

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2016/287**z 15. októbra 2014****o štátnej pomoci SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), ktorú Nemecko poskytlo spoločnosti Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosti Ryanair Ltd.**

[oznámené pod číslom C(2014) 7369]

(Iba nemecké 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,

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 stanoviská v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto stanoviská,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Dňa 27. augusta 2008 bola Komisii doručená sťažnosť Spolkového zväzu nemeckých leteckých spoločností – Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e. V. (ďalej len „BDF“), v ktorej tvrdil, že spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz-GmbH a spoločnosti Ryanair Ltd. (ďalej len „Ryanair“) bola poskytnutá protiprávna štátna pomoc. Sťažnosť bola zaregistrovaná pod číslom štátnej pomoci CP 227/2008.
- (2) Dňa 9. augusta 2010 postúpila Komisia sťažnosť Nemecku a požiadala o informácie. Nemecko predložilo požadované informácie listom z 30. septembra 2010.
- (3) Dňa 8. apríla 2011 požiadala Komisia o informácie spoločnosti Air Berlin a Ryanair. Spoločnosť Air Berlin poskytla vyžiadané informácie 10. mája 2011. Spoločnosť Ryanair poskytla vyžiadané informácie 20. júna 2011. Preklad týchto stanovísk a ich príloh bol zaslaný Nemecku listom z 11. augusta 2011. Dňa 28. septembra 2011 informovalo Nemecko Komisiu o tom, že v súčasnej etape nezamýšľa predložiť žiadne stanovisko.
- (4) Listom z 26. januára 2012 informovala Komisia Nemecko o svojom rozhodnutí začať so zreteľom na investičnú a prevádzkovú pomoc v prospech spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, znížené letiskové poplatky pre letecké spoločnosti a zmluvy o marketingových službách so spoločnosťou Ryanair postup stanovený v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) ⁽²⁾ (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“).
- (5) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽³⁾. Komisia vyzvala zúčastnené strany, aby predložili svoje stanoviská k údajnej pomoci resp. opatreniu.
- (6) Dňa 21. februára 2012 požiadala Komisia Nemecko o doplňujúce informácie. Nemecko predložilo svoje stanovisko k rozhodnutiu o začatí konania ako aj svoje odpovede na žiadosť Komisie o informácie v dňoch 24. februára 2012, 30. marca 2012 a 2. apríla 2012.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 149, 25.5.2012, s. 5.

⁽²⁾ S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Uvedené dva súbory ustanovení 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. V zmluve sa takisto zavádzajú zmeny v terminológii, ako napríklad pojem „Spoločenstvo“ sa nahrádza pojmom „Únia“ a „spoločný trh“ pojmom „vnútorný trh“. V tomto rozhodnutí sa priebežne používa terminológia ZFEÚ.

⁽³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

- (7) Dňa 13. apríla 2012 dostala Komisia stanoviská od dvoch zúčastnených strán, a to od spoločnosti Ryanair a od spoločnosti Airport Marketing Services ⁽⁴⁾ (ďalej len „AMS“).
- (8) Keďže niektoré odpovede na jej žiadosť o informácie z 21. februára 2012 chýbali, požiadala Komisia Nemecko dňa 20. apríla 2012 o ďalšie informácie. Nemecko odpovedalo 11. mája 2012.
- (9) Dňa 25. júna 2012 boli Komisii doručené ďalšie stanoviská zainteresovaných strán (Ryanair, AMS – dcérska spoločnosť spoločnosti Ryanair a poradenská spoločnosť konajúca za spoločnosť Ryanair). Komisia predložila tieto stanoviská Nemecku listom z 22. augusta 2012. Nemecko požiadalo o preklad dokumentov a potom predložilo dňa 4. decembra 2012 svoje stanovisko.
- (10) Listom z 29. novembra 2012 Komisia požiadala Nemecko o ďalšie informácie. Nemecko odpovedalo 17. januára 2013.
- (11) Dňa 10. apríla 2013 predložila spoločnosť Ryanair ďalšie stanoviská ⁽⁵⁾, ktoré boli dňa 3. mája 2013 postúpené Nemecku.
- (12) Dňa 14. novembra 2013 požiadala Komisia Nemecko o ďalšie informácie. Nemecko odpovedalo 14. januára 2014. Keďže odpovede nemeckých orgánov boli neúplné, zaslala Komisia Nemecku dňa 19. marca 2014 upomienku. Nemecko odpovedalo 22. apríla 2014.
- (13) Dňa 20. decembra 2013 predložila spoločnosť Ryanair ďalšie stanoviská, ktoré boli dňa 8. januára 2014 postúpené Nemecku. Dňa 27. januára 2014 reagovalo Nemecko na stanovisko spoločnosti Ryanair.
- (14) Dňa 17. januára 2014 a 31. januára 2014 predložila spoločnosť Ryanair ďalšie stanoviská, ktoré boli dňa 7. marca 2014 postúpené Nemecku. Dňa 7. apríla 2014 Nemecko vyhlásilo, že k príspevku spoločnosti Ryanair nemá žiadne ďalšie stanoviská.
- (15) V liste z 25. februára 2014 informovala Komisia Nemecko o tom, že dňa 20. februára 2014 boli prijaté usmernenia o leteckej doprave z roku 2014 ⁽⁶⁾ ako aj o skutočnosti, že tieto usmernenia sa budú uplatňovať pre predmetný prípad od dátumu ich uverejnenia v Úradnom vestníku Európskej únie. Okrem toho priznala Nemecku možnosť podať do 20 dní od ich uverejnenia v Úradnom vestníku stanovisko k usmerneniam a ich uplatňovaniu.
- (16) Listom z 24. februára 2014 okrem toho Komisia informovala tretie strany o tom, že dňa 20. februára 2014 boli prijaté usmernenia o leteckej doprave z roku 2014 ako aj o skutočnosti, že tieto usmernenia sa budú uplatňovať pre predmetný prípad od dátumu ich uverejnenia v Úradnom vestníku Európskej únie. Okrem toho priznala príslušným tretím stranám možnosť podať do 20 dní od ich uverejnenia v úradnom vestníku stanovisko k usmerneniam a ich uplatňovaniu.
- (17) Usmernenia o leteckej doprave z roku 2014 boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie 4. apríla 2014. Nahradili usmernenia o leteckej doprave z roku 1994 ⁽⁷⁾ a usmernenia o leteckej doprave z roku 2005 ⁽⁸⁾.
- (18) Dňa 15. apríla 2014 vyšlo v Úradnom vestníku Európskej únie oznámenie, v ktorom boli členské štáty a zúčastnené strany vyzvané podať stanoviská k uplatňovaniu usmernení o leteckej doprave z roku 2014 pre tento prípad, a to v rámci lehoty jedného mesiaca od dátumu zverejnenia menovaných usmernení o leteckej doprave z roku 2014 ⁽⁹⁾.
- (19) Dňa 29. apríla 2014 zaslala Komisia Nemecku žiadosť o poskytnutie informácií, ktoré naň odpovedalo dňa 7. mája 2014.

