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému cieľu spoločného záujmu, v rozhodnutí o začatí konania sa poznamenáva, že letisko Zweibrücken slúži na zlepšenie prístupnosti časti *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko, v ktorej sa nachádza. Ďalej sa v ňom pripomenulo vyjadrenie Nemecka, že letisko podporuje hospodársky rozvoj regiónu. V rozhodnutí o začatí konania sa však tiež pripomenulo, že komerčné letecké služby sa na letisku začali poskytovať až v roku 2006 a že ostatné letiská, predovšetkým letisko Saarbrücken, sa nachádzajú v jeho blízkosti a zabezpečujú prepojenosť v regióne. Na základe tohto zistenia sa v rozhodnutí o začatí konania vyjadrili pochybnosti o tom, či verejné financovanie infraštruktúry letiska Zweibrücken poslúžilo cieľu spoločného záujmu alebo sa ním len zdvojuje už existujúca infraštruktúra v regióne.
- (44) Pokiaľ ide o nevyhnutnosť a primeranosť infraštruktúry, Nemecko uviedlo, že sa uskutočnili iba tie investície, ktoré boli potrebné na zaistenie toho, aby letisko spĺňalo všetky príslušné bezpečnostné normy. V rozhodnutí o začatí konania sa však poznamenalo, že letisko Zweibrücken sa nachádza v takejto tesnej blízkosti letiska Saarbrücken, že sa muselo predpokladať, že si budú navzájom konkurovať. Aj iné letiská môžu priamo konkurovať letisku Zweibrücken, najmä pokiaľ ide o nákladnú dopravu alebo rekreačné cestovanie. Za týchto okolností sa v rozhodnutí o začatí konania vyjadrili pochybnosti o tom, či infraštruktúra na letisku Zweibrücken bola nevyhnutná a primeraná z hľadiska stanoveného cieľa.

- (45) Pokiaľ ide o vyhladky infraštruktúry, v rozhodnutí o začatí konania sa pripomenulo vyjadrenie Nemecka, že sa počíta so zvýšením počtu cestujúcich na približne 335 000 v roku 2015 a možno na viac ako 1 000 000 do roku 2025. Nemecko takisto uviedlo, že očakáva, že letisko Zweibrücken dosiahne ziskovosť do roku 2015. V rozhodnutí o začatí konania sa však konštatovalo, že letisko Zweibrücken od začiatku komerčnej leteckej dopravy v roku 2006 vytvára stále väčšie straty, čo vyvoláva pochybnosti o schopnosti letiska vytvárať zisk v budúcnosti. Tieto pochybnosti posilňuje blízkosť letiska Saarbrücken, ktoré by mohlo s letiskom Zweibrücken súťažiť o tých istých cestujúcich. V tejto súvislosti sa v rozhodnutí o začatí konania vyjadrili pochybnosti, pokiaľ ide o strednodobé vyhladky využívania letiskovej infraštruktúry.
- (46) V rozhodnutí o začatí konania sa napokon vyjadrili pochybnosti o tom, či mali všetci potenciálni používatelia rovnaký a nediskriminačný prístup k infraštruktúre. Takisto sa v ňom nastolila otázka, či bude rozvoj obchodu ovplyvnený v takom rozsahu, ktorý je v rozpore so záujmom Únie, najmä z hľadiska jeho blízkosti k letisku Saarbrücken.

3.1.2.2. *Prevádzková pomoc*

Existencia pomoci

- (47) V rozhodnutí o začatí konania sa najprv pripomenul jeho predchádzajúci záver, že spoločnosti FGAZ aj FZG sú podnikmi na účely článku 107 ods. 1 zmluvy. Tiež sa v ňom pripomenulo, že keďže kapitálové injekcie pochádzali priamo od verejných orgánov, predstavujú presun štátnych prostriedkov a možno ich pripísať štátu. Ďalej vzhľadom na to, že prevádzková pomoc odbreňuje príjmu od niektorých výdavkov spojených s jeho podnikateľskou činnosťou, kapitálovými injekciami sa spoločnostiam FGAZ a FZG poskytla hospodárska výhoda, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískali. Napokon sa v ňom pripomenulo, že prevádzková pomoc môže narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi takým istým spôsobom ako verejné financovanie investícií do infraštruktúry. Dospelo sa v ňom k záveru, že prevádzková pomoc vo forme kapitálových injekcií v prospech spoločností FGAZ a FZG predstavovala štátnu pomoc.

Zlučiteľnosť – rozhodnutie o SVHZ

- (48) Nemecko argumentovalo, že letisko Zweibrücken bolo poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „SVHZ“) a že prevádzková pomoc bola oslobodená od notifikačnej povinnosti a zlučiteľná s vnútorným trhom na základe rozhodnutia o SVHZ z roku 2005⁽¹⁵⁾. Po konštatovaní, že letisko Zweibrücken využíva menej ako 1 000 000 cestujúcich ročne, a preto spĺňa podmienku článku 2 ods. 1 písm. d) rozhodnutia o SVHZ z roku 2005, v rozhodnutí o začatí konania sa vyjadrili pochybnosti o tom, či prevádzka letiska predstavuje SVHZ.
- (49) Konkrétnejšie sa v rozhodnutí o začatí konania odmietol argument Nemecka, že prínos k regionálnemu a hospodárskemu rozvoju regiónu stačí na klasifikáciu celkovej prevádzky letiska ako SVHZ. V rozhodnutí o začatí konania sa zdôraznilo, že región už dostatočne obsluhujú iné letiská a že preto nie je zrejmé, prečo by bolo potrebné poveriť letisko Zweibrücken poskytovaním SVHZ v oblasti letiskových služieb.
- (50) V rozhodnutí o začatí konania sa takisto objasnilo, že na základe dostupných informácií nebolo jasné, či boli splnené podmienky článku 4 rozhodnutia o SVHZ z roku 2005. Všeobecná povinnosť prevádzkovať letisko obsiahnutá v § 45 pravidiel Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (licenčné pravidlá leteckej prevádzky, ďalej len „pravidlá LuftVZO“) nespĺňala podmienky uvedené v článku 4 rozhodnutia o SVHZ z roku 2005, pričom táto povinnosť by v každom prípade zanikla, ak by sa rozhodlo zatvoriť letisko. Ďalej sa konštatovalo, že v dôsledku chýbajúcich údajov nemohla Komisia posúdiť súlad s článkom 5 rozhodnutia o SVHZ z roku 2005.
- (51) V rozhodnutí o začatí konania sa nakoniec konštatovalo, že keďže rozhodnutím o SVHZ z roku 2012⁽¹⁶⁾ sa oslobodili od notifikačnej povinnosti len letiská s menej ako 200 000 cestujúcimi, akákoľvek pomoc letisku Zweibrücken za obdobie od 31. januára 2014 by sa musela nahlásiť Komisii, aj keď by ju bolo možné považovať za spĺňajúcu podmienky rozhodnutia o SVHZ z roku 2005.

⁽¹⁵⁾ Rozhodnutie Komisie 2005/842/ES z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67).

⁽¹⁶⁾ Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3).

Zlučiteľnosť – usmernenia v oblasti letectva z roku 2005

- (52) V rozhodnutí o začatí konania sa pripomenulo, že prevádzková pomoc všeobecne nie je zlučiteľná s vnútorným trhom, a že za zlučiteľnú ju možno vyhlásiť len výnimočne za prísnych podmienok. Podľa bodu 27 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 sa prevádzková pomoc môže vyhlásiť za zlučiteľnú len pre letiská nachádzajúce sa v najviac znevýhodnených regiónoch Únie, t. j. v tých, ktoré patria pod článok 107 ods. 3 písm. a) zmluvy, ako aj v mimoriadne odľahlých regiónoch a regiónoch s nízkou hustotou obyvateľstva. Konštatovalo sa v ňom, že letisko Zweibrücken sa nenachádza v žiadnej z týchto oblastí, preto pomoc nemožno považovať za zlučiteľnú podľa bodu 27 usmernení.
- (53) Pokiaľ ide o možnosť vyhlásiť uvedenú prevádzkovú pomoc za zlučiteľnú podľa oddielu 4.2. usmernení v oblasti letectva z roku 2005, v rozhodnutí o začatí konania sa zdôraznilo, že kritériá zlučiteľnosti v tomto oddiele sú podobné kritériám uvedeným v rozhodnutí o SVHZ z roku 2005. Keďže Komisia dospela k predbežnému záveru, že podmienky rozhodnutia o SVHZ z roku 2005 neboli splnené, dospela k rovnakému záveru, pokiaľ ide o podmienky usmernení v oblasti letectva z roku 2005.
- (54) V rozhodnutí o začatí konania sa takisto konštatovalo, že od 31. januára 2012 sa pravidlá obsiahnuté v oddiele 4.2. usmernení v oblasti letectva z roku 2005 dopĺňajú ustanoveniami rámca pre SVHZ z roku 2012⁽¹⁷⁾. To znamená, že akékoľvek verejné financovanie, na ktoré sa vzťahuje rozhodnutie o SVHZ z roku 2005, nie však rozhodnutie o SVHZ z roku 2012, by od 31. januára 2014 muselo spĺňať požiadavky stanovené v oddiele 4.2. usmernení v oblasti letectva z roku 2005, ako aj ustanovenia rámca pre SVHZ z roku 2012.

Zlučiteľnosť – usmernenia na záchranu a reštrukturalizáciu

- (55) V rozhodnutí o začatí konania sa napokon vyjadrili pripomienky k možnej zlučiteľnosti kapitálových injekcií podľa usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu⁽¹⁸⁾. Konštatovalo sa v ňom, že keďže letisko začalo svoju komerčnú činnosť až v roku 2006, mohlo by sa považovať za „nový podnik“ v zmysle usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu, čím by sa vylúčilo ich uplatňovanie. Tiež sa v ňom poznamenalo, že nebol predložený žiadny plán reštrukturalizácie, na základe ktorého by sa mohla poskytnúť pomoc.
- (56) Preto sa na základe dostupných informácií dospelo k záveru, že prevádzkovú pomoc pre spoločnosti FZG/FGAZ nemožno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

3.2. PRÍPADNÁ POMOC V SPOJENÍ S BANKOVÝM ÚVEROM A ÚČASŤOU V INTERNOM CASH POOLE SPOLKOVEJ KRAJINY PORÝNIE-FALCKO**3.2.1. PODROBNÝ OPIS OPATRENIA**

- (57) Dňa 20. októbra 2009 získala spoločnosť FZG úver vo výške [...] miliónov EUR od banky Sparkasse Südwestpfalz. Úroková sadzba bola stanovená na 2,05 % ročne do 15. októbra 2012, po ktorom mohli strany nanovo prerokovať podmienky. Spolková krajina Porýnie-Falcko poskytla spoločnosti FZG 100 % záruku na úver bez toho, aby za to požadovala akúkoľvek odmenu alebo zábezpeku.
- (58) Od 26. februára 2003 má spoločnosť FGAZ tiež právo sa zúčastňovať na „cash-pool“ (teda na poole financovania) zriadenom ministerstvom financií spolkovej krajiny Porýnie-Falcko. Cash-pool je mechanizmus refinancovania otvorený pre podniky, v ktorých spolková krajina vlastní najmenej 50 % akcií.
- (59) Maximálna výška úveru, ktorú mohla spoločnosť FGAZ čerpať z cash-poolu, bola stanovená na 3,5 milióna EUR od 16. januára 2009 a zvýšená na 6 miliónov EUR od 1. októbra 2009. Spoločnosť FGAZ nemusí poskytnúť zábezpeku, úrokové sadzby sú stanovené na koeficient peňazí v hotovosti a úveru sa splácajú vždy, keď má spoločnosť FGAZ k dispozícii likviditu.

⁽¹⁷⁾ Oznámenie Komisie o rámci Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (2011) (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

⁽¹⁸⁾ Oznámenie Komisie: Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (2004) (Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2).

- (60) Nemecko vysvetlilo, že cash-pool funguje nasledovne: spoločnosť FGAZ požiada o finančné prostriedky z cash-poolu na zabezpečenie svojej likvidity a spolková krajina poskytne finančné prostriedky z cash-poolu. Účtované úrokové sadzby sú trhové koeficienty peňazí v hotovosti. Ak je zostatok samotného cash-poolu záporný, spolková krajina ho doplní tak, že si vezme úver na trhu vo vlastnom mene. Nemecko ďalej vysvetlilo, že spolková krajina v podstate prevádza podmienky, ktoré získa na kapitálovom trhu, na účastníkov cash-poolu, čím sa umožní účastníkom – podnikom, v ktorých vlastní spolková krajina väčšinu akcií – refinancovať sa za rovnakých podmienok ako samotná spolková krajina.
- (61) Nemecko uviedlo, že do mája 2006 bol zostatok spoločnosti FGAZ v cash-poolu vždy kladný a až potom začal byť záporný. Nemecko poskytlo údaje o zostatku spoločnosti FGAZ v cash-poolu v rokoch 2006 až 2009 uvedené v tabuľke 5.

Tabuľka 5

Zostatok spoločnosti FGAZ v cash-poolu v rokoch 2006 až 2009

Rok	Vklady	Výbery	Zostatok k 31. 12.
2006	[...]	[...]	[...]
2007	[...]	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]

3.2.2. DÔVODY ZAČATIA FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

3.2.2.1. *Existencia pomoci*

- (62) V rozhodnutí o začatí konania sa najprv uviedlo, že spoločnosti FGAZ a FZG predstavujú podniky na účely článku 107 ods. 1 zmluvy. Ďalej sa v ňom konštatovalo, že bolo jasné, že záruka a cash-pool boli pripísateľné štátu a poskytnuté z verejných prostriedkov. Pokiaľ však ide o samotný úver, v rozhodnutí o začatí konania sa žiadali od Nemecka ďalšie informácie týkajúce sa otázky, či poskytnutie úveru verejnou bankou Sparkasse Südpfalz bolo pripísateľné štátu.
- (63) V rozhodnutí o začatí konania sa použilo kritérium subjektu v trhovom hospodárstve na stanovenie toho, či úver, záruka alebo cash-pool poskytli spoločnostiam FZG/FGAZ výhodu. Konštatovalo sa v ňom, že pokiaľ ide o úver a cash-pool, muselo sa posúdiť, či obidve spĺňajú podmienky stanovené v oznámení o referenčnej sadzbe z roku 2008⁽¹⁹⁾. Keďže sa neposkytli žiadne informácie o príslušnej referenčnej úrokovej sadzbe, Komisia požiadala Nemecko, aby poskytlo všetky informácie potrebné na posúdenie toho, či úver a cash-pool spĺňajú podmienky stanovené v oznámení o referenčnej sadzbe z roku 2008.
- (64) Pokiaľ ide o záruku poskytnutú spolkovou krajinou Porýnie-Falcko, v rozhodnutí o začatí konania sa konštatovalo, že to, či záruka predstavovala štátnu pomoc, alebo nie, sa musí posúdiť podľa oznámenia o zárukách⁽²⁰⁾. Vzhľadom na to, že neboli k dispozícii dostatočné informácie, v rozhodnutí o začatí konania sa od Nemecka požadovalo, aby poskytlo všetky informácie potrebné na posúdenie záruky podľa oznámenia o zárukách.
- (65) Ďalej vzhľadom na to, že úver, záruka a cash-pool boli dostupné len pre spoločnosti FGAZ/FZG, v rozhodnutí o začatí konania sa konštatovalo, že sú selektívne. Takisto sa v ňom konštatovalo, že – tak ako to bolo v prípade verejného financovania infraštruktúry a prevádzkovej pomoci – nebolo možné vylúčiť, že úver, záruka a cash-pool narušajú hospodársku súťaž.

⁽¹⁹⁾ Oznámenie Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb z 12. decembra 2007 (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6).

⁽²⁰⁾ Oznámenie Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk (Ú. v. EÚ C 155, 20.6.2008, s. 10).

- (66) Na základe dostupných informácií sa v rozhodnutí o začatí konania preto dospelo k záveru, že úver, záruka a cash-pool predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Možná zlučiteľnosť týchto opatrení sa neposudzovala.

3.3. ZLAVY NA LETISKOVÉ POPLATKY PRE SPOLOČNOSTI RYANAIR, GERMANWINGS A TUIFLY

3.3.1. PODROBNÝ OPIS OPATRENIA

- (67) Sadzobník poplatkov, ktorý predložilo Nemecko, nadobudol účinnosť 1. októbra 2005. Podľa tohto cenníka sa pristávacie poplatky určia na základe maximálnej vzletovej hmotnosti (ďalej len „MTOW“) lietadla a počtu cestujúcich na palube. Pri pravidelných letoch s viac ako 50 cestujúcimi sa však stanovuje jednorazová platba 6 EUR na cestujúceho. Táto jednorazová platba pokrýva všetky letiskové poplatky vrátane bezpečnostného poplatku 3,58 EUR.
- (68) V prípade, že sú splnené určité podmienky, je k dispozícii súbor zliav:
- Nové pravidelné spojenia: Letisko poskytuje 100 % zľavu na pristávacie a manipulačné poplatky a poplatky za cestujúcich na obdobie dvanástich mesiacov pre ktorúkoľvek leteckú spoločnosť, ktorá prevádzkuje novú trať z Zweibrückenu, pokiaľ sa nové miesto určenia poskytuje denne počas letného harmonogramu a najmenej trikrát za týždeň počas zimného harmonogramu. Ak letecká spoločnosť umiestni lietadlo na letisku, 100 % zľava sa môže predĺžiť na ďalších šesť mesiacov.
 - Nové charterové spojenia: letisko poskytuje 100 % zľavu na pristávacie a manipulačné poplatky a na poplatky za cestujúcich pre každú leteckú spoločnosť, ktorá začne letať z Zweibrückenu, až do dosiahnutia hraničnej hodnoty 100 000 cestujúcich; to znamená, že za týchto prvých 100 000 nie je potrebné platiť žiadne pristávacie alebo manipulačné poplatky alebo poplatky za cestujúcich. Letecká spoločnosť musí poskytovať nové miesto určenia denne počas letného harmonogramu a najmenej trikrát za týždeň počas zimného harmonogramu. Leteckým spoločnostiam spĺňajúcim určité ďalšie podmienky – ako napríklad zvýšenie frekvencie ich služieb o 50 % – 100 % v rámci dvoch po sebe nasledujúcich letných harmonogramov a dosiahnutie určitej hranice počtu cestujúcich – sa poskytuje ďalšia 100 % zľava na ďalších 50 000 – 100 000 cestujúcich.

3.3.1.1. Poplatky, ktoré platila spoločnosť Germanwings

- (69) V auguste/septembri 2006 uzatvorili spoločnosti FZG a Germanwings zmluvu o zriadení trate Zweibrücken – Berlín Schönefeld od septembra 2006. V uvedenej zmluve sa stanovili poplatky vo výške [...] EUR na cestujúceho, čo pokrývalo poplatky za pristátie, parkovanie, cestujúcich a bezpečnosť. Na prvý rok prevádzky boli poplatky znížené o [...]. Od 16. septembra 2007 platila spoločnosť Germanwings [...] EUR na cestujúceho, zatiaľ čo od 1. januára 2008 sa táto platba znížila na sumu [...] EUR na cestujúceho. Dňa 9. januára 2011 spoločnosť Germanwings prerušila poskytovanie letov na letisko Zweibrücken a z neho.

3.3.1.2. Poplatky, ktoré platila spoločnosť TUIFly

- (70) Nemecko poskytlo zmluvu medzi spoločnosťami FZG a TUIFly, podľa ktorej musela spoločnosť TUIFly zaplatiť jednorazovú platbu vo výške [...] EUR na jedného cestujúceho, čo zahŕňalo všetky príslušné poplatky. Napriek tomu však ďalej uviedlo, že spoločnosť TUIFly bola oslobodená od všetkých poplatkov za prvých [...] cestujúcich. Po dosiahnutí tohto počtu cestujúcich 1. augusta 2010 platila spoločnosť TUIFly jednorazovú platbu vo výške [...] EUR na cestujúceho.

3.3.1.3. Poplatky, ktoré platila spoločnosť Ryanair

- (71) Spoločnosť Ryanair poskytovala od 28. októbra 2008 do 22. septembra 2009 trať Zweibrücken – Londýn Stansted. V prípade prvého roku prevádzky sa spoločnosti FZG a Ryanair dohodli na [...]. Za to sa spoločnosť Ryanair zaviazala dosiahnuť aspoň [...] cestujúcich ročne. Podľa Nemecka zaplatila spoločnosť Ryanair [...].

3.3.1.4. Služby poskytované spoločnostiam Germanwings, TUIFly a Ryanair

- (72) Všetky zmluvy medzi spoločnosťou FZG a rôznymi leteckými spoločnosťami obsahujú časť o dodatočných službách a poplatkoch. Tabuľka 6 obsahuje porovnanie najdôležitejších dodatočných služieb a cien účtovaných daným leteckým spoločnostiam.

Tabuľka 6

Dodatočné služby a poplatky

Služba	Cena TUIFly	Cena Germanwings	Cena Ryanair
Letecká štartovacia jednotka	[...]	[...]	[...]
Pozemná napájacia jednotka	[...]	[...]	[...]
Čistenie lietadla (štandardné)	[...]	[...]	[...]
Čistenie lietadla (zastávka cez noc)	[...]	[...]	[...]
Odmrazovanie lietadla	[...]	[...]	[...]
Kvapalina na odmrázovanie a voda	[...]	[...]	[...]
Prázdny stenový priestor pre reklamu	[...]	[...]	[...]
Prenájom áut	[...]	[...]	[...]
Prístup do hangáru pre ad hoc technickú údržbu	[...]	[...]	[...]
Aspoň 4 tlačové konferencie za rok	[...]	[...]	[...]
Dve cesty pre novinárov ročne, organizované letiskom	[...]	[...]	[...]
Osobné počítače, tlačiarne, telefóny, fax a vybavenie SITA	[...]	[...]	[...]

3.3.2. DÔVODY ZAČATIA FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

3.3.2.1. Existencia pomoci

- (73) V rozhodnutí o začatí konania sa najprv konštatovalo, že keďže spoločnosť FZG, ktorá poskytla jednotlivým leteckým spoločnostiam zľavy na letiskové poplatky, je úplne vo vlastníctve a pod kontrolou štátu, tieto zľavy treba považovať za poskytnuté prevodom štátnych prostriedkov. Ďalej sa konštatovalo, že štát bol veľmi pravdepodobne zapojený do vlastného uzavretia zmlúv s jednotlivými leteckými spoločnosťami, a že príslušný verejný dozorný orgán musel schváliť sadzobník poplatkov letiska, čo znamená, že poskytnutie zliav na letiskové poplatky jednotlivým leteckým spoločnostiam možno pripísať štátu.
- (74) S cieľom odpovedať na otázku, či zľavy poskytli príslušným leteckým spoločnostiam výhodu, sa v rozhodnutí o začatí konania pripomenulo, že treba posúdiť, či spoločnosť FZG pri poskytovaní zliav konala ako subjekt v trhovom hospodárstve. S cieľom splniť kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, bolo potrebné preukázať, že rozhodnutie poskytnúť zľavy bolo založené na zdravej hospodárskej logike a zlepšila sa ním ziskovosť letiska. Okrem toho príjem vytvorený z letiska v spojení so zmluvou s konkrétnou leteckou spoločnosťou nemohol byť nižší ako náklady na poskytovanie letiskových služieb danou leteckou spoločnosťou.

- (75) V rozhodnutí o začatí konania sa konštatovalo, že nič nenasvedčovalo tomu, že Nemecko počas trvania príslušných zmlúv porovnávalo očakávané náklady a príjmy. Nemecko predložilo len strednodobý obchodný plán vzťahujúci sa na obdobie rokov 2011 – 2015. Na základe týchto skutočností sa v rozhodnutí o začatí konania konštatovalo, že je pochybné, či boli príjmy pochádzajúce zo zmlúv s leteckými spoločnosťami postačujúce na to, aby pokryli náklady súvisiace s poskytovaním letiskových služieb týmto spoločnostiam. Konštatovalo sa v ňom, že od začatia svojej obchodnej činnosti produkovala spoločnosť FZG rastúce straty, a že zmluvy neobsahovali doložku, bežnú v iných zmluvách, ktorá by umožňovala spoločnosti FZG vymáhať zľavy v prípade, že by sa letecké spoločnosti rozhodli svoju činnosť na letisku Zweibrücken ukončiť.
- (76) V rozhodnutí o začatí konania sa tiež konštatovalo, že keby letisko Zweibrücken konalo ako subjekt v trhovom hospodárstve, muselo by zväziť, či by nebolo zatvorenie letiska menej nákladné ako pokračovanie jeho prevádzky. Žiadalo sa v ňom od Nemecka, aby poskytlo informácie týkajúce sa nákladov na zatvorenie letiska v porovnaní s nákladmi na pokračovanie jeho prevádzky. V rozhodnutí o začatí konania sa nakoniec konštatovalo, že zľavy, zjavne zahŕňali bezpečnostné poplatky, ktoré musela spoločnosť FZG zaplatiť bezpečnostnej službe. Konštatovalo sa v ňom, že všetky ceny účtované leteckým spoločnostiam, ktoré neumožňovali spoločnosti FZG vymáhanie týchto nákladov, predstavovali pre letecké spoločnosti výhodu. Na záver sa v rozhodnutí o začatí konania vyjadrili vážne pochybnosti o súlade zliav poskytnutých rôznym leteckým spoločnostiam so zásadou subjektu v trhovom hospodárstve.
- (77) Nakoniec, vzhľadom na to, že letecké spoločnosti pôsobili na konkurenčnom trhu a že akákoľvek im poskytnutá výhoda by im umožnila posilniť ich postavenie na tomto trhu, sa v rozhodnutí o začatí konania konštatovalo, že zľavy poskytnuté na poplatky mohli ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi a narušiť hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením.
- (78) V rozhodnutí o začatí konania sa dospelo k predbežnému záveru, že zľavnené poplatky predstavujú štátnu pomoc pre príslušné letecké spoločnosti (Germanwings, TUIFly a Ryanair).

3.3.2.2. *Zlučiteľnosť*

- (79) V rozhodnutí o začatí konania sa posúdilo, či by sa zľavnené poplatky mohli považovať za zlučiteľnú pomoc na začatie podnikateľskej činnosti podľa oddielu 5 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Vo svojom posúdení vyjadrila Komisia pochybnosti o tom, či boli splnené jednotlivé podmienky zlučiteľnosti pomoci na začatie podnikateľskej činnosti.
- (80) V rozhodnutí o začatí konania sa konkrétne konštatovalo, že:
- a) je pochybné, či zľavnené poplatky spĺňajú podmienky bodu 79 písm. c) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, keďže nie je jasné, či a ako zľavy súviseli so zvýšením počtu cestujúcich;
 - b) je pochybné, či zľavnené poplatky spĺňajú podmienky bodu 79 písm. d) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, keďže nie je jasné, či boli zľavy zostupné a časovo obmedzené;
 - c) je pochybné, či zľavnené poplatky spĺňajú podmienky bodu 79 písm. e) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, keďže nie je jasné, ktoré náklady boli kryté zľavnenými poplatkami;
 - d) je pochybné, či zľavnené poplatky spĺňajú podmienky bodu 79 písm. f) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, keďže opatrenie zjavne nebolo naviazané na oprávnené náklady;
 - e) je pochybné, či zľavnené poplatky spĺňajú podmienky bodu 79 písm. h) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, keďže nič nenasvedčuje tomu, že spoločnosť FZG zverejnila svoj zámer udeliť zľavy a ponúkla ich aj ďalším leteckým spoločnostiam;
 - f) je pochybné, či zľavnené poplatky spĺňajú podmienky bodu 79 písm. i) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, keďže sa neposkytli žiadne obchodné plány o ziskovosti zvýhodnených tratí a nie je jasné, či to nejakovo ovplyvnilo konkurenčné trate;

- g) je pochybné, či zľavnené poplatky spĺňajú podmienky bodu 79 písm. j) usmernení v oblasti letectva z roku 2005, keďže nič nenasvedčuje tomu, že sa poskytol požadovaný zoznam;
- h) je pochybné, či zľavnené poplatky spĺňajú podmienky bodov 79 písm. k) a 79 písm. l) usmernení v oblasti letectva z roku 2005; a
- i) je pochybné, či zľavnené poplatky spĺňajú podmienky bodu 80 usmernení v oblasti letectva z roku 2005, keďže nie je jasné, či sa zľavnené poplatky kumulovali s inými druhmi pomoci.
- (81) Komisia nakoniec dospela k predbežnému záveru, že zľavnené poplatky nie je možné považovať za zlučiteľnú pomoc na začatie podnikateľskej činnosti, pretože nespĺňajú všetky podmienky uvedené v oddiele 5 usmernení v oblasti letectva z roku 2005.

3.4. ZMLUVY O MARKETINGU SO SPOLOČNOSŤAMI RYANAIR A AMS

3.4.1. PODROBNÝ OPIS OPATRENIA

- (82) Uzatvorili sa dve zmluvy o marketingových službách so spoločnosťou Ryanair a jej dcérskou spoločnosťou AMS. Na základe prvej zmluvy uzatvorenej medzi spoločnosťami Ryanair a FZG zaplatila spoločnosť FZG spoločnosti Ryanair [...] EUR za rôzne marketingové činnosti vykonávané spoločnosťou Ryanair.
- (83) Druhá zmluva bola uzatvorená 6. októbra 2008 medzi spolkovou krajinou Porýnie-Falcko, zastupovanou ministerstvom hospodárstva, dopravy, poľnohospodárstva a vinohradníctva, a spoločnosťou AMS. Ani spoločnosť FGAZ ani spoločnosť FZG nie sú stranami tejto zmluvy. Na základe tejto zmluvy poskytovala spoločnosť AMS rôzne marketingové činnosti, napríklad umiestňovanie odkazov na webové sídla určené spolkovou krajinou na webovom sídle spoločnosti Ryanair a umiestňovanie krátkych textov o spolkovej krajine Porýnie-Falcko na webovom sídle spoločnosti Ryanair. Počas prvého roka zaplatila spolková krajina spoločnosti AMS celkovo [...] EUR, zatiaľ čo v druhom roku sa služby mali znížiť a spolková krajina mala zaplatiť [...] EUR.
- (84) Keďže spoločnosť Ryanair ukončila poskytovanie služieb na letisku Zweibrücken a z neho po menej ako jednom roku, zmluva o marketingových službách na druhý rok bola nakoniec zrušená a cena za prvý rok sa znížila na [...] dohodnutej ceny. V praxi potom spolková krajina Porýnie-Falcko zaplatila spoločnosti AMS za marketingové služby celkovo 320 833 EUR. Zdá sa, že spoločnosť AMS vykonala všetky dohodnuté činnosti.

3.4.2. DÔVODY ZAČATIA FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

3.4.2.1. Existencia pomoci

- (85) V rozhodnutí o začatí konania sa najprv konštatovalo, že platby zo strany spolkovej krajiny Porýnie-Falcko spoločnostiam AMS/Ryanair pochádzajú zo štátnych prostriedkov a sú pripísateľné štátu. Do tej miery, do akej cena, ktorú zaplatilo Porýnie-Falcko, presiahla hospodársku hodnotu služieb poskytovaných spoločnosťami AMS/Ryanair, predstavujú stratu štátnych prostriedkov.
- (86) Na posúdenie toho, či sa zmluvami o marketingových službách poskytla spoločnostiam AMS/Ryanair výhoda, musela Komisia opäť uplatniť zásadu subjektu v trhovom hospodárstve. Konštatovalo sa v ňom, že na letisku Zweibrücken bola poskytovaná marketingová podpora len spoločnosti Ryanair do takej miery, že platby zjavne neboli podmienené tým, že marketingové opatrenia budú mať merateľný vplyv (napr. zvýšenie počtu cestujúcich), a že nie je známe, či spolková krajina Porýnie-Falcko mala akúkoľvek kontrolu nad poskytovaním služieb spoločnosťami AMS/Ryanair. V rozhodnutí o začatí konania sa ďalej konštatovalo, že zmluva o marketingových službách bola jasne naviazaná na trať Zweibrücken – Londýn Stansted, takže by sa mohla považovať za stimul pre túto novú trať zriadenú spoločnosťou Ryanair v októbri 2008. Vzhľadom na to, že spoločnosti Ryanair plynuli z marketingových činností priame zisky, sa dospelo k záveru, že spoločnosť Ryanair mala pokryť aspoň časť súvisiacich nákladov. Na záver Komisia vyjadrila pochybnosť, či spolková krajina Porýnie-Falcko konala ako subjekt v trhovom hospodárstve, čo by znamenalo poskytnutie výhody spoločnostiam AMS/Ryanair.
- (87) Keďže marketingová podpora bola poskytnutá iba spoločnostiam AMS/Ryanair, je jasné, že opatrenie bolo selektívne. Z rovnakých dôvodov, aké sú uvedené v prípade zľavnených letiskových poplatkov, sa v rozhodnutí o začatí konania tiež konštatovalo, že opatrenie malo vplyv na obchod medzi členskými štátmi a narušalo hospodársku súťaž alebo hrozilo jej narušením. Na základe toho sa v ňom dospelo k záveru, že marketingová podpora predstavovala štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

3.4.2.2. Zlučiteľnosť

- (88) V rozhodnutí o začatí konania sa posudzovalo, či by sa marketingová podpora poskytnutá spoločnostiam AMS/Ryanair mohla považovať za zlučiteľnú pomoc na začatie podnikateľskej činnosti podľa oddielu 5 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Vo svojom posúdení vyjadrila Komisia pochybnosti o tom, či boli splnené jednotlivé podmienky zlučiteľnosti pomoci na začatie podnikateľskej činnosti. Dôvody boli v podstate rovnaké ako dôvody uvedené v odôvodnení 80 tohto rozhodnutia v súvislosti so zlučiteľnosťou znížených poplatkov. V súlade s tým dospela k záveru, že marketingová podpora nepredstavuje zlučiteľnú pomoc na začatie podnikateľskej činnosti.