⁽⁴⁾ Spoločnosť Airport Marketing Services Limited je 100 %-nou dcérskou spoločnosťou spoločnosti Ryanair. Jej hlavná činnosť spočíva v predaji reklamných plôch spoločnosti Ryanair.

⁽⁵⁾ Spoločnosť Ryanair predložila spoločné stanovisko k viacerým prípadom leteckej dopravy, medzi iným aj k uvedenému prípadu štátnej pomoci.

⁽⁶⁾ Oznámenie Komisie – usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3).

⁽⁷⁾ Uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v sektore leteckej dopravy (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).

⁽⁸⁾ Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a poskytovania štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1).

⁽⁹⁾ Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.

- (20) Dňa 6. mája 2014 zaslala spoločnosť Deutsche Lufthansa AG v súvislosti s prijatím nových usmernení stanovisko k prípadu štátnej pomoci. Verzia tohto stanoviska, ktorá neobsahuje dôverné informácie, bola postúpená Nemecku listom z 8. mája 2014. Nemecko zaslalo svoje stanovisko k tomuto procesnému dokumentu dňa 15. mája 2014.
- (21) Dňa 7. mája 2014 zaslal sťažovateľ v súvislosti s prijatím nových usmernení stanovisko k predmetnému prípadu štátnej pomoci. Verzia, ktorá neobsahuje dôverné informácie, bola Nemecku doručená dňa 21. mája 2014. Nemecko odpovedalo 28. mája 2014.
- (22) Dňa 10. septembra 2014 požiadala Komisia Nemecko a spoločnosť Ryanair o ďalšie informácie. Nemecko a spoločnosť Ryanair odpovedali 16. septembra 2014.
- (23) Dňa 12. septembra 2014 zaslali spoločnosť Ryanair a poradenská spoločnosť konajúca v jej mene stanovisko k tomuto prípadu štátnej pomoci. Verziu, ktorá neobsahuje dôverné informácie, obdržalo Nemecko dňa 19. septembra 2014. Nemecko odovzdalo svoje stanovisko k tomuto procesnému dokumentu dňa 6. októbra 2014.

2. POZADIE POSTUPU PRESKÚMANIA

2.1. PRVÁ TRANSFORMÁCIA LETISKA NA NÍZKONÁKLADOVÉ LETECKÉ SLUŽBY

- (24) Od roku 1992 je štátny podnik Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ⁽¹⁰⁾ vlastníkom a prevádzkovateľom letiska Lipsko-Altenburg (predtým označované ako letisko Altenburg-Nobitz, ďalej len „AOC“) v južnej časti slobodného štátu Durínsko v Nemecku. V prípade AOC sa jedná o bývalé ruské vojenské letisko, ktoré bolo na začiatku 90-tych rokov opustené. Následne sa stala spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zodpovednou za výstavbu a prevádzku letiska AOC. Podľa spoločenskej zmluvy je cieľom spoločnosti zlepšiť ekonomicky relevantnú infraštruktúru, aby sa posilnil ekonomický potenciál Východného Durínska a Západného Saska.
- (25) V najbližšej vzdialenosti voči AOC sú nasledovné letiská:
- letisko Lipsko-Halle, vzdialené od AOC približne 85 km resp. 1 hod. 10 min. jazdy osobným motorovým vozidlom;
 - letisko Drážďany, vzdialené od AOC približne 113 km resp. 1 hod. 16 min. jazdy osobným motorovým vozidlom;
 - letisko Erfurt, vzdialené od AOC približne 140 km resp. 1 hod. 37 min. jazdy osobným motorovým vozidlom;
 - letisko Hof-Plauen, vzdialené od AOC približne 122 km resp. 1 hod. 37 min. jazdy osobným motorovým vozidlom;
- (26) Od začatia prevádzky ako civilné letisko bolo na letisku AOC obslužených menej ako 150 000 cestujúcich za rok. Tabuľka 1 podáva prehľad o počte cestujúcich na letisku AOC od roku 2000.

Tabuľka 1 ⁽¹⁾

Počet cestujúcich na letisku AOC od roku 2000 do roku 2013 ⁽²⁾

Rok	Celkový počet cestujúcich ⁽³⁾	Cestujúci na pravidelných priamych letoch ⁽⁴⁾
2000	27 876	—
2001	27 345	—
2002	26 811	—
2003	71 006	51 289

⁽¹⁰⁾ Spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH má v súčasnosti nasledovných spoločníkov: okres Altenburger Land (60 %), obec Nobitz (5 %), spoločnosť THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %). Všetci spoločníci sú buď verejnými orgánmi alebo sú v úplnom verejnom vlastníctve. Samotná spoločnosť vlastní 32 % svojich podielov. Zdroj: finančná správa spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH z roku 2012. To je posledná správa, ktorú Nemecko poskytlo Komisii.

Rok	Celkový počet cestujúcich ⁽³⁾	Cestujúci na pravidelných priamych letoch ⁽⁴⁾
2004	93 946	76 742
2005	118 442	101 846
2006	105 213	90 551
2007	147 100	124 411
2008	138 400	126 972
2009	140 800	133 411
2010	119 000	112 985
2011	15 000	9 328
2012	5 400	—
2013	5 000	—

(¹) Zdroj: Finančné správy spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a údaje Nemecka.

(²) Zdroj: Finančné správy spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

(³) Podľa tvrdenia Nemecka sa v období medzi 17.12.2004 a 11.1.2005 neuskutočnili žiadne lety spoločnosti Ryanair. V roku 2006 bola celá letová prevádzka prerušená po dobu dvoch týždňov na základe stavebných prác.

(⁴) Komisia zastáva názor, že cestujúci pravidelnej leteckej dopravy v období rokov 2003 – 2011 majú byť priradení k letom spoločnosti Ryanair.

- (27) Spoločnosť Eurowings ponúkala v roku 2000 deväť letov. Spoločnosť Air Berlin prevádzkovala 62 letov v roku 2001, 57 letov v roku 2002 a potom prevádzku na letisku AOC ukončila.
- (28) Dňa 3. marca 2003 uzatvorili prevádzkovateľ letiska AOC, spoločnosť Flugplatz- Altenburg-Nobitz-GmbH, a spoločnosť Ryanair desaťročnú zmluvu o letiskových službách.
- (29) Počas najsilnejších rokov (2008 – 2010) ponúkala spoločnosť Ryanair lety z letiska AOC až do štyroch cieľových letísk. Na začiatku ponúkala spoločnosť Ryanair denné lety do Londýna a od roku 2007 aj lety do Barcelony/ Girony. Spoločnosť obsluhovala v roku 2009 aj Edinburgh a v roku 2010 začala so spojením do Alicante. Od 1. mája 2003 bola spoločnosť Ryanair jedinou spoločnosťou, ktorá ponúkala pravidelné priame lety do a z letiska AOC.
- (30) Dňa 31. marca 2011 spoločnosť Ryanair svoju letovú prevádzku na letisku AOC ukončila. Odvtedy neprevádzkujú plánované lety z letiska AOC ani žiadne iné letecké spoločnosti, ako to potvrdzuje aj internetová stránka letiska AOC.

2.2. DRUHÁ TRANSFORMÁCIA LETISKA NA VŠEOBECNÉ LETECTVO

- (31) V súlade s odporúčaniami poradenskej spoločnosti KE-Consult GbR ⁽¹⁾ z roku 2010 (ďalej len „štúdia spoločnosti KE-Consult“) začalo letisko s budovaním všeobecnej leteckej dopravy, pričom sa zameriavalo na letectvo na obchodné účely a využívalo blízkosť rastúcej hospodárskej oblasti Chemnitz-Zwickau. Letisko ukončilo obchodovanie s nízkonákladovými letmi a okrem toho sa stalo miestom školení pre zamestnancov letovej a bezpečnostnej služby.

⁽¹⁾ Štúdia o dopravnom letisku Lipsko-Altenburg a susediacej priemyselnej oblasti, spoločnosť KE-Consult, Kurte & Esser GbR, september 2010.

- (32) Najdôležitejšími dôvodmi transformácie sú ⁽¹²⁾:
- a) Vysoká závislosť letiska od verejných prostriedkov, poskytovaných predovšetkým slobodným štátom Durínsko a spoločníkmi spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. V jednej zo správ zostavených v roku 2011 vedením spoločnosti sa uvádza, že od roku 1992 bolo do letiska investovaných asi 21 mil. EUR, pričom slobodný štát Durínsko prispel 17 mil. EUR a spoločníci spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH asi 4 mil. EUR. Napriek tomu vznikol v oboch finančných rokoch 2009 a 2010 deficit ⁽¹³⁾ vo výške približne 270 000 EUR. Na základe chýbajúcich vkladov spoločníkov existovalo v tomto čase nebezpečenstvo z hľadiska likvidity letiska. Tým bola ohrozená budúcnosť podniku.
 - b) Podľa spoločenskej zmluvy spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH malo slúžiť obchodovanie s nízkonákladovými letmi hospodárskemu rozvoju oblasti. Napriek tomu bola návratnosť investícií letiska negatívna. Pozitívny fiškálny vplyv letiska AOC na komúny a financujúce verejné zariadenia sú nižšie ako vyplácané subvencie ⁽¹⁴⁾.
 - c) Zmeny v štruktúre spoločníkov: spoločnosť Stadtwerke Altenburg GmbH (SWA) sa 31. decembra 2010 zdala svojej účasti, na ktorú malo predkupné právo mesto Altenburg.
 - d) v roku 2009 došlo v slobodnom štáte Durínsko k zmene vlády a nová vláda sa prejavila v otázke poskytovania ďalších subvencií do letiska ako opatrnejšia. Nová vláda odmietla najmä rozhodnutia prijaté jej predchodkyňou o poskytnutí marketingových dotácií pre letisko pre časové obdobie rokov 2009 – 2012. Keďže verejní spoločníci odopreli platbu ďalších marketingových dotácií pre spoločnosť Ryanair, bola počas zimnej sezóny 2010/2011 prevádzkovaná iba jedna trasa z a do Londýna s finančnou podporou regionálnych podnikov. Spoločníci a predstavenstvo spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH následne odmietli prispieť čiastkou vo výške 420 000 EUR požadovanou spoločnosťou Ryanair ako marketingovú odmenu za letný letový plán 2011. Nato sa spoločnosť Ryanair rozhodla, že svoj regionálny sieťový uzol prenesie do Magdeburgu/Cochstedtu a svoju činnosť na letisku AOC v marci 2011 ukončí.
- (33) Vedenie letiska zvažilo niekoľko možností transformácie letiska. Najschodnejšia možnosť spočívala v ponuke nových trás a charterových letov pre rok 2012 bez marketingových dotácií. Za týmto účelom sa v roku 2011 začali so spoločnosťou Rheinjet viesť rokovania o letoch do Barcelony. Po rozhodnutí spoločnosti Ryanair z 26. júla 2011 lietať z Lipska-Halle, sa pre letisko AOC zmenila marketingová pozícia a myšlienka takýchto nových trás bola zavrhnutá.
- (34) Preto sa v roku 2011 rozhodlo o aktivitách transformácie letiska, a síce:
- a) rozvoj dopravných služieb pre obchodných cestujúcich, ktoré by mali byť na základe menej náročných bezpečnostných požiadaviek ziskovejšie;
 - b) umiestnenie podniku so záujmom o podnikanie v leteckej doprave;
 - c) umiestnenie novovytvorených podnikov;
 - d) výstavba fotovoltaických zariadení (v roku 2012 bolo zriadené fotovoltaické zariadenie), prenájom parkovacích miest a zariadení, organizovanie podujatí.
- (35) Podľa vyjadrenia vedenia spoločnosti by mali tieto opatrenia na základe výrazného zníženia nákladov umožniť v strednodobom horizonte vlastné financovanie podniku, pretože by bolo možné ušetriť do 520 000 EUR ročne. Tým sa v konečnom dôsledku zníži deficit prostriedkov letiska. Letisko by sa zachovalo a prispelo k regionálnemu hospodárskemu rozvoju.