4. PRIPOMIENKY NEMECKA

4.1. VEREJNÉ FINANCOVANIE LETISKA ZWEIBRÜCKEN SPOLKOVOU KRAJINOU PORÝNIE-FALCKO/ZDRUŽENÍM ZEF

4.1.1. INFRAŠTRUKTÚRA

4.1.1.1. Existencia pomoci

Hospodárska činnosť a výhoda

- (89) Nemecké orgány najprv pripomenuli, že nesúhlasia so stanoviskom Komisie, že výstavba letiskovej infraštruktúry predstavuje hospodársku činnosť. Nemecko poukázalo na to, že Komisia odkazuje najmä na rozsudok Všeobecného súdu vo veci Lipsko/Halle, a poznamenalo, že keďže odvolanie proti tomuto rozsudku stále prebieha pred Súdny dvorom, vyhradzuje si svoje stanovisko, až kým Súdny dvor nerozhodne.
- (90) Po druhé, nemecké orgány argumentovali, že na žiadnu z investícií do infraštruktúry uskutočnených pred rokom 2006, keď letisko Zweibrücken začalo svoju komerčnú prevádzku, sa nevzťahovali pravidlá o štátnej pomoci. Do roku 2006 sa letisko využívalo len na účely všeobecného a vojenského letectva, pričom nemecké orgány tvrdili, že poskytovanie letiskových služieb na tieto účely nepredstavuje hospodársku činnosť. V každom prípade sa argumentovalo, že vzhľadom na malý rozsah prevádzky na letisku Zweibrücken do roku 2006 (do roku 2006 nebolo nikdy viac ako 30 000 cestujúcich ročne) akékoľvek verejné financovanie nenarúšalo hospodársku súťaž alebo nehrozilo narušením hospodárskej súťaže a nemalo žiadny vplyv na obchod medzi členskými štátmi.
- (91) Po tretie, nemecké orgány uviedli, že väčšina investícií podporovaných pomocou verejných grantov patrila do pôsobnosti verejnej politiky. Zdôraznilo sa, že väčšina investícií bola nevyhnutná na zaručenie bezpečnosti prevádzky na letisku (najmä v nadväznosti na príkaz príslušného bezpečnostného dozorného orgánu a sťažnosti združenia pilotov „Cockpit“). Všetky opatrenia spojené so zabezpečením bezpečnosti prevádzky na letisku sa preto považovali za patriace do pôsobnosti verejnej politiky.
- (92) Nemecko dôrazne namietalo proti názoru, že akékoľvek opatrenia, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky, by mohli, čo i len čiastočne, poskytovať predmetnému letisku výhodu v prípade, že by sa dané financovanie neposkytovalo na nediskriminačnom základe všetkým ostatným letiskám nachádzajúcim sa v členskom štáte. Nemecko argumentovalo, že financovanie opatrení patriacich do pôsobnosti verejnej politiky nepredstavuje štátnu pomoc nezávisle od otázky, či jedno alebo všetky letiská musia znášať náklady na takéto opatrenia. V tejto súvislosti by mal existovať jednotný výklad pojmu „pôsobnosť verejnej politiky“, najmä so zreteľom na rôzne spôsoby, akými členské štáty tento pojem vymedzujú.
- (93) Nemecko predložilo zoznam investícií, ktoré sa uskutočnili vo vzťahu k pôsobnosti verejnej politiky v rokoch 2006 až 2009 (na porovnanie, celkové investície počas uvedeného obdobia predstavovali 22 476 812 EUR).

Tabuľka 7

Prehľad nákladov patriacich do pôsobnosti verejnej politiky predložený Nemeckom ⁽²¹⁾

	Opatrenia	Náklady	Náklady spolu
2006	[...]	[...]	[...]

⁽²¹⁾ Predložené ako príloha 8 k vyjadreniu Nemecka z 27. januára 2011.

	Opatrenia	Náklady	Náklady spolu
2007	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
2008	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
2009	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
Celkový súčet	19 707 315 EUR		

- (94) Nemecko uviedlo, že sa domnieva, že poskytovanie bezpečnostných opatrení na letisku podľa § 8 Luftsicherheitsgesetz (zákona o leteckej bezpečnosti), opatrení zabezpečujúcich prevádzkovú bezpečnosť, opatrení riadenia letovej prevádzky a opatrení leteckej bezpečnosti podľa § 27 písm. c) ods. 2) Luftverkehrsgesetz (zákona o leteckej prevádzke), meteorologických služieb a hasičských služieb patrí do pôsobnosti verejnej politiky, či už ide o investície, alebo o prevádzkové výdavky.
- (95) Nemecko argumentovalo, že, pokiaľ ide o opatrenia riadenia letovej prevádzky a opatrenia leteckej bezpečnosti, financovanie týchto činností sa musí vnímať v kontexte § 27 písm. c) ods. 2) Luftverkehrsgesetz (zákona o leteckej doprave). Na základe tohto ustanovenia sa rozlišuje medzi určitými letiskami, kde sa financovanie týchto bezpečnostných opatrení na federálnej úrovni považuje za nevyhnutné z dôvodov bezpečnosti a dopravnej politiky, a inými, regionálnymi letiskami, kde sa takéto opatrenia nepovažujú za bezpodmienečne nutné z federálneho hľadiska. Preto je odôvodnené, aby spolková krajina verejne financovala opatrenia riadenia letovej prevádzky a opatrenia leteckej bezpečnosti na regionálnych letiskách, ako napríklad Zweibrücken, pretože inak by muselo tieto náklady znášať samotné letisko. Nemecko preto považuje financovanie opatrení riadenia letovej prevádzky a opatrení leteckej bezpečnosti, či už priamo štátom na federálnej úrovni, alebo spolkovými krajinami, za súčasť verejnej politiky vo všetkých prípadoch.
- (96) Okrem toho sa podľa Nemecka náklady na hasičský zbor neregulujú na federálnej úrovni, ale patria do právomocí spolkových krajín, čo je dôvod, prečo sa hasičský zbor nefinancuje štátom na všetkých letiskách. Nemecko argumentovalo, že rozdiel v zaobchádzaní má svoj pôvod v historických, ako aj objektívnych dôvodoch. Predovšetkým však spočíva v povahe činnosti letísk, že menšie regionálne letiská nemôžu znášať vysoké fixné náklady, ktoré vytvára hasičský zbor, a preto ich bude znášať príslušná spolková krajina.
- (97) Pokiaľ ide o renováciu vzletovej a pristávacej dráhy, Nemecko uviedlo, že súvisiace opatrenia patria do pôsobnosti verejnej politiky, keďže boli naliehavo potrebné na zaručenie bezpečného využívania letiska Zweibrücken. Nemecko v tejto súvislosti argumentovalo, že ani používanie na vojenské účely by nebolo bez týchto opatrení možné. Renovácia bola preto potrebná na zabezpečenie toho, aby bolo vojenské využívanie a všeobecné letectvo vôbec možné. Nemecko preto tvrdí, že náklady na renováciu nie sú spojené výlučne s komerčným letectvom.
- (98) V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že typ renovácie a náklady s ňou súvisiace si vynútila vojenská história letiska. Podľa Nemecka práce prinášali so sebou určité riziká, pretože nebolo možné vylúčiť prítomnosť nevybuchnutých bômb z vojny. V skutočnosti boli počas renovácie zjavne odstránené dve nevybuchnuté bomby.

- (99) Inak renovačné práce zahŕňali okrem iného prispôsobenie vzletovej a pristávacej dráhy moderným normám, pokiaľ ide o šírku, obnovu kanalizácie, navigačné svetlá, ochranné svetlá, označenia, núdzové napájanie so sieťovou paralelnosťou a rozšírenie oplotenia a rolovacej dráhy. Renovácia týkajúca sa svetiel, označení a zdvihnutie rolovacej dráhy sa požadovali v rámci sťažností, ktoré podalo združenie pilotov „Cockpit“. Ďalšou podstatnou časťou renovácie bola reorganizácia bezpečnosti letiska vrátane nového oplotenia, dvier, video dohľadu a internej komunikácie, inštalácie posuvných dverí, káblových kanálov atď.
- (100) Nemecko nakoniec argumentovalo, že zatvorenie letiska Zweibrücken sa nikdy nepovažovalo za prijateľné riešenie, keďže plynulú prevádzku si vyžadovali účely vojenského a všeobecného letectva, ktorým slúži. V tejto súvislosti Nemecko ďalej argumentovalo, že zatvorenie a demontáž letiska by sa spájali so neopodstatnenými nákladmi zďaleka prevyšujúcimi investované náklady. Nemecko však nepredložilo žiadny odhad nákladov na uzatvorenie alebo porovnanie týchto nákladov s pokračujúcou prevádzkou.
- (101) V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že poskytnutie letiskových služieb komerčnej leteckej doprave má hospodársky zmysel. Nemecko argumentovalo, že veľká väčšina nákladov by musela byť vynaložená v každom prípade s cieľom poskytovať letiskové služby vojenským a všeobecným leteckým používateľom (infraštruktúra atď.), preto poskytovanie aj komerčnej leteckej dopravy spôsobuje len obmedzené dodatočné náklady a pritom vytvára dodatočný príjem.

Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (102) Nemecko argumentovalo, že verejné financovanie infraštruktúry letiska Zweibrücken nenaruša hospodársku súťaž a nemá vplyv na obchod medzi členskými štátmi. Nemecko ďalej uviedlo, že ani narušenie hospodárskej súťaže, ani ovplyvnenie obchodu nemožno vyvodiť zo samotnej skutočnosti, že sa v blízkosti letiska Zweibrücken nachádzajú iné letiská. Nemecko argumentovalo, že letisko Zweibrücken nekonkuruje letiskám uvedeným v rozhodnutí o začatí konania, najmä nie letisku Saarbrücken.
- (103) V súvislosti so vzťahom medzi letiskami Zweibrücken a Saarbrücken Nemecko uviedlo, že sa tieto dve letiská skôr navzájom dopĺňajú, ako si konkurujú. Nemecko vysvetlilo, že tieto dve letiská majú rôzne profily vyplývajúce z ich odlišnej infraštruktúry: Letisko Saarbrücken má infraštruktúru pre cestujúcich vyššej kvality (napríklad modernú budovu terminálu) a zameriava sa na pravidelné lety a obchodných cestujúcich, na druhej strane má letisko Zweibrücken má dlhšiu vzletovú a pristávaciu dráhu s vyššou nosnosťou, vďaka čomu je vhodnejšie pre ťažšie lietadlá lietajúce na dlhú vzdialenosť alebo prepravujúce náklad. Podľa Nemecka sa preto letisko Zweibrücken zameriava na charterové lety a nákladnú dopravu.
- (104) Na základe zjavného vzájomného dopĺňania sa letísk Zweibrücken a Saarbrücken Nemecko vyhlásilo, že sa počíta s užšou spolupracou medzi oboma letiskami. Nemecko ďalej uviedlo, že príslušné regionálne štátne správy sa už rozhodli v budúcnosti užšie spolupracovať, pričom sa predpokladá vytvorenie spoločného letiska (ďalej len „sársko-falcké letisko“) umiestneného na dvoch miestach (Saarbrücken a Zweibrücken). Podľa Nemecka by mala spolupráca viesť k synergiám a mali by sa ňou ušetriť finančné prostriedky. Nemecko nakoniec zdôraznilo dopyt po službách leteckej dopravy v regióne (tieto dve letiská už majú spolu 750 000 cestujúcich), pričom tvrdilo, že len Saarbrücken a Zweibrücken spolu môžu náležite uspokojiť tento dopyt, a to najmä preto, lebo ostatné susedné letiská nemôžu slúžiť ako náhrada. Podľa Nemecka by preto nové „sársko-falcké letisko“ nekonkurovalo susedným letiskám, ako sú Luxemburg Metz-Nancy-Lorraine a Frankfurt Hahn.

4.1.1.2. Zlučiteľnosť

- (105) Nemecko vysvetlilo, že aj keby sa verejné financovanie opatrení infraštruktúry malo považovať za štátnu pomoc, bola by zlučiteľná s vnútorným trhom, pretože spĺňa podmienky stanovené v bode 61 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Pred preskúmaním každého požadovaného prvku Nemecko zdôraznilo, že investície do infraštruktúry uskutočnené v Zweibrückene boli relatívne malé v porovnaní s tými, ktoré sa považovali za zlučiteľné s vnútorným trhom na iných verejne financovaných regionálnych letiskách, a slúžili len na predstavbu existujúcej vojenskej infraštruktúry na infraštruktúru na civilné použitie.

Výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému cieľu spoločného záujmu

- (106) Nemecko v prvom rade uviedlo, že verejná podpora investícií do infraštruktúry zodpovedá jasne určenému cieľu spoločného záujmu: investície do infraštruktúry sa uskutočnili v podporovanom regióne kategórie C s cieľom vylepšenia regionálnych hospodárskych štruktúr. Nemecko zdôraznilo, že finančné prostriedky Únie (ktoré sa poskytovali od roku 1991 prostredníctvom programov Konver I, Konver II a PERIFRA) sa použili na prestavbu vojenskej infraštruktúry na infraštruktúru na civilné použitie, napríklad financovaním modernizácie a inštalácie veže a odčerpávania vzletovej a pristávacej dráhy. Nemecko tvrdilo, že nerozumie, prečo má Komisia pochybnosti, pokiaľ ide o cieľ spoločného záujmu, potom, ako sa zúčastnila na financovaní prestavby bývalého vojenského letiska.
- (107) S použitím historických súvislostí Nemecko vysvetlilo, že stiahnutie amerických ozbrojených síl z letiska Zweibrücken v roku 1991 spôsobilo značné štrukturálne problémy v regióne Zweibrücken, ako napríklad 20 % mieru nezamestnanosti v meste Zweibrücken. Nemecko uviedlo, že prestavba vojenského letiska na civilné preto slúžila účelu vytvorenia pracovných miest a zlepšenia regionálnej hospodárskej infraštruktúry. Nemecko ďalej uviedlo, že služby poskytované letiskom sú nevyhnutné pre región a že regionálne hospodárstvo veľmi závisí od ľahko dostupnej leteckej infraštruktúry.
- (108) Nemecko tvrdilo, že jediným dôvodom, prečo Komisia pochybovala o splnení tohto kritéria, je zrejme opäť blízkosť a vnímaná hospodárska súťaž s letiskom Saarbrücken. Vo svojej odpovedi Nemecko opäť poukázalo na vzájomné dopĺňanie sa týchto dvoch letísk, pričom vylúčilo akúkoľvek hospodársku súťaž medzi nimi. Okrem toho ďalej argumentovalo, že blízkosť ďalších regionálnych letísk nie je dôležitá, pokiaľ ide o otázku, či dotovaná infraštruktúra spĺňa cieľ spoločného záujmu. Nemecko ďalej uviedlo, že jediným relevantným faktorom je záujem *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko, pretože tej išlo o slúženie spoločným záujmom na svojom vlastnom území bez nutnosti spoliehať sa na infraštruktúru, ktorá sa nachádza v iných regiónoch.

Infraštruktúra je potrebná a zodpovedá cieľu

- (109) Nemecko vysvetlilo, že infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu. Podľa Nemecka sa investície do infraštruktúry vždy obmedzovali na doplnenie a rozšírenie existujúcej infraštruktúry bez toho, aby sa budovali zbytočne zložité alebo drahé ďalšie zariadenia. Zdôraznilo, že v Zweibrückene sa nepostavilo nové letisko, ale že sa jednoducho bývalé vojenské letisko prestavalo na civilné. Nemecko tiež zdôraznilo, že infraštruktúra je potrebná na tvorbu pracovných miest. Podľa Nemecka sa v celej spolkovej krajine Porýnie-Falcko v súvislosti s existenciou letiska Zweibrücken priamo alebo nepriamo vytvorilo okolo 5 000 pracovných miest. Z týchto 5 000 pracovných miest sa priamo a nepriamo na letisku alebo v okolitej oblasti, kde prebiehala prestavba, do roku 2011 vytvorilo 2 708 pracovných miest. Tieto pracovné miesta tiež pomohli ušetriť sociálne náklady (25 miliónov EUR ročne) a vytvárať daňové príjmy. Nemecko ďalej uviedlo, že pracovné miesta sú zvlášť dôležité v tejto oblasti s mierou nezamestnanosti, ktorá je v súčasnosti 2 % nad priemerom spolkovej krajiny. Nemecko uviedlo, že význam letiska pre regionálne hospodárstvo sa zdôrazňuje v dvoch znaleckých posudkoch ⁽²²⁾.
- (110) Nemecko opäť zdôraznilo, že blízkosť letiska Saarbrücken neznižuje potrebu a primeranosť infraštruktúry v Zweibrückene. Podľa názoru Nemecka je infraštruktúra v Zweibrückene potrebná pre veľké a ťažké lietadlá, pretože tie môžu pristávať len v Zweibrückene, keďže vzletová a pristávacia dráha v Saarbrückene neposkytuje potrebnú dĺžku. Nemecko ďalej uvádza, že Zweibrücken tiež ponúka možnosť nočných letov, čo je dôležité pre nákladné lety.

Infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy používania

- (111) Nemecko uviedlo, že infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy používania. Nemecko zdôraznilo, že počet cestujúcich na letisku Zweibrücken sa zvýšil z len 17 732 cestujúcich v roku 2005 na 223 165 cestujúcich v roku 2011. Vysvetlilo, že na základe tohto kritéria je relevantný len prognózovaný počet cestujúcich a že z príslušných prognóz vyplýva rastúci dopyt v regióne. S odvolaním sa na prognostickú štúdiu poskytnutú spoločnosťami „Desel Consulting“ a „Airport Research GmbH“ v roku 2009 Nemecko argumentovalo, že do roku 2025 možno očakávať zvýšenie na aspoň 1 350 000 cestujúcich na letisku Zweibrücken.

⁽²²⁾ Prof. Dr. Heuer und Prof. Dr. Klophaus, unter Mitarbeit von Dr. Berster a Wilken, Deutsches Zentrum für Luft – und Raumfahrt, január 2006, „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Zweibrücken“, S. 146; Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025“, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, september 2009, s. 85.

- (112) Nemecko znova tvrdilo, že blízkosť letiska Saarbrücken neznižuje strednodobé vyhliadky letiska Zweibrücken na využívanie. Predložilo prognózy, z ktorých vyplýva, že aj letisko Saarbrücken by mohlo očakávať rastúci počet cestujúcich a že plánovaná spolupráca medzi týmito dvoma letiskami by zabezpečila, že nebudú v budúcnosti súperiť o tých istých cestujúcich.

Spravodlivý a nediskriminačný prístup k infraštruktúre

- (113) Nemecko uviedlo, že všetci potenciálni používatelia danej infraštruktúry majú k nej prístup rovnakým a nediskriminačným spôsobom. Sadzobník poplatkov od roku 2005 platí v zásade jednotne pre všetkých používateľov letiska za rovnakých podmienok. Hoci Nemecko uviedlo, že sa v praxi dohodli určité odchýlky od úradného sadzobníka poplatkov pre pravidelné a charterové lety, tvrdilo, že znížené poplatky za prvý rok a zľavy sa nediskriminačne s porovnateľnými kvótami ponúkli všetkým leteckým spoločnostiam.

Pomoc neovplyvňuje rozvoj obchodu tak, že to protirečí záujmu Únie; všeobecné zásady potrebnosti a proporcionality

- (114) Nemecko vysvetlilo, že na základe už vznesených argumentov pomoc neovplyvňuje rozvoj obchodu tak, že to protirečí spoločnému záujmu. Podľa Nemecka boli tieto opatrenia potrebné, pretože letisko Zweibrücken nemôže byť nahradené letiskom Saarbrücken. Nemecko ďalej uviedlo, že investície do infraštruktúry boli obmedzené na opatrenia potrebné na zaistenie prevádzkovej bezpečnosti letiska. V tejto súvislosti zdôraznilo, že modernizácia vzletovej a pristávacej dráhy by bola nevyhnutná aj v prípade, ak by letisko nebolo sprístupnené na komerčnú leteckú dopravu.

4.1.2. PREVÁDZKOVÁ POMOC

4.1.2.1. Existencia pomoci

- (115) Pokiaľ ide o otázku, či je prevádzkovanie letiska hospodárskou činnosťou, Nemecko zopakovalo, že predtým, ako letisko v roku 2006 začalo poskytovať služby pre komerčné letectvo, slúžilo iba na účely všeobecného letectva a vojenského letectva. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že financovanie prevádzky letiska s ohľadom na tieto činnosti nepredstavovalo hospodársku činnosť.
- (116) Nemecko ďalej argumentovalo, že väčšina strát spoločnosti FZG, ktoré kryje spoločnosť FGAZ prostredníctvom dohody o ziskoch a stratách, vyplýva z vykonávania úloh patriacich do pôsobnosti verejnej politiky spoločnosťou FZG. Podľa Nemecka pokrývanie nákladov súvisiacich s výkonom verejnej moci nemôže predstavovať štátnu pomoc.
- (117) Pokiaľ ide o zostávajúce prvky vymedzenia štátnej pomoci v článku 107 ods. 1 zmluvy, Nemecko sa odvolalo na argumenty, ktoré vznieslo v tejto súvislosti, pokiaľ ide o opatrenia investovania do infraštruktúry, pretože dospelo k názoru, že platia rovnako aj tu.

4.1.2.2. Zlučiteľnosť

Rozhodnutie o SVHZ z roku 2005

- (118) Nemecko argumentovalo, že ročné platby na krytie strát spoločnosti FZG spĺňajú zásady rozhodnutia o SVHZ z roku 2005. Nemecko tvrdilo, že prevádzková licencia letiska, ktorou sa ukladá povinnosť prevádzky, predstavuje poverovací akt. Nemecko okrem toho uviedlo, že letisko bolo aspoň „v podstate“ poverené poskytovaním SVHZ. Nemecko sa však domnieva, že aj keby Komisia skonštatovala, že žiadny poverovací akt neexistoval, prevádzková pomoc letisku by aj tak bola v súlade so zásadami pravidiel SVHZ, a preto by sa musela považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (119) Nemecko okrem toho odmietlo tvrdenie Komisie, že povinnosť prevádzky podľa prevádzkovej licencie letiska by sa automaticky skončila, ak by letisko ukončilo svoju činnosť. Tvrdilo, že účelom finančnej podpory poskytnutej letisku je umožniť letisku pokračovať v prevádzke, a tým si plniť svoju povinnosť prevádzky, t. j. poskytovať SVHZ, ktorými bolo poverené. Nemecko ďalej argumentovalo, že predchádzanie zatvoreniu zariadenia je základom povinnosti prevádzky.

- (120) S odvolaním na širokú mieru voľného uváženia členských štátov pri vymedzovaní toho, čo predstavuje SVHZ, Nemecko poukázalo na to, že disponovalo právom voľného uváženia pri určovaní potreby a rozsahu poverenia letiska poskytovaním SVHZ. Pokiaľ ide o odvolávanie sa Komisie na blízkosť letiska Saarbrücken, Nemecko opakovane zdôraznilo, že bez týchto dvoch letísk by región trpel závažnou nedostatočnou ponukou letiskových služieb, čo si vyžaduje poverenie obidvoch letísk poskytovaním SVHZ.

Oddiely 4.2. a 4.3. usmernení v oblasti letectva z roku 2005

- (121) Nemecko tvrdilo, že aj keby sa usúdilo, že prevádzková pomoc nebola oslobodená od notifikačnej povinnosti v zmysle rozhodnutia o SVHZ z roku 2005, bola by zlučiteľná podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2005.
- (122) Nemecko v prvom rade zdôraznilo, že veľká časť krytých strát vyplýva z vykonávania činností letiskom, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky. Ďalej zdôraznilo, že dohoda o ziskoch a stratách sa nevťahuje na náklady, ktoré by prevádzkovateľ letiska „bežne“ musel znášať. V tejto súvislosti argumentovalo, že veľká časť nákladov, ktoré nesúvisia s výkonom činností patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, vyplýva z osobitnej histórie letiska Zweibrücken a že v tomto zmysle nejde o „bežné náklady“. Nemecko uviedlo, že letisko má povinnosť uspokojiť potreby všeobecného letectva a muselo znášať náklady na prestavbu existujúcej vojenskej infraštruktúry.
- (123) Nemecko v každom prípade tvrdilo, že podmienky oddielov 4.2. a 4.3. usmernení v oblasti letectva z roku 2005 boli „v podstate“ splnené. Nemecko konkrétne uviedlo, že vzhľadom na to, že sa pokrývajú len skutočné straty, prítomnosť nadmernej kompenzácie možno vylúčiť.

4.2. PRÍPADNÁ POMOC V SPOJENÍ S BANKOVÝM ÚVEROM A ÚČASŤOU V INTERNOM CASH POOLE SPOLKOVEJ KRAJINY PORÝNIE-FALCKO

- (124) Pokiaľ ide o bankový úver, Nemecko uviedlo, že banka Sparkasse Südwestpfalz, ktorá úver poskytla, pôsobí ako bežná komerčná banka a konala ako taká aj pri poskytnutí úveru, takže rozhodnutie o poskytnutí uvedeného úveru nie je pripísateľné štátu. Nemecko ďalej uviedlo, že keď si spoločnosť FZG brala úver, porovnávala ponuky od rôznych bánk a ponuka úveru Sparkasse spĺňala trhové podmienky.
- (125) Pokiaľ ide o 100 % záruku na úver, ktorú poskytla spolková krajina, Nemecko uviedlo, že je bežnou obchodnou praxou, že akcionár ručí za úvery, ktoré si berú jeho dcérske spoločnosti. Nemecko v každom prípade argumentovalo, že úver sa použil výlučne na modernizáciu vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú si vynútili obavy o bezpečnosť, a preto patrí do pôsobnosti verejnej politiky. Keďže sa teda na opatrenie financované úverom nevzťahovali pravidlá štátnej pomoci, argumentovalo, že záruka poskytnutá spolkovou krajinou nepredstavuje pomoc. Nemecko napokon tvrdilo, že aj keby sa usúdilo, že záruka podlieha pravidlám štátnej pomoci, spoločnosť FZG sa neposkytla žiadna výhoda, pretože úroková sadzba na zaručený úver bola stále vyššia ako pri porovnateľných úveroch, ktoré boli poskytnuté spoločnosti FGAZ a ktoré neboli zabezpečené zárukou.
- (126) Pokiaľ ide o vnútorný cash pool, Nemecko tvrdilo, že vnútorný cash pool spolkovej krajiny je normálny mechanizmus financovania používaný vo vzťahu medzi materskými a dcérskymi spoločnosťami. Nemecko uviedlo, že cash pool je finančný nástroj, ktorý spolková krajina vytvorila v roku 2002. Na cash poole sa môžu zúčastniť inštitúcie a nadácie spolkovej krajiny a všetky podniky, ktoré sa riadia súkromným právom a v ktorých vlastní spolková krajina viac než 50 %. Nemecko vysvetlilo, že denný zostatok na účte cash poolu spravuje „Landeshauptkasse“ spolkovej krajiny.
- (127) Podľa Nemecka sa cash pool nefinancuje priamo z rozpočtu spolkovej krajiny, ale z prebytkových peňažných prostriedkov účastníkov. Nemecko ďalej vysvetľuje, že akýkoľvek prebytok peňažných prostriedkov v cash poole sa investuje na kapitálových trhoch; rovnako sa deficit vyrovnáva úvermi získanými na kapitálovom trhu. Nemecko teda zastávalo názor, že akákoľvek finančná pomoc z cash-poolu sa neposkytuje prostredníctvom štátnych prostriedkov a tiež nie je pripísateľná štátu.
- (128) Nemecko uviedlo, že hoci sa od podnikov, ktoré využívajú cash pool, nevyžaduje žiadna zábezpeka, sú pod dohľadom spolkovej krajiny a ako väčšinový akcionár spoločnosti FGAZ by mohla spolková krajina vždy požiadať o zábezpeku.

- (129) Podľa názoru Nemecka je z hospodárskeho hľadiska logické, že materská spoločnosť umožňuje svojim dcérskym spoločnostiam financovať sa so sadzbami porovnateľnými so sadzbami, ktoré má k dispozícii samotná materská spoločnosť – v tomto prípade spolková krajina Porýnie-Falcko. Podľa Nemecka nemožno preto financovanie získavané z cash poolu prirovnať ku klasickému úveru. Nemecko napokon tvrdilo, že spolková krajina nikdy nevloží do cash poolu prostriedky zo svojho bežného rozpočtu, ale skôr kapitál v prípade potreby získavala na trhu.
- (130) Keďže Nemecko tvrdilo, že úver, záruka a cash pool nepredstavujú štátnu pomoc, nepredložilo žiadne argumenty týkajúce sa ich zlučiteľnosti.

4.3. ZĽAVY NA LETISKOVÉ POPLATKY PRE SPOLOČNOSTI RYANAIR, GERMANWINGS A TUIFLY

- (131) Nemecko uviedlo, že zmluvy medzi letiskom Zweibrücken a jednotlivými leteckými spoločnosťami nezahŕňali žiadnu štátnu pomoc, keďže v prvom rade neboli vôbec pripísateľné štátu. Tvrdilo, že dojednanie a uzavretie týchto zmlúv bolo v zodpovednosti spoločnosti FZG a patrilo do rozsahu jej čisto komerčných úloh. Nemecko uviedlo, že zatiaľ čo zmluvy boli prerokované s dozornou radou spoločnosti FZG, spolková krajina Porýnie-Falcko bola zúčastnená len nepriamo prostredníctvom svojich zástupcov v dozornej rade spoločnosti FGAZ. Nemecko ďalej uviedlo, že spolková krajina sa priamo nezúčastnila žiadnych rokovaní o zľavách s leteckými spoločnosťami. Nemecko uviedlo, že pripísateľnosť nakoniec nemohla vyplývať zo skutočnosti, že sadzobník poplatkov musel schvaľovať verejný dozorný orgán podľa § 43 písm. a) pravidiel LuftVZO, čo je všeobecná zákonná požiadavka vzťahujúca sa rovnako na verejné, ako aj na súkromné letiská.
- (132) Nemecko ďalej vyjadrilo názor, že zľavami udelenými rôznym leteckým spoločnostiam sa im neposkytla žiadna selektívna výhoda, pretože tieto zľavy boli rovnako dostupné pre všetky zainteresované letecké spoločnosti. Uviedlo, že zľavami by sa poskytla selektívna výhoda i ba v tom prípade, ak by neboli dostupné na nediskriminačnom základe a ak by jedna letecká spoločnosť platila vyššie alebo nižšie poplatky ako ostatné bez toho, aby existoval pre túto diferenciaciu akýkoľvek objektívny dôvod.
- (133) Zároveň podľa Nemecka malo poskytnutie zľavy pre spoločnosť FZG údajne zmysel z hospodárskeho hľadiska, keďže umožnilo leteckým spoločnostiam etablovať sa na letisku, ktoré bolo pre komerčnú leteckú dopravu nové. Nemecko uviedlo, že poskytnutím zliav letisko rozdelilo riziko súvisiace s vytvorením novej trate medzi sebou a leteckými spoločnosťami a zároveň umožnilo obidvom stranám mať prospech z rastúceho počtu cestujúcich. Nemecko tvrdilo, že bez zliav by letecké spoločnosti neboli ochotné etablovať sa v Zweibrückene.
- (134) Nemecko uviedlo, že zľavy poskytnuté leteckým spoločnostiam treba vnímať ako možnosť vytvárať dodatočné príjmy pre spoločnosť FZG, keďže fixné náklady na prevádzku letiska museli byť vynaložené v každom prípade (na zabezpečovanie všeobecného a vojenského letectva), kým etablovaním nových leteckých spoločností sa vytvárajú iba veľmi malé dodatočné variabilné náklady. Keďže podľa Nemecka zabezpečovanie obsluhy pre nové letecké spoločnosti nevedlo k výrazným prírastkovým nákladom, nebolo potrebné pripraviť obchodné plány *ex ante* na určenie toho, či zmluva s leteckou spoločnosťou bude prírastkovo zisková.
- (135) Podľa Nemecka nie sú znížené letiskové poplatky selektívne, pretože boli udelené na nediskriminačnom základe. Nemecko preto vyjadrilo názor, že nedošlo k narušeniu hospodárskej súťaže. Nemecko tvrdilo, že tieto poplatky leteckým spoločnostiam neumožnili vytvoriť si silnejšie postavenie na trhu.
- (136) Keďže Nemecko tvrdilo, že zľavy pre jednotlivé letecké spoločnosti nepredstavujú štátnu pomoc, nepredložilo žiadne argumenty týkajúce sa ich zlučiteľnosti.

4.4. ZMLUVY O MARKETINGU SO SPOLOČNOSŤAMI RYANAIR A AMS

- (137) Nemecko zdôraznilo, že marketingové zmluvy uzatvorené medzi spolkovou krajinou a spoločnosťou AMS sú nezávislé od spoločnosti FZG. Nemecko tvrdilo, že cieľom marketingových zmlúv bolo kupovať za trhovú cenu marketingové služby, ktorými by sa predovšetkým propagovala spolková krajina Porýnie-Falcko ako miesto určenia pre cestovný ruch a hospodárske činnosti. Keďže podľa Nemecka nebola zmluva o marketingových službách zameraná konkrétne na propagáciu letiska, neexistoval žiadny vzťah medzi trhovými opatreniami a počtami cestujúcich. Nemecko uviedlo, že marketingové opatrenia boli zhodou okolností zamerané aj na propagáciu letiska Zweibrücken.

- (138) Nemecko zdôraznilo, že uzavretím zmluvy o marketingových službách spolková krajina jednoducho iba kúpila marketingové služby za trhovú cenu, a uviedlo, že marketingová zmluva v sebe nezahŕňala štátnu pomoc a nemala sa posudzovať ako opatrenie pomoci v prospech leteckej spoločnosti podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2005.

5. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

5.1. RYANAIR

5.1.1. ZLAVNENÉ LETISKOVÉ POPLATKY

- (139) Spoločnosť Ryanair tvrdila, že zľavy poskytnuté rôznym leteckým spoločnostiam spoločnosťou FZG v sebe nezahŕňali štátnu pomoc, pretože boli v súlade so zásadou subjektu v trhovom hospodárstve. Spoločnosť Ryanair v prvom rade argumentovala, že pri uplatňovaní zásady subjektu v trhovom hospodárstve na vzťah medzi letiskom a leteckými spoločnosťami by sa mala položiť len otázka, či bola zmluva pre letisko prírastkovo zisková. Spoločnosť Ryanair sa domnievala, že všetky náklady na infraštruktúru a fixné prevádzkové náklady by sa mali považovať za utopené náklady. Podľa spoločnosti Ryanair by mala preto Komisia pri posudzovaní toho, či bola zmluva v súlade so zásadou subjektu v trhovom hospodárstve, brať do úvahy len prírastkové náklady letiska, ktoré priamo súvisia s poskytovaním letiskových služieb predmetnej leteckej spoločnosti, a preskúmať, či celkové príjmy získané zo zmluvy presahujú tieto prírastkové náklady. V tejto súvislosti spoločnosť Ryanair zdôraznila, že žiadne z nákladov na infraštruktúru nevznikli v súvislosti so zmluvou medzi spoločnosťami Ryanair a FZG, a preto ich nebolo možné považovať za prírastkové náklady súvisiace s touto zmluvou.
- (140) Na druhej strane spoločnosť Ryanair tvrdila, že pri posudzovaní príjmov musí Komisia tiež zohľadniť sieťové externality, ktorých vznik sa mal očakávať, keď spoločnosti FZG a Ryanair v roku 2008 uzatvorili túto zmluvu o poskytovaní služieb. Spoločnosť Ryanair uviedla, že skutočnosť, že tieto sieťové externality nakoniec nevznikli, nebolo možné predvídať, a je to preto bezpredmetné.
- (141) Spoločnosť Ryanair ďalej vysvetlila, že zľava selektívne nezvýhodňovala spoločnosť Ryanair. Spoločnosť Ryanair tvrdila, že zľava poskytnutá na prvý rok prevádzky bola ponúknutá vzhľadom na značné obchodné riziko spojené so stanovovaním plánovanej celoročnej prevádzky letiska, ktoré bolo v tom čase neznáme. Podľa spoločnosti Ryanair by v prípade letiska Zweibrücken nemalo pre spoločnosť Ryanair zmysel, aby prijala takéto obchodné riziko bez stimulačného režimu.
- (142) Spoločnosť Ryanair ďalej uviedla, že podobný režim bol otvorený pre akúkoľvek inú leteckú spoločnosť, t. j. zľava na poplatky za letiskové služby na prvý rok prevádzky bola dostupná pre všetky letecké spoločnosti začínajúce prevádzkovať nové trate z letiska Zweibrücken. Spoločnosť Ryanair osobitne zdôraznila, že jej zmluva so spoločnosťou FZG obsahovala ustanovenie, že „[t]áto zmluva sa uzatvára na nevýlučnom základe. Zmluvné strany súhlasia, že podmienky udelené spoločnosti Ryanair podľa zmluvy sú dostupné, na transparentnom a nediskriminačnom základe, aj každej inej leteckej spoločnosti, ktorá by sa zaviazala k rovnocennému objemu činnosti leteckej spoločnosti na letisku“⁽²³⁾.
- (143) Spoločnosť Ryanair v každom prípade uviedla, že zmluvy medzi ňou a spoločnosťou FZG nemôžu v sebe zahŕňať štátnu pomoc, pretože nie sú pripísateľné štátu. Spoločnosť Ryanair tvrdila, že dôkazy, ktoré Komisia použila na preukázanie pripísateľnosti štátu, nie sú dostatočné, pretože môžu odrážať záujem verejných orgánov o obchodné vzťahy a budúcnosť letiska, no nepreukazujú žiadne skutočné zapojenie verejných orgánov do rokovania spoločnosti FZG a zmlúv so spoločnosťou Ryanair.
- (144) Spoločnosť Ryanair okrem toho predložila súbor poznámok, ktoré vypracovala spoločnosť Oxera, a analýzu, ktorú vypracoval profesor Damien P. McLoughlin.

Poznámka spoločnosti Oxera 1 – Určenie trhovej referenčnej hodnoty v porovnávacej analýze pre kritériá súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Veci poskytnutia štátnej pomoci spoločnosti Ryanair, vypracované pre spoločnosť Ryanair spoločnosťou Oxera, 9. apríla 2013

- (145) Spoločnosť Oxera vyjadrila názor, že prístup Komisie spočívajúci v akceptovaní výlučne porovnávacích letísk v tej istej spádovej oblasti, ako je letisko, ktoré je predmetom vyšetrovania, je chybný.

⁽²³⁾ Zmluva o letiskových službách medzi spoločnosťami Ryanair a FZG z 22. septembra 2008, oddiel 3.

- (146) Spoločnosť Oxera argumentovala, že trhové referenčné ceny získané z porovnávacích letísk nie sú označené štátnou pomocou poskytnutou okolitým letiskám. Preto je možné spoľahlivo odhadnúť trhovú referenčnú hodnotu pre kritériá súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.
- (147) Dôvody:
- porovnávacie analýzy sa bežne používajú na kritériá súkromného subjektu v trhovom hospodárstve mimo oblasti štátnej pomoci;
 - spoločnosti navzájom ovplyvňujú svoje cenové rozhodnutia len do tej miery, do akej sú ich výroby náhradami alebo doplnkami;
 - letiská v tej istej spádovej oblasti si nemusia nutne navzájom konkurovať a porovnávacie letiská použité v predložených správach čelia v rámci svojich príslušných spádových oblastí zo strany štátnych letísk len obmedzenej hospodárskej súťaži [menej ako 1/3 komerčných letísk v rámci spádovej oblasti porovnávacích letísk je plne vo vlastníctve štátu a žiadne z nich nebolo predmetom vyšetrovania vo veci štátnej pomoci (k aprílu 2013)];
 - aj tam, kde porovnávacie letiská čelia hospodárskej súťaži zo strany štátnych letísk v tej istej spádovej oblasti, môžu existovať dôvody domnievať sa, že je ich správanie v súlade so zásadou subjektu v trhovom hospodárstve (napríklad tam, kde je veľký podiel vlastnený súkromne alebo kde je letisko súkromne spravované);
 - Letiská spĺňajúce zásadu subjektu v trhovom hospodárstve nestanovia nižšie ceny ako prírastkové náklady.

Poznámka spoločnosti Oxera 2 – základné zásady analýzy ziskovosti pre kritériá súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Veci poskytnutia štátnej pomoci spoločnosti Ryanair, vypracované pre spoločnosť Ryanair spoločnosťou Oxera, 9. apríla 2013

- (148) Spoločnosť Oxera argumentovala, že analýza ziskovosti vypracovaná v jej správach predložených Komisii sa riadi zásadami, ktoré by prijal racionálny investor v súkromnom sektore, a odráža prístup vyplývajúci z predchádzajúcich rozhodnutí Komisie.
- (149) Základné zásady analýzy ziskovosti sú:
- posúdenie sa vykonáva na prírastkovom základe;
 - obchodný plán *ex ante* sa nevyhnutne nevyžaduje;
 - vhodná metóda na stanovenie cien v prípade menej využívaného letiska je prístup založený na jednotnej pokladnici;
 - mali by sa brať do úvahy iba príjmy súvisiace s hospodárskou činnosťou prevádzkujúceho letiska;
 - malo by sa brať do úvahy celkové trvanie zmluvy vrátane akýchkoľvek predĺžení;
 - pri posudzovaní ziskovosti zmlúv by sa nemali brať do úvahy budúce finančné toky;
 - prírastková ziskovosť zo zmlúv so spoločnosťou Ryanair pre letiská by sa mala posudzovať na základe odhadov opatrení v oblasti miery vnútornej návratnosti alebo čistej súčasnej hodnoty (ČSH).

Analýza Profesora Damiena P. McLoughlina – Budovanie značky: prečo a ako by mali malé značky investovať do marketingu, vypracovaná pre spoločnosť Ryanair, 10. apríla 2013

- (150) Cieľom uvedeného dokumentu bolo stanovenie obchodnej logiky, z ktorej vychádzali rozhodnutia regionálnych letísk kúpiť od spoločnosti AMS reklamu na Ryanair.com.
- (151) V dokumente sa argumentovalo, že existuje veľký počet veľmi silných, dobre známych a bežne používaných letísk. Slabší konkurenti musia prekonať statické nákupné správanie spotrebiteľov, aby mohli rozšíriť svoju podnikateľskú činnosť. Menšie regionálne letiská musia nájsť spôsob, ako dôsledne odovzdávať posolstvo svojej značky čo najširšiemu publiku. Tradičné formy marketingovej komunikácie si vyžadujú výdavky nad rámec ich prostriedkov.

Poznámky spoločnosti Oxera 3 a 4 – Ako by sa malo pristupovať k zmluvám s AMS pri analýze ziskovosti v rámci kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve?, 17. a 31. januára 2014

- (152) Spoločnosť Ryanair predložila ďalšie správy svojho konzultanta, spoločnosti Oxera. V týchto správach spoločnosť Oxera prediskutovala zásady, ktoré by sa podľa leteckej spoločnosti mali zohľadňovať v rámci kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve pri analýze ziskovosti jednak zmlúv o letiskových službách medzi spoločnosťou Ryanair a letiskami a jednak zmlúv o marketingových službách medzi spoločnosťou AMS a tými istými letiskami ⁽²⁴⁾. Spoločnosť Ryanair zdôraznila, že tieto správy žiadnym spôsobom nemenia jej stanovisko predložené už skôr, že zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách by sa mali analyzovať na základe samostatných kritérií subjektu v trhovom hospodárstve.
- (153) Zo správ vyplynulo, že zisky vytvárané spoločnosťou AMS by sa mali začleniť ako príjmy do spoločnej analýzy ziskovosti, kým výdavky spoločnosti AMS by sa mali začleniť do nákladov. Na tento účel sa v správach navrhol uplatniť pri spoločnej analýze ziskovosti metodiku založenú na peňažných tokoch, čo znamená, že výdavky letísk na AMS by sa mohli považovať za prírastkové prevádzkové náklady.
- (154) V správach sa zdôraznilo, že obchodné činnosti prispievajú k vytváraniu a podpore hodnoty značky, čo pomáha vytvárať účinky a prínosy nielen počas trvania zmluvy, ale aj po jej ukončení. Bolo by to tak najmä v prípade, ak vďaka tomu, že spoločnosť Ryanair uzavrela sa týmto letiskom zmluvu, začnú na letisku pôsobiť aj iné letecké spoločnosti, čo zase pritiaľne viac obchodov, ktoré tam začnú pôsobiť, čo priniesie pre letisko viac príjmov nesúvisiacich s letectvom. Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že ak Komisia pristúpi k uskutočneniu spoločnej analýzy ziskovosti, tieto prínosy sa musia zohľadniť tým, že sa bude k výdavkom AMS pristupovať ako k prírastkovým prevádzkovým nákladom bez platieb AMS.
- (155) Okrem toho spoločnosť Ryanair zastáva názor, že pri ukončení zmluvy o letiskových službách by sa musela do prognózovaných prírastkových ziskov začleniť konečná hodnota, aby sa zohľadnila hodnota vytvorená po ukončení zmluvy. Konečná hodnota by sa mohla prispôbiť na základe pravdepodobnosti „obnovy“, čím by sa meralo očakávanie, že zisky budú pretrvávajúť aj po ukončení zmluvy so spoločnosťou Ryanair alebo ak sa dohodnú podobné podmienky s inými leteckými spoločnosťami. Spoločnosť Ryanair sa domnievala, že by potom bolo možné vypočítať nižší limit pre prínosy získané spoločne zmluvou s AMS a zmluvou o letiskových službách, čo by odrážalo neistoty prírastkových ziskov po ukončení zmluvy o letiskových službách.
- (156) Na doplnenie tohto prístupu sa v správach uviedol súhrn výsledkov štúdií o účinkoch marketingu na hodnotu značky. V uvedených štúdiách sa uznáva, že marketing môže podporiť hodnotu značky a môže pomôcť budovať zákaznícku základňu. Podľa správ sa v prípade letiska marketingom na Ryanair.com osobitne zvyšuje viditeľnosť značky. V správach sa okrem toho uviedlo, že menšie regionálne letiská, ktoré chcú zvýšiť svoju leteckú prevádzku, môžu preto zvýšiť hodnotu svojej značky najmä uzatváraním zmlúv o marketingových službách so spoločnosťou AMS.
- (157) V správach sa nakoniec uviedlo, že prístup založený na peňažných tokoch je potrebné uprednostniť pred prístupom založeným na kapitalizácii nákladov, pri ktorom by sa k nákladom na marketingové služby poskytované spoločnosťou AMS pristupovalo ako ku kapitálovým výdavkom na nehmotný majetok (teda na hodnotu obchodnej značky). ⁽²⁵⁾ Pri prístupe založenom na kapitalizácii by sa zohľadňoval iba podiel marketingových výdavkov, ktorý sa dá priradiť k nehmotnému majetku letiska. Marketingové náklady by sa považovali za kapitálové výdavky na nehmotný majetok a potom by sa odpisovali počas trvania zmluvy, pričom by sa brala do úvahy zostatková hodnota pri predpokladanom ukončení zmluvy o letiskových službách. Pri tomto prístupe by sa nezohľadňovali prírastkové zisky, ktoré by prinieslo uzatvorenie zmluvy o letiskových službách a so spoločnosťou Ryanair, pričom je takisto zložité vypočítať hodnotu nehmotného majetku z dôvodu nákladov značky a časového obdobia používania majetku. Metóda založená na peňažnom toku je vhodnejšia ako prístup založený na kapitalizácii, pretože ten by nezachytil pozitívne prínosy pre letisko, ktorých vznik sa očakáva v dôsledku uzatvorenia zmluvy o letiskových službách so spoločnosťou Ryanair.

⁽²⁴⁾ Spoločnosť Oxera, „Ako by sa malo pristupovať k zmluvám so spoločnosťou AMS pri analýze ziskovosti v rámci kritéria subjektu v trhovom hospodárstve?“ vypracované pre spoločnosť Ryanair, 17. januára 2014.

⁽²⁵⁾ Spoločnosť Oxera, „Ako by sa malo pristupovať k zmluvám so spoločnosťou AMS pri analýze ziskovosti v rámci kritéria subjektu v trhovom hospodárstve?“ – praktické uplatňovanie“ vypracované pre spoločnosť Ryanair, 31. januára 2014.

5.1.2. ZMLUVY O MARKETINGOVÝCH SLUŽBÁCH

- (158) Spoločnosť Ryanair zdôraznila, že zmluvy o marketingových službách spoločnosti AMS sú oddelené od zmlúv spoločnosti Ryanair s letiskami a mali by sa posudzovať osobitne, pretože ich nemožno považovať za toho istého príjemcu. Zmluvy boli prerokované nezávisle, vzťahovali sa na odlišné služby a neboli predmetom žiadneho prepojenia, ktoré by odôvodňovalo ich považovanie za jedno údajné opatrenie štátnej pomoci. Uzatvorenie zmluvy o marketingových službách so spoločnosťou AMS nie je podmienkou pre prevádzkovanie tratí spoločnosťou Ryanair na letisko a z neho. Spoločnosť Ryanair zdôraznila, že zmluva spoločnosti AMS o marketingových službách bola uzatvorená s ministerstvom, spoluvlastníkom letiska, a letisko z nej malo prospech, ale nebola určená na zlepšenie záťažového faktoru alebo výnosu na tratiach spoločnosti Ryanair.
- (159) Pokiaľ ide o hodnotu marketingu, spoločnosť Ryanair tvrdila, že marketingový priestor na webovom sídle spoločnosti Ryanair je cenným zdrojom a po tomto priestore je vysoký dopyt, a to aj od podnikov iných ako letiská. Podľa spoločnosti Ryanair si už aj tradičné letecké spoločnosti uvedomujú hodnotu svojich webových sídiel z hľadiska marketingu a reklamy. Spoločnosť Ryanair uviedla, že letiská si často budujú značku reklamou na Ryanair.com alebo na webových sídlach iných leteckých spoločností. Spoločnosť Ryanair ďalej uviedla, že z tohto zvýšeného povedomia o značke môžu mať letiská prospech viacerými vzájomne sa posilňujúcimi a doplnujúcimi spôsobmi. Letisko Zweibrücken je medzinárodne oveľa menej známe ako buď Aéroport de Paris, alebo Heathrow Airport, a preto musí investovať do reklamy s cieľom zlepšiť povedomie o jeho značke a maximalizovať počet prichádzajúcich cestujúcich. Spoločnosť Ryanair dospela k záveru, že *spolková krajina* mala dvojitú motiváciu uzatvoriť so spoločnosťou AMS zmluvu o marketingových službách: po prvé, čisto komerčnú ako 50 % spoluvlastník prevádzkovateľa letiska Zweibrücken; po druhé, v rámci svojej povinnosti podporovať cestovný ruch a podnikateľské príležitosti v *spolkovej krajine*. Spoločnosť Ryanair preto zastáva názor, že *spolková krajina* kúpila cenné marketingové služby za trhovú cenu.

5.2. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (160) Spoločnosť AMS uviedla, že Komisia by nemala, na rozdiel od toho, čo sa navrhuje v rozhodnutí o začatí konania, vnímať zmluvu spoločnosti FZG so spoločnosťou Ryanair a zmluvu spolkovéj krajiny so spoločnosťou AMS o marketingových službách ako spojené, ale skôr ako dve samostatné obchodné transakcie. Spoločnosť AMS uviedla, že je dcérskou spoločnosťou spoločnosti Ryanair so skutočným vlastným obchodným účelom vytvorenou s cieľom vyvíjať činnosť, ktorá nepatrí do hlavnej obchodnej činnosti spoločnosti Ryanair. Spoločnosť AMS objasnila, že ju spoločnosť Ryanair používa ako sprostredkovateľa na predaj reklamného priestoru na svojom webovom sídle. Spoločnosť AMS ďalej uviedla, že zmluvy spoločnosti AMS o marketingových službách s letiskami sa v zásade dojednávajú a uzatvárajú oddelene od zmlúv spoločnosti Ryanair s tými istými letiskami. Spoločnosť AMS tvrdila, že zmluvou medzi spoločnosťou AMS a spolkovou krajinou sa spoločnosti Ryanair neposkytuje žiadna výhoda; spoločnosť Ryanair nevyvíja na svojich partnerov žiadny tlak, aby uzatvárali so spoločnosťou AMS zmluvy o marketingových službách, a spoločnosť Ryanair všeobecne prevádzkuje svoje lety do letísk so zmluvami o marketingových službách so spoločnosťou AMS rovnako ako lety do letísk bez takejto zmluvy.
- (161) Spoločnosť AMS ďalej uviedla, že pri nákupe marketingových služieb konala spoločnosť FZG v súlade so zásadou subjektu v trhovom hospodárstve, keďže reklama na Ryanair.com má pre spolkovú krajinu údajne vysokú reálnu hodnotu, a že cena, ktorú si účtovala spoločnosť AMS, bola trhovou cenou za tieto služby. Spoločnosť AMS argumentovala, že pri cenách, za ktoré poskytuje reklamný priestor, a objemoch, v ktorých sa získava, sa nerobia rozdiely medzi verejnými a súkromnými inzerentmi. Spoločnosť AMS ďalej uviedla, že verejné a súkromné subjekty údajne sťažujú a prístup k obmedzenému reklamnému priestoru na Ryanair.com. To podľa spoločnosti AMS znamená, že v dohodách spoločnosti AMS s verejnými letiskami nemôže byť obsiahnutá žiadna štátna pomoc, keďže spoločnosť AMS by mohla rovnako ľahko predaj priestor na webovom sídle za porovnateľnú cenu súkromnej spoločnosti.
- (162) Spoločnosť AMS tiež zdôraznila, že je samo osebe logické, aby malé regionálne letisko kupovalo od spoločnosti AMS marketingové služby. Spoločnosť AMS tvrdila, že tieto letiská typicky potrebujú zvýšiť povedomie o svojej značke a že reklamou na webovom sídle leteckej spoločnosti sa môže zvýšiť počet ziskovejších zahraničných cestujúcich (zahraniční cestujúcich vytvárajú viac neleteckých príjmov ako odchádzajúci cestujúci pochádzajúci z regiónu, v ktorom sa letisko nachádza). Spoločnosť AMS tiež zdôraznila, že spolková krajina konala nielen ako spoluvlastník prevádzkovateľa letiska s priamym záujmom na posilnení imidžu svojej značky a príjmov, ale aj ako orgán poverený úlohou podporovať cestovný ruch a podnikateľské príležitosti v spolkovéj krajine Porýnie-Falcko rôznymi prostriedkami, a to aj osobitne prostredníctvom reklamy.

5.3. GERMANWINGS

- (163) Na účely celkového kontextu spoločnosť Germanwings stručne vysvetlia, prečo sa najprv rozhodla začať prevádzkovať lety z letiska Zweibrücken. Uviedla, že sa rozhodla pre Zweibrücken namiesto Saarbrückenu z dôvodu lepšej vzletovej a pristávacej dráhy v Zweibrückene, pričom poukázala na to, že povrch vzletovej a pristávacej dráhy v Saarbrückene bol náročný. Tiež vysvetľuje, že v roku 2006, keď sa spoločnosť Germanwings rozhodla lietať z Zweibrückenu, bol Zweibrücken lepšie vybavený z hľadiska systému na presné priblíženie a pristátie (systém CAT) a čas letu do Berlína bol o trochu kratší. Spoločnosť Germanwings tvrdila, že z dôvodu nerentabilnosti berlínskej trate sa v roku 2011 rozhodla ukončiť poskytovanie letov z Zweibrückenu.
- (164) Spoločnosť Germanwings najprv tvrdila, že jej zmluvy so spoločnosťou FZG neobsahujú štátnu pomoc, pretože nie je pripísateľná štátu. Tvrdila, že rôzne tlačové správy zo strany politikov nemôžu preukázať, že bol štát zapojený do rokovaní alebo uzatvárania týchto zmlúv, a že povinnosť nechať si schváliť sadzobník poplatkov dozorným orgánom podľa § 43 písm. a) pravidiel LuftVZO neplatila pre jednotlivé zmluvy.
- (165) Po druhé, spoločnosť Germanwings tvrdila, že pri uzatváraní jednotlivých zmlúv konala spoločnosť FZG ako subjekt v trhovom hospodárstve. Zdôraznila, že zásada subjektu v trhovom hospodárstve nevyžaduje, aby investorovi v krátkodobom horizonte nevznikli žiadne straty, ale že to môže predstavovať bežnú obchodnú stratégiu na dosiahnutie ziskovosti v strednodobom až dlhodobom horizonte. Myšlienka, že letisko nemôže uložiť poplatky, ktoré nepokrývajú jeho náklady, ktorú našla spoločnosť Germanwings vyjadrenú v rozhodnutí o začatí konania, údajne vychádza z článku 102 zmluvy a uplatňuje sa iba v antitrustovom kontexte, takže by sa nemala uplatňovať v prípadoch štátnej pomoci.

5.4. TUIFly

- (166) Na účely celkového kontextu spoločnosť Germanwings stručne vysvetlia, prečo najprv presunula svoje činnosti z letiska Saarbrücken na letisko Zweibrücken. Spoločnosť TUIFly uviedla, že prešla na letisko Zweibrücken z dôvodu bezpečnostných obáv na letisku Saarbrücken. Spoločnosť TUIFly tvrdila, že počas zlého počasia infraštruktúra a topografické vlastnosti letiska Saarbrücken spôsobili, že plne naložené lietadlo spoločnosti TUIFly typu B 737-800 nemohlo na letisku riadne pristáť, v dôsledku čoho sa museli tieto lietadlá často presmerovať na letisko Zweibrücken ešte skôr, ako začalo svoju komerčnú činnosť. Podľa spoločnosti TUIFly boli tieto presmerovania, okrem toho, že spôsobovali meškania a komplikácie pre cestujúcich, spojené s dodatočnými nákladmi a organizačnými problémami pre leteckú spoločnosť. Spoločnosť TUIFly tvrdila, že v dôsledku vážnych bezpečnostných obáv na letisku Saarbrücken sa stala jej činnosť na tomto letisku neudržateľnou a prechod na letisko Zweibrücken sa stal nevyhnutným. Okrem toho poznamenala, že v dôsledku krátkej vzletovej a pristávacej dráhy na letisku Saarbrücken nemohli niektoré plne naložené lietadlá vzlietnuť, v dôsledku čoho museli niektoré lety na stredné vzdialenosti (ako napríklad na Kanárske ostrovy) začať s poloprázdnymi nádržami a v Španielsku alebo Portugalsku sa museli zastaviť na doplnenie paliva.
- (167) Spoločnosť TUIFly tvrdila, že jej zmluva so spoločnosťou FZG neobsahovala žiadnu štátnu pomoc, a že poplatky platené spoločnosťou TUIFly zodpovedali trhovým sadzbám. Tvrdila, že podmienky na letisku Zweibrücken a v okolitom regióne sú také, že aby mohla letecká spoločnosť prevádzkovať lety z Zweibrückenu ziskovo, sú nízke letiskové poplatky nevyhnutné. Spoločnosť TUIFly konkrétne poukázala na stav infraštruktúry pre cestujúcich na letisku Zweibrücken, nedostatok vhodných prostriedkov verejnej dopravy (železnica) na letisko a z letiska, polohu letiska v regióne s nízkou kúpnu silou, pôvodne zlý stav vzletovej a pristávacej dráhy, neexistenciu ubytovania pre posádku atď. Spoločnosť TUIFly tiež tvrdila, že na rozdiel od letiska Saarbrücken (alebo akéhokoľvek iného letiska, kde spoločnosť TUIFly pôsobí), nemá letisko Zweibrücken štatút „colného letiska“, v dôsledku čoho musí spoločnosť TUIFly platiť „colný poplatok“ vo výške od [...] EUR do [...] EUR za let. Podľa spoločnosti TUIFly to predstavuje dodatočné náklady vo výške približne [...] EUR na cestujúceho a zvýšenie celkových prevádzkových nákladov spoločnosti TUIFly o viac ako [...] EUR ročne.

6. PRIPOMIENKY NEMECKA K PRIPOMIENKAM TRETÍCH STRÁN

6.1. PRIPOMIENKY K PRIPOMIENKAM SPOLOČNOSTI RYANAIR

- (168) Nemecko uvítalo skutočnosť, že vyjadrenia spoločnosti Ryanair potvrdzujú stanovisko Nemecka, že ani letisko Zweibrücken, ani letecké spoločnosti lietajúce z Zweibrückenu nezískali štátnu pomoc. Tiež súhlasilo s tým, že zmluva medzi spolkovou krajinou Porýnie–Falcko a spoločnosťou AMS sa musí posudzovať oddelene od zmluvy medzi spoločnosťami FZG a Ryanair, že prvá z nich mala skutočnú hodnotu pre spolkovú krajinu a že bola uzavretá za trhovú cenu. Nemecko predovšetkým zdôraznilo význam cestovného ruchu pre daný región, pričom tvrdilo, že zmluva so spoločnosťou AMS slúžila na podporu cestovného ruchu.

6.2. PRIPOMIENKY K PRIPOMIENKAM SPOLOČNOSTI AMS

- (169) Keďže spoločnosť AMS potvrdila stanovisko Nemecka, že zmluva medzi spoločnosťou AMS a spolkovou krajinou Porýnie-Falcko neobsahovala žiadne prvky štátnej pomoci, Nemecko ustúpilo od podrobných pripomienok k jednotlivým vyjadreniam.

6.3. PRIPOMIENKY K PRIPOMIENKAM SPOLOČNOSTI GERMANWINGS

- (170) Nemecko obmedzilo svoju reakciu na vyjadrenie spoločnosti Germanwings na pripomienky k niekoľkým vecným návrhom predloženým spoločnosťou Germanwings. Predovšetkým zdôraznilo, že na rozdiel od toho, čo zrejme naznačuje spoločnosť Germanwings, neexistovala medzi Zweibrückenom a Saarbrückenom hospodárska súťaž, ale že obidve letiská to vždy chápali tak, že sa vzájomne dopĺňajú. Nemecko tvrdilo, že voľba leteckej spoločnosti, či bude lietať z jedného letiska alebo druhého, je výsledkom strategického rozhodnutia danej leteckej spoločnosti, k čomu sa Nemecko nemôže vyjadriť.

7. POSÚDENIE

- (171) Podľa článku 107 ods. 1 zmluvy „...pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvyhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“
- (172) Kritériá uvedené v článku 107 ods. 1 zmluvy sú kumulatívne. Preto aby bolo možné určiť, či predmetné opatrenie predstavuje pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, musia byť splnené všetky nasledujúce podmienky. Konkrétne, finančná podpora musí:
- a) byť poskytovaná štátom alebo zo štátnych prostriedkov;
 - b) zvyhodňovať určité podniky alebo výrobu určitých tovarov;
 - c) narušovať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a
 - d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

7.1. VEREJNÉ FINANCOVANIE LETISKA ZWEIBRÜCKEN SPOLKOVOU KRAJINOU PORÝNIE-FALCKO/ZDRUŽENÍM ZEF

7.1.1. EXISTENCIA POMOCI

7.1.1.1. **Hospodárska činnosť a pojem podnik**

- (173) Podľa ustálenej judikatúry musí Komisia najprv určiť, či sú spoločnosti FGZ a FZG podnikmi v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Pojem podnik zahŕňa každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť nezávisle od jeho právneho statusu a spôsobu financovania. ⁽²⁶⁾ Hospodárska činnosť je akákoľvek činnosť spočívajúca v ponúkaní tovaru alebo služieb na danom trhu ⁽²⁷⁾.
- (174) Vo svojom rozsudku vo veci *Letisko Lipsko/Halle Súdny dvor* potvrdil, že prevádzkovanie letiska na komerčné účely a výstavba letiskovej infraštruktúry predstavujú hospodársku činnosť. ⁽²⁸⁾ Keď sa prevádzkovateľ letiska zapojí do hospodárskych činností ponúkaním letiskových služieb za odplatu, stáva sa podnikateľom v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy bez ohľadu na svoje právne postavenie alebo spôsob financovania a pravidlá o štátnej pomoci stanovené v zmluve sa teda môžu uplatňovať na výhody poskytnuté štátom alebo zo štátnych prostriedkov pre tohto prevádzkovateľa letiska ⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ Vec C-35/96, Komisia/Taliansko, Zb. 1998, s. I-3851; vec C-41/90, Höfner a Elser, Zb. 1991, s. I-1979; vec C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Zb. 1995, s. I-4013; vec C-55/96, Job Centre, Zb. 1997, s. I-7119.

⁽²⁷⁾ Vec 118/85, Komisia/Taliansko, Zb. 1987, s. 2599; vec 35/96, Komisia/Taliansko, Zb. 1998, s. I-3851.

⁽²⁸⁾ Rozsudok vo veci *Lipsko/Halle*, zvlášť body 93 – 94; potvrdené rozsudkom vo veci C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle*/Komisia, Zb. 2012, ECLI:EU:C:2012:821; pozri tiež vec T-128/89 *Aéroports de Paris*/Komisia, Zb. 2000, s. II-3929, potvrdené rozsudkom vo veci C-82/01P *Aéroports de Paris*/Komisia, Zb. 2002, s. I-9297 a vo veci T-196/04 *Ryanair*/Komisia („rozsudok vo veci *Charleroi*“) Zb. 2008, s. II-3643.

⁽²⁹⁾ Veci C-159/91 a C-160/91, *Poucet/AGV a Pistre/Cancave*, Zb. 1993, s. I-637.

- (175) Pokiaľ ide o okamih, od ktorého sa výstavba a prevádzka letiska stala hospodárskou činnosťou, Komisia pripomína, že postupný vývoj trhových síl v odvetví letísk neumožňuje určiť presný dátum. Súdny dvor Európskej únie však uznal vývoj charakteru letiskových činností a vo svojom rozsudku vo veci Letisko Lipsko/Halle Všeobecný súd rozhodol, že od roku 2000 už nebolo možné vylúčiť uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na financovanie letiskovej infraštruktúry. O dátumu rozsudku vo veci Aéroports de Paris (12. decembra 2000) ⁽³⁰⁾ sa preto prevádzka a výstavba letiskovej infraštruktúry musí považovať za hospodársku činnosť patriacu do oblasti štátnej pomoci.

Jedna hospodárska jednotka

- (176) Pred skúmaním povahy činností vykonávaných spoločnosťami FGAZ a FZG však Komisia pripomína, že dva samostatné právne subjekty možno pokladať za jednu hospodársku jednotku na účely uplatňovania pravidiel štátnej pomoci. Táto hospodárska jednotka sa potom pokladá za relevantný podnik.
- (177) Ako rozhodol Súdny dvor, „[v] práve hospodárskej súťaže treba pod pojmom ‚podnik‘ rozumieť hospodársku jednotku ..., aj keď je táto hospodárska jednotka z právneho hľadiska zložená z viacerých fyzických alebo právnických osôb.“ ⁽³¹⁾ V tomto zmysle Súdny dvor rozhodol, že niekoľko subjektov sa môže považovať za spoločne vykonávajúce hospodársku činnosť, čím za osobitných podmienok predstavujú hospodársku jednotku ⁽³²⁾.
- (178) S cieľom určiť, či niekoľko subjektov tvorí hospodársku jednotku, skúma Súdny dvor kontrolný podiel alebo funkčné, hospodárske alebo organizačné prepojenia ⁽³³⁾.
- (179) V tomto prípade sa Komisia domnieva, že spoločnosti FGAZ a FZG sú tak úzko prepojené, že ich treba považovať za jednu hospodársku jednotku na účely pravidiel štátnej pomoci. Na úvod treba pripomenúť, že spoločnosť FZG je 100 % dcérskou spoločnosťou spoločnosti FGAZ, čo dáva spoločnosti FGAZ právomoc kontrolovať spoločnosť FZG prostredníctvom zhromaždeniu akcionárov. Okrem toho sú spoločnosti FGAZ a FZG prepojené prostredníctvom dohody o ziskoch a stratách, čo podľa Nemecka znamená, že oba subjekty sa podľa nemeckého daňového práva považujú za jednu hospodársku jednotku. Členovia dozornej rady spoločnosti FZG sú, podľa jej stanov, vždy rovnakí ako členovia dozornej rady spoločnosti FGAZ. V oboch podnikoch, FGAZ aj FZG, vymenuje vedenie príslušná dozorná rada (ktorá, ako bolo uvedené, je rovnaká pre oba subjekty). V praxi bol [...] v každom rozhodujúcom období výkonným riaditeľom pre spoločnosť FGAZ aj spoločnosť FZG (okrem toho bol vymenovaný druhý výkonný riaditeľ len pre spoločnosť FZG, ale nie pre spoločnosť FGAZ). Ako jediný výkonný riaditeľ spoločnosti FGAZ [...] preto zastupoval spoločnosť FGAZ na zhromaždení akcionárov spoločnosti FZG, pričom jediným akcionárom bola spoločnosť FGAZ.
- (180) V praxi dostupné informácie preukazujú, že dôležité rozhodnutia týkajúce sa letiska Zweibrücken sa pravidelne prijímajú na úrovni spoločnosti FGAZ a pokyny sa potom odovzdávajú spoločnosti FZG. Z tohto hľadiska sú veľmi prínosné informácie, ktoré poskytlo Nemecko, pokiaľ ide o rozhodovací proces v súvislosti s modernizáciou vzletovej a pristávacej dráhy v rokoch 2008/2009. Dozorná rada spoločnosti FGAZ najprv prijala rozhodnutie modernizovať vzletovú a pristávaciu dráhu. Zhromaždenie akcionárov spoločnosti FGAZ potom nariadilo vedeniu spoločnosti FGAZ, aby zvolalo zhromaždenie akcionárov spoločnosti FZG. Vedenie spoločnosti FGAZ potom zastupovalo spoločnosť FGAZ ako jediný akcionár v zhromaždení akcionárov spoločnosti FZG a nariadilo vedeniu spoločnosti FZG, aby vykonalo rozhodnutie spoločnosti FGAZ modernizovať vzletovú a pristávaciu dráhu.
- (181) Na záver sa Komisia domnieva, že prepojenia medzi spoločnosťami FGAZ a FZG sú dostatočne úzke na to, aby sa mohli tieto dva subjekty považovať za jednu hospodársku jednotku. Najmä spoločnosť FZG je ekonomicky a právne úplne závislá od spoločnosti FGAZ a nemá svoju vlastnú obchodnú vôľu. Na účely uplatňovania práva štátnej pomoci Únie preto tvoria spoločnosti FGAZ/FZG jeden podnik.

⁽³⁰⁾ Rozsudok vo veci Lipsko – Halle, body 42 – 43.

⁽³¹⁾ Vec C-170/83, Hydrotherm, Zb. 1984, s I- 2999, bod 11. Pozri aj vec T-137/02, Pollmeier Malchow/Komisia, Zb. 2004, s. II- 3541, bod 50.

⁽³²⁾ Spoločné vykonávanie hospodárskej činnosti sa zvyčajne posudzuje analyzovaním existencie funkčných, hospodárskych a organických prepojení medzi subjektmi. Pozri napríklad vec C-480/09 P, AceaElectrabel Produzione SpA/Komisia, Zb. 2010, s I-13355, body 47 – 55; vec C-222/04 Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA a iní, Zb. 2006, s I-289, bod 112.

⁽³³⁾ Vec C-480/09 P, Acea Electrabel Produzione SpA/Komisia, Zb. 2010, s I-13355, body 47 – 55; vec C-222/04, Cassa di Risparmio di Firenze SpA a iní, Zb. 2006, s I-289, bod 112.

Hospodárska činnosť

- (182) Spoločnosti FGAZ/FZG vykonávajú výstavbu, údržbu a prevádzku letiska Zweibrücken. Spoločnosti FGAZ/FZG ponúkajú letiskové služby a účtujú si od používateľov – komerčných prevádzkovateľov leteckej dopravy, ako aj používateľov nekomerčného všeobecného letectva – poplatky za používanie letiskovej infraštruktúry, čím infraštruktúru komerčne využívajú. Na základe judikatúry citovanej v odôvodneniach 174 až 175 sa preto musí konštatovať, že spoločnosti FGAZ/FZG vykonávali hospodársku činnosť od dátumu rozsudku vo veci *Aéroports de Paris* (teda od 12. decembra 2000).
- (183) V tejto súvislosti Komisia zdôrazňuje, že hospodárska činnosť spoločností FGAZ/FZG sa nezačala až so začatím komerčnej leteckej dopravy v Zweibrückene v roku 2006.
- (184) Po prvé, z vyjadrenia Nemecka je jasné, že Zweibrücken sa už predtým – neúspešne – pokúsil pritiahnúť na letisko komerčnú leteckú dopravu, čím preukázalo úmysel vstúpiť na tento trh.
- (185) Po druhé, tvrdenie, že budovanie a prevádzkovanie letiska predstavuje hospodársku činnosť až po úspešnom pritiahnutí komerčnej leteckej dopravy by viedlo k neprijateľným záverom: neexistuje dôvod oddeľovať prípravnú činnosť budovania alebo rozširovania infraštruktúry od následného komerčného využívania, na ktoré sa poskytne; povaha rozvojovej činnosti musí byť v skutočnosti určená podľa toho, či následné využívanie vybudovanej infraštruktúry predstavuje hospodársku činnosť, alebo nie⁽³⁴⁾. Vo svojom rozsudku vo veci *Letisko Lipsko/Halle* Všeobecný súd objasnil, že prevádzkovanie letiska je hospodárskou činnosťou, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je budovanie letiskovej infraštruktúry.
- (186) Napokon treba zdôrazniť, že ponúkanie letiskových služieb na účely všeobecného letectva tiež predstavuje hospodársku činnosť. To isté platí, pokiaľ ide o poskytovanie letiskových služieb vojenským používateľom za odplatu⁽³⁵⁾. To znamená, že spoločnosti FGAZ/FZG vykonávali hospodársku činnosť už pred rokom 2006.
- (187) Z toho teda vyplýva záver, že od 12. decembra 2000 vykonávali spoločnosti FGAZ/FZG hospodársku činnosť a predstavujú, ako jedna hospodárska jednotka, podnik na účely článku 107 ods. 1 zmluvy.

Pôsobnosť verejnej politiky

- (188) Preto, hoci sa spoločnosti FGAZ/FZG musia na účely článku 107 ods. 1 zmluvy považovať za podnik, treba pripomenúť, že nie všetky činnosti vlastníka a prevádzkovateľa letiska sú nevyhnutne hospodárskej povahy⁽³⁶⁾.
- (189) Podľa Súdneho dvora⁽³⁷⁾ činnosti, za ktoré spravidla zodpovedá štát v rámci výkonu svojich výsadných práv verejnej moci, nie sú hospodárskeho charakteru a nevzťahujú sa na ne pravidlá o štátnej pomoci. Medzi takéto činnosti môžu patriť zaistenie bezpečnosti, kontrola letovej prevádzky, činnosti polície, colných úradov atď. Financovanie sa musí striktno obmedziť na kompenzáciu nákladov vyplývajúcich z týchto činností a nesmie sa použiť na financovanie iných činností hospodárskeho charakteru⁽³⁸⁾.
- (190) Preto financovanie činností patriacich do pôsobnosti verejnej politiky alebo infraštruktúry priamo súvisiacej s týmito činnosťami vo všeobecnosti nepredstavuje štátnu pomoc⁽³⁹⁾. Na letisku sa činnosti ako kontrola letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov a činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva proti protiprávnemu zasahovaniu a investície týkajúce sa infraštruktúry a zariadení potrebných na vykonávanie týchto činností vo všeobecnosti považujú za činnosti nehospodárskej povahy⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁴⁾ Rozsudok vo veci *Lipsko/Halle*, bod 95. Pozri tiež, analogicky, vec C-205/03, *FENIN/Komisia*, Zb. 2006, s. I-6295, bod 26.

⁽³⁵⁾ Pozri zápisnicu z dozornej rady spoločnosti FGAZ z 2. októbra 2006, z ktorej vyplýva, že letisko prijíma odplatu za poskytovanie služieb vojenským používateľom.

⁽³⁶⁾ Vec C-364/92 *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Zb. 1994, s. I-43.

⁽³⁷⁾ Vec C-118/85 *Komisia/Taliansko*, Zb. 1987, s. 2599, body 7 a 8 a vec C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, Zb. 1988, s. 2479, bod 18.

⁽³⁸⁾ Vec C-343/95, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, Zb. 1997, s. I-1547; rozhodnutie Komisie N 309/02 z 19. marca 2003; rozhodnutie Komisie N 438/02 zo 16. októbra 2002, *Pomoc na podporu vykonávania funkcií orgánov verejnej správy v belgickom sektore prístavov* (Ú. v. ES C 284, 21.11.2002).

⁽³⁹⁾ Rozhodnutie Komisie N 309/02 z 19. marca 2003.

⁽⁴⁰⁾ Pozri najmä vec C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Zb. 1994, s. I-43, bod 30 a vec C-113/07 P, *Selex Sistemi Integrati/Komisia*, Zb. 2009, s. I-2207, bod 71.

- (191) Verejné financovanie nehopodárskych činností nevyhnutne spojených s vykonávaním hospodárskej činnosti však nesmie viesť k neodôvodnenej diskriminácii medzi leteckými spoločnosťami a prevádzkovateľmi letísk. Podľa ustálenej judikatúry v skutočnosti dochádza k zvýhodňovaniu, ak verejné orgány odbremenia podniky od nákladov priamo súvisiacich s ich hospodárskymi činnosťami. ⁽⁴¹⁾ Preto, ak je v danom právnom systéme bežné, že letecké spoločnosti alebo prevádzkovatelia letísk musia znášať náklady na niektoré služby, zatiaľ čo iné letecké spoločnosti alebo prevádzkovatelia letísk poskytujúci tie isté služby tieto náklady znášať nemusia, títo druhí môžu byť zvýhodnení, aj keď sa dané služby samy osebe považujú za nehopodárske. Preto je potrebná analýza právneho rámca uplatniteľného na prevádzkovateľa letiska, aby bolo možné posúdiť, či sú podľa uvedeného právneho rámca prevádzkovatelia letísk alebo letecké spoločnosti povinní znášať náklady na poskytovanie niektorých činností, ktoré môžu byť samy osebe nehopodárske, ale sú neoddeliteľnou súčasťou vykonávania ich hospodárskych činností.
- (192) Nemecko uviedlo, že náklady vyplývajúce z nasledujúcich činností (či už ako investičné náklady alebo prevádzkové náklady) treba považovať za patriace do pôsobnosti verejnej politiky: bezpečnostné opatrenia na letiskách podľa § 8 Luftsicherheitsgesetz (zákon o leteckej bezpečnosti, ďalej len: „LuftSiG“), opatrenia na zaistenie prevádzkovej bezpečnosti, opatrenia riadenia letovej prevádzky a opatrenia leteckej bezpečnosti podľa § 27 písm. c) ods. 2 Luftverkehrsgesetz (zákon o leteckej prevádzke, ďalej len: „LuftVG“), meteorologické služby a požiarny zbor.
- (193) Podľa Komisie možno opatrenia podľa § 8 LuftSiG, opatrenia podľa § 27 písm. c) ods. 2 LuftVG (vrátane meteorologických služieb) a služby požiarného zboru v zásade a na základe analýzy v odôvodneniach 195 a nasl. nižšie považovať za činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky.
- (194) V súvislosti s opatreniami týkajúcimi čisto prevádzkovej bezpečnosti sa však Komisia domnieva, že na zaručenie bezpečnej prevádzky letiska je bežnou súčasťou hospodárskej činnosti prevádzkovania letiska ⁽⁴²⁾. Na základe podrobnejšieho preskúmania jednotlivých činností a nákladov Komisia konštatuje, že opatrenia zamerané na zaistenie bezpečnosti prevádzky na letisku nepredstavujú činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky. Každý podnik, ktorý chce prevádzkovať letisko, musí zaistiť bezpečnosť inštalácií, ako sú vzletové a pristávacie dráhy a odbavovacie plochy.
- (195) Pokiaľ ide o právny rámec, Nemecko uviedlo, že pre hasičský zbor neexistujú žiadne právne predpisy ukládajúce hradenie týchto nákladov výhradne prevádzkovateľovi letiska. Komisia ďalej konštatuje, že náhrada nákladov na hasičský zbor patrí do právnej zodpovednosti spolkových krajín a tieto náklady spravidla hradia príslušné regionálne orgány. Hradenie sa obmedzuje na rozsah potrebný na pokrytie týchto nákladov.
- (196) Pokiaľ ide o riadenie letovej prevádzky a meteorologické služby, Komisia poznamenáva, že v § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG sa stanovuje, že náklady súvisiace s § 27 písm. c) LuftVG pokrýva štát na niekoľkých konkrétnych letiskách. Hoci Komisia v tejto veci nemusí rozhodnúť, či ustanovenie môže poskytovať výhodu v prospech týchto letísk, ktoré využívajú štátne financovanie podľa § 27 písm. d) a 27 písm. f) LuftVG, je jasné, že zákon predpokladá, že všetky ostatné letiská musia znášať príslušné náklady. Na základe týchto skutočností sa náklady týkajúce sa riadenia letovej prevádzky a meteorologických služieb musia považovať za bežné prevádzkové náklady aspoň na letiskách, ktoré nie sú zahrnuté v § 27 písm. d) a 27 písm. f) LuftVG.
- (197) Pokiaľ ide o opatrenia podľa § 8 LuftSiG, zdá sa, že Nemecko sa domnieva, že všetky náklady súvisiace s opatreniami predpísanými v tomto ustanovení môžu znášať príslušné verejné orgány. Komisia však konštatuje, že podľa § 8 ods. 3 LuftSiG možno uhradiť iba náklady spojené s poskytovaním a údržbou plôch a priestorov potrebných na vykonávanie činností uvedených v § 8 ods. 1, ods. 2 LuftSiG. Všetky ostatné náklady musí znášať prevádzkovateľ letiska. Preto v rozsahu, v ktorom verejné financovanie poskytnuté spoločnosťami FGAZ/FZG oslobodilo tento podnik od nákladov, ktoré musel znášať podľa § 8 ods. 3 LuftSiG, nie je toto verejné financovanie vyňaté z kontroly podľa pravidiel štátnej pomoci Únie.

⁽⁴¹⁾ Pozri okrem iného vec C-172/03 Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, Zb. 2005, s. I-1627, bod 36 a citovanú judikatúru.

⁽⁴²⁾ Rozhodnutie Komisie z 20. februára 2014 vo veci štátnej pomoci SA. 35847 (2012/N) – Česká republika – Ostravské letisko, zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku, odôvodnenie 16.

Záver v súvislosti s pôsobnosťou verejnej politiky

- (198) Vzhľadom na uvedené skutočnosti považuje Komisia za vhodné dospieť ku konkrétnejším záverom, pokiaľ ide o investičné náklady a prevádzkové náklady, ktoré údajne patria do pôsobnosti verejnej politiky.
- (199) Pokiaľ ide o prevádzkové náklady, ktoré vznikli v rokoch 2000 až 2009, Komisia uznáva, že prevádzkové náklady súvisiace s požiarom sa považujú za náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky, pokiaľ sa hradenie týchto nákladov prísne obmedzuje na to, čo je potrebné na výkon týchto činností. Pokiaľ ide o prevádzkové náklady spojené s opatreniami prijatými podľa § 8 LuftSiG, Komisia sa domnieva, že za náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky možno považovať len tie náklady, na náhradu ktorých má prevádzkovateľ letiska nárok podľa § 8 ods. 3 LuftSiG. Pokiaľ ide o opatrenia riadenia letovej prevádzky a opatrenia leteckej bezpečnosti, ako aj o meteorologické služby podľa § 27 písm. c) ods. 2 LuftVG a vzhľadom na to, že Zweibrücken nie je jedno z letísk, pre ktoré bola zodpovedajúca potreba uznaná spolkovou vládou podľa § 27 písm. d) ods. 1 a § 27 písm. f) ods. 1 LuftVG, Komisia konštatuje, že prevádzkové náklady súvisiace s opatreniami riadenia letovej prevádzky a opatreniami leteckej bezpečnosti, ako aj s meteorologickými službami nemožno považovať za náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky. Ani prevádzkové náklady spojené so zabezpečením prevádzkovej bezpečnosti sa nepovažujú za náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky.
- (200) V súvislosti s investíciami uskutočnenými v rokoch 2000 až 2009 Komisia uznáva, že investície priamo súvisiace s hasičským zborom sa považujú za náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky. Odmeňovanie príslušnými verejnými orgánmi sa okrem toho obmedzovalo na rozsah potrebný na pokrytie týchto nákladov. Pokiaľ ide o investície spojené s opatreniami prijatými podľa § 8 LuftSiG, Komisia sa domnieva, že za náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky možno považovať len tie náklady, na náhradu ktorých má prevádzkovateľ letiska nárok podľa § 8 ods. 3 LuftSiG. Pokiaľ ide o investície súvisiace opatreniami riadenia letovej prevádzky a opatreniami leteckej bezpečnosti, ako aj s meteorologickými službami podľa § 27 písm. c) ods. 2 LuftVG a vzhľadom na to, že Zweibrücken nie je jedno z letísk, pre ktoré bola zodpovedajúca potreba uznaná spolkovou vládou podľa § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG, Komisia konštatuje, že investície súvisiace s opatreniami riadenia letovej prevádzky a opatreniami leteckej bezpečnosti, ako aj s meteorologickými službami nemožno považovať za náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky. Ani investície spojené so zabezpečením prevádzkovej bezpečnosti letiska sa nepovažujú za náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky. To predovšetkým znamená, že investície do modernizácie a rozšírenia vzletovej a pristávacej dráhy, ako aj do inštalácie ochranných svetiel atď. sa nemôžu považovať za investície patriace do právomoci verejnej politiky.
- (201) V každom prípade, bez ohľadu na právnu klasifikáciu toho, či tieto náklady patria do pôsobnosti verejnej politiky, alebo nie, sa preukázalo, že ich na základe uplatniteľného právneho rámca musí znášať prevádzkovateľ letiska. Ak by teda štát uhradil tieto náklady, prevádzkovateľ letiska by bol oslobodený od nákladov, ktoré by mu za normálnych okolností vznikli.

Hospodárska činnosť a vojenské použitie

- (202) Komisia poznamenáva, že letisko Zweibrücken používajú aj nemecké a iné vojenské sily, a to aj na výcvikové účely. Je to tak aj napriek tomu, že Zweibrücken nie je vojenské, ale civilné letisko ⁽⁴³⁾.
- (203) Komisia sa domnieva, že poskytovanie letiskových služieb vojenským silám, vrátane civilných letísk, môže predstavovať činnosť, ktorá patrí do pôsobnosti verejnej politiky. Nie je však jasné, do akej miery Nemecko zastáva názor, že verejný financovanie letiska len pokrýva náklady vyplývajúce z uspokojovania potrieb vojenských síl v oblasti letiskových služieb. Komisia konštatuje, že najmä pokiaľ ide o prevádzkové náklady, Nemecko nezahŕňa náklady vyplývajúce z prítomnosti vojenských síl do nákladov patriacich do pôsobnosti verejnej politiky. To isté v zásade platí pre investície, kde Nemecko nepoukazuje na investície, ktoré sa bezprostredne týkajú vojenských používateľov letiska.
- (204) Nemecko však tvrdí, že pokračujúce využívanie letiska vojenskými silami je jedným z dôvodov, prečo investície do bezpečnosti letiska (vzletová a pristávacia dráha atď.) boli absolútne nevyhnutné a prečo by zatvorenie letiska nebolo riešením.

⁽⁴³⁾ Zweibrücken nie je uvedený v zozname vojenskej leteckej informačnej príručky Nemecka (MIL AIP Nemecko), ktorá obsahuje zoznam všetkých vojenských letísk v Nemecku.

- (205) Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že letisko Zweibrücken zjavne ponúka letiskové služby vojenským silám za odplatu. Zápisnica dozornej rady spoločnosti FGAZ z 2. októbra 2006 zachytáva rozpravu o vojenských cvičeniach v Zweibrückene. Vedenie zdôrazňuje, že jedným z dôvodov v prospech umožnenia konania takýchto cvičení sú príjmy, ktoré sa tým vytvárajú, čo svedčí o tom, že z hľadiska spoločností FGAZ/FZG predstavuje ponúkание letiskových služieb vojenským silám hospodársku činnosť. Rozprava sa ďalej dotýka aj toho, či by spoločnosť FZG mala umožniť vojenské cvičenia v Zweibrückene v budúcnosti, čo naznačuje, že je v právomoci spoločností FGAZ/FZG rozhodnúť o tom, či poskytovať služby vojenským silám, alebo nie.
- (206) Komisia sa ďalej domnieva, že zo skutočnosti, že Nemecko neidentifikovalo žiadne konkrétne náklady, ktoré sa osobitne týkajú vojenských používateľov letiska, či už z hľadiska investícií alebo prevádzkových nákladov, možno vyvodiť, že vojenské sily sú v skutočnosti len ďalším zákazníkom letiska Zweibrücken.
- (207) Na záver Komisia konštatuje, že považuje poskytovanie letiskových služieb vojenským silám za hospodársku činnosť na letisku Zweibrücken, pričom poukazuje predovšetkým na skutočnosť, že sa neidentifikovali žiadne náklady osobitne súvisiace s prítomnosťou vojenských síl na letisku Zweibrücken, a (čiastočne) na hospodárske odôvodnenie ponúkania služieb vojenským silám poskytnuté spoločnosťami FGAZ/FZG.
- (208) Dokonca aj prípade alternatívneho scenára – konkrétne, ak by Komisia dospela k záveru, že by náklady vznikajúce v dôsledku prítomnosti vojenských síl mohol kryť štát ako náklady patriace do pôsobnosti verejnej politiky –, aj vtedy by sa muselo konštatovať, že by sa nemalo dopustiť, aby verejné financovanie neekonomických činností letiska v oblasti poskytovania služieb vojenským silám viedlo ku krížovému dotovaniu hospodárskych činností letiska. Predovšetkým by nebolo možné považovať celú investíciu do majetku používaného aj vojenskými silami (vzletová a pristávací dráha atď.) alebo fixné prevádzkové náklady za výdavky patriace do pôsobnosti verejnej politiky.

7.1.1.2. Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu

- (209) Na to, aby išlo o štátnu pomoc, musia byť predmetné opatrenia financované zo štátnych prostriedkov a rozhodnutie o udelení opatrenia musí byť pripísateľné štátu.
- (210) Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na akúkoľvek výhodu poskytnutú prostredníctvom štátnych zdrojov samotným štátom alebo sprostredkovateľským orgánom konajúcim na základe právomocí, ktoré mu boli zverené⁽⁴⁴⁾. Prostriedky miestnych orgánov sa na účely uplatňovania článku 107 zmluvy považujú za štátne prostriedky⁽⁴⁵⁾.
- (211) V tomto prípade sa príslušné opatrenia – konkrétne priame investičné granty pre spoločnosť FZG a ročné kapitálové injekcie v prospech spoločností FGAZ/FZG – poskytovali priamo z rozpočtu miestnych orgánov. Investičné granty pochádzali priamo od spolkovej krajiny Porýnie-Falcko, zatiaľ čo kapitálové injekcie boli spolufinancované spolkovou krajinou a združením ZEF, združením miestnych verejných územných subjektov.
- (212) Komisia sa preto domnieva, že sú financované zo štátnych prostriedkov a sú pripísateľné štátu.

7.1.1.3. Hospodárska výhoda

- (213) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy je každý hospodársky prospech, ktorý by podnik nezískal za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu.⁽⁴⁶⁾ Smerodajný je len účinok opatrenia na podnik, nie príčina alebo cieľ zásahu štátu.⁽⁴⁷⁾ O výhodu ide vždy, keď sa v dôsledku zásahu štátu zlepšuje finančná situácia podniku.
- (214) Komisia ďalej pripomína, že „kapitál, ktorý štát priamo alebo nepriamo poskytne podniku za okolností, ktoré zodpovedajú obvyklým podmienkam trhu, nemôže byť kvalifikovaný ako štátna pomoc“⁽⁴⁸⁾. Aby sa v tomto prípade mohlo určiť, či sa verejným financovaním letiska Zweibrücken poskytuje spoločnostiam FGAZ/FZG výhoda, ktorú by nezískali za bežných trhových podmienok, musí Komisia porovnať správanie verejných orgánov poskytujúcich priame investičné granty a kapitálové injekcie so správaním subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi výhľadom ziskovosti v dlhodobom horizonte⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁴⁾ Vec C-482/99 Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), Zb. 2002, s. I-4397.

⁽⁴⁵⁾ Spojené veci T-267/08 a T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, 2011, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.

⁽⁴⁶⁾ Vec C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) a iní/La Poste a iní, Zb. 1996, s. I- 3547, bod 60 a vec C-342/96, Španielske kráľovstvo/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1999, s. I- 2459, bod 41.

⁽⁴⁷⁾ Vec 173/73, Talianska republika/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1974, s. 709, bod 13.

⁽⁴⁸⁾ Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), Zb. 2002, s. I-4397, bod 69.

⁽⁴⁹⁾ Vec C-305/89, Taliansko/Komisia („ALFA Romeo“) Zb. 1991, s. I-1603, bod 23; Vec T-296/97, Alitalia/Komisia, Zb. 2000, s. II-03871, bod 84.

- (215) Posúdenie by nemal brať do úvahy žiadny pozitívny vplyv na hospodárstvo regiónu, v ktorom sa letisko nachádza, pretože Súdny dvor objasnil, že smerodajnou otázkou na uplatnenie zásady subjektu v trhovom hospodárstve je, 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“⁽⁵⁰⁾.
- (216) V rozsudku vo veci Stardust Marine Súdny dvor konštatoval, že „[...] na účely zistenia, či sa štát správal, alebo nesprával ako obozretný investor v trhovom hospodárstve, treba vychádzať z kontextu času, keď boli opatrenia finančnej pomoci prijaté, aby bolo možné posúdiť, či správanie štátu bolo hospodársky rozumné, a teda zdržať sa akéhokoľvek hodnotenia založeného na neskoršej situácii“⁽⁵¹⁾.
- (217) Súdny dvor ďalej vo veci EDF uviedol, že „[...] ekonomické posúdenia vykonané po poskytnutí uvedenej výhody, retrospektívne konštatovanie efektívnej rentability investície vykonanej dotknutým členským štátom alebo neskoršie odôvodnenia výberu naozaj prijatého postupu nemôžu postačovať na preukázanie, že tento členský štát prijal predtým alebo súbežne s poskytnutím ekonomickej výhody takéto rozhodnutie ako akcionár“⁽⁵²⁾.
- (218) Aby bolo možné uplatniť zásadu subjektu v trhovom hospodárstve, musí Komisia vychádzať z času, keď bolo prijaté každé jedno rozhodnutie poskytnúť finančné prostriedky spoločnostiam FGAZ/FZG. Komisia musí svoje posúdenie založiť aj na informáciách a predpokladoch, ktoré mali k dispozícii príslušné miestne orgány v čase prijatia rozhodnutia o finančných mechanizmoch predmetných opatrení infraštruktúry.

Priame investičné granty

- (219) Komisia poznamenáva, že priame investičné granty kryli časť investičných nákladov vynaložených spoločnosťami FGAZ/FZG v rámci ich hospodárskej činnosti. Prevádzkovateľ letiska musí spravidla niesť všetky náklady týkajúce sa budovania a prevádzky letiska (s výnimkou nákladov, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky a podľa uplatniteľného právneho rámca ich vo všeobecnosti nenesie prevádzkovateľ letiska) vrátane investičných nákladov, a preto krytie časti týchto nákladov oslobodzuje spoločnosti FGAZ/FZG od zaťaženia, ktoré by za normálnych okolností museli znášať.
- (220) Nemecko výslovne netvrdilo, že priame investičné granty spĺňali zásadu subjektu v trhovom hospodárstve. Skôr uviedlo, že zatvorenie letiska nikdy nebolo reálnou možnosťou pre miestne orgány a že vzhľadom na potrebu prevádzkovať letisko bolo z hospodárskeho hľadiska rozumné sprístupniť ho aj komerčnej leteckej doprave. Na iných miestach Nemecko argumentovalo, že investície do letiska boli motivované vôľou hospodársky oživiť región a že verejné dotácie boli potrebné, pretože príjmy pochádzajúce z komerčného využívania letiska by nepostačovali na pokrytie príslušných nákladov.
- (221) Nemecko tiež zdôraznilo, že infraštruktúra je potrebná na vytváranie pracovných miest (približne 5 000 v celej spolkovej krajine Porýnie-Falcko, z ktorých 2 708 závisí priamo a nepriamo od letiska), ušetrenie sociálnych nákladov (25 miliónov EUR ročne) a vytváranie daňových príjmov. Nemecko ďalej uviedlo, že pracovné miesta sú zvlášť dôležité v tejto oblasti s mierou nezamestnanosti, ktorá je v súčasnosti 2 % nad priemerom spolkovej krajiny. Nemecko tiež uviedlo, že význam letiska pre regionálne hospodárstvo sa zdôrazňuje v dvoch znaleckých posudkoch⁽⁵³⁾.
- (222) Sociálne a regionálne aspekty sa však pri vykonávaní kritéria subjektu v trhovom hospodárstve nemôžu zohľadňovať. Okrem toho, aj keby Komisia tieto sociálne a regionálne aspekty brala do úvahy, zo štúdií predložených Nemeckom vyplýva, že v júni 2012 poskytovala spoločnosť FZG na samotnom letisku Zweibrücken len 115 pracovných miest. V týchto štúdiách sa potvrdzuje, že obchodná zóna okolo prestavaného letiska poskytuje celkovo 2 708 priamych a nepriamych pracovných miest. Z nich sa však len 7,8 %, teda 210 týka prepravy a skladovania, teda činností, ktoré priamo súvisia s prítomnosťou letiska.
- (223) Hoci by sa mohlo v zásade akceptovať, že aj nenávratné dotácie spoločnosti, ktorá je plne vo vlastníctve štátu, možno považovať za investície zlučiteľné s trhom, Nemecko nepredložilo obchodný plán ani výpočty *ex ante*

⁽⁵⁰⁾ Vec C-0/85, Belgicko/Komisia, Zb. 1986, s. I-2321.

⁽⁵¹⁾ Stardust Marine, bod 71.

⁽⁵²⁾ Vec C-124/10P Európska komisia/Électricité de France („EDF“), 2012, ECLI:EU:C:2012:318, bod 85.

⁽⁵³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 22.

týkajúce sa očakávanej ziskovosti investičných grantov. Jedinými predloženými prognózami sú štúdiá z roku 2003 načrtávajúca, aké počty cestujúcich komerčnej leteckej dopravy by mohli viesť k ziskovosti, a prognóza očakávaných ročných výsledkov v rokoch 2011 až 2015 pochádzajúca z roku 2010. V prognóze sa predpokladalo, že spoločnosť FZG dosiahne ziskovosť až v roku 2015, a to za predpokladu, že sa počet cestujúcich zvýši na viac ako 500 000 ročne.

- (224) Investície do infraštruktúry na letisku Zweibrücken so sebou prinášajú značné náklady (pozri investičné náklady podrobne uvedené v tabuľkách 2 3, bez akýchkoľvek investícií patriacich do pôsobnosti verejnej politiky identifikovaných v odôvodneniach 198 až 200 a investícií uskutočnených pred 12. decembrom 2000) a dlhé obdobie negatívnych výsledkov (podľa predpokladov prinajmenšom do roku 2015).
- (225) Napriek neoddeliteľným a významným neistotám spojeným s projektom, ako je napríklad jeho dlhodobá povaha, neexistoval žiadny obchodný plán *ex ante* ani analýza citlivosti východiskových predpokladov ziskovosti. To nezodpovedá typu analýzy, ktorú by vykonal obozretný investor pri takomto projekte.
- (226) Komisia napokon poznamenáva, že od roku 2000 spoločnosti FGAZ/FZG každý rok každý rok vytvárali straty, a to so vzrastajúcou tendenciou od roku 2005.
- (227) Po prvé, priame investičné granty boli nenávratnej povahy a neprinesli návratnosť investícií. Po druhé, Nemecko nepredložilo žiadne dôkazy o tom, že boli investičné granty spoločnosti FZG poskytnuté za trhových podmienok. Po tretie, Nemecko sa neopiera o zásadu subjektu v trhovom hospodárstve. Komisia preto konštatuje, že priamymi investičnými grantmi poskytnutými *spolkovou krajinou* v prospech spoločnosti FZG po 12. decembri 2000 sa spoločnosti FZG poskytla hospodárska výhoda (do tej miery, do akej sa investičné granty netýkali výlučne činností patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, ako sa konštatuje v odôvodneniach 198 až 200).