⁽¹²⁾ Zdroj: Výročná správa spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Konceptcia rozvoja spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH“ z 9. septembra 2011.

⁽¹³⁾ „deficit“.

⁽¹⁴⁾ Je to preukázané v štúdiu spoločnosti KE-Consult.

3. SKÚMANÉ OPATRENIA A ICH KONTEXT

3.1. PREHLAD VEREJNÝCH DOTÁCIÍ PRIJATÝCH SPOLOČNOSŤOU FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH

- (36) Od roku 1992 do roku 2010 bolo do spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH investovaných približne 21 mil. EUR, pričom slobodný štát Durínsko prispel asi 17 mil. EUR a verejní spoločníci spoločnosti asi 4 mil. EUR ⁽¹⁵⁾.
- (37) V časovom období od roku 2000 do roku 2011 získala spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dva druhy verejných dotácií, a sice vklady jej spoločníkov a dotácie iných verejných organizácií, predovšetkým slobodného štátu Durínsko ⁽¹⁶⁾. Podľa tvrdenia Nemecka a finančných výkazov spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH financoval slobodný štát Durínsko predovšetkým investície do infraštruktúry, kým spoločníci prispievali na financovanie prevádzkových strát. V tabuľke 2 sa uvádzajú verejné dotácie prijaté letiskom, ktoré boli poskytnuté na nasledujúce hlavné ciele:
- financovanie investícií, predovšetkým investícií do infraštruktúry;
 - financovanie prevádzkovej činnosti (krytie strát);
 - financovanie marketingových opatrení v rámci rôznych zmlúv so spoločnosťou Ryanair;
 - financovanie verejnoprávných činností.

Tabuľka 2 ⁽¹⁾**Prehľad verejných dotácií prijatých spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH**

(v tisícoch EUR)

Účtovný rok	Vklady spoločníkov	Iné verejné dotácie ⁽²⁾	Spolu
2000	256	321	577
2001	256	655	911
2002	256	226	482
2003	960	561	1 521
2004	1 280	395	1 675
2005	914	690	1 604
2006	769	404	1 173
2007	1 057	780	1 837
2008	925	2 032	2 957
2009	957	1 416	2 373

⁽¹⁵⁾ Zdroj: Výročná správa spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (Konceptia rozvoja spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH)“ z 9. septembra 2011.

⁽¹⁶⁾ Spoločenská zmluva prevádzkovateľa letiska obmedzuje ročný vklad kapitálu pre každého spoločníka na päťnásobok jeho podielu (§ 24 ods. 3).

(v tisícoch EUR)

Účtovný rok	Vklady spoločníkov	Iné verejné dotácie ⁽²⁾	Spolu
2010	1 147	367	1 514
2011	302	0	302
Spolu	9 079	7 847	16 926

⁽¹⁾ Zdroj: Výročné správy spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na nasledujúcich stranách:

Rok 2000: s. 28 a príloha 6, strana 20.

Rok 2001: s. 28 a príloha 6, strana 23.

Rok 2002: s. 28 a príloha 6, strana 21.

Rok 2003: s. 7 a príloha 6, strana 21.

Rok 2004: príloha 3, strana 5 a príloha 6, strana 19.

Rok 2005: príloha VI, list 13 a príloha III, list 19.

Rok 2006: príloha VI, list 12 a príloha III, list 15 – 16.

Rok 2007: príloha VI, list 13 a príloha III, list 15 – 16.

Rok 2008: príloha VI, list 12 a príloha III, list 15 – 16.

Rok 2009: príloha VI, strana 15 a príloha III, strana 14.

Rok 2010: príloha VI, strana 15 a príloha III, strana 14.

Rok 2011: príloha VI, strana 13 a príloha III, strana 14.

⁽²⁾ Tieto dotácie boli poskytnuté prevažne slobodným štátom Durínsko, hoci mohli dotácie poskytnúť aj iné verejnoprávne subjekty.

3.2. FINANCOVANIE INVESTÍCIÍ DO INFRAŠTRUKTÚRY V ROKOCH 2000 – 2011

- (38) Nemecko vyhlásilo, že spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH uskutočnila od roku 2000 do roku 2011 investície do infraštruktúry v celkovej výške 6 474 035 EUR. Sú podrobne popísané v tabuľke 3. Medzi tieto investície patrí predĺženie štartovacej a pristávacej dráhy 2003/2004 vo výške celkovej sumy 687 882 EUR a výstavba nového terminálu v roku 2009 za 1 003 571 EUR [terminál bol otvorený až v roku 2010 ⁽¹⁷⁾].