Ročné kapitálové injekcie

- (228) Ročné kapitálové injekcie zo strany spolkovej krajiny Porýnie-Falcko a združenia ZEF slúžili na pokrytie ročných strát spoločnosti FGAZ, ktoré boli zase takmer v celom rozsahu spôsobené ročnými stratami spoločnosti FZG (pozri tabuľku 4). Ročné kapitálové injekcie teda napokon slúžili na pokrytie časti bežných investičných a prevádzkových nákladov spoločností FGAZ/FZG, čím oslobodili podnik od hospodárskeho zaťaženia, ktoré by musel za bežných okolností znášať.
- (229) Z rovnakého dôvodu, aký je uvedený v odôvodneniach 222 až 228 v súvislosti s priamymi investičnými grantmi pre spoločnosť FZG, Komisia tiež konštatuje, že ročné kapitálové injekcie v prospech spoločností FGAZ/FZG sa neposkytovali za bežných trhových podmienok. Nemecko predovšetkým neuviedlo, že kapitálové injekcie boli bežnými trhovými investíciami. Nemecko nepredložilo žiadne dôkazy preukazujúce *ex ante* faktory ziskovosti, ani nevysvetlilo, prečo by subjekt v trhovom hospodárstve pokračoval vo vliavaní kapitálu do podniku, ktorý neustále vytvára straty. Z tohto pohľadu sa ročné kapitálové injekcie musia kvalifikovať ako opatrenia poskytujúce spoločnostiam FGAZ/FZG hospodársku výhodu.

Záver

- (230) Vzhľadom na vyššie uvedené sa Komisia domnieva, že pri neexistencii obchodného plánu *ex ante* alebo iných zmysluplných štúdií ziskovosti by sa subjekt v trhovom hospodárstve nerozhodol podujat' na predmetný investičný projekt a neustále každoročne kryť zvyšujúce sa straty spoločnosti FGAZ/FZG. Rozhodnutím spolkovej krajiny Porýnie-Falcko a združenia ZEF poskytnúť dané opatrenia sa preto spoločnostiam FGAZ/FZG poskytuje hospodárska výhoda, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískali.

7.1.1.4. Selektívnosť

- (231) Na to, aby sa na opatrenie štátu vzťahoval článok 107 ods. 1 zmluvy, musí toto opatrenie zvyhodňovať „určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru“. Preto sa pojem štátnej pomoci vzťahuje len na tie opatrenia zvyhodňujúce podniky, ktoré selektívnym spôsobom poskytujú určitú výhodu.
- (232) V predmetnej veci majú z priamych investičných grantov a ročných kapitálových injekcií prospech len spoločnosti FGAZ/FZG. Obe opatrenia sú teda selektívne podľa vymedzenia v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

7.1.1.5. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (233) Ak štátna pomoc poskytovaná členskými štátmi posilní postavenie jedného podniku voči iným konkurenčným podnikom na vnútornom trhu, treba ich považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou⁽⁵⁴⁾. Hospodárske zvýhodnenie poskytnuté prostredníctvom priamych investičných grantov a ročných kapitálových injekcií prevádzkovateľovi letiska v tejto veci posilňuje jeho hospodárske postavenie, keďže prevádzkovateľ letiska mohol začať svoju hospodársku činnosť bez znášania všetkých investičných a prevádzkových nákladov, ktoré sa s tým spájajú.
- (234) Podľa posúdenia v odôvodnení 173 a nasl. je prevádzkovanie letiska hospodárskou činnosťou. Hospodárska súťaž prebieha na jednej strane medzi letiskami, ktoré chcú pritiahnúť letecké spoločnosti a príslušnú leteckú prevádzku (osobnú a nákladnú), a na druhej strane medzi prevádzkovateľmi letísk, ktorí môžu medzi sebou súťažiť o to, komu bude zverená prevádzka daného letiska. Okrem toho najmä pokiaľ ide o nízkonákladových dopravcov a prevádzkovateľov charterových letov, letiská, ktoré sa nenachádzajú v tých istých spádových oblastiach a ani v tých istých členských štátoch si takisto môžu navzájom konkurovať s cieľom prilákať tieto letecké spoločnosti.
- (235) Ako sa uvádza v bode 40 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 a znova potvrdzuje v bode 45 usmernení v oblasti letectva z roku 2014, z rozsahu uplatňovania článku 107 ods. 1 zmluvy nemožno vylúčiť ani malé letiská. V bode 45 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa navyše jasne uvádza, že „relatívne malá veľkosť podniku, ktorý prijíma verejné financovanie, ako taká nevyklucuje možnosť ovplyvnenia obchodu medzi členskými štátmi“.
- (236) Letisko Zweibrücken v súčasnosti obsluhuje približne 242 000 cestujúcich ročne a v minulosti obslúžilo asi 340 000 cestujúcich ročne. Podľa prognózy, ktorú poskytlo Nemecko, by sa mohol počet cestujúcich do roku 2025 zvýšiť na viac ako 1 milión ročne. Ako sa konštatuje v odôvodnení 21, letisko Zweibrücken sa nachádza v bezprostrednej blízkosti letiska Saarbrücken (39 kilometrov) a do dvoch hodín jazdy od ďalších šiestich letísk. Podľa prognostickej štúdie leteckej prevádzky, ktorú poskytlo Nemecko, v priemere približne 15 % cestujúcich, ktorí používajú letisko Zweibrücken, pochádza z iných členských štátov (Luxembursko a Francúzsko). Z letiska Zweibrücken sa uskutočňujú medzinárodné lety na miesta určenia ako napríklad Mallorca alebo Antalya. Vzletová a prístávacia dráha v Zweibrückene má dostatočnú dĺžku (3 000 m) a umožňuje leteckým spoločnostiam obsluhovať miesta určenia v stredných vzdialenostiach. Vzhľadom na tieto skutočnosti sa musí konštatovať, že verejné financovanie spoločností FGAZ/FZG narušuje alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a má prinajmenšom potenciálny vplyv na obchod medzi členskými štátmi.
- (237) Odhliadnuc od týchto všeobecných úvah sa Komisia tiež domnieva, že medzi letiskami Zweibrücken a Saarbrücken prebieha alebo prebiehala priama hospodárska súťaž. Po prvé, nemožno prehliadnúť skutočnosť, že spoločnosť TUIFly, predtým najväčší klient letiska Saarbrücken, v roku 2007 z tohto letiska odišla a prešla do Zweibrückenu. Po druhé, pomerne dlhý čas sa lety do Berlína ponúkali súbežne z Zweibrückenu (Germanwings) aj zo Saarbrückenu (Air Berlin a Luxair), čo poukazuje na hospodársku súťaž medzi letiskami aj medzi leteckými spoločnosťami. V zmluve o letiskových službách medzi spoločnosťami FZG a Germanwings sa dokonca počítalo s tým, že sa spoločnosti FZG budú platiť vyššie poplatky za služby v prípade, že spoločnosť Air Berlin prestane poskytovať služby do Berlína zo Saarbrückenu.
- (238) Okrem týchto indícií hospodárskej súťaže medzi letiskami Zweibrücken a Saarbrücken existujú dôkazy aj o tom, že napriek oficiálnemu vyjadreniu Nemecka, že tieto dve letiská sa nikdy nepovažovali za priamych konkurentov, úradníci spolkovej krajiny Porýnia-Falcko existenciu hospodárskej súťaže jednoznačne vnímali. V dvoch interných správach vlády Porýnia-Falcka z roku 2003 autori zastávali stanovisko, že spolupráca medzi letiskami Zweibrücken a Saarbrücken nebola v tom čase možná/vhodná. V jednej správe sa práve naopak vysvetľuje, že prinajmenšom pokiaľ na letisku Saarbrücken pôsobí spoločnosť FRAPORT AG, vzťah medzi obidvoma letiskami bude konkurenčný⁽⁵⁵⁾. V správach sa ďalej uvádza, že „z hľadiska Porýnia-Falcka sa dá očakávať, že letisko Zweibrücken v tejto súťaži v dlhodobom horizonte zvíťazí“⁽⁵⁶⁾. Z týchto vyhlásení vyplýva, že aspoň v roku 2003 sa vzťah medzi týmito dvoma letiskami skutočne vnímal ako konkurenčný.
- (239) Vzhľadom na tieto súvislosti sa verejné finančné prostriedky poskytnuté spoločnostiam FGAZ/FZG musia považovať za schopné narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

⁽⁵⁴⁾ Vec T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, s. II-717.

⁽⁵⁵⁾ Vorlage für den Ministerrat, Gemeinsame Kabinettsitzung der Regierung des Saarlandes und der Landesregierung von Rheinland-Pfalz PDN 27. Mai 2003, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, 15. mája 2003.

⁽⁵⁶⁾ Einschätzung der rheinland-pfälzischen Innenministeriums, 15. mája 2003.

7.1.1.6. **Záver**

- (240) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach 173 až 239 sa Komisia domnieva, že verejné financie poskytnuté spoločnostiam FGAZ/FZG vo forme priamych investičných grantov a ročných kapitálových injekcií v rokoch 2000 až 2009 predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.2. ZÁKONNOSŤ POMOCI

- (241) Podľa článku 108 ods. 3 zmluvy musia členské štáty oznámiť všetky plány v súvislosti s poskytnutím alebo upravením pomoci a nesmú vykonať navrhované opatrenia, kým sa v rámci oznamovacieho postupu nedosiahne konečné rozhodnutie.
- (242) Keďže finančné prostriedky už boli spoločnostiam FGAZ/FZG poskytnuté, Komisia sa domnieva, že Nemecko nedodržalo zákaz článku 108 ods. 3 zmluvy ⁽⁵⁷⁾.

7.1.3. ZLUČITELNOSŤ

7.1.3.1. **Uplatniteľnosť usmernení v oblasti letectva z rokov 2014 a 2005**

- (243) V článku 107 ods. 3 zmluvy sa stanovujú určité výnimky zo všeobecného pravidla stanoveného v článku 107 ods. 1 zmluvy, že štátna pomoc nie je zlučiteľná s vnútorným trhom. Predmetnú pomoc možno posudzovať na základe článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, 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“, sa môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (244) V tejto súvislosti tvoria usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 rámec na posúdenie toho, či možno pomoc pre letiská podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy vyhlásiť za zlučiteľnú.
- (245) Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa Komisia domnieva, že oznámenie Komisie o určení príslušných pravidiel na posudzovanie nezákonnej štátnej pomoci ⁽⁵⁸⁾ sa vzťahuje na neoprávnenú investičnú pomoc letiskám. V tejto súvislosti, ak sa neoprávnená investičná pomoc poskytla pred 4. aprílom 2014, uplatní Komisia tie pravidlá zlučiteľnosti, ktoré platili v okamihu, keď sa neoprávnená investičná pomoc poskytla. Preto Komisia v prípade neoprávnenej investičnej pomoci poskytnutej letiskám pred 4. aprílom 2014 uplatní zásady stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 ⁽⁵⁹⁾.
- (246) V súlade s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014 sa Komisia domnieva, že ustanovenia oznámenia o určení pravidiel uplatniteľných na posúdenie neoprávnenej štátnej pomoci by sa nemali vzťahovať na nerozhodnuté veci nezákonnej prevádzkovej pomoci letiskám poskytnutej pred 4. aprílom 2014. Komisia však uplatní zásady stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 na všetky veci týkajúce sa prevádzkovej pomoci (nevýbavené oznámenia a neoprávnená neoznámená pomoc) letiskám, a to aj v prípade, že pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014 a pred začatím prechodného obdobia ⁽⁶⁰⁾.
- (247) Komisia už v odôvodnení 242 dospela k záveru, že priame a ročné kapitálové injekcie predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc poskytnutú pred 4. aprílom 2014.

7.1.3.2. **Rozdiel medzi investičnou a prevádzkovou pomocou**

- (248) So zreteľom na ustanovenia usmernení v oblasti letectva z roku 2014, na ktoré sa odkazuje v odôvodneniach 245 až 246, musí Komisia určiť, či predmetné opatrenie predstavuje neoprávnenú investičnú alebo prevádzkovú pomoc.

⁽⁵⁷⁾ Vec T-109/01, Fleuren Compost/Komisia, Zb. 2004, s. II-127.

⁽⁵⁸⁾ Ú. v. EÚ C 119, 22.5.2002, s. 22.

⁽⁵⁹⁾ Bod 173 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽⁶⁰⁾ Bod 172 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

- (249) Podľa bodu 25 písm. r) usmernení v oblasti letectva z roku 2014 je investičná pomoc vymedzená ako „pomoc na financovanie hmotného kapitálového majetku, najmä na pokrytie schodku financovania kapitálových nákladov“. Ďalej podľa bodu 25 písm. r) usmernení sa investičná pomoc môže týkať počiatkovej platby (t. j. na pokrytie počiatkových investičných nákladov) a pomoci vyplácanej vo forme pravidelných splátok (na pokrytie kapitálových nákladov v súvislosti s ročnými odpismi a nákladmi na financovanie).
- (250) Prevádzková pomoc, na druhej strane, znamená pomoc pokrývajúcu všetky alebo časť prevádzkových nákladov letiska vymedzených ako „základné náklady letiska na poskytovanie leteckých služieb, ktoré zahŕňajú kategórie nákladov ako sú náklady na zamestnancov, zmluvné služby, komunikácie, odpad, energie, údržbu, nájom a správu atď., ale ktoré nezahŕňajú kapitálové náklady, marketingovú podporu alebo iné stimuly, ktoré letisko poskytuje leteckým spoločnostiam, ani náklady spadajúce do pôsobnosti verejnej politiky“⁽⁶¹⁾.
- (251) Na základe týchto vymedzení možno usudzovať, že priame kapitálové injekcie, ktoré sa všetky týkali konkrétnych investičných projektov, predstavujú investičnú pomoc v prospech spoločností FGAZ/FZG.
- (252) Naopak, časť ročných kapitálových injekcií, ktorá sa použila na pokrytie ročných prevádzkových strát⁽⁶²⁾ spoločností FGAZ/FZG, bez nákladov zahrnutých do ukazovateľa EBITDA, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky, ako sa uvádza v odôvodneniach 198 až 200, a nákladov vzniknutých pred 12. decembrom 2000, predstavuje prevádzkovú pomoc v prospech spoločností FGAZ/FZG.
- (253) A napokon, časť ročných kapitálových injekcií pokrývajúcich straty spoločností FGAZ/FZG, ktoré nie sú už zahrnuté v ukazovateli EBITDA (teda ročné odpisy majetku, náklady financovania a ďalšie), po odpočítaní nákladov patriacich do pôsobnosti verejnej politiky vymedzených v odôvodneniach 198 až 200 a nákladov vzniknutých pred 12. decembrom 2000, predstavuje investičnú pomoc.

7.1.3.3. *Zlučiteľnosť investičnej pomoci*

- (254) Podľa bodu 61 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 musí Komisia preskúmať, či sú splnené nasledujúce kumulatívne podmienky:
- výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému cieľu spoločného záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť atď.);
 - infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu;
 - infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy používania, najmä pokiaľ ide o používanie existujúcej infraštruktúry;
 - je prístup k infraštruktúre otvorený pre všetkých potenciálnych užívateľov rovnako a nediskriminačne a
 - pomoc neovplyvňuje rozvoj obchodu tak, že protirečí záujmu Únie.
- (255) Okrem toho, aby bola štátna pomoc letiskám – ako ktorékoľvek iné opatrenie štátnej pomoci – zlučiteľná, musí mať stimulačný účinok a byť nevyhnutná a primeraná vzhľadom na plánovaný legitímny cieľ.
- (256) Nemecko tvrdilo, že investičná pomoc v prospech spoločností FGAZ/FZG spĺňa všetky kritériá zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005.

a) *Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu*

- (257) Komisia pripomína, že v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 nie sú stanovené presné kritériá, podľa ktorých sa má posúdiť, či investičná pomoc letisku prispieva k jasne určenému cieľu spoločného záujmu. O niečom, čo len duplikuje existujúcu letiskovú infraštruktúru, však nemožno povedať, že to slúži cieľu spoločného záujmu.
- (258) V tejto súvislosti musí preto Komisia v prvom rade posúdiť, či letisko Zweibrücken duplikuje existujúcu letiskovú infraštruktúru v regióne.

⁽⁶¹⁾ Bod 25 písm v) usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽⁶²⁾ Vyjadrené v zisku pred odpočítaním úrokov, daní, odpisov a amortizácie (ďalej len „EBITDA“).

Duplicita: Prekrývanie letísk Zweibrücken a Saarbrücken

- (259) Komisia pripomína, že letisko Zweibrücken sa nachádza v bezprostrednej blízkosti letiska Saarbrücken. Lineárna vzdialenosť medzi týmito dvoma letiskami je približne 20 kilometrov, čo sa premieta do približne 39 cestných kilometrov. Cesta autom medzi týmito dvoma letiskami trvá približne 30 minút. Okrem toho sa od letiska Zweibrücken vo vzdialenosti menej ako 2 hodiny cesty nachádza najmenej 6 ďalších letísk.
- (260) Tesná blízkosť medzi týmito dvoma letiskami, znamená, že obidve obsluhujú v podstate totožnú spádovú oblasť. Rôzne štúdie, ktoré v tejto veci predložilo Nemecko⁽⁶³⁾, ako aj štúdie vypracované v rámci súbežného formálneho vyšetrovacieho konania týkajúceho sa letiska Saarbrücken⁽⁶⁴⁾ potvrdzujú, že väčšina cestujúcich využívajúcich tieto dve letiská pochádza zo západného Porýnia-Falcka a Sárska.
- (261) Profily letísk Saarbrücken a Zweibrücken sú takisto pomerne podobné. Keď sa v roku 2006 začalo v Zweibrückene s komerčnou leteckou dopravou, prvým klientom bola spoločnosť Germanwings, ktorá ponúkala trať do Berlína. Tá istá trať sa poskytovala aj zo Saarbrückenu prostredníctvom spoločnosti Luxair a, od roku 2007, prostredníctvom spoločnosti Air Berlin. Druhým najväčším klientom letiska Zweibrücken bola spoločnosť TUIFly, ktorá ponúkala lety na rôzne dovolenkové miesta určenia, najmä v Stredozemí. Pred pôsobením v Zweibrückene bola spoločnosť TUIFly jedným z najväčších klientov letiska Saarbrücken.
- (262) Letisko Zweibrücken sa takisto pokúsilo širšie sa presadiť na nízkonákladovom trhu uzatvorením zmluvy so spoločnosťou Ryanair, ktorá však len menej ako jeden rok prevádzkovala trať na letisko Londýn – Stansted. Nakoniec odišla z letiska aj spoločnosť Germanwings, v dôsledku čoho sa od konca roka 2011 letisko Zweibrücken zameriava takmer výlučne na dovolenkové charterové lety a určitú nákladnú dopravu.
- (263) Dovolenkové charterové lety sa však ponúkajú a ponúkali aj zo Saarbrückenu. Dôležitým aspektom je, že na hlavné miesta určenia, na ktoré sa lieta z Zweibrückenu, sa zjavne často lieta aj zo Saarbrückenu. Napríklad z letného letového poriadku na rok 2014 vyplýva, že dve najčastejšie miesta určenia, na ktoré sa lieta z Zweibrückenu, sú Antalya a Palma de Mallorca, ktoré tvoria viac ako 70 % letov týždenne. Zároveň sa na obidve miesta určenia s podobnou frekvenciou lieta takisto zo Saarbrückenu: v týždni od 16. júna 2014 do 23. júna 2014 odišlo z Zweibrückenu 16 letov do Antalye a Palma de Mallorca, kým zo Saarbrückenu odišlo na tie isté miesta určenia 18 letov.

Duplicita: kapacita, počty cestujúcich a ročné výsledky

- (264) Po tom, ako letisko Zweibrücken vstúpilo na trh komerčnej leteckej dopravy, počet cestujúcich sa rýchlo zvýšil zo 78 000 cestujúcich v roku 2006 na 338 000 cestujúcich v roku 2009. Po tomto období rýchleho rastu začal počet klesať, pričom v roku 2012 klesol až na 242 000 cestujúcich. Vzhľadom na to, že kapacita letiska Zweibrücken je 700 000 cestujúcich, znamená to, že letisko nikdy nevyužívalo svoju dostupnú kapacitu na viac ako 50 % a v súčasnosti využíva svoju dostupnú kapacitu približne na 35 %.
- (265) Na porovnanie, počet cestujúcich v Saarbrückene bol v podstate stabilný na úrovni približne 450 000 cestujúcich ročne, kým na trh komerčnej leteckej dopravy nevstúpil Zweibrücken, keď počet cestujúcich klesol z 487 000 cestujúcich v roku 2005 na 350 000 cestujúcich v roku 2007. Po úprave letiskových poplatkov sa letisku Saarbrücken v roku 2007 podarilo pritiahnúť spoločnosť Air Berlin, čo viedlo k obratu a rastu počtu cestujúcich, ktorý dosiahol maximum 518 000 cestujúcich v roku 2008. V roku 2012 použilo letisko Saarbrücken 425 000 cestujúcich. Vzhľadom na to, že kapacita Saarbrückenu je aj v súčasnosti 700 000 cestujúcich ročne, jeho dostupná kapacita sa využíva len asi na 50 až 75 %. V tejto súvislosti treba poznamenať, že kapacita letiska Saarbrücken by mohla byť vyššia (konkrétne 750 000 – 800 000 cestujúcich ročne), ak by nebolo obmedzené, pokiaľ ide o počet bezpečnostných kontrol cestujúcich, ktoré dokáže letisko zvládnuť za hodinu. Toto obmedzenie vyplýva zo skutočnosti, že letisko Saarbrücken momentálne disponuje iba dvoma skenermi tela.

⁽⁶³⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025“, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, september 2009; Intraplan Consult GmbH, „Luftverkehrsprognose Flughafen Saarbrücken – Vorgehensweise und Ergebnisse“, október 2010.

⁽⁶⁴⁾ Rozhodnutie Komisie z 1. októbra 2014 vo veci štátnej pomoci SA. 26190 – Nemecko – Letisko Saarbrücken, zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku.

- (266) Komisia takisto konštatuje, že aj letisko Zweibrücken aj letisko Saarbrücken boli počas obdobia, ktoré je predmetom vyšetrovania (2000 – 2009), stratové. Na oboch letiskách sa ročné straty prudko zvýšili predovšetkým od roku 2006, keď na trh komerčnej leteckej dopravy vstúpil Zweibrücken.

Duplicita: dôkaz o priamej hospodárskej súťaži medzi dvoma predmetnými letiskami

- (267) Komisia už konštatovala v odôvodneniach 237 a 238, že existujú dôvody domnievať sa, že medzi letiskami Zweibrücken a Saarbrücken prebiehala priama hospodárska súťaž. Po prvé, je potrebné opäť pripomenúť, že spoločnosť TUIFly, predtým najväčší klient letiska Saarbrücken, z tohto letiska v roku 2007 odišla a prešla na letisko Zweibrücken.⁽⁶⁵⁾ Po druhé, pomerne dlhý čas sa lety do Berlína ponúkali súbežne z Zweibrückenu (Germanwings) aj zo Saarbrückenu (Air Berlin a Luxair), čo poukazuje na hospodársku súťaž medzi letiskami aj medzi traťami prevádzkovanými leteckými spoločnosťami. V zmluve o letiskových službách medzi spoločnosťami FZG a Germanwings sa dokonca počítalo s tým, že sa spoločnosti FZG budú platiť vyššie poplatky za služby v prípade, že spoločnosť Air Berlin prestane poskytovať lety do Berlína zo Saarbrückenu.
- (268) Okrem ďalších, už uvedených indícií (pozri odôvodnenie 238) poukazuje Komisia aj na zápisnicu zasadnutia dozornej rady spoločnosti FGZ z 26. júna 2009. V zhrnutí správy správnej rady sa v zápisnici opisuje stretnutie medzi vedením spoločnosti FGZ, spoločnosťou Ryanair a ministerstvom hospodárstva spolkovej krajiny Porýnie-Falcko. Počas tohto stretnutia, na ktorom sa diskutovalo o budúcnosti vzťahov spoločnosti Ryanair s letiskom Zweibrücken, zástupca ministerstva „zdôraznil [spoločnosti Ryanair], že vláda spolkovej krajiny Porýnie-Falcko by považovala za veľmi nepríjemný krok, keby spoločnosť Ryanair začala pôsobiť na letisku Saarbrücken“. Skôr ako o vzájomnom dopĺňovaní sa medzi týmito dvoma letiskami poukazuje táto poznámka na to, že tieto dve letiská si obchodne konkurujú.

Duplicita: nákladná doprava

- (269) Komisia ďalej poukazuje na to, že letisko Zweibrücken sa zaoberá aj leteckou dopravou. Zatiaľ čo na letisku Saarbrücken nie je nákladná doprava významným aspektom prevádzky, je ústredným prvkom obchodného modelu letiska Frankfurt-Hahn. Ako sa uvádza v odôvodnení 21, letisko Frankfurt-Hahn sa nachádza len približne 128 kilometrov alebo zhruba 84 minút autom od Zweibrückenu. Nákladná doprava sa okrem toho realizuje aj na luxemburskom letisku, ktoré sa nachádza približne 145 km alebo približne 86 minút autom (pozri odôvodnenie 21) od letiska Zweibrücken.
- (270) V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že nákladná doprava je spravidla mobilnejšia než osobná doprava⁽⁶⁶⁾. Za spádovú oblasť nákladného letiska sa vo všeobecnosti pokladá okruh 200 kilometrov a 2 hodiny cesty autom. Do určitej miery sa zdá, že sa v odvetví za prijateľný parameter považuje pol dňa času jazdy nákladným autom (teda do 12 hodín času jazdy nákladným autom)⁽⁶⁷⁾.
- (271) Vzhľadom na to, že spádová oblasť pre nákladnú dopravu je zvyčajne oveľa väčšia ako pre cestujúcich, poskytujú letiská Frankfurt-Hahn a Luxemburg v regióne dostatočné kapacity pre nákladnú dopravu.

Duplicita: diskusia o zisteniach

- (272) Na základe úvah uvedených v odôvodneniach 259 až 270 Komisia konštatuje, že letisko Zweibrücken duplikuje letiskovú infraštruktúru letiska Saarbrücken. Konkrétnejšie sa Komisia domnieva, že aj pred vstupom Zweibrückenu na trh komerčnej leteckej dopravy bol región dobre prepojený prostredníctvom existujúcich letísk, predovšetkým prostredníctvom letiska Saarbrücken, a že letisko Zweibrücken nezvyšuje prepojenie regiónu.

⁽⁶⁵⁾ Komisia poznamenáva, že spoločnosť TUIFly uviedla, že jej rozhodnutie odísť zo Saarbrückenu a prejsť do Zweibrückenu bolo motivované bezpečnostnými obavami súvisiacimi so vzletovou a pristávacou dráhou v Saarbrückene. Na druhej strane Nemecko v rámci formálneho vyšetrovacieho konania vo veci SA. 26190 tvrdilo, že rozhodnutia leteckých spoločností odísť zo Saarbrückenu sa nikdy neodôvodňovali odkazom na infraštruktúru v Saarbrückene. Komisia nemôže špekulovať o skutočných motívoch prechodu spoločnosti TUIFly zo Saarbrückenu do Zweibrückenu.

⁽⁶⁶⁾ Napríklad letisko Lipsko/Halle súperilo s letiskom Vatry (Francúzsko) o zriadenie európskeho strediska spoločnosti DHL. Pozri Rozsudok vo veci Lipsko/Halle, bod 93.

⁽⁶⁷⁾ Reakcia letiska Liege na verejnú konzultáciu o usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014.

- (273) Navyše akýkoľvek dopyt po službách leteckej dopravy, ktoré nie sú uspokojené zo strany letiska Saarbrücken, môže jednoducho uspokojiť ďalších 6 letísk, ktoré sa dajú dosiahnuť za menej ako 2 hodiny cesty. Najmä v súvislosti s rekreačnými letmi sa čas prepravy na letisko do 2 hodín považuje za všeobecne prijateľný. To isté platí, pokiaľ ide o dopyt po službách leteckej nákladnej dopravy.
- (274) Nemecko nepredložilo žiadne dôkazy, že si prognózované počty cestujúcich vyžadovali vstup letiska Zweibrücken na trh. Osobitne treba poukázať na to, že hoci k vstupu na trh leteckej dopravy došlo v roku 2006, prvá odhadová štúdia o počtoch cestujúcich pochádza zo septembra 2009⁽⁶⁸⁾. Nemožno preto tvrdiť, že verejné financovanie od roku 2000 bolo zamerané na uspokojenie dopytu po službách leteckej dopravy, ktoré by inak neboli uspokojené.
- (275) Komisia takisto poznamenáva, že v roku 1997 letisko Saarbrücken prognózovalo nárast počtu svojich vlastných cestujúcich na 676 000 do roku 2010⁽⁶⁹⁾. Keďže letisko Zweibrücken v tom čase, ešte nebolo činné na trhu komerčnej leteckej dopravy, možno predpokladať, že tento odhad bol najspoľahlivejšou prognózou o počtoch cestujúcich pre región. Keďže letisko Saarbrücken má kapacitu 700 000 až 800 000 cestujúcich ročne, je jasné, že počty cestujúcich odhadnuté v roku 1997 pomerne dlhý čas mohlo uspokojovať samotné letisko Saarbrücken.
- (276) Komisia naďalej zastáva názor, že ani skutočné počty cestujúcich na letiskách Zweibrücken a Saarbrücken nepreukazujú, že kapacita Saarbrückenu nepostačuje na uspokojenie dopytu v regióne. Je pravda, že kombinovaný počet cestujúcich v Saarbrückene a Zweibrückene dosiahol približne 850 000 cestujúcich v roku 2008 a 810 000 v roku 2009, čo je viac než maximálna kapacita letiska Saarbrücken. Komisia sa zároveň domnieva, že tieto čísla poskytujú mierne skreslený obraz o skutočnom dopyte v regióne: po prvé, zdá sa, že vysoké počty cestujúcich vyplývajú z priamej konkurencie medzi berlínskymi traťami ponúkanými z Zweibrückenu a Saarbrückenu (spoločnosťou Germanwings v Zweibrückene a spoločnosťami Air Berlin/Luxair v Saarbrückene), ktoré dočasne pritiahli dodatočných cestujúcich. Keď však spoločnosť Germanwings ukončila svoju neziskovú trať do Berlína, dopyt po tejto trati sa znížil. Po druhé, Komisia konštatuje (pozri oddiel 7.3), že spoločnosti Germanwings, TUIFly a Ryanair boli všetky zvýhodňované štátnou pomocou, ktorú im poskytovali spoločnosti FGAZ/FZG. Keďže to sa mohlo premietnuť do nižších cien leteniek, je otázne, či takto dotované počty cestujúcich v Zweibrückene predstavovali skutočný dopyt v regióne. Nakoniec treba poznamenať, že kombinované počty cestujúcich od roku 2009 klesli: kombinované počty cestujúcich v Zweibrückene a Saarbrückene predstavovali v roku 2012 približne 670 000, teda menej, ako je maximálna kapacita letiska Saarbrücken.
- (277) Komisia okrem toho nemôže akceptovať argument Nemecka, že obe letiská si navzájom nekonkurujú, ale skôr sa len navzájom dopĺňajú. Po prvé, napriek skutočnosti, že obchodné modely týchto dvoch letísk sa do určitej miery zjavne líšia, je jasné, že hlavnú činnosť letiska Zweibrücken (dovolenkové lety, najmä do Antalye/Palma de Mallorca) zabezpečuje aj Saarbrücken. Je pravda, že Saarbrücken sa inak zameriava na pravidelné lety do veľkých miest, ako je Luxemburg, Berlín a Hamburg. To však nič nemení na skutočnosti, že Zweibrücken poskytuje zrejme len obmedzený rozsah služieb, ktoré neposkytuje alebo by nemohol poskytnúť Saarbrücken.
- (278) Komisia ďalej konštatuje, že rozdiely v infraštruktúre, ktoré medzi týmito dvoma letiskami skutočne existujú, nemôžu spochybniť jej konštatovanie, že letisko Zweibrücken duplikuje letiskovú infraštruktúru, ktorá už predtým existovala v Saarbrückene. Opäť, hoci je pravda, že letisko Zweibrücken má dlhšiu vzletovú a pristávaciu dráhu, a preto je vhodnejšie pre diaľkové lety a ťažké nákladné lietadlá, tieto rozdiely nepostačujú na odôvodnenie dvoch letísk v takejto tesnej blízkosti. Po prvé, ako sa uvádza v odôvodneniach 269 a 270, dopyt po službách nákladnej leteckej dopravy dostatočne uspokojujú letiská Frankfurt-Hahn a Luxemburg, kde sa – podľa informácií Komisie – neuplatňujú žiadne príslušné obmedzenia, pokiaľ ide o hmotnosť lietadiel. Po druhé, Nemecko nepreukázalo, že značný počet komerčných letov osobnej prepravy s odletom z Zweibrückenu by nemohol odlietať zo Saarbrückenu.
- (279) Napokon, vzhľadom na to, že letisko v Saarbrückene bolo zjavne schopné vyhovieť dopytu po službách leteckej dopravy, ktoré teraz čiastočne prevzalo letisko Zweibrücken, už pred vstupom letiska Zweibrücken na trh, rozdiel v infraštruktúre neodôvodňuje duplikovanie infraštruktúry, ktorá už existovala v Saarbrückene.

⁽⁶⁸⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025“, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, september 2009.

⁽⁶⁹⁾ Rozhodnutie Komisie z 1. októbra 2014 vo veci štátnej pomoci SA. 26190 – Nemecko – Letisko Saarbrücken, zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku.

Záver

- (280) Na základe skutočností a úvah uvedených a prediskutovaných v odôvodneniach 255 až 279 Komisia konštatuje, že investičná pomoc v prospech spoločností FGAZ/FZG slúžila na vytvorenie infraštruktúry, ktorá len duplikuje (neziskové) letisko v Saarbrückene. Nemožno preto konštatovať, že investičná pomoc prispieva k dosahovaniu cieľu spoločného záujmu.
- (281) Keďže vymenované podmienky zlučiteľnosti (v odôvodnení 254) sú kumulatívne, Komisia nemusí posudzovať zostávajúce podmienky zlučiteľnosti. Preto v rozsahu, v akom predstavuje investičná pomoc štátnu pomoc, by sa mala považovať za nezlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.
- (282) Keďže Nemecko neuviedlo a Komisia neidentifikovala žiadne alternatívne dôvody zlučiteľnosti, dospelo sa k záveru, že v rozsahu, v akom investičná pomoc predstavuje štátnu pomoc, nie je investičná pomoc v prospech spoločností FGAZ/FZG zlučiteľná s vnútorným trhom.

7.1.3.4. Zlučiteľnosť prevádzkovej pomoci na základe pravidiel SVHZ

- (283) Nemecko argumentuje, že verejné financovanie týkajúce sa prevádzkovej pomoci v prospech spoločností FGAZ/FZG sa musí považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom ako náhrada za poskytovanie SVHZ v zmysle článku 106 ods. 2 zmluvy.
- (284) V článku 106 ods. 2 zmluvy sa uvádza, že „podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu alebo podniky, ktoré majú povahu fiškálneho monopolu, podliehajú pravidlám zmlúv, najmä pravidlám hospodárskej súťaže, za predpokladu, že uplatňovanie týchto pravidiel neznemožňuje právne alebo v skutočnosti plniť určité úlohy, ktoré im boli zverené. Rozvoj obchodu nesmie byť ovplyvnený v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so záujmami Únie.“
- (285) Tento článok obsahuje (čiastočnú) výnimku zo zákazu štátnej pomoci obsahujúceho v článku 107 ods. 1 zmluvy v rozsahu, v akom je pomoc nevyhnutná a primeraná na zabezpečenie výkonu SVHZ za prijateľných hospodárskych podmienok.
- (286) Pred 31. januárom 2012 sa v rámci pre SVHZ z roku 2005 ⁽⁷⁰⁾ a v rozhodnutí predstavila o SVHZ z roku 2005 politika Komisie pri uplatňovaní výnimky podľa článku 106 ods. 2 zmluvy.
- (287) Komisia poznamenáva, že pri obidvoch týchto nástrojoch sa vyžaduje, aby bol predmetný podnik poverený skutočnou SVHZ. Poverenie prevádzkovateľa letiska úlohami služby vo verejnom záujme sa tiež musí zaznamenať v „jednom alebo viacerých oficiálnych aktoch“ obsahujúcich, okrem iného, „presný charakter záväzku služby vo verejnom záujme“ ⁽⁷¹⁾.

Skutočná SVHZ

- (288) Po prvé, pokiaľ ide o otázku, či prevádzka letiska Zweibrücken predstavuje skutočnú SVHZ, Komisia pripomína, že aby sa činnosť mohla označiť za SVHZ, musí vykazovať špecifické črty v porovnaní s bežnými hospodárskymi činnosťami, a že cieľom všeobecného záujmu, ktorý sa sleduje, nemôže byť len rozvoj určitých hospodárskych činností alebo hospodárskych oblastí, ako sa stanovuje v článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy ⁽⁷²⁾. Na základe toho sa Komisia domnieva, že to tak môže byť len v prípade, ak časť oblasti obsluhovanej letiskom bola bez letiska izolovaná od zvyšku EÚ v rozsahu, ktorý by bránil jej sociálnemu a hospodárskemu rozvoju. ⁽⁷³⁾
- (289) Komisia sa ďalej domnieva, že existuje určité prekryvanie medzi riadnym vymedzením SVHZ a otázkou, či verejné financovanie letiska (investičných aj prevádzkových nákladov) prispieva k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu. Komisia v odôvodneniach 257 a nasl. pripomenula, že verejné financovanie, ktoré vedie k duplicitne letiskovej infraštruktúry v danom regióne sa nemôže považovať za financovanie prispievajúce k cieľu spoločného záujmu (pozri tiež odôvodnenia 294 a nasl.). Komisia taktiež pripomína, že celkové prevádzkovanie

⁽⁷⁰⁾ Ú. v. EÚ C 297, 29.11.2005.

⁽⁷¹⁾ Usmernenia v oblasti letectva z roku 2005, bod 66. Pozri tiež článok 4 rozhodnutia o SVHZ z roku 2005.

⁽⁷²⁾ Pozri rozhodnutie N 381/04 – Francúzsko – projekt vysokokapacitnej telekomunikačnej siete v departemente Pyrénées-Atlantiques (DORSAL), Ú. v. EÚ C 162, 2.7.2005, s. 5.

⁽⁷³⁾ Pozri usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 72.

letiska možno považovať za SVHZ len v tom prípade „ak by časť oblasti potencionálne obsluhovanej letiskom bola bez letiska izolovaná od zvyšku Únie v rozsahu, ktorý by bránil jej sociálnemu a hospodárskemu rozvoju“⁽⁷⁴⁾. Aj na základe týchto skutočností sa Komisia domnieva, že prevádzkovanie letiska, ktoré duplikuje iné letisko v tom istom regióne, sa nemôže považovať za skutočnú SVHZ⁽⁷⁵⁾.

- (290) Komisia dospela k záveru, že v rozsahu, v akom predstavuje štátnu pomoc, je verejné financovanie infraštruktúry letiska Zweibrücken nezlučiteľné s vnútorným trhom, pretože duplikuje existujúcu infraštruktúru. Podobne sa Komisia domnieva, že prevádzka letiska Zweibrücken nepredstavuje skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu. V rozsahu, v akom sa Nemecko domnieva, že prevádzkovanie letiska Zweibrücken predstavuje SVHZ, si preto zjavne nesprávne vyložilo vymedzenie SVHZ⁽⁷⁶⁾.

Poverovací akt

- (291) Po druhé, Komisia konštatuje, že spoločnosti FGAZ/FZG v žiadnom prípade neboli riadne poverené prevádzkovaním letiska Zweibrücken ako SVHZ. Ako príslušné poverovacie akty Nemecko uviedlo len všeobecnú prevádzkovú licenciu letiska a jeho „povinnosť prevádzky“ podľa § 45 LuftVZO. Komisia poznamenáva, že podľa Nemecka bolo uloženie povinnosti prevádzky výsledkom povýšenia letiska Zweibrücken z „letiskovej plochy“ na „letisko“ v zmysle § 49 a § 38 LuftVZO⁽⁷⁷⁾. K tomuto povýšeniu však došlo až na začiatku roku 2010, čo znamená, že pre obdobie, ktoré je predmetom vyšetrovania (2000 – 2009), nemožno z § 45 LuftVZO vyvodit žiadne poverenie.
- (292) Nemecko ďalej uvádza, že „[k] všeobecnému oficiálnemu povereniu spoločnosti FZG SVHZ nedošlo, ak nepočítame prevádzkovú licenciu a začlenenie do projektu prestavby spolkovéj krajiny Porýnie-Falcko“. Vzhľadom na to, že Nemecko nevysvetlilo, ako môže prevádzková licencia sama osebe predstavovať riadny poverovací akt spĺňajúci požiadavky uvedené v odôvodnení 287 alebo ako predstavuje riadne poverenie začlenenie do projektu prestavby, Komisia konštatuje, že spoločnosti FGAZ/FZG neboli riadne poverené skutočnou SVHZ.
- (293) Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 288 a nasl. sa preto dospelo k záveru, že finančné prostriedky poskytnuté spoločnostiam FGAZ/FZG predstavujúce prevádzkovú pomoc nemožno považovať za náhradu za SVHZ zlučiteľnú s vnútorným trhom.

7.1.3.5. Zlučiteľnosť prevádzkovej pomoci podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014

- (294) V oddiele 5.1. usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa stanovujú kritériá, ktoré bude Komisia uplatňovať pri posudzovaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. Podľa bodu 172 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 bude Komisia uplatňovať tieto kritériá na všetky prípady týkajúce sa prevádzkovej pomoci vrátane nevybavených oznámení a prípadov neoprávnenej neoznámenej pomoci.
- (295) Neopravená prevádzková pomoc poskytnutá pred dňom uverejnenia usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa môže vyhlásiť za zlučiteľnú do plnej výšky nepokrytých prevádzkových nákladov za predpokladu, že sú splnené nasledujúce podmienky⁽⁷⁸⁾:
- a) príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu: táto podmienka je splnená okrem iného vtedy, ak pomoc zvyšuje mobilitu občanov Únie a prepojenosť regiónov alebo napomáha regionálnemu rozvoju⁽⁷⁹⁾;
 - b) potreba zásahu štátu: pomoc by sa mala zameriavať na situácie, v ktorých môže priniesť podstatné zlepšenie, ktoré trh nie je schopný poskytnúť sám⁽⁸⁰⁾;

⁽⁷⁴⁾ Bod 72 usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Pozri tiež bod 34 usmernení v oblasti letectva z roku 2005.

⁽⁷⁵⁾ Pozri tiež vec T-79/10 Colt Télécommunications France/Komisia, 2013, ECLI:EU:T:2013:463, body 150 – 151, 154, 158 a 166.

⁽⁷⁶⁾ Tamtiež, body 92, 119.

⁽⁷⁷⁾ Vyjadrenie Nemecka z 27. januára 2011, s. 17: „Aus der Aufstufung des Flughafens [vom Verkehrslandeplatz zum Verkehrsflughafen] folgt des Weiteren eine Betriebspflicht des Flughafens“.

⁽⁷⁸⁾ Podľa bodu 137 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa nie všetky podmienky stanovené v oddiele 5.1 usmernení vzťahujú na prevádzkovú pomoc poskytnutú v minulosti.

⁽⁷⁹⁾ Bod 137, 113 a 114 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽⁸⁰⁾ Body 137 a 116 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

- 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 dopravy by sa úroveň hospodárskej činnosti daného letiska podstatne znížila ⁽⁸¹⁾;
- 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 podporovanej činnosti ⁽⁸²⁾;
- e) zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod ⁽⁸³⁾.

a) *Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu*

- (296) V bode 114 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa uvádza, že „duplicita neziskových letísk neprispieva k cieľu spoločného záujmu“. Komisia sa domnieva, že argumenty predložené v odôvodneniach 259 a nasl. v súvislosti so zlučiteľnosťou investičnej pomoci v prospech spoločností FGAZ/FZG podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2005 sú rovnako uplatniteľné na zlučiteľnosť prevádzkovej pomoci podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Z tohto dôvodu sa Komisia domnieva, že prevádzkovou pomocou poskytnutou spoločnostiam FGAZ/FZG sa len duplikuje neziskové letisko, a teda sa ňou neprispieva k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu. Prevádzkovú pomoc poskytnutú spoločnostiam FGAZ/FZG v rozsahu, v akom predstavuje štátnu pomoc, preto nemožno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

Záver

- (297) Komisia dospela k záveru, že prevádzková pomoc poskytnutá spoločnostiam FGAZ/FZG nie je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 106 ods. 2 zmluvy alebo podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. Keďže Nemecko neuviedlo a Komisia neidentifikovala žiadne alternatívne dôvody zlučiteľnosti, dospelo sa k záveru, že v rozsahu, v akom predstavuje štátnu pomoc, je prevádzková pomoc poskytnutá spoločnostiam FGAZ/FZG nezlučiteľná s vnútorným trhom.

7.2. PRÍPADNÁ POMOC V SPOJENÍ S BANKOVÝM ÚVEROM A ÚČASŤOU V INTERNOM CASH POOLE SPOLKOVEJ KRAJINY PORÝNIE-FALCKO.

7.2.1. EXISTENCIA POMOCI

7.2.1.1. *Hospodárska činnosť a pojem podnik*

- (298) Z dôvodov uvedených v odôvodnení 173 a nasl. sa spoločnosti FGAZ/FZG musia na účely článku 107 ods. 1 zmluvy považovať za podnik.

7.2.1.2. *Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu*

- (299) Na to, aby predmetné opatrenie predstavovalo štátnu pomoc, musí byť financované zo štátnych prostriedkov a rozhodnutie o udelení opatrenia musí byť pripísateľné štátu.
- (300) Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na akúkoľvek výhodu poskytnutú prostredníctvom štátnych zdrojov samotným štátom alebo sprostredkovateľským orgánom konajúcim na základe právomocí, ktoré mu boli zverené ⁽⁸⁴⁾. Prostriedky miestnych orgánov sa na účely uplatňovania článku 107 zmluvy považujú za štátne prostriedky ⁽⁸⁵⁾.

100 % štátna záruka

- (301) Každá verejná záruka so sebou nesie riziko straty prostriedkov štátom. Keďže 100 %- štátnu záruku vydala priamo spolková krajina Porýnie-Falcko, bola poskytnutá zo štátnych prostriedkov a je takisto pripísateľná štátu.

⁽⁸¹⁾ Body 137 a 124 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽⁸²⁾ Body 137 a 125 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽⁸³⁾ Body 137 a 131 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽⁸⁴⁾ Vec C-482/99 Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), Zb. 2002, s. I-4397.

⁽⁸⁵⁾ Spojené veci T-267/08 a T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, 2011, ECLI:EU:T:2011:209, bod 108.

Cash-pool spolkovvej krajiny

- (302) Nemecko uviedlo, že cash-pool spolkovvej krajiny Porýnie-Falcko sa nefinancuje priamo z verejného rozpočtu spolkovvej krajiny. Tvrdí, že všetky finančné prostriedky v cash-pooloch pochádzajú buď od zúčastnených podnikov, alebo sa získavajú formou úverov na kapitálovom trhu.
- (303) Komisia sa domnieva, že v predmetnej veci vykonával štát v každom rozhodujúcom období priamu alebo nepriamu kontrolu nad prostriedkami v cash-pooloch, čo znamená, že predstavujú štátne prostriedky. Po prvé, na cash-pooloch sa môžu zúčastňovať len podniky, ktorých väčšinovým vlastníkom je spolková krajina Porýnie-Falcko (vlastníctvo najmenej 50 %). Vzhľadom na väčšinové verejné vlastníctvo sú zúčastnené podniky jednoznačne verejnými podnikmi v zmysle článku 2 písm. b) smernice Komisie 2006/111/ES⁽⁸⁶⁾. Keďže všetky zúčastnené podniky sú takto verejnými podnikmi, ich prostriedky predstavujú štátne prostriedky. Samotná táto skutočnosť znamená, že finančné prostriedky v cash-pooloch v rozsahu, v akom sú tvorené vkladmi uskutočnenými zúčastnenými podnikmi, predstavujú štátne prostriedky.
- (304) Po druhé, v prípade, že vklady zúčastnených podnikov v cash-pooloch nestačia na uspokojenie potrieb likvidity účastníka, získa spolková krajina Porýnie-Falcko krátkodobé financovanie na finančnom trhu na svoje vlastné meno a posunie tieto finančné prostriedky podnikom zúčastneným na cash-pooloch. Keďže spolková krajina si potrebné úvery berie vo vlastnom mene, aj takto získané finančné prostriedky sa musia považovať za štátne prostriedky.
- (305) Komisia sa preto domnieva, že finančné prostriedky poskytnuté z cash-poolu sa financujú štátnymi prostriedkami, pretože aj vklady zúčastnených podnikov aj úvery, ktoré si berie spolková krajina na prekonanie výpadkov likvidity v cash-pooloch, predstavujú štátne prostriedky.
- (306) Ďalej je jasné, že spolková krajina mala ďalekosiahlu kontrolu nad fungovaním cash-poolu, čo znamená, že financovanie poskytované zúčastneným podnikom je pripísateľné štátu. Komisia v prvom rade poznamenáva, že zmluva o účasti v cash-pooloch sa uzatvára medzi spolkovou krajinou a zúčastnenými podnikmi. Rozhodnutie umožniť podniku zúčastniť sa na cash-pooloch teda prijíma priamo spolková krajina. Spolková krajina takisto rozhoduje o maximálnej sume, ktorú môže zúčastnený podnik vybrať z cash-poolu vo forme úverovej linky. Spolková krajina Porýnie-Falcko okrem toho priamo riadi každodenné operácie cash-poolu prostredníctvom „Landeshauptkasse“, čo je inštitúcia ministerstva financií spolkovvej krajiny Porýnie-Falcko. „Landeshauptkasse“ tiež oficiálne zastupuje spolkovú krajinu pri získavaní finančných prostriedkov na preklenutie výpadkov likvidity v cash-pooloch.
- (307) Na základe týchto prvkov sa zdá, že štát je schopný priamo kontrolovať činnosti cash-poolu, predovšetkým môže rozhodovať o tom, ktorý podnik sa môže zúčastniť, a o konkrétnej úverovej linke poskytnutej každému zúčastnenému podniku. Preto sú rozhodnutia týkajúce sa účasti na cash-pooloch a rozsahu tejto účasti pripísateľné štátu.

Úver poskytnutý bankou Sparkasse Südwestpfalz

- (308) Pokiaľ ide o samotný úver, Komisia súhlasí s tým, že Sparkasse Südwestpfalz je nezávislou bankou, ktorá prijíma rozhodnutia o poskytovaní úverov na svoju vlastnú zodpovednosť. Nič jednoznačne nenasvedčuje tomu, že rozhodnutie o poskytnutí úveru spoločnostiam FGAZ/FZG je pripísateľné štátu. Komisia sa preto domnieva, že opatrenie nie je pripísateľné štátu.

7.2.1.3. Hospodárska výhoda**100 % štátna záruka**

- (309) Podľa bodu 3.2 oznámenia o zárukách, individuálna štátna záruka nepredstavuje pomoc, ak sú splnené všetky nasledujúce podmienky: „a) Dlužník nemá finančné problémy [...], b) Rozsah záruky možno správne stanoviť, keď sa poskytuje. [...] c) Záruka nekryje viac ako 80 % nesplateného úveru alebo iného finančného záväzku [...], d) Za záruku sa platí trhovo orientovaná cena [...]“.

⁽⁸⁶⁾ 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).

- (310) V tomto prípade poskytla spolková krajina Porýnie-Falcko 100 % záruku na zabezpečenie úveru poskytnutého v prospech spoločností FGAZ/FZG, čo znamená, že záruka presahuje prahovú hodnotu vo výške 80 % nesplateného úveru. Okrem toho, ako je vysvetlené ďalej, za záruku sa neplatí trhovú cenu. To znamená, že záruka zjavne predstavuje výhodu.
- (311) Podľa bodu 4.2 druhého pododseku oznámenia o zárukách sa táto výhoda môže vypočítavať ako rozdiel medzi špecifickou trhovou úrokovou mierou, ktorú by spoločnosti FGAZ/FZG znášali bez záruky, a úrokovou mierou, ktorú získala prostredníctvom štátnej záruky po zohľadnení všetkých zaplatených poplatkov.
- (312) V súvislosti so zárukou vydanou spolkovou krajinou Komisia pripomína, že spoločnosti FGAZ/FZG získali túto 100 % záruku bezplatne a bez poskytnutia zábezpeky. Je jasné, že za bežných trhových podmienok by museli spoločnosti FGAZ/FZG platiť poplatok, aby od tretej strany získali záruku na svoje úvery.
- (313) Keďže spoločnosti FGAZ/FZG nemuseli platiť poplatok, získali hospodársku výhodu, ktorá na trhu inak nie je dostupná. Výška tejto výhody zodpovedá poplatku, ktorý by spoločnosti FGAZ/FZG museli platiť za bežných trhových podmienok.

Cash-pool spolkovej krajiny

- (314) V súvislosti s účasťou spoločností FGAZ/FZG v cash-pool Nemecko vysvetlilo, že cash-pool funguje nasledovne: spoločnosť FGAZ požiada o finančné prostriedky z cash-poolu na zabezpečenie svojej likvidity a spolková krajina poskytne tieto finančné prostriedky z cash-poolu. Účtované úrokové miery sú trhovými koeficientmi peňazí v hotovosti na úrovni dostupnej pre samotnú spolkovú krajinu. Ak vklady zúčastnených podnikov nepostačujú na pokrytie požiadavky, doplní spolková krajina cash-pool tak, že si zoberie úvery na vlastné meno. Nemecko ďalej vysvetľuje, že spolková krajina v podstate prevádza podmienky, ktoré získa na kapitálovom trhu, na účastníkov cash-poolu, čím sa umožňuje účastníkom – dcérskym podnikom spolkovej krajiny – refinancovať sa za rovnakých podmienok ako samotná spolková krajina bez akýchkoľvek ohľadov na ich úverovú bonitu. Komisia okrem toho konštatuje, že toto financovanie je dostupné všetkým podnikom na neobmedzené časové obdobie.
- (315) Na základe tohto mechanizmu sa spoločnosti FGAZ poskytne výhoda, ak podmienky, za ktorých spolková krajina poskytuje úvery z cash-poolu, sú priaznivejšie ako podmienky, ktoré by inak boli pre spoločnosť FGAZ dostupné na trhu. Podmienky pre branie si úverov z cash-poolu sú rovnaké ako podmienky dostupné pre spolkovú krajinu na refinancovanie. Vzhľadom na to, že spolková krajina si ako verejný orgán dokáže brať úvery za veľmi výhodné sadzby (keďže v podstate neexistuje úverové riziko), sa Komisia domnieva, že sadzba, za ktorú môže spoločnosť FGAZ získať úver z cash-poolu, je výhodnejšia ako sadzba, ktorá by inak bola pre ňu dostupná. Spoločnosť FGAZ okrem toho nemusí na tieto úvery poskytovať zábezpeku a jej finančná situácia/úverová bonita sa nezohľadňuje. Preto tým, že sa spoločnosti FGAZ umožnilo zúčastňovať sa na cash-pool, poskytla *spolková krajina* podniku FGAZ/FZG hospodársku výhodu ⁽⁸⁷⁾.

7.2.1.4. *Selektívnosť*

- (316) Keďže 100 % záruka a právo zúčastňovať sa na cash-pool boli poskytnuté len spoločnostiam FGAZ/FZG (a, v prípade cash-poolu, ostatným podnikom, v ktorých *spolková krajina* vlastní väčšinu akcií), musia sa obidve opatrenia považovať za opatrenia selektívnej povahy.

7.2.1.5. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod*

- (317) Z rovnakých dôvodov, aké sú uvedené v odôvodneniach 233 a nasl. sa Komisia domnieva, že akákoľvek selektívna hospodárska výhoda poskytnutá spoločnostiam FGAZ/FZG môže narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

7.2.1.6. *Záver*

- (318) Na záver Komisia konštatuje, že poskytnutím 100 % bezplatnej záruky na úver spoločnostiam FGAZ/FZG a umožnením spoločnosti FGAZ zúčastňovať sa na cash-pool spolkovej krajiny poskytla spolková krajina spoločnostiam FGAZ/FZG štátnu pomoc.

⁽⁸⁷⁾ Účinok cash-poolu je dosť podobný 100 % záruke poskytnutej spoločnostiam FGAZ/FZG bez účtovania poplatku alebo požadovania zábezpeky. Spolková krajina nesie riziko neuhradenia záväzku spoločností FGAZ/FZG bez toho, aby za to získala kompenzačnú platbu.

- (319) Komisia okrem toho dospela k záveru, že samotný úver poskytnutý bankou Sparkasse Südwestpfalz nepredstavoval štátnu pomoc.

7.2.2. ZLUČITELNOSŤ

- (320) Komisia sa domnieva, že úvahy o zlučiteľnosti uvedené v odôvodneniach 248 a *nasl. a* (283) a *nasl.* v súvislosti so štátnou pomocou v podobe priamych investičných grantov a ročných kapitálových injekcií sú rovnako uplatniteľné na štátnu pomoc v podobe záruky a účasti v cash-pool. Komisia preto konštatuje, že štátna pomoc udelená poskytnutím 100 % bezplatnej záruky spoločnostiam FGAZ/FZG a umožnením spoločnosti FGAZ zúčastňovať sa na cash-pool *spolkovej krajiny* je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

7.3. ZLAVY LETISKOVÝCH POPLATKOV A ZMLUVA O MARKETINGOVÝCH SLUŽBÁCH SO SPOLOČNOSŤOU RYANAIR

7.3.1. EXISTENCIA POMOCI

7.3.1.1. *Hospodárska činnosť a pojem podnik*

- (321) Poskytovaním služieb leteckej dopravy vykonávajú letecké spoločnosti hospodársku činnosť, a preto sú podnikmi v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Preto je potrebné analyzovať, či predmetné zmluvy medzi leteckými spoločnosťami a letiskom, ak sú pripísateľné štátu a dochádza nimi k prevodu štátnych prostriedkov, poskytovali leteckým spoločnosťami hospodársku výhodu.

7.3.1.2. *Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu*

- (322) Opatrenie musí byť pripísateľné štátu a poskytnuté zo štátnych prostriedkov. Súdny dvor vo svojom rozsudku vo veci Stardust Marine ⁽⁸⁸⁾ konštatoval, že prostriedky verejného podniku, ktorý má štatút podľa súkromného práva a ktorého väčšina akcií je vo verejnom vlastníctve, predstavujú štátne prostriedky. V tejto súvislosti je ustálenou praxou Komisie konštatovať, že bez ohľadu na to, či je verejný podnik stratový alebo ziskový, všetky jeho prostriedky sa musia považovať za štátne prostriedky ⁽⁸⁹⁾.
- (323) Pokiaľ ide o pripísateľnosť, Súdny dvor vo svojom rozsudku vo veci Stardust Marine ďalej konštatoval, že skutočnosť, že je štát alebo štátny subjekt jediným alebo väčšinovým akcionárom podniku, nie je postačujúca na konštatovanie, že presun prostriedkov týmto podnikom je pripísateľný jeho verejným akcionárom ⁽⁹⁰⁾. Podľa Súdneho dvora, aj keby bol štát schopný kontrolovať verejný podnik a uplatňovať dominantný vplyv na jeho operácie, skutočné uplatnenie tejto kontroly v konkrétnom prípade by sa nedalo automaticky predpokladať, pretože štátny podnik môže konať s väčšou alebo menšou mierou nezávislosti, a to v závislosti od stupňa autonómie, ktorú mu štát ponechal.
- (324) Podľa Súdneho dvora možno pripísateľnosť vyvodiť z nasledujúcich indícií ⁽⁹¹⁾:
- zo skutočnosti, že predmetný podnik nemohol prijať napadnuté rozhodnutie bez zohľadnenia požiadaviek orgánov verejnej moci;
 - zo skutočnosti, že podnik musel zohľadniť smernice vydané orgánmi verejnej moci;
 - z integrácie verejného podniku do štruktúr verejnej správy;
 - z povahy činností verejného podniku a ich vykonávania na trhu za bežných podmienok hospodárskej súťaže so súkromnými subjektmi;
 - z právneho postavenia podniku;
 - z intenzity dohľadu orgánov verejnej moci nad riadením podniku;
 - z akýkoľvek iného ukazovateľa, ktorý v konkrétnom prípade preukáže zapojenie orgánov verejnej moci do prijatia opatrenia alebo nepravdepodobnosť, že takéto zapojenie neexistuje, pričom je potrebné zohľadniť aj vplyv opatrenia, jeho obsah alebo podmienky, ktoré zahŕňa.

⁽⁸⁸⁾ Stardust Marine, body 51 a nasl.

⁽⁸⁹⁾ Pozri napríklad rozhodnutie Komisie vo veci C 41/2005, Maďarské uviaznuté náklady (Ú. v. EÚ C 324, 21.12.2005, s. 12), s ďalšími odkazmi.

⁽⁹⁰⁾ Stardust Marine, body 51 a nasl.

⁽⁹¹⁾ Tamtiež.

Štátne prostriedky

- (325) Komisia poznamenáva, že spoločnosti FGAZ/FZG sú vlastnené na 100 % štátom, konkrétne 50 % spolkovou krajinou Porýnie-Falcko a 50 % združením ZEF. Spoločnosti FGAZ/FZG je preto potrebné považovať za verejné podniky v zmysle článku 2 písm. b) smernice 2006/111/ES. O štáte ako jedinom akcionárovi spoločností FGAZ/FZG, ktorý okrem toho vymenuje (totožné) dozorné rady spoločností FGAZ/FZG (ktoré následne vymenujú vedenie), možno predpokladať, že má dominantný vplyv na spoločnosti FGAZ/FZG a môže kontrolovať ich prostriedky. To znamená, že akákoľvek výhoda poskytnutá z prostriedkov spoločností FGAZ/FZG by znamenala stratu štátnych prostriedkov, čo by predstavovalo prevod štátnych prostriedkov.

Pripísateľnosť

- (326) Hoci Nemecko uviedlo, že uzavretie zmlúv medzi leteckými spoločnosťami a spoločnosťou FZG nie je pripísateľné štátu, uznalo, že štát – zastúpený spolkovou krajinou Porýnie-Falcko a združením ZEF – je nepriamo zapojený, konkrétne prostredníctvom svojich zástupcov v dozornej rade materskej spoločnosti FGZ, FGAZ. Podľa stanov spoločností FGAZ a FZG sú dozorné rady obidvoch subjektov zložené zo zástupcov, ktorí sú všetci vymenovaní verejnými orgánmi, konkrétne spolkovou krajinou a združením ZEF. Zástupca vymenovaný spolkovou krajinou sa automaticky stáva predsedom obidvoch dozorných rád. Dozorné rady vymenujú manažment spoločností FGAZ a FZG. Pre oba subjekty musia dozorné rady schváliť všetky transakcie vo výške viac ako [...] EUR, čo im poskytuje širokú kontrolu nad hospodárskymi činnosťami spoločností FGAZ/FZG.
- (327) Po druhé, zo zápisnice dozornej rady spoločnosti FGAZ vyplýva, že dozorná rada bola informovaná o rokovaniach a uzatváraní zmlúv s leteckými spoločnosťami a tieto veci sa s ňou konzultovali. Zo zápisnice tiež vyplýva, že pri uzatváraní zmlúv muselo vedenie spoločností FGAZ/FZG vziať do úvahy požiadavky verejných orgánov. Napríklad zo zápisnice zo zasadnutia Rady z 13. júla 2006 vyplýva, že po tom, ako vedenie informovalo o úspešnom uzatvorení zmluvy so spoločnosťou Germanwings, predseda dozornej rady uviedol, že spolková krajina je veľmi spokojná s vývojom a poznamenal, že by to mohlo viesť k vytvoreniu pracovných miest a pomôcť hospodársky odôvodniť opodstatnenosť letiska. Predseda najmä tiež poznamenal, že tieto pozitívne účinky – vytvorenie pracovných miest a hospodárske opodstatnenie letiska – by mohli viesť k predĺženiu dohody o ziskoch a stratách medzi spoločnosťami FGAZ a FZG. Vzhľadom na to, že od dohody o ziskoch a stratách záviselo, či bude spoločnosť FZG schopná kryť svoje prevádzkové straty, a na to, že spolková krajina a združenie ZEF mali právomoc nepredĺžiť platnosť dohody o prevode ziskov a strát alebo ukončiť poskytovanie kapitálových injekcií, ktoré umožňovali jej fungovanie, je jasné, že vedenie spoločností FGAZ/FZG muselo zohľadniť požiadavky verejných orgánov, ak chcelo zabezpečiť svoje vlastné hospodárske prežitie.
- (328) Zo zápisnice dozornej rady z 13. júla 2006 tiež vyplýva, že vojenské cvičenie, ktoré sa konalo na letisku Zweibrücken, viedlo k sťažnostiam obyvateľstva na hluk. Vedenie poukázalo na to, že vojenským cvičením holandských vzdušných síl sa dosiahli významné príjmy. Predseda napriek tomu navrhol, aby vedenie v budúcnosti dôkladne zvažilo, či by sa vojenské cvičenia mali konať, a aby sa obyvateľstvo včas informovalo. Zo všetkých uvedených skutočností vyplýva, že verejné orgány boli zapojené do každodenných rozhodnutí vedenia spoločností FGAZ/FZG a súhlasili s nimi.
- (329) Zo zápisnice zo zasadnutia dozornej rady z 26. júna 2009 ďalej vyplýva, že štát, zastúpený spolkovou krajinou Porýnie-Falcko, bol priamo zapojený do rokovaní s leteckými spoločnosťami. V zápisnici sa opisuje správa vedenia dozornej rade, v ktorej sa hovorí o stretnutí medzi vedením, zástupcom ministerstva hospodárstva spolkovkej krajiny Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair v Londýne. Počas tohto zasadnutia sa diskutovalo o vzťahu medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom Zweibrücken. Aktívnu účasť ministerstva je možné vyvodiť, okrem samotnej prítomnosti jeho zástupcu na týchto obchodných rokovaniach, z toho, že zástupca ministerstva spoločnosti Ryanair pripomenul, že pôsobenie na letisku v Saarbrückene by vláda spolkovkej krajiny Porýnie-Falcko mohla považovať za „neprijemný krok“.
- (330) O budúcnosti pôsobenia spoločnosti Ryanair v Zweibrückene sa potom diskutovalo v dozornej rade, ktorá konštatovala, že bez výrazného zlepšenia harmonogramu spoločnosti Ryanair a vzhľadom na peňažný príspevok požadovaný spoločnosťou Ryanair⁽⁹²⁾ podporuje návrh manažmentu vzťah ukončiť. Vzhľadom na peňažný príspevok, ktorý požadovala spoločnosť Ryanair a ktorý by správnu radu zaväzoval k schváleniu novej zmluvy,

⁽⁹²⁾ V priebehu tohto stretnutia spoločnosť Ryanair navrhla zachovať trať medzi Londýnom a Zweibrückenom otvorenú počas zimy „za [...] EUR“ a bola ochotná začať prevádzkovať dve nové trate (Barcelona a Alicante) z Zweibrückenu „za [...] EUR“.

a na skoré zapojenie verejných orgánov do rokovaní je jasné, že dozorná rada mala ďalekosiahlu kontrolu nad obchodným rozhodnutím vedenia. To sa môže vnímať ako ďalšia indícia toho, že vedenie muselo pri rozhodovaní brať do úvahy požiadavky verejných orgánov, a preukazuje to stupeň kontroly a vplyvu uplatňovaného dozornou radou nad obchodnými rozhodnutiami spoločností FGAZ/FZG.