Tabuľka 3 ⁽¹⁾

Prehľad investícií do infraštruktúry na letisku AOC od roku 2000 do roku 2011 a ich financovanie

(v EUR)

Rok	Opatrenie infraštruktúry	Verejné dotácie	Vlastné zdroje ⁽²⁾	Celková suma investície
2000	Počasie – zaobstaranie centrálného počítača, doplnkového zariadenia atď.	13 914	9 276	23 190
	Technická kolaudácia pristávacieho zariadenia RT 1000C	3 590	2 393	5 983
	Zásobovanie vodou (prípojka, prestavba) ⁽²⁾	10 205	6 803	17 008
2001	Sanácia štartovacej a pristávacej dráhy a častí rozjazdovej dráhy	72 652	8 072	80 724
	Zaobstaranie pneumatického spúšťača	34 495	42 949	77 443

⁽¹⁷⁾ www.nachrichten.lvz-online.de: „Z pravidelných letov z Altenburgu sa spoločnosť Ryanair kompletne sťahuje“.

(v EUR)

Rok	Opatrenie infraštruktúry	Verejné dotácie	Vlastné zdroje (²)	Celková suma investície
2002	Oplotenie areálu letiska (zvyšný výkon)	26 144	17 429	43 573
	Náklady na plánovanie – plánovanie preloženia ukončenia dráhy 22 a prahu 22	46 183	5 131	51 314
2003	Preloženie ukončenia dráhy 22, sannačné opatrenia na štartovacej a pristávacej dráhe (1. vyplatenie 2003, 2. vyplatenie 2004)	314 550	187 882	687 882
2004	Preloženie ukončenia dráhy 22, sannačné opatrenia na štartovacej a pristávacej dráhe (2. vyplatenie 2004)	185 450		
2006	Letiskový maják, zaobstaranie softvéru, zaobstaranie 5 prijímačov rádiového poplachu, zabudovanie únikovej brány, prístavba terminálu, zakúpenie 27 biometrických transpondérov, káblové	28 787	12 337	41 124
	rozšírenie meteorologickej stanice Zaobstaranie protipožiarneho vozidla (1. čiastková suma 2006)	193 526	82 940	276 466
2007	Zaobstaranie protipožiarneho vozidla (2. čiastková suma 2007)	387 052	165 879	552 931
	Zaobstaranie odhŕňača	230 040	153 360	383 400
2008	Bezpečnostná monitorovacia sieť	11 430	4 899	16 329
	Kosačky	5 514	3 676	9 190
	Kúpa pozemkov	56 144	24 062	80 206
	Sanácia štartovacej a pristávacej dráhy – bezpečnostná výstavba	1 816 538	778 516	2 595 054 (³)
2009	Prestavba terminálu/nová výstavba terminálu	702 500	50 672	753 172 (⁴)
	Stavebné práce na odbavovacej ploche	4 429	1 898	6 327
	Opravy štartovacej a pristávacej dráhy pred prahom 04	336 853	0	336 853
2010	Prestavba terminálu/nová výstavba terminálu	0	250 399	250 399 (⁴)
	Stavebné práce na odbavovacej ploche	0	0	0
	Opravy štartovacej a pristávacej dráhy pred prahom 04	0	144 366	144 366

(v EUR)

Rok	Opatrenie infraštruktúry	Verejné dotácie	Vlastné zdroje ⁽²⁾	Celková suma investície
2012	Griptester (bezpečnosť letectva)	28 770	12 330	41 100
SPOLU		4 508 766	1 965 269	6 474 034

⁽¹⁾ Zdroj: Nemecko⁽²⁾ Vlastné zdroje spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.⁽³⁾ Táto suma sa momentálne posudzuje a je napadnutá príslušným vnútroštátnym správnym súdom; môže tupreto dôjsť k zmenám.⁽⁴⁾ Suma s výhradou zmeny – pozri poznámku pod čiarou č. 3.

- (39) Ako je to ďalej podrobne popísané v odseku 3.4.2, predĺženie štartovacej a pristávacej dráhy a poskytnutie plôch prevádzkovania služieb pre spoločnosti prenajímajúce vozidlá patrili k povinnostiam letiska AOC v rámci zmluvy o poskytovaní služieb so spoločnosťou Ryanair. Z finančných správ spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pre smerodajné roky vyplýva, že štartovacia a pristávacia dráha bola predĺžená ⁽¹⁸⁾.
- (40) Na zasadaní dňa 23. júna 2000 prerokovalo predstavenstvo spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v súvislosti s rozvojom letiska desaťročný investičný program bez podrobného rozpisu, ktorý predstavoval celkovú sumu investícií vo výške približne 20 mil. EUR.

3.3. FINANCOVANIE PREVÁDZKOVÝCH STRÁT SPOLOČNOSTI FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH V ROKOCH 2000 – 2011

- (41) V časovom období rokov 2000 – 2011 vytvorila spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH prevádzkou letiska AOC ročné straty uvádzané v tabuľke 4.

Tabuľka 4 ⁽¹⁾

Prehľad ročných strát spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a ich financovanie

(v tisícoch EUR)

Účtovný rok	Prevádzkový výsledok bez verejných dotácií a nákladov na verejné služby ⁽²⁾	Investície ⁽³⁾	Odpisy	Čistý finančný výsledok ⁽⁴⁾	Čistý výsledok
2000	- 244	204	1 509	- 19	+ 34
2001	- 591	77	1 469	- 24	- 31
2002	- 214	61	1 393	0	+ 51
2003	- 1 161	509	620	+ 2	- 64
2004	- 1 192	428	612	- 1	0
2005	- 671	92	445	- 12	- 272
2006	- 496	2 613	531	- 26	- 253

⁽¹⁸⁾ Finančná správa za rok 2004 predovšetkým objasňuje, že štartovacie a pristávacie dráhy boli predĺžené na prevádzkovej ploche a umožňujú prevádzku lietadla B 737-800. Podľa zmluvy medzi letiskom AOC a spoločnosťou Ryanair používala spoločnosť Ryanair na letisku AOC stroje B 737-300 alebo iné varianty B 737.