- (331) Vzhľadom na tieto úvahy sa Komisia domnieva, že je dosť indícií na to, aby sa konštatovalo, že uzatvorenie zmlúv o letiskových službách medzi spoločnosťami FGAZ/FZG a rôznymi leteckými spoločnosťami je pripísateľné štátu.

7.3.1.3. *Hospodárska výhoda*

- (332) S cieľom posúdiť, či zmluva medzi letiskom vo verejnom vlastníctve a leteckou spoločnosťou poskytuje leteckej spoločnosti hospodársku výhodu, je potrebné analyzovať, či bola pri tejto zmluve dodržaná zásada subjektu v trhovom hospodárstve. Pri použití kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na zmluvu medzi letiskom a leteckou spoločnosťou sa musí posúdiť, či by v čase, keď sa zmluva uzatvorila, obozretný subjekt v trhovom hospodárstve očakával, že zmluva povedie k vyššiemu zisku, než by bol dosiahnutý iným spôsobom. Tento vyšší zisk sa určí na základe rozdielu medzi prírastkovými príjmami, ktoré má zmluva priniesť (t. j. rozdiel medzi príjmami dosiahnutými po uzavretí zmluvy a príjmami dosiahnutými bez uzavretia zmluvy), a prírastkovými nákladmi, ktoré by mali zo zmluvy vyplývať (t. j. rozdiel medzi nákladmi vyplývajúcimi z uzavretia zmluvy a nákladmi, ktoré vzniknú bez uzavretia zmluvy), pričom sa výsledné peňažné toky znížia o primeranú diskontnú sadzbu.
- (333) V tejto analýze sa musia zohľadniť všetky príslušné prírastkové príjmy a náklady spojené so zmluvou. Rôzne faktory (Zľavy z letiskových poplatkov, marketingové granty, iné finančné stimuly) sa nesmú posudzovať samostatne. Ako sa uvádza v rozsudku vo veci Charleroi: „V rámci uplatnenia kritéria súkromného investora je [...] nevyhnutné posudzovať obchodnú transakciu ako celok s cieľom overiť, či sa štátny subjekt a ním ovládaný subjekt zohľadňované spoločne správajú ako rozumné hospodárske subjekty v trhovom hospodárstve. Komisia je totiž povinná zohľadniť pri posudzovaní sporných opatrení všetky relevantné skutočnosti a ich kontext [...].“⁽⁹³⁾
- (334) Očakávané prírastkové príjmy musia zahŕňať predovšetkým príjmy z letiskových poplatkov so zohľadnením zliav, ako aj očakávaný objem dopravy vyplývajúci zo zmluvy a očakávané neletecké príjmy z ostatnej dopravy. Očakávané prírastkové náklady musia zahŕňať najmä všetky prírastkové prevádzkové a investičné náklady, ktoré by nevznikli, ak by zmluva neexistovala, ako aj náklady marketingových grantov a iných finančných stimulov.
- (335) Komisia v tejto súvislosti tiež poznamenáva, že diferenciácia ceny (vrátane marketingovej podpory a iných stimulov) je štandardnou obchodnou praxou. Politiky rozličných cien by však mali mať obchodné odôvodnenie⁽⁹⁴⁾.

Uplatnenie zásady subjektu v trhovom hospodárstve na predmetné zmluvy, najmä so spoločnosťou Ryanair

- (336) Komisia sa domnieva, že aby bolo možné uplatniť túto zásadu, pri zohľadnení skutočností týkajúcich sa tejto veci, prvým krokom by malo byť zodpovedanie nasledujúcich otázok:
- Mali by sa zmluva o marketingových službách a zmluva o letiskových službách, ktoré boli podpísané po sebe v rozpätí dvoch týždňov, analyzovať osobitne alebo spoločne?
 - Aký úžitok by mohol hypotetický subjekt v trhovom hospodárstve konajúci namiesto spoločností FGAZ/FZG a *spolkovej krajiny* očakávať, že získa zo zmlúv o marketingových službách?
 - Aký má, na účely uplatnenia zásady subjektu v trhovom hospodárstve, význam porovnanie podmienok zmlúv o letiskových službách uvedených vo formálnom vyšetrovacom konaní s letiskovými poplatkami účtovanými na iných letiskách?
- (337) Ďalším krokom po zodpovedaní týchto otázok bude to, že Komisia uplatní zásadu subjektu v trhovom hospodárstve na rôzne z uvádzaných opatrení.

⁽⁹³⁾ Vec T-196/04, *Ryanair/Komisia*, Zb. 2008, s. II-3643, bod 59.

⁽⁹⁴⁾ Pozri rozhodnutie Komisie 2011/60/EÚ z 27. januára 2010 o štátnej pomoci C12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair (Ú. v. EÚ L 27, 1.2.2011, s. 24).

a) *Pokiaľ ide o spoločnú analýzu zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách*

(338) Komisia sa domnieva, že dva druhy opatrení, ktoré sú predmetom formálneho vyšetrovania v tejto veci, teda zmluva o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách, sa musia posudzovať spoločne ako jedno opatrenie. Tento prístup sa týka zmluvy o letiskových službách uzatvorenej medzi spoločnosťami Ryanair a FZG na jednej strane a zmlúv o marketingových službách uzavretých medzi spoločnosťami FZG a Ryanair, ako aj spoločnosťou AMS a spolkovou krajinou Porýnie-Falcko, na strane druhej. Spoločnosť Ryanair nespochybňuje, že zmluva o marketingových službách uzatvorená priamo medzi spoločnosťami Ryanair a FZG sa má posudzovať spolu so zmluvou o letiskových službách. Podľa názoru Komisie to isté platí pre zmluvu o marketingových službách so spoločnosťou AMS.

(339) Je niekoľko náznakov, ktoré poukazujú na skutočnosť, že tieto zmluvy by sa mali hodnotiť ako jedno opatrenie, pretože boli uzavreté v rámci jednej transakcie.

(340) Predovšetkým boli zmluvy uzatvorené v podstate tými istými stranami v takmer rovnakom čase:

a) spoločnosť AMS je 100 % dcérskou spoločnosťou spoločnosti Ryanair. Zmluvu o marketingových službách podpísal v mene spoločnosti AMS pán Edward Wilson, ktorý bol v tom čase riaditeľom spoločnosti AMS a súčasne riaditeľom spoločnosti Ryanair. ⁽⁹⁵⁾ Na účely uplatňovania pravidiel štátnej pomoci sa spoločnosti Ryanair a AMS považujú za jeden podnik v tom zmysle, že spoločnosť AMS koná ako sprostredkovateľ v záujme a pod kontrolou spoločnosti Ryanair. Pri zmluvách v tejto veci sa to dá vyvodiť aj zo skutočnosti, že v preambule zmluvy o marketingových službách sa uvádza, že „AMS má výlučnú licenciu na ponuku marketingových služieb na cestovnom webovom sídle www.ryanair.com, webovom sídle írskej nízkonákladovej leteckej spoločnosti Ryanair“.

V odôvodneniach 326 a nasl. sa ďalej konštatovalo, že rozhodnutie spoločností FGAZ/FZG uzatvoriť zmluvy o letiskových službách s leteckými spoločnosťami ako Ryanair bolo pripísateľné štátu. Kontrolný vplyv na spoločnosti FGAZ/FZG v tomto ohľade uplatňovali spolková krajina Porýnie-Falcko a združenie ZEF. Vzhľadom na skutočnosť, že to bola vždy spolková krajina, kto vymenoval predsedu dozornej rady spoločností FGAZ/FZG, a na skutočnosť, že spolková krajina účinne financovala 95 % až 80 % strát spoločností FGAZ/FZG (v dôsledku čoho mala významný vplyv na združenie ZEF a väčší finančný záujem na podniku), však možno bezpečne predpokladať, že spolková krajina mala skutočnú kontrolu nad spoločnosťami FGAZ/FZG. Pokiaľ ide o obchodný vzťah medzi spoločnosťami Ryanair a FGAZ/FZG na jednej strane a spolkovou krajinou Porýnie-Falcko na strane druhej, Komisia konštatuje, že záujem spoločností FGAZ/FZG a spolkové krajiny na uzatvorení príslušných zmlúv sa do veľkej miery zbiehal: obidva subjekty mali záujem na zvýšení premávky na letisku a z hľadiska spolkové krajiny nebol veľký rozdiel, či zmluvu (náklady na ktorú by neskôr musela uhradiť prostredníctvom dohody o ziskoch a stratách) uzatvorili spoločnosti FGAZ/FZG alebo či zmluvu uzatvorila sama. V tejto súvislosti nemôže byť skutočnosť, že jedna zo zmlúv o marketingových službách bola uzatvorená priamo so spolkovou krajinou, kým zmluva o letiskových službách bola uzatvorená s jej závislou dcérskou spoločnosťou, argumentom proti posudzovaniu zmlúv ako jednej obchodnej transakcie.

b) Zmluvy boli takisto uzatvorené v takmer rovnakom čase, keďže zmluva o letiskových službách (22. septembra 2008) bola uzatvorená presne dva týždne pred zmluvou o marketingových službách so spoločnosťou AMS (6. októbra 2008).

(341) Po druhé, v prvej časti zmluvy o marketingových službách so spoločnosťou AMS nazwanej „Účel zmluvy“ sa uvádza, že zmluva je „postavená na záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať trať medzi Zweibrückenom a Londýnom“. Touto formuláciou sa zavádza jednoznačné prepojenie medzi zmluvou o službách a zmluvou o marketingových službách v tom zmysle, že jedna by sa bez tej druhej neuzatvorila. Zmluva o marketingových službách je založená na uzatvorení zmluvy o letiskových službách a službách poskytovaných spoločnosťou Ryanair. V preambule zmluvy o marketingových službách sa v skutočnosti uvádza, že spolková krajina Porýnie-Falcko sa plánuje zamerať na cestujúcich spoločnosti Ryanair s cieľom propagovať cestovný ruch a podnikateľské príležitosti v regióne a najmä letisko Zweibrücken ako miesto určenia.

(342) Po tretie, v zmluve o marketingových službách sa uvádza, že spolková krajina Porýnie-Falcko sa rozhodla „aktívne propagovať letisko Zweibrücken ako dovolenkové miesto určenia pre medzinárodných cestujúcich leteckou dopravou a tiež ako atraktívne obchodné centrum“. To svedčí o tom, že hlavným a konkrétnym cieľom uzatvorenia zmluvy o marketingových službách je konkrétne propagácia letiska Zweibrücken (a okolitého regiónu).

⁽⁹⁵⁾ Pozri <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, navštívené 23. júna 2014.

- (343) Po štvrté, v zmluve o marketingových službách sa osobitne stanovuje, že na pravej lište stránky miesta určenia Zweibrücken na Ryanair.com sa majú umiestniť dve prepojenia a do časti Päť vecí, ktoré treba určite urobiť (Top Five Things To Do) stránky miesta určenia Zweibrücken na Ryanair.com sa má umiestniť päť odsekov. Z týchto ustanovení možno vyvodíť, že účelom tejto zmluvy je podporiť osobitne letisko Zweibrücken, a nie spolkovú krajinu Porýnie-Falcko ako celok.
- (344) Po piate, zmluvu môže Porýnie-Falcko okamžite vypovedať v prípade, že spoločnosť Ryanair prestane prevádzkovať trať medzi Zweibrückenom a Londýnom. To znova dokazuje, že zmluva o marketingových službách a zmluva o letiskových službách sú neoddeliteľne prepojené.
- (345) Možno teda dospieť k záveru, že zmluva o marketingových službách uzatvorená medzi spolkovou krajinou Porýnie-Falcko a spoločnosťou AMS je neoddeliteľne prepojená so zmluvou o letiskových službách podpísanou spoločnosťami Ryanair a FZG. Z uvedených úvah vyplýva, že zmluva o marketingových službách by nebola uzatvorená bez zmluvy o letiskových službách. V zmluve o marketingových službách sa výslovne uvádza, že je založená na trati Zweibrücken – Londýn spoločnosti Ryanair a v podstate počíta s marketingovými službami zameranými na propagáciu tejto trate. Zároveň sa zdá, že aj uzatvorenie zmluvy o letiskových službách záviselo od zmluvy o marketingových službách: hoci bola zmluva o letiskových službách uzatvorená skôr, nezáväzovala spoločnosť Ryanair k tomu, aby začala prevádzkovať lety z Zweibrückenu. Naopak, výslovne sa v nej stanovovalo, že „ak sa služby nezačnú poskytovať do 28. októbra 2008, táto zmluva zanikne bez vyodenia zodpovednosti pre ktorúkoľvek stranu“. Spoločnosť Ryanair v skutočnosti začala svoju činnosť na letisku Zweibrücken až po uzatvorení zmluvy so spoločnosťou AMS.
- (346) Z týchto dôvodov považuje Komisia za vhodné vykonať spoločnú analýzu zmluvy o letiskových službách z 22. septembra 2008 a zmluvy o marketingových službách zo 6. októbra 2008 s cieľom určiť, či predstavujú štátnu pomoc, alebo nie.
- b) *Pokiaľ ide o úžitok, ktorý by mohol očakávať subjekt v trhovom hospodárstve na základe zmluvy o marketingových službách, a cenu, ktorú by bol ochotný zaplatiť za tieto služby*
- (347) Aby bolo možné uplatniť zásadu subjektu v trhovom hospodárstve na predmetnú vec, musí sa správanie spoločností FGAZ/FZG a spolkovej krajiny ako zmluvných strán zmluvy o letiskových službách so spoločnosťou Ryanair a zmluvy o marketingových službách so spoločnosťou AMS porovnať so správaním hypotetického subjektu v trhovom hospodárstve zodpovedného za prevádzku letiska Zweibrücken.
- (348) Pri analyzovaní predmetnej transakcie by bolo vhodné posúdiť úžitok, ktorý by tento hypotetický subjekt v trhovom hospodárstve, motivovaný vyhliadkou zisku, mohol získať z nákupu marketingových služieb. V tejto analýze by sa nemal zohľadňovať všeobecný vplyv takýchto služieb na cestovný ruch a hospodársku výkonnosť regiónu. Do úvahy by sa mal brať len vplyv týchto služieb na ziskovosť letiska, pretože to by bolo jediným záujmom hypotetického subjektu.
- (349) Marketingové služby by mali preto stimulovať tok cestujúcich na leteckých tratiach, ktoré sú predmetom zmlúv o marketingových službách a zodpovedajúcich zmlúv o letiskových službách, pretože účelom marketingových služieb je propagácia týchto leteckých tratí. Keďže z účinku týchto marketingových služieb bude mať úžitok najmä dotknutá letecká spoločnosť, môže mať z toho úžitok takisto prevádzkovateľ letiska. Zvýšenie toku cestujúcich môže viesť k nárastu príjmov pre prevádzkovateľa letiska vytvorených určitými letiskovými poplatkami, ako aj k nárastu príjmov nevyplývajúcich z leteckej dopravy, predovšetkým z parkovísk, reštaurácií a iných podnikov.
- (350) Preto nemožno pochybovať o tom, že subjekt v trhovom hospodárstve prevádzkujúci letisko Zweibrücken namiesto spoločností FGAZ/FZG a spolkovej krajiny by bral tento pozitívny účinok do úvahy pri zvažovaní uzatvorenia zmluvy o marketingových službách a zodpovedajúcej zmluvy o letiskových službách. Subjekt v trhovom hospodárstve by v tomto prípade zohľadnil vplyv predmetnej leteckej trate na budúce príjmy a náklady odhadom počtu cestujúcich využívajúcich tieto trate, čo by odrážalo pozitívny účinok marketingových služieb. Tento účinok by sa okrem toho hodnotil s prihliadnutím na celé prevádzkové obdobie predmetných leteckých tratí, ako by bolo stanovené v zmluve o letiskových službách a zmluve o marketingových službách.
- (351) Keď prevádzkovateľ letiska uzatvára zmluvu o propagácii niektorých leteckých tratí, je bežnou praxou odhadnúť mieru zaťaženia (alebo faktor zaťaženia) ⁽⁹⁶⁾ pre predmetné letecké trate a zohľadniť to pri posudzovaní budúcich príjmov. Komisia v tejto otázke súhlasí so spoločnosťou Ryanair, t. j. že zmluvy o marketingových službách nielen vytvárajú náklady pre prevádzkovateľa letiska, ale prinášajú so sebou aj zisky.

⁽⁹⁶⁾ Pomer zaťaženia alebo faktor zaťaženia sa definuje ako pomer obsadených miest v lietadle prevádzkovanom na leteckej trati.

- (352) Okrem toho by bolo vhodné určiť, či by bolo možné primerane očakávať a vyčísliť iný úžitok pre hypotetický subjekt v trhovom hospodárstve prevádzkujúci letisko Zweibrücken namiesto spoločností FGAZ/FZG a spolkové krajiny, t. j. iný ako úžitok z pozitívneho účinku na tok cestujúcich na leteckých tratiach, ktoré sú predmetom zmluvy o marketingových službách, počas obdobia prevádzkovania týchto tratí, ako sa stanovuje v zmluve o marketingových službách alebo zmluve o letiskových službách.
- (353) Niektoré zainteresované tretie strany podporujú tento argument, najmä spoločnosť Ryanair vo svojej štúdii zo 17. januára 2014. Štúdia zo 17. januára 2014 vychádza z teórie, že marketingové služby získané prevádzkovateľom letiska, ako sú spoločnosti FGAZ/FZG a spolková krajina, pomôžu zlepšiť imidž značky letiska a, v dôsledku toho, udržateľne zvýšiť počet cestujúcich využívajúcich letisko, a to nielen počet v rámci leteckých tratí, ktoré sú predmetom zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách, počas obdobia prevádzkovania týchto tratí, ako sa stanovuje v týchto zmluvách. Spoločnosť Ryanair vo svojej štúdii predovšetkým konštatovala, že marketingové služby budú mať udržateľne pozitívne účinky na tok cestujúcich na letisku aj po uplynutí platnosti zmluvy o marketingových službách.
- (354) V prvom rade treba poznamenať, že nič nenasvedčuje tomu, že keď sa uzatvárala zmluva o marketingových službách, prevádzkovateľ letiska alebo spolková krajina posudzovali alebo dokonca vyčíslňovali možné priaznivé účinky zmluvy o marketingových službách na iné letecké trate, ako sú tie, ktoré sú predmetom zmluvy, alebo možnosť pretrvania takýchto účinkov aj po uplynutí platnosti zmluvy. Nemecko okrem toho nenavrholo žiadnu metódu na odhadnutie prípadnej hodnoty, ktorú by hypotetický subjekt v trhovom hospodárstve prevádzkujúci letisko Zweibrücken namiesto spoločností FGAZ/FZG a spolkové krajiny mohol pripisovať takýmto účinkom pri posudzovaní, či má alebo nemá uzatvárať zmluvy v roku 2008.
- (355) Na základe dostupných informácií sa navyše nedá posúdiť udržateľná povaha týchto účinkov. Je možné, že propagovanie Zweibrückenu a regiónu na webovom sídle spoločnosti Ryanair mohlo podnietiť ľudí navštevujúcich túto lokalitu, aby si kúpili lístky spoločnosti Ryanair do Zweibrückenu, keď bola reklama zverejnená po prvýkrát, alebo tesne potom. Je však veľmi nepravdepodobné, že účinok reklamy na návštevníkov trval alebo mal vplyv na nákup leteniek dlhšie ako niekoľko týždňov po tom, ako bola zverejnená na webovom sídle spoločnosti Ryanair. Je väčšia pravdepodobnosť, že reklama bude mať udržateľný účinok, ak sa propagačné aktivity uskutočňujú na jednom alebo viacerých reklamných médiách, ktorým sú spotrebiteľia počas daného obdobia pravidelne vystavení. Napríklad reklamná kampaň uskutočňovaná na všeobecne prístupných televíznych a rozhlasových staniciach, populárnych webových sídlach a/alebo rôznych reklamných plagátoch umiestnených v blízkosti alebo vo vnútri verejných priestorov by mohla mať udržateľný účinok, ak sú spotrebiteľia týmto médiami pravidelne vystavení. Je však veľmi nepravdepodobné, že propagačné činnosti, ktoré sa obmedzujú len na webové sídlo spoločnosti Ryanair, budú mať účinok, ktorý pretrvá veľmi dlho po ukončení reklamnej kampane.
- (356) V skutočnosti je veľmi pravdepodobné, že väčšina ľudí nenavštevuje webové sídlo spoločnosti Ryanair dostatočne často na to, aby im vďaka reklame umiestnenej na danom sídle jasne utkvél v pamäti daný región. Toto tvrdenie je dostatočne podopreté dvoma faktormi. Po prvé, podľa podmienok zmluvy o marketingových službách sa propagácia regiónu mesta Zweibrücken na domovskej stránke webového sídla spoločnosti Ryanair obmedzovala na päť 150-slovných odsekov v časti Päť vecí, ktoré treba určite urobiť (Top Five Things To Do) stránky týkajúcej sa miesta určenia Zweibrücken, veľmi krátku (16 dní) prítomnosť jednoduchého prepojenia na domovskej stránke www.ryanair.com vedúceho na lokalitu poskytnutú spolkovou krajinou a prítomnosť dvoch jednoduchých prepojení na stránke týkajúcej sa miesta určenia Zweibrücken vedúcich znova na lokalitu poskytnutú spolkovou krajinou. Z typu propagačných aktivít (jednoduché prepojenie s obmedzenou marketingovou hodnotou), ako aj z ich krátkeho trvania vyplýva, že účinok týchto aktivít by sa po skončení propagácie výrazne znížil, a to najmä preto, lebo tieto aktivity boli obmedzené na webové sídlo spoločnosti Ryanair a neboli podporené žiadnym iným médium. Po druhé, prevažná väčšina marketingových aktivít stanovených v zmluve uzatvorenej so spoločnosťou AMS sa týkala len webového sídla miesta určenia Zweibrücken. Je veľmi pravdepodobné, že ľudia túto stránku nenavštevujú často; ak ju navštevujú, je to pravdepodobne len preto, lebo sa už o miesto určenia zaujímajú.
- (357) Preto, ak sa marketingovými službami aj zvýšil tok cestujúcich na leteckých tratiach, ktoré sú predmetom zmlúv o marketingových službách, počas obdobia ich uplatňovania, je veľmi pravdepodobné, že tento účinok bol nulový alebo zanedbateľný po tomto období a že účinok na ostatné letecké trate bol podobne bezvýznamný.
- (358) Zo štúdií spoločnosti Ryanair zo 17. a 31. januára 2014 ďalej vyplýva, že vytváranie prínosov nad rámec leteckých tratí, ktoré sú predmetom zmlúv o marketingových službách, alebo aj po skončení ich uplatňovania pre tieto trate podľa zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách, bolo mimoriadne neisté a nebolo ho možné vyčísliť so stupňom spoľahlivosti, ktorý by obozretný subjekt v trhovom hospodárstve považoval za dostatočný.

- (359) Napríklad podľa štúdie zo 17. januára 2014 „budúce prírastkové zisky nad rámec plánovaného uplynutia platnosti zmluvy o letiskových službách sú už svojou povahou neisté“. V tejto štúdii sa ďalej navrhujú dve metódy a *priori* hodnotenia pozitívnych účinkov zmlúv o marketingových službách: prístup založený na peňažnom toku a prístup založený na kapitalizácii.
- (360) Prístup založený na peňažnom toku zahŕňa vyhodnotenie prínosov zmlúv o marketingových službách a zmlúv o letiskových službách prostredníctvom posúdenia budúcich príjmov, ktoré môžu byť vytvorené prevádzkovateľom letiska prostredníctvom zmluvy o marketingových službách a zmluvy o letiskových službách mínus zodpovedajúce náklady. Pri prístupe založenom na kapitalizácii sa k zlepšeniu imidžu značky letiska vďaka marketingovým službám pristupuje ako k nehmotnému majetku nadobudnutému za cenu stanovenú v zmluve o marketingových službách.
- (361) V štúdii sa však poukazuje na závažné ťažkosti, ktoré sa spájajú s prístupom založenom na kapitalizácii, a na to, že výsledky získané touto metódou môžu byť nespoľahlivé; naznačuje sa v nej, že prístup založený na peňažnom toku by bol vhodnejší. V štúdii sa predovšetkým konštatuje, že:

„Pri prístupe založenom na kapitalizácii by sa mal zohľadňovať iba podiel marketingových výdavkov, ktorý sa dá priradiť k základu nehmotného majetku letiska. Môže byť však ťažké identifikovať podiel marketingových výdavkov, ktorý je zameraný na vytváranie očakávaných budúcich príjmov pre letisko (t. j. investície do základu nehmotného majetku letiska), a nie na vytváranie súčasných príjmov pre letisko.“

Takisto sa v nej zdôrazňuje, že:

„Uplatnenie prístupu založeného na kapitalizácii si vyžaduje odhad priemernej dĺžky času, počas ktorého by si letisko dokázalo udržať zákazníka vďaka marketingovej kampani spoločnosti AMS. V praxi by bolo veľmi ťažké odhadnúť priemerné obdobie udržania si zákazníka po kampani AMS z dôvodu nedostatku údajov.“

- (362) V štúdii z 31. januára 2014 sa navrhuje praktické uplatňovanie prístupu založeného na peňažnom toku. Pri tomto prístupe sú prínosy zmlúv o marketingových službách a zmlúv o letiskových službách, ktoré trvajú aj po uplynutí platnosti zmluvy o marketingových službách, vyjadrené ako „konečná hodnota“, ktorá sa vypočíta v deň uplynutia platnosti zmluvy. Táto konečná hodnota sa vypočíta na základe prírastkových ziskov očakávaných zo zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách počas posledného roku uplatňovania zmluvy o letiskových službách. Tieto zisky sa predĺžia do nasledujúceho obdobia, trvanie ktorého je rovnaké ako trvanie zmluvy o letiskových službách a upravujú sa tak, aby zohľadňovali mieru rastu na trhu leteckej dopravy v Európe a faktor pravdepodobnosti, ktorý má odrážať schopnosť zmluvy o letiskových službách a zmluvy marketingových službách prispieť k ziskovosti letiska po tom, ako uplynula ich platnosť. Podľa štúdie z 31. januára 2014 závisí schopnosť vytvárať trvalý prínos od viacerých faktorov „vrátane lepšej povesti a silnejšej značky, ako aj vonkajších vplyvov siete a pravidelných cestujúcich“, pričom sa však v tejto súvislosti neuvádzajú ďalšie spresnenia. Pri tejto metóde sa okrem toho prihliada na diskontnú sadzbu, do ktorej sa premietajú náklady na kapitál.
- (363) Pokiaľ ide o faktor pravdepodobnosti, v štúdii sa navrhuje sadzba 30 %, ktorá sa považuje za rozumnú. V tejto štúdii, ktorá má veľmi teoretickú povahu, sa však neposkytuje žiadne závažné odôvodnenie tohto faktora, či už z kvantitatívneho alebo kvalitatívneho pohľadu. Neopiera sa o žiadnu faktickú skutočnosť vyplývajúcu z činnosti spoločnosti Ryanair alebo z trhu leteckej dopravy alebo letiskových služieb, ktorou by sa podložila sadzba 30 %. Nestanovuje žiadnu súvislosť medzi touto sadzbou a faktormi, ktoré uvádza veľmi stručne (povešť, silná značka, vonkajšie vplyvy siete a pravidelní cestujúci) a ktoré majú predĺžiť zisky plynúce zo zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách po skončení ich platnosti. A napokon, nijako sa neodvoláva na konkrétny obsah marketingových služieb stanovených v rôznych zmluvách so spoločnosťou AMS, keď analyzuje, do akej miery by tieto služby mohli ovplyvniť uvedené faktory.
- (364) Navyše nepreukazuje, že je akákoľvek pravdepodobnosť, že po skončení platnosti zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách zisky vytvorené z týchto zmlúv pre prevádzkovateľa letiska počas posledného roka ich platnosti budú pokračovať aj v budúcnosti. Neodôvodňuje ani relevantnosť miery rastu trhu leteckej dopravy v Európe pri hodnotení vplyvu zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách na konkrétne letisko.
- (365) Obozretný subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý by posudzoval, či je v jeho záujme uzatvoriť zmluvu, by preto s veľmi malou pravdepodobnosťou prihliadal na tzv. „konečnú hodnotu“ vypočítanú podľa metódy, ktorú navrhla spoločnosť Ryanair.

- (366) Zo štúdie z 31. januára 2014 teda vyplýva, že prístup založený na peňažných tokoch by priniesol len veľmi neisté a málo spoľahlivé výsledky takisto ako metóda založená na kapitalizácii.
- (367) Okrem toho ani Nemecko, ani žiadna iná zainteresovaná tretia strana neposkytli žiadne dôkazy, ktoré by naznačovali, že prevádzkovatelia regionálnych letísk porovnateľných s prevádzkovateľom letiska Zweibrücken úspešne uplatnili metódu navrhovanú spoločnosťou Ryanair v štúdiu z 31. januára 2014 alebo akúkoľvek inú metódu zameranú na vyčíslenie ziskov, ktoré by zachádzali za rámec skončenia platnosti zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách. Nemecko nepredložilo žiadne pripomienky týkajúce sa štúdií zo 17. a 31. januára 2014.
- (368) Okrem toho konečná hodnota vypočítaná pomocou metódy navrhovanej spoločnosťou Ryanair je výlučne kladná (a má preto tendenciu len zvyšovať ziskovosť zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách), ak je prírastkový zisk očakávaný z týchto zmlúv počas posledného roka uplatňovania zmluvy o letiskových službách kladný. Ak je záporný, zohľadnením konečnej hodnoty sa spravidla zníži ziskovosť zmlúv. Nižšie sa preukáže (pozri odôvodnenia (378) a nasl.), že zmluvy uzatvorené v roku 2008 viedli k záporným prírastkovým peňažným tokom.
- (369) Navyše, ako bolo už bolo uvedené (pozri odôvodnenia 341 a nasl.), marketingové služby sú jasne zamerané na osoby, u ktorých je pravdepodobnosť, že použijú trať, ktorá je predmetom zmluvy o marketingových službách. Ak sa táto trať neobnoví po skončení platnosti zmluvy o letiskových službách, nie je pravdepodobné, že marketingové služby budú mať aj naďalej pozitívny vplyv na tok cestujúcich na letisku aj po dátume skončenia platnosti. Pre prevádzkovateľa letiska je veľmi ťažké posúdiť pravdepodobnosť, či bude letecká spoločnosť naďalej prevádzkovať trať aj po skončení obdobia, ku ktorému sa zaviazala v zmluve o letiskových službách. Nízkonákladové letecké spoločnosti ukázali najmä to, že pokiaľ ide o otváranie a zatváranie tratí, veľmi pohotovo reagujú na trhové podmienky, ktoré sa zvyknú veľmi často meniť. Obozretný subjekt v trhovom hospodárstve by sa preto pri uzatváraní transakcie, ako je tá, ktorá je predmetom skúmania v tejto veci, nespoliehal na to, že letecká spoločnosť predĺži prevádzkovanie predmetnej trate aj po skončení platnosti zmluvy.
- (370) Na záver možno konštatovať, že z už uvedených skutočností vyplýva, že jediným prínosom, ktorý by obozretný subjekt v trhovom hospodárstve očakával od zmluvy o marketingových službách a ktorý by vyčíslil pri rozhodovaní o tom, či uzatvorí takúto zmluvu, ako aj zmluvu o letiskových službách, by bolo to, že marketingové služby budú mať pozitívny účinok na počet cestujúcich používajúcich trate, na ktoré sa vzťahujú predmetné zmluvy, počas obdobia prevádzkovania týchto tratí, ako je stanovené v zmluvách. Komisia sa domnieva, že akékoľvek iné možné prínosy sú príliš neisté na to, aby sa dali vyčísliť a zohľadniť.

c) *Uskutočiteľnosť porovnávania letiska Zweibrücken s inými európskymi letiskami*

- (371) Podľa nových usmernení na uplatňovanie zásady subjektu v trhovom hospodárstve možno existenciu pomoci v prospech určitej leteckej spoločnosti využívajúcej konkrétne letisko v zásade vylúčiť, ak cena účtovaná za letiskové služby zodpovedá trhovej cene, alebo ak možno pomocou analýzy *ex ante* – t. j. analýzy založenej na informáciách dostupných v čase, keď sa pomoc poskytuje, a na vývoji, ktorý sa dá v tom čase predvídať –, preukázať, že režim letiska/leteckej spoločnosti prispeje k vytváraniu kladného prírastkového zisku pre letisko ⁽⁹⁶⁾. Pokiaľ však ide o prvý prístup (porovnanie s „trhovou cenou“), Komisia má pochybnosti o tom, že v súčasnosti možno určiť zodpovedajúce referenčné hodnoty na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované na letiskách. Za najrelevantnejšie kritérium na posúdenie dohôd, ktoré uzavreli letiská s jednotlivými leteckými spoločnosťami, považuje preto analýzu prírastkovej ziskovosti *ex ante* ⁽⁹⁷⁾.
- (372) Je potrebné poznamenať, že vo všeobecnosti sa uplatnenie zásady subjektu v trhovom hospodárstve vychádzajúcej z priemernej ceny na iných podobných trhoch môže ukázať ako užitočné, ak túto cenu možno dostatočne určiť alebo odvodiť na základe iných trhových ukazovateľov. V prípade letiskových služieb však táto metóda nie je až taká relevantná, pretože štruktúra nákladov a príjmov medzi jednotlivými letiskami sa zvyčajne veľmi líši. Dôvodom je, že náklady a príjmy závisia od toho, ako je letisko rozvinuté, koľko leteckých spoločností ho využíva, akú má kapacitu z hľadiska toku cestujúcich, v akom stave je jeho infraštruktúra a súvisiace investície, a tiež od regulačného rámca, ktorý sa môže medzi členskými štátmi líšiť, a dlhových alebo záväzkov, ktoré letisko v minulosti vytvorilo ⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁶⁾ Pozri bod 53 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽⁹⁷⁾ Pozri body 59 a 61 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽⁹⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 94.

- (373) Navyše liberalizácia trhu leteckej dopravy komplikuje akúkoľvek čisto porovnávaciu analýzu. Ako možno pozorovať v tejto veci, obchodné praktiky medzi letiskami a leteckými spoločnosťami nie sú vždy založené výlučne na zverejnenom sadzobníku poplatkov. Naopak, tieto obchodné vzťahy sú veľmi rôznorodé. Zahŕňajú rozdelenie rizík, pokiaľ ide tok cestujúcich a akúkoľvek súvisiacu obchodnú a finančnú zodpovednosť, štandardné systémy stimulov a zmeny rozloženia rizika počas trvania zmlúv. Preto nie je možné transakcie medzi sebou skutočne porovnať na základe obratovej ceny alebo ceny za cestujúceho.
- (374) Ak by na základe platnej porovnávacjej analýzy bolo možné určiť, že „ceny“ uplatňované v rôznych transakciách, ktoré sú predmetom tohto posúdenia, sú rovnaké alebo vyššie ako „trhové ceny“ stanovené porovnaním vzorky transakcií, Komisia by napriek tomu nemohla dospieť k záveru, že sú tieto transakcie v súlade s kritériom subjektu v trhovom hospodárstve, ak sa ukáže, že prevádzkovateľ letiska pri ich stanovení očakával vyššie prírastkové náklady než prírastkové príjmy. Subjekt v trhovom hospodárstve teda nie je motivovaný ponúkať tovar alebo služby za „trhovú cenu“, ak by to viedlo k prírastkovým stratám.
- (375) Za takýchto podmienok sa Komisia domnieva, že vzhľadom na všetky informácie, ktoré má k dispozícii, neexistujú dôvody odchýliť sa od prístupu odporúčaného v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014, pokiaľ ide o uplatňovanie zásady subjektu v trhovom hospodárstve na vzťahy medzi letiskami a leteckými spoločnosťami, t. j. o analýzu *ex ante* prírastkovej ziskovosti.

7.3.1.4. Posúdenie prírastkových nákladov a príjmov

Časový rámec

- (376) Pri rozhodovaní o tom, či uzavrieť zmluvu o letiskových službách a/alebo zmluvu o marketingových službách, si subjekt v trhovom hospodárstve na svoje posúdenie vyberie časový rámec na základe obdobia platnosti predmetných zmlúv alebo obdobia platnosti stanoveného v každej samostatnej zmluve. Inými slovami, posúdi prírastkové náklady a príjmy pre obdobie uplatňovania zmlúv.
- (377) Nezdá sa byť opodstatnené zameriavať sa na dlhšie obdobie. V deň podpísania zmlúv sa obozretný subjekt v trhovom hospodárstve nemôže spoliehať na to, že sa zmluvy po skončení ich platnosti obnovia, či už za rovnakých alebo nových podmienok. Všeobecne obozretný subjekt v trhovom hospodárstve by si bol okrem toho vedomý toho, že nízkonákladové letecké spoločnosti ako spoločnosť Ryanair vždy boli a sú známe tým, že veľmi pohotovo reagujú na vývoj na trhu, pokiaľ ide o zriaďovanie aj zatváranie tratí, aj pokiaľ ide o zvyšovanie alebo znižovanie počtu letov.

Posúdenie

- (378) Nemecko tvrdí, že spoločnosti FGAZ/FZG nepripravili pred uzatvorením jednotlivých zmlúv o letiskových službách s rôznymi leteckými spoločnosťami obchodné plány *ex ante*. Vysvetlilo, že vzhľadom na to, že väčšinu nákladov letiska možno považovať za fixné, a na to, že rozšírenie obchodných činností by nevedlo k značným dodatočným nákladom, žiadne takéto obchodné plány *ex ante* neboli potrebné.
- (379) Na požiadanie Komisie však Nemecko vypracovalo prehľad prírastkových nákladov a príjmov, ktoré by sa dali očakávať v čase uzatvorenia príslušných zmlúv. Nemecko tieto údaje vypracovalo pre každú zo zmlúv uzavretú s leteckými spoločnosťami počas obdobia, ktoré je predmetom vyšetrovania, t. j. 2000 – 2009, ako je zhrnuté v tabuľke 8.

Tabuľka 8

Prírastková ziskovosť zmlúv so spoločnosťami Germanwings, TUIFly a Ryanair

	Germanwings (Zmluva 15. sept. 2006 – 15. sept. 2009)	Germanwings (Zmluva 30. jún 2008 – 31. dec. 2011) ⁽¹⁾	TUIFly (Zmluva 1. apr. 2008 – 31. mar. 2011) ⁽²⁾	Ryanair (Zmluva 22. sept. 2008 – 21. sept. 2009) ⁽³⁾
Očakávaní cestujúci	[...]	[...]	[...]	[...]
Očakávané dodatočné príjmy leteckej dopravy	[...]	[...]	[...]	[...]

	Germanwings (Zmluva 15. sept. 2006 – 15. sept. 2009)	Germanwings (Zmluva 30. jún 2008 – 31. dec. 2011) ⁽¹⁾	TUIFly (Zmluva 1. apr. 2008 – 31. mar. 2011) ⁽²⁾	Ryanair (Zmluva 22. sept. 2008 – 21. sept. 2009) ⁽³⁾
Očakávané dodatočné príjmy z neleteckých činností	[...]	[...]	[...]	[...]
Očakávané dodatočné náklady	[...]	[...]	[...]	[...]
Náklady na marketingovú podporu	[...]	[...]	[...]	[...]
Očakávaný nominálny výsledok	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontná sadzba	[...]	[...]	[...]	[...]
Očakávaný diskontovaný výsledok	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ [...]

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ [...]

(380) Pri zostavovaní tabuľky 8 zohľadnilo Nemecko nasledujúce aspekty:

- a) Očakávané počty cestujúcich boli vyvedené z predpokladaného počtu letov za týždeň a extrapolované na obdobie trvania zmluvy.
- b) Očakávané príjmy leteckej dopravy (manipulačné a prístavacie poplatky, upratovanie a odmrazovanie atď.) boli vypočítané na obdobie trvania zmluvy na základe podmienok dohodnutých s každou leteckou spoločnosťou pri zohľadnení príslušných zliav a stimulov.
- c) Očakávané príjmy z neleteckých činností (poplatky za parkovanie, výdavky v termináli atď.) boli tiež vypočítané na obdobie trvania zmluvy.
- d) Očakávané prírastkové náklady sa vypočítali na obdobie trvania zmluvy pri zohľadnení odpisov investícií potrebných na odbavovanie komerčného letectva (nový terminál, nové odbavovacie priehradky, parkoviská atď.), ako aj dodatočných personálnych a materiálových nákladov. Zohľadnené boli len náklady spôsobené každou jednotlivou leteckou spoločnosťou. Na základe toho Nemecko tvrdilo, že náklady na nový terminál a prípadné najímanie nových pracovníkov boli pôvodne zapríčinené tým, že spoločnosť Germanwings začala pôsobiť v Zweibrückene, a preto tieto náklady boli väčšinou priradené k prvej zmluve so spoločnosťou Germanwings.
- e) Na žiadosť Komisie sa marketingové podporné platby v prospech spoločnosti Ryanair na základe zmluvy medzi spolkovou krajinou a spoločnosťou AMS brali do úvahy ako prírastkové náklady zmluvy so spoločnosťou Ryanair.
- f) Diskontná sadzba bola založená na diskontných sadzbách nemeckej Bundesbanky od roku 2008.

(381) Komisia sa domnieva, že postup, ktorý Nemecko uplatnilo pri odhadovaní počtu cestujúcich a výpočte očakávaných prírastkových leteckých a neleteckých príjmov na tomto základe, je správny. To isté platí, aj pokiaľ ide o diskontné sadzby.

(382) Komisia ďalej berie na vedomie nesúhlas Nemecka s tým, že pri výpočte prírastkových príjmov len počas obdobia trvania zmluvy sa nezohľadňujú dlhodobé zisky. V reakcii na to odkazuje Komisia na svoju argumentáciu vypracovanú v odôvodneniach 376 a 377, že je skutočne vhodné brať do úvahy len prírastkové náklady a príjmy vytvorené počas trvania zmluvy.

(383) Komisia tiež berie na vedomie tvrdenie Nemecka, že zmluvu o marketingových službách nemožno považovať len za niečo, čo vytvára náklady, ale mala by sa tiež chápať ako niečo, čo vytvára príjem. Nemecko nenavrholo žiadnu metodiku hodnotenia špecifických prírastkových príjmov vytvorených zmluvou o marketingových službách

mimo zvýšenia objemu dopravy (a tým aj príjmov z neleteckých služieb) na letisku. Komisia už v každom prípade uviedla v odôvodneniach 347 a nasl., že subjekt v trhovom hospodárstve by pri posudzovaní pozitívnych účinkov zmluvy o marketingových službách bral do úvahy len prírastkové príjmy letiska.

- (384) Pokiaľ ide konkrétne o prírastkové prevádzkové náklady, musí Komisia vychádzať z údajov, ktoré poskytlo Nemecko a spoločnosti FGAZ/FZG, pokiaľ tieto údaje vyzerajú ako primerané, keďže nie je sama schopná nezávisle odhadnúť tieto náklady. To isté sa v zásade vzťahuje na prírastkové investičné náklady, keďže Nemecko a spoločnosti FGAZ/FZG sú schopné lepšie odhadnúť, ktorú investíciu možno priamo pripísať konkrétnej zmluve o letiskových službách. Po analýze informácií poskytnutých Nemeckom akceptuje Komisia všeobecný výpočet prírastkových nákladov ako primeraný.
- (385) Okrem toho sa zdá primerané, že najatie ďalších pracovníkov na odbavovanie spoločnosti Germanwings a počiatkové investície na renováciu terminálu sa dajú pripísať prvej zmluve so spoločnosťou Germanwings, keďže touto zmluvou sa spustil dynamický rozvoj komerčného letectva v Zweibrückene.

Záver

- (386) Keďže očakávaný diskontovaný výsledok je záporný pri prvej zmluve so spoločnosťou Germanwings, ako aj pri zmluvách so spoločnosťami TUIFly a Ryanair, Komisia konštatuje, že spoločnosti FGAZ/FZG pri uzatváraní týchto zmlúv nekonali ako subjekt v trhovom hospodárstve. Letisko nemohlo očakávať, že pokryje aspoň prírastkové náklady vzniknuté v súvislosti s ktoroukoľvek z uvedených zmlúv. Keďže sa teda spoločnosti FGAZ/FZG nesprávali ako subjekt v trhovom hospodárstve, ich rozhodnutie uzatvoriť zmluvy za týchto podmienok poskytlo spoločnostiam Germanwings, TUIFly a Ryanair hospodársku výhodu.
- (387) Naproti tomu, pri druhej zmluve so spoločnosťou Germanwings sa dalo očakávať, že povedie ku kladnému diskontovanému výsledku. Pri uzatváraní tejto zmluvy preto spoločnosti FGAZ/FZG neposkytli spoločnosti Germanwings hospodársku výhodu.

7.3.1.5. *Selektívnosť*

- (388) Hospodárska výhoda identifikovaná v odôvodneniach (376) a nasl. bola poskytnutá selektívnym spôsobom, keďže z nej mali prospech len letecké spoločnosti lietajúce z letiska Zweibrücken.
- (389) V tomto kontexte sa argument Nemecka, že zľavy na letiskové poplatky poskytnuté leteckým spoločnostiam lietajúcim z Zweibrückenu neboli selektívne, musí odmietnuť. Nemecko argumentovalo, že zľavy boli dostupné pre všetky letecké spoločnosti, ktoré chceli lietať z Zweibrückenu, vďaka čomu boli údajne neselektívne.
- (390) V reakcii na to Komisia najprv konštatuje, že jednotlivé zmluvy uzatvorené s leteckými spoločnosťami sa odkláňajú od sadzovníka poplatkov a líšia sa aj navzájom (pozri odôvodnenia 67 až 72), čo znamená, že obsahujú individuálne dojednané podmienky. Presná poskytnutá výhoda by sa následne zdala selektívnou vo vzťahu ku každej jednotlivéj leteckej spoločnosti.
- (391) Po druhé však Komisia konštatuje, že aj keby sa sadzovník poplatkov uplatnil rovnakým spôsobom na každú leteckú spoločnosť, ktorá chcela lietať z Zweibrückenu, akákoľvek výhoda poskytnutá na jeho základe by sa musela považovať za selektívnu. Ako uviedol generálny advokát Mengozzi vo veci Deutsche Lufthansa AG/ Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, akceptovanie argumentácie Nemecka by znamenalo „úplné popretie možnosti označiť za štátnu pomoc podmienky, za ktorých verejný podnik ponúka svoje služby, ak sa tieto podmienky vzťahujú na všetkých zmluvných partnerov tohto podniku bez rozdielu“⁽¹⁰⁰⁾. Generálny advokát Mengozzi ďalej poznamenal, že

„Podľa môjho názoru správne Komisia uviedla, toto vylúčenie zrejme nie je v súlade ani s judikatúrou Súdneho dvora, podľa ktorej aj verejné zásahy týkajúce sa bez rozdielu všetkých subjektov určitého hospodárskeho odvetvia môžu mať selektívny charakter, ani s rôznymi judikátmi, v rámci ktorých sa považovali za selektívne tie výhody, ktoré vyplývali z dodania tovarov alebo z poskytnutia služieb verejnými (alebo súkromnými) podnikmi za rovnaké ceny alebo za rovnakých podmienok pre všetky hospodárske subjekty vykonávajúce určitú činnosť.“⁽¹⁰¹⁾

⁽¹⁰⁰⁾ Stanovisko generálneho advokáta vo veci C-284/12 Lufthansa/Flughafen Frankfurt-Hahn, 2013, ešte neuvyverejnené, ods. 50

⁽¹⁰¹⁾ Tamtiež (interné poznámky pod čiarou vynechané). Pozri tamtiež, odseky 51 – 52.

7.3.1.6. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod*

- (392) Opatrenie poskytované štátom sa pokladá za opatrenie, ktoré narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže, pokiaľ môže zlepšiť konkurenčné postavenie príjemcu v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží⁽¹⁰²⁾. Z praktického hľadiska sa teda narušenie hospodárskej súťaže predpokladá ihneď, ako štát poskytne finančnú výhodu podniku v liberalizovanom odvetví, v ktorom prebieha alebo by mohla prebiehať hospodárska súťaž. Z ustálenej judikatúry európskych súdov vyplýva, že každé poskytnutie pomoci v prospech podniku pôsobiaceho na vnútornom trhu môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi⁽¹⁰³⁾.
- (393) Od nadobudnutia účinnosti tretieho balíka o liberalizácii leteckej dopravy 1. januára 1993⁽¹⁰⁴⁾ môžu leteckí dopravcovia voľne prevádzkovať lety v rámci vnútroeurópskych trás. Ako konštatoval Súdny dvor,

„ak podnik pôsobí v sektore, v ktorom ... súťažia výrobcovia z rôznych členských štátov, akákoľvek pomoc, ktorú môže prijať od verejných orgánov, môže mať negatívny vplyv na obchod medzi členskými štátmi a narušíť hospodársku súťaž vzhľadom na to, že jej trvalá prítomnosť na trhu bráni konkurentom zväčšovať svoj podiel na trhu a znižuje ich možnosti zvýšiť svoj vývoz“⁽¹⁰⁵⁾.

- (394) Komisia zistila, že spoločnosti FGAZ/FZG a spolková krajina Porýnie-Falcko poskytli selektívnu výhodu spoločnostiam Germanwings, TUIFly a Ryanair. Tieto letecké spoločnosti pôsobia na konkurenčnom trhu v rámci celej Únie a výhoda, ktorá im bola poskytnutá, mohla zlepšiť ich konkurenčné postavenie na trhu. V tejto súvislosti sa Komisia domnieva, že výhoda poskytnutá spoločnostiam Germanwings, TUIFly a Ryanair môže narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

7.3.1.7. *Záver*

- (395) Z vyššie uvedených dôvodov sa Komisia domnieva, že spoločnostiam Germanwings, TUIFly a Ryanair bola poskytnutá štátna pomoc vo výške približne 1 054 985 EUR, 232 781 EUR a 464 879 EUR v uvedenom poradí.

7.3.2. ZLUČITEĽNOSŤ

- (396) Komisia konštatuje, že Nemecko nepredložilo žiadne argumenty, z ktorých by vyplývalo, že pomoc poskytnutá spoločnostiam Germanwings, TUIFly a Ryanair je zlučiteľná s vnútorným trhom.
- (397) S odvolaním sa na judikatúru Súdneho dvora⁽¹⁰⁶⁾ Komisia pripomína, že je povinnosťou Nemecka uviesť, na akom právnom základe by sa opatrenia štátnej pomoci mohli považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom, a preukázať, že všetky požadované podmienky sú splnené. V rozhodnutí o začatí konania Komisia požiadala Nemecko, aby poskytlo informácie o tom, či by sa mohla konštatovať zlučiteľnosť na základe usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Nemecko však nepredložilo nič s cieľom preukázať, že príslušné podmienky zlučiteľnosti pomoci na začatie podnikateľskej činnosti podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2005 boli splnené. Zainteresované strany, ktoré predložili pripomienky, takisto neposkytli žiadne argumenty preukazujúce zlučiteľnosť opatrení štátnej pomoci s vnútorným trhom.
- (398) Komisia však považuje za užitočné stručne preskúmať, či by sa predmetná štátna pomoc mohla považovať za zlučiteľnú pomoc na začatie podnikateľskej činnosti.

⁽¹⁰²⁾ Vec 730/79, Philip Morris Holland BV/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1980, s. 267, bod 11 a spojené veci T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až 607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, Alzetta Mauro a iní/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 2000, s. II-2325, bod 80.

⁽¹⁰³⁾ Vec 730/79, Philip Morris Holland BV/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1980, s. 2671, body 11 a 12 a vec T-214/95, Het Vlaamse Gewest (Flámsky región)/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1998, s. II-717, body 48 – 50.

⁽¹⁰⁴⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1), nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8) a nariadenie Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 15).

⁽¹⁰⁵⁾ Vec C-305/89, Taliansko/Komisia, Zb. 1991, s. I-1603, bod 26.

⁽¹⁰⁶⁾ Pozri najmä vec C-364/90, Taliansko/Komisia, Zb. 1993, s. I-2097, bod 20.

7.3.2.1. *Platný právny rámec*

- (399) Pokiaľ ide o pomoc na začatie podnikateľskej činnosti, v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 sa uvádza, že:

„Komisia bude zásady uvedené v týchto usmerneniach uplatňovať na všetky oznámené opatrenia na začatie pomoci, pre ktoré musí urobiť rozhodnutie po 4. apríli 2014, a to aj v prípadoch opatrení oznámených pred týmto dátumom. V súlade s oznámením Komisie o určení príslušných pravidiel na posudzovanie nezákonnej štátnej pomoci bude Komisia uplatňovať na nezákonnú pomoc letiskám na začatie činnosti pravidlá, ktoré boli platné v čase poskytnutia pomoci. Preto nebude zásady uvedené v týchto usmerneniach uplatňovať v prípade nezákonnej pomoci letiskám na začatie činnosti poskytnutej pred 4. aprílom 2014.“⁽¹⁰⁷⁾

- (400) V usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 sa zase stanovuje, že:

„Komisia preskúma zlučiteľnosť pomoci ..., ktoré boli udelené bez povolenia, a teda s porušením článku 88 ods. 3 zmluvy [teraz článok 108 ods. 3 zmluvy], na základe týchto usmernení, ak pomoc bola udelená po ich uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.“

- (401) Keďže zmluvy so spoločnosťami Germanwings, TUIFly a Ryanair boli uzatvorené po uverejnení usmernení v oblasti letectva z roku 2005 v Úradnom vestníku 9. decembra 2005, tieto usmernenia predstavujú platný právny základ pre posúdenie ich zlučiteľnosti s vnútorným trhom.

7.3.2.2. *Posúdenie zlučiteľnosti podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2005*

- (402) Vzhľadom na to, že podmienky zlučiteľnosti pomoci na začatie podnikateľskej činnosti stanovené v bode 79 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 sú kumulatívne, Komisia sa domnieva, že stačí preukázať, že jedna z týchto podmienok nie je splnená, aby sa mohlo konštatovať, že pomoc poskytnutá leteckým spoločnostiam nie je zlučiteľná. Komisia začína svoju analýzu podmienkou stanovenou v bode 79 písm. d) usmernení v oblasti letectva z roku 2005.

- (403) V bode 79 písm. d) usmernení v oblasti letectva z roku 2005 sa okrem iného vyžaduje, aby výška pomoci poskytnutej v ktoromkoľvek jednom roku nepresiahla 50 % celkových oprávnených nákladov v danom roku a aby celková pomoc nepresiahla v priemere 30 % oprávnených nákladov. Oprávnené náklady sú vymedzené ako „dodatočné náklady začatia činnosti súvisiace s otvorením novej dopravnej cesty alebo nového termínu odletu ..., ktoré by prevádzkovateľ po rozbehnutí prevádzky nemusel znášať“⁽¹⁰⁸⁾.

- (404) V rozhodnutí o začatí konania Komisia konštatovala, že v zmluvách so spoločnosťami Germanwings, TUIFly a Ryanair sa nestanovovala žiadna spojitosť medzi poskytnutou pomocou a oprávnenými nákladmi. Nemecko bolo preto požiadané, aby poskytlo podrobnosti o vzťahu medzi pomocou a oprávnenými nákladmi. Ani Nemecko ani tretie strany predkladajúce pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania neposkytli takéto informácie. Vzhľadom na túto skutočnosť a na to, že v zmluvách s predmetnými leteckými spoločnosťami sa nehovorí o nákladoch leteckých spoločností, a už vôbec nie o oprávnených nákladoch, Komisia konštatuje, že podmienka zlučiteľnosti stanovená v bode 79 písm. d) usmernení v oblasti letectva z roku 2005 nie je splnená.

- (405) Na záver možno konštatovať, že pomoc poskytnutú leteckým spoločnostiam nemožno považovať za zlučiteľnú pomoc na začatie podnikateľskej činnosti, pretože aspoň jedna z podmienok zlučiteľnosti nie je splnená. Štátna pomoc poskytnutá spoločnostiam Germanwings, TUIFly a Ryanair preto predstavuje neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc, ktorú je potrebné vrátiť.

8. VRÁTENIE

- (406) V súlade so zmluvou a ustálenou judikatúrou Súdneho dvora je Komisia oprávnená rozhodnúť, že príslušný členský štát musí zrušiť alebo zmeniť pomoc⁽¹⁰⁹⁾, keď zistí, že je nezlučiteľná s vnútorným trhom. Súd takisto dôsledne trvá na tom, že povinnosť štátu zrušiť pomoc, ktorú Komisia považuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, má viesť k obnoveniu predtým existujúcej situácie⁽¹¹⁰⁾. V tejto súvislosti Súdny dvor stanovil, že cieľ sa

⁽¹⁰⁷⁾ Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 174.

⁽¹⁰⁸⁾ Usmernenia v oblasti letectva z roku 2005, bod 79 písm. e).

⁽¹⁰⁹⁾ Vec C-70/72, Komisia/Nemecko, Zb. 1973, s. 813, bod 13.

⁽¹¹⁰⁾ Spojené veci C-278/92, C-279/92 a C-280/92, Španielsko/Komisia, Zb. 1994, s. I-4103, bod 75.

dosiahne, keď príjemca splatí sumy, ktoré mu boli poskytnuté prostredníctvom neoprávnené poskytnutej pomoci, takže stratí výhodu, ktorú mal nad svojimi konkurentmi na trhu, a situácia pred poskytnutím pomoci sa obnoví ⁽¹¹⁾.

- (407) V súlade s uvedenou judikatúrou sa v článku 14 nariadenia Rady (ES) č. 659/99 ⁽¹²⁾ stanovilo, že „keď sa prijímajú záporné rozhodnutia v prípadoch protiprávnej pomoci, Komisia rozhodne, že daný členský štát podnikne všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu“.
- (408) Vyššie uvedená štátna pomoc (pozri odôvodnenia 282, 297, 318, 320, 395 a 405, s prihliadnutím na odôvodnenia 198 až 200) musí byť vrátená Nemecku v takom objeme, v akom bola vyplatená.
- (409) V tabuľke 9 sa uvádzajú približné sumy, ktoré je potrebné vrátiť.

Tabuľka 9

Informácie o približných sumách prijatej pomoci, ktoré sa majú vrátiť a ktoré už boli vrátené

Totožnosť príjemcu	Približná celková suma prijatej pomoci (v EUR)	Približná celková suma pomoci, ktorú je potrebné vrátiť ⁽¹⁾ (v EUR) (Istina)	Celková suma, ktorá už bola vrátená (v EUR)	
			Istina	Úrok z vymáhania ⁽²⁾
FGAZ/FZG: Priame investičné granty				
FGAZ/FZG: Kapitálové injekcie				
FGAZ/FZG: 100 % záruka				
FGAZ/FZG: Účasť na cash-pool				
Germanwings	1 115 971	1 115 971		
TUIFly	233 002	233 002		
Ryanair/AMS	469 132	469 132		

⁽¹⁾ Sumy, ktoré sa majú vymôcť od spoločností FGAZ/FZG, sa musia vypočítať na základe vzorca uvedeného v článku 3 a nie je ich možné v tejto fáze určiť približne.

⁽²⁾ Vzhľadom na to, že pomoc sa poskytuje leteckým spoločnostiam nepretržite počas predmetného obdobia, Komisia považuje za prijateľné stanoviť ako dátum, od ktorého sa má počítať úrok z vymáhania, posledný deň obdobia, pre ktoré bola vypočítaná výška pomoci (napríklad 31. december, ak je dané obdobie kalendárny rok, alebo 31. október, ak sa toto obdobie začína 1. januára a končí sa 31. októbra). V tejto súvislosti Komisia výberom posledného dňa predmetného obdobia uplatňuje prístup, ktorý je pre príjemcov najpriaznivejší.

- (410) Aby bolo možné zohľadniť výhodu, ktorá bola leteckej spoločnosti a jej dcérskym spoločnostiam na základe zmlúv skutočne poskytnutá, sumy uvedené v tabuľke 9 sa môžu upraviť podľa podporných dôkazov, ktoré poskytlo Nemecko, na základe i) rozdielu medzi, na jednej strane, skutočnými platbami predloženými *ex post*, ktoré uskutočnila letecká spoločnosť v súvislosti s letiskovými poplatkami (vrátane pristávacieho poplatku, poplatku za cestujúcich a za služby pozemnej obsluhy podľa zmluvy o letiskových službách) a, na druhej strane, predpokladanými peňažnými tokmi (*ex ante*) súvisiacimi s týmito príjmovými položkami, ako sú uvedené v tabuľke 8, a ii) rozdielu medzi, na jednej strane, skutočnými marketingovými platbami predloženými *ex post*, ktoré sa vyplácali leteckej spoločnosti alebo jej dcérskym spoločnostiam na základe zmlúv o marketingových službách, a, na druhej strane, marketingovými nákladmi stanovenými *ex ante* zodpovedajúcimi sumám uvedeným v tabuľke 8,

⁽¹¹⁾ Vec C-75/97 Belgicko/Komisia, Zb. 1999, s. I-3671, body 64 – 65.

⁽¹²⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Štátna pomoc, ktorú Nemecko neoprávnene poskytlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 zmluvy v prospech spoločností Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken („FGAZ“)/Flughafen Zweibrücken GmbH („FZG“) v rokoch 2000 a 2009 prostredníctvom priamych investičných grantov, ročných kapitálových injekcií, poskytnutia bezplatnej 100 % záruky na bankový úver a umožnením spoločnosti FGAZ zúčastniť sa na cash-poolovej spoločnej krajiny Porýnie-Falcko, je nezlučiteľná s vnútorným trhom.
2. Štátna pomoc, ktorú Nemecko neoprávnene poskytlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 zmluvy v prospech spoločností Germanwings, TUIFly a Ryanair/AMS prostredníctvom zmlúv o letiskových službách a zmlúv o marketingových službách uzatvorených 15. septembra 2006 (Germanwings), 1. apríla 2008 (TUIFly) a 22. septembra 2008/6. októbra 2008 [Ryanair/Airport Marketing Services („AMS“)] je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

1. Úver poskytnutý spoločnosti FZG bankou Sparkasse Südwestpfalz nepredstavuje štátnu pomoc.
2. Zmluva o letiskových službách, ktorú uzatvorila spoločnosť FZG so spoločnosťou Germanwings 30. júna 2008, nepredstavuje štátnu pomoc.

Článok 3

1. Nemecko vymôže od príjemcov pomoci nezlučiteľnú pomoc uvedenú v článku 1.
2. Spoločnosti FGAZ a FZG sú spoločne zodpovedné za vrátenie štátnej pomoci, ktorú dostala niektorá z nich.
3. Spoločnosti Ryanair a AMS sú spoločne zodpovedné za vrátenie štátnej pomoci, ktorú dostala niektorá z nich.
4. Sumy, ktoré sa majú vrátiť, sú:
 - a) pokiaľ ide o priame investičné granty poskytnuté *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko a združením ZEF v prospech spoločnosti FZG: 20 564 170 EUR poskytnutých od 12. decembra 2000 do 31. decembra 2009 mínus náklady na hasičské služby a náklady, na náhradu ktorých má prevádzkovateľ letiska nárok podľa § 8 ods. 3 zákona o leteckej bezpečnosti, v rozsahu, v akom boli kryté priamymi investičnými grantmi;
 - b) pokiaľ ide o ročné kapitálové injekcie poskytnuté *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko a združením ZEF v prospech spoločnosti FGAZ: 26 629 000 EUR poskytnutých od roku 2000 do roku 2009 mínus náklady na hasičské služby a náklady, na náhradu ktorých má prevádzkovateľ letiska nárok podľa § 8 ods. 3 zákona o leteckej bezpečnosti, v rozsahu, v akom boli kryté ročnými kapitálovými injekciami, a mínus sumy poskytnuté pred 12. decembrom 2000;
 - c) pokiaľ ide o 100 % záruku na úver poskytnutý *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko v prospech spoločnosti FZG: peňažný ekvivalent hodnoty záruky, ktorý sa určí podľa oznámenia Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk;
 - d) pokiaľ ide o účasť spoločnosti FGAZ na cash-poolovej spoločnej krajiny Porýnie-Falcko: peňažný ekvivalent výhodných úverových podmienok, ktorý sa určí v súlade s oznámením Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb z 12. decembra 2007, mínus akákoľvek výhoda získaná pri úveroch, ktoré boli použité na pokrytie nákladov na hasičské služby a nákladov, na náhradu ktorých má prevádzkovateľ letiska nárok podľa § 8 ods. 3 zákona o leteckej bezpečnosti;
 - e) pokiaľ ide o zmluvu o letiskových službách uzatvorenú medzi spoločnosťami Germanwings a FZG 15. septembra 2006: suma nezlučiteľnej pomoci;
 - f) pokiaľ ide o zmluvu o letiskových službách uzatvorenú medzi spoločnosťami TUIFly a FZG 1. apríla 2008: sumu nezlučiteľnej pomoci;
 - g) pokiaľ ide o zmluvu o letiskových službách a zmluvu o marketingových službách uzatvorenú medzi spoločnosťami Ryanair a FZG 22. septembra 2008 a medzi spoločnosťou AMS a *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko 6. októbra 2008: sumu nezlučiteľnej pomoci.

5. Sumy, ktoré sa majú vrátiť, sú úročené odo dňa, keď boli dané k dispozícii príjemcom, až do ich skutočného vrátenia.
6. Nemecko poskytne presné dátumy, kedy bola pomoc poskytnutá štátom daná k dispozícii príslušným príjemcom.
7. Úrok sa vypočíta ako zložený úrok v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ⁽¹³⁾.
8. Nemecko zruší všetky nevyplatené platby pomoci uvedenej v článku 1 s účinnosťou od dátumu prijatia tohto rozhodnutia.

Článok 4

1. Vrátenie pomoci uvedenej v článku 1 je bezodkladné a účinné.
2. Nemecko zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov od dátumu jeho oznámenia.

Článok 5

1. Do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia predloží Nemecko nasledujúce informácie:
 - a) celkovú výšku pomoci, ktorá bola poskytnutá príjemcom, a najmä:
 - i) sumu priamych investičných grantov, kapitálových injekcií a peňažného ekvivalentu výhodných úverov, ktoré pokrývali náklady na hasičské služby a náklady, na náhradu ktorých má prevádzkovateľ letiska nárok podľa § 8 ods. 3 LuftSiG;
 - ii) informácie o úverovej bonite spoločností FGAZ/FZG pri vydaní 100 % záruky a pri každom poskytnutí úveru z cash-poolu s cieľom umožniť Komisii určiť peňažný ekvivalent záruky a výhodných podmienok úverov poskytnutých z cash-poolu v súlade s oznámením Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk a oznámením Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb z 12. decembra 2007, v príslušnom poradí;
 - b) celkovú sumu (istinu a úroky z vymáhania), ktorú má vrátiť každý príjemca;
 - c) podrobný opis opatrení, ktoré sa už prijali a ktoré sa plánujú prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím;
 - d) dokumenty preukazujúce, že príjemcom bolo nariadené pomoc vrátiť.
2. Nemecko bude Komisiu priebežne informovať o vývoji prijímania vnútroštátnych opatrení na vykonanie tohto rozhodnutia dovtedy, kým nebude pomoc uvedená v článku 1 v plnej výške vrátená. Na jednoduché požiadanie Komisie bezodkladne poskytne informácie o opatreniach, ktoré sa už prijali a ktoré sa plánujú prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch z vymáhania, ktoré príjemcovia už vrátili.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 1. októbra 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda

⁽¹³⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999, ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).