(v tisícoch EUR)

Účtovný rok	Prevádzkový výsledok bez verejných dotácií a nákladov na verejné služby ⁽²⁾	Investície ⁽³⁾	Odpisy	Čistý finančný výsledok ⁽⁴⁾	Čistý výsledok
2007	- 719	1 071	533	- 1	- 301
2008	- 511	664	645	- 2	- 460
2009	- 906	2 354	821	+ 7	- 562
2010	- 1 150	1 296	965	- 2	- 567
2011	-424	8	907	- 13	- 437

(1) Zdroj: Nemecko a výročné správy spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

(2) Podľa údajov z výročných správ spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sa prevádzkový výsledok vypočítava z príjmov z prevádzkových činností, od ktorých sa odpočítal súčet verejných dotácií uvádzaných v tabuľke 2, ako aj s odrátaním priamych prevádzkových výdavkov (personál + materiál + ostatné výdavky).

(3) Sumy investícií uvádzané v tabuľke 4 pochádzajú z výročných správ spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a odlišujú sa od súm investícií, ktoré predložili nemecké orgány v tabuľke 3.

(4) Čistý finančný výsledok vyplýva z rozdielu medzi finančnými výnosmi a finančnými nákladmi. Podľa tvrdenia Nemecka nemala spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v príslušnom časovom období žiadne bankové úvery; finančné náklady súviseli väčšinou s úrokmi, ktoré boli zaplatené na v minulosti prijaté ale ešte nepoužité dotácie.

- (42) Nemecko predložilo údaje uvádzané v tabuľke 5 k ročným vkladom spoločníkov určených na pokrytie prevádzkových strát spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ⁽¹⁹⁾. Tieto kapitálové vklady predstavujú celkovo 8,9 mil. EUR.

Tabuľka 5

Vklady spoločníkov na prevádzkové účely

(v EUR)

2000	200 000 – 300 000 [...] [...]*
2001	200 000 – 300 000 [...] [...]*
2002	200 000 – 300 000 [...] [...]*
2003	300 000 – 400 000 [...] [...]*
2004	475 000 – 575 000 [...] [...]*
2005	700 000 – 800 000 [...] [...]*
2006	925 000 – 1 025 000 [...] [...]*
2007	1 250 000 – 1 350 000 [...] [...]*

⁽¹⁹⁾ Nemeckom predložené údaje uvádzané v tabuľke 5 sa odlišujú od údajov predložených vo výročných správach spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, ktoré sa uvádzajú v tabuľke 2.

(v EUR)

2008	1 125 000 – 1 225 000 [...] [...]*
2009	1 125 000 – 1 225 000 [...] [...]*
2010	1 325 000 – 1 425 000 [...] [...]*
2011	425 000 – 525 000 [...] [...]*
Spolu	8 897 000

[...] * Podlieha služobnému tajomstvu.

- (43) Od začiatku časového obdobia príslušného pre tento prípad z finančných správ spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vyplýva, že finančná situácia letiska veľmi intenzívne závisí od vkladov spoločníkov. Vo finančnej správe 2002 sa vyhlasuje, že existencia podniku je bez finančných príspevkov spoločníkov ohrozená a sú potrebné ďalšie vklady spoločníkov. Aj vo viacerých ďalších finančných správ (za roky 2003 a 2004) sa uvádza, že podnik môže prežiť iba na základe kapitálových vkladov spoločníkov⁽²⁰⁾. Ročný výhľad vo finančnej správe pre rok 2003 už predpokladá, že v ďalšom časovom období budú potrebné kapitálové vklady spoločníkov. V roku 2006 bolo možné podľa výkazu výročnej správy 2006 odvrátiť hroziacu platobnú neschopnosť iba pomocou vkladov spoločníkov.
- (44) Nemecko tvrdí, že náklady na služby vo verejnom záujme sa vzťahovali na personálne náklady na zabezpečenie letiska, kontrolu oplozenia, správu, odbavenie, školenie a pilotov a boli financované prostredníctvom vlastného kapitálu spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ako aj prostredníctvom slobodného štátu Durínsko. Je to znázornené v tabuľkách 6 a 7.

Tabuľka 6

Financovanie nákladov na služby vo verejnom záujme v spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH⁽¹⁾

(v EUR)

Rok	Celkové náklady na služby vo verejnom záujme	Vlastné imanie	Financovanie slobodným štátom Durínsko
2000	276 420	106 031	170 389
2001	278 773	127 043	151 730
2002	292 270	134 801	157 469
2003	412 325	247 279	165 046
2004	461 067	293 713	167 354
2005	685 406	529 734	155 672
2006	683 415	527 017	156 398

⁽²⁰⁾ Spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, účtovná zvierka k 31. decembru 2002, výročná správa 2002, s. 4.

(v EUR)

Rok	Celkové náklady na služby vo verejnom záujme	Vlastné imanie	Financovanie slobodným štátom Durínsko
2007	732 355	597 858	134 497
2008	700 772	599 954	100 818
2009	718 416	347 598	370 818
2010	657 982	313 933	344 049
2011	598 056	261 654	336 402
SPOLU	6 497 257	4 086 615	2 410 642

(¹) Zdroj: Nemecko. Nemecko uvádza, že náklady na služby vo verejnom záujme prekračujú sumy uvádzané v tabuľke 6, nepredkladá však žiadne ďalšie údaje k presnej sume.

Tabuľka 7 (¹)**Rozpis financovania slobodným štátom Durínsko podľa druhu nákladov na služby vo verejnom záujme**

(v EUR)

Rok	Riadenie leteckej dopravy	Letiskové kontrolné služby	Celkové financovanie slobodným štátom Durínsko
2000	170 389	0	170 389
2001	151 730	0	151 730
2002	157 469	0	157 469
2003	165 046	0	165 046
2004	167 354	0	167 354
2005	155 672	0	155 672
2006	156 398	0	156 398
2007	134 497	0	134 497
2008	100 818	0	100 818
2009	100 818	270 000	370 818
2010	94 049	250 000	344 049
2011	86 402	250 000	336 402
SPOLU	1 640 642	770 000	2 410 642

(¹) Zdroj: Nemecko.

3.4. LETISKOVÉ POPLATKY A PLATBY SPOLOČNOSTI RYANAIR V RÁMCI ZMLÚV O LETISKOVÝCH SLUŽBÁCH A MARKETINGU

3.4.1. Nariadenie o letiskových poplatkoch na letisku AOC

- (45) V tabuľke 8 sú zhrnuté najdôležitejšie ustanovenia štandardných nariadení o letiskových poplatkoch, ktoré boli uplatňované v časovom období rokov 2002 – 2010 na letisku AOC ⁽²¹⁾.

Tabuľka 8

Nariadenie o letiskových poplatkoch platné na letisku AOC v období rokov 2002 až 2010 ⁽¹⁾

Cena bez DPH	Pristávacie poplatky pre lietadlá s hmotnosťou viac ako 6 001 kg/na 1 000 kg	Poplatky cestujúcich leteckou dopravou/na cestujúceho
Nariadenie o letiskových poplatkoch od 1. januára 2002	7,78 EUR	2,67 EUR
Nariadenie o letiskových poplatkoch od 18. septembra 2006	7,45 EUR	3,00 EUR

⁽¹⁾ Zdroj: Nemecko.

- (46) V januári 2011 bolo stanovené nové nariadenie o letiskových poplatkoch so zásadnými ustanoveniami uvádzanými v tabuľkách 9 a 10.

Tabuľka 9

Nariadenie o letiskových poplatkoch platné pre lietadlá od roku 2011 ⁽¹⁾

Nariadenie o letiskových poplatkoch od januára 2011 (ceny bez DPH)	Čas strávený na zemi do 30 min.	Čas strávený na zemi viac ako 30 min.
Pre leteckú prepravu cestujúcich s plánovanými rotáciami ⁽²⁾	0 EUR	7,45 EUR
Pre leteckú prepravu cestujúcich bez plánovaných rotácií (prevádzka pravidelných letov) a pre nákladnú leteckú dopravu	7,45 EUR	

⁽¹⁾ Zdroj: Nemecko.

⁽²⁾ Nemecký pojem používaný pre plánované rotácie je „prevádzka pravidelných letov“.

Tabuľka 10

Nariadenie o letiskových poplatkoch platné pre cestujúcich leteckou dopravou od roku 2011 ⁽¹⁾

Nariadenie o letiskových poplatkoch od januára 2011 (ceny bez DPH)	Počet cestujúcich leteckou dopravou nižší ako 50 000	Počet cestujúcich leteckou dopravou medzi 50 000 a 100 000
Poplatok za cestujúceho leteckou dopravou	6,00 EUR	4,20 EUR

⁽¹⁾ Zdroj: Nemecko.

⁽²¹⁾ Ceny v tabuľkách 8 a 9 platia pre lietadlá, ktoré sú uvádzané v zozname označovanom ako „bonusový zoznam“. V tomto zozname sa uvádzajú rôzne typy lietadiel podľa technických znakov vo vzťahu k znečisťujúcim emisiám. Lietadlá s najlepším environmentálnym výkonom sú prijaté na zoznam a nové lietadlá sa v ňom uvádzajú automaticky.

3.4.2. Zmluva so spoločnosťou Ryanair o letiskových službách z 3. marca 2003

- (47) Dňa 3. marca 2003 uzatvorili spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (v zmluve označovaná ako „AOC“) a spoločnosť Ryanair („Ryanair Limited“) desaťročnú zmluvu o letiskových službách. Zmluva vstúpila do platnosti od začiatku prevádzky denného pravidelného letu do Londýna – Stansted, ktorý mal začať dňa 1. mája 2003.
- (48) Podľa tejto zmluvy spoločnosť Ryanair uhrádza letisku AOC nasledujúce platby:
- poplatok za poskytovanie služieb pasažierom leteckej dopravy podľa nariadenia o poplatkoch AOC platného v deň poskytnutia služby;
 - sumu vo výške letiskových a bezpečnostných poplatkov a štátnych poplatkov („nemecká daň“) vo výške sadzby platnej v čase príslušného letu; počiatočný poplatok predstavuje „štyri eurá a päťdesiatjeden centov (4,08 EUR)“⁽²²⁾. V zmluve sa stanovuje aj zámer oboch strán snažiť sa o zníženie nemeckej dane, pokiaľ bude počet cestujúcich letiska narastať. Spoločnosť Ryanair musí v každom prípade počiatočný poplatok stiahnuť ako minimálny poplatok.
- (49) Nemecko vyhlasuje, že spoločnosť Ryanair zaplatila poplatky za poskytovanie služieb podľa nariadenia o štandardných poplatkoch AOC platného v príslušnom čase. To zodpovedalo fixnému poplatku za pristávanie vo výške [...] * za lietadlo a poplatku cestujúcich leteckou dopravou vo výške [...] * za cestujúceho leteckou dopravou (bez DPH)⁽²³⁾ (poplatky platené v júni 2009).
- (50) V uvádzanej zmluve o letiskových službách z 3. marca 2003 sa stanovuje, že AOC prijíma ako protiopatrenie nasledujúce záväzky:
- poskytnutie štartovacej a pristávacej dráhy, ktorá spĺňa určité technické vlastnosti do 31. decembra 2003, ktorá musí byť do 31. mája 2004 dokončená a predĺžená;
 - poskytovanie služieb terminálu a infraštruktúry ([...]) * ako aj služby v súvislosti s predajom, marketingom a prácou s verejnosťou (v prílohe A k zmluve o letiskových službách);
 - poskytovanie služieb pozemnej obsluhy a s tým súvisiacich služieb (služby uvádzané v prílohe B k zmluve o letiskových službách);
 - zabezpečenie autobusových spojení za miestne ceny cestovného medzi AOC a hlavnou železničnou stanicou Lipsko ako aj medzi AOC a hlavnou železničnou stanicou Drážďany;
 - prevádzka rezervačného systému (táto služba je stanovená v prílohe B k zmluve o letiskových službách).
- (51) Okrem záväzku spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poskytnúť štartovaciú a pristávaciú dráhu stanovuje príloha A k zmluve viaceré ďalšie služby, ktoré musí poskytnúť AOC:
- služby terminálu a infraštruktúry: [...]*, uspokojenie iných „*vecných potrieb spoločnosti Ryanair na báze ad hoc*“, aby sa zaistilo, že spoločnosť Ryanair môže dodržať svoje plánované 25-minútové preletové odbavenie lietadla“;
 - služby v súvislosti s predajom, marketingom a prácou s verejnosťou: [...]*.
- (52) Poplatky uhradené spoločnosťou Ryanair, na ktoré sa vzťahuje odôvodnenie 48, zahŕňajú viaceré služby uvádzané v prílohe B k zmluve o letiskových službách z 3. marca 2003 s názvom „Služby pozemnej obsluhy poskytované poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy a s tým súvisiace služby“, ako napr.⁽²⁴⁾: nakladanie a vykladanie letiskovej batožiny (žiadny nákladný tovar); [...]* používanie záchodov a zásobovanie vodou na požiadanie; [...]* dodávka a používanie rozmrazovacích zmesí na požiadanie spoločnosti Ryanair, pričom rozmrazovacie zmesi budú účtované vo výške [...] * za liter, registrácia cestujúcich, nástup do lietadla a výstup z lietadla a kontrola cestovných dokumentov.

⁽²²⁾ Komisia poukazuje na rozdiel medzi číslom vyjadreným slovom a číslicami.

⁽²³⁾ Nemecko predložilo faktúru za jún 2009 zaslanú spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH spoločnosti Ryanair. Napriek ďalším žiadostiam Komisie nepredložilo Nemecko žiadne ďalšie údaje k presným poplatkom, ktoré spoločnosť Ryanair uhradila počas celého časového obdobia rokov 2003 – 2011 za cestujúceho leteckou dopravou a za lietadlo.

⁽²⁴⁾ Ide iba o menovanie určitých služieb. Príloha B obsahuje úplný zoznam služieb.

- (53) Podľa prílohy B k zmluve o letiskových službách z 3. marca 2003 s názvom „rezervačný systém“ musí poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy zriadiť a prevádzkovať pre cestujúcich servisnú priehradku, udržiavať rezervačný personál na primeranej úrovni vzdelania, znášať náklady spojené s počítačovým hardvérom ako aj telefónom, faxom, informačnou technológiou a komunikačnými prostriedkami v leteckej doprave (SITA) a všetky náklady na údržbu a výmenu vybavenia zariadení, ktoré mu vznikajú pri prevádzke priehradky pre cestujúcich leteckou dopravou. Jednako [...]*

3.4.3. Zmluvy o marketingových službách

- (54) Spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH uzatvorila celkovo tri marketingové zmluvy, prvú so spoločnosťou Ryanair, obe nasledujúce so spoločnosťou Airport Marketing Services Limited (AMS) a okrem toho dodatkovú dohodu k poslednej zmluve z 25. januára 2010.

Tabuľka 11

Marketingové zmluvy medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Ryanair/AMS

Zmluva	Obdobie platnosti	Predmet úpravy	Poplatky uhrádzané letiskom AOC spoločnosti Ryanair
Zmluva z 7.4.2003 medzi AOC a spoločnosťou Ryanair	15.4.2003 – 30.4.2013	Reklama v anglickom jazyku pre internetovú stránku ako aj podpora predaja a práca s verejnosťou na podporu marketingu leteckého turizmu v oblasti Altenburg	— Poplatok za úspešnosť na základe počtu odlietajúcich cestujúcich, ktorý sa odpočítava od poplatkov uhradených spoločnosťou Ryanair za letiskové služby — Poplatok za úspešnosť na základe určitej percentuálnej sadzby eventuálnych zvýšení poplatkov na letisku
Zmluva z 28.8.2008 medzi AOC a spoločnosťou AMS	28.8.2008 – 27.8.2010	Marketingové služby za použitia internetovej stránky <i>ryanair.com</i> ako prioritného nástroja: odsek s rozsahom 150 slov (resp. viacero odstavcov) v časti „Top Five Things to Do“ („Najdôležitejších 5 vecí, ktoré treba urobiť“) stránky s letovými cieľmi AOC.	[...]* EUR v roku 2008 [...]* EUR v roku 2009 ⁽¹⁾ (obe sumy bez DPH)
Zmluva z 25.1.2010 medzi AOC a spoločnosťou AMS	25.1.2010 do konca roka po dátume zavedenia prvej služby	Balík marketingových služieb poskytovaný na jeden rok	[...]* EUR za rok ⁽¹⁾ (bez DPH)
Dodatková dohoda z 21.9.2010 medzi AOC a spoločnosťou AMS	21.9.2010 – 31.3.2011	Doplňujúca dohoda k pôvodnej zmluve z 25.1.2010	[...]* EUR pre zimnú sezónu 2010

⁽¹⁾ Zmluva sa vzťahuje na súčasný cenník spoločnosti AMS.

3.4.3.1. Marketingová zmluva zo 7. apríla 2003

- (55) Po prvej marketingovej zmluve medzi spoločnosťou Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (v zmluve označovaná ako „AOC“) a spoločnosťou Ryanair zo 7. apríla 2003, ktorá vstúpila do platnosti na desať rokov 15. apríla 2003, musela spoločnosť Ryanair vyvinúť marketingovú snahu na podporu oblasti Altenburg. Podľa zmluvy má spoločnosť Ryanair s výnimkou internetovej stránky AOC posledné slovo pri všetkých rozhodnutiach o podporných a reklamných opatreniach.

(56) Ako odmenu za úlohy, ktoré na seba prebrala spoločnosť Ryanair, musí spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zaplatiť nasledujúce poplatky:

- a) „Poplatok za úspešnosť“ za každého odlietajúceho cestujúceho, ktorého výsledkom je čistá odmena za letiskové služby, ktorú musí spoločnosť Ryanair zaplatiť za každého cestujúceho s ohľadom na prístátie, miestne riadenie letovej prevádzky, osvetlenie, parkovaciú pozíciu (bez nočnej parkovacej pozície), odbavenie na manipulačnej ploche a odbavenie cestujúcich, infraštruktúru a letiskové poplatky/poplatky za cestujúcich. AOC vypočítava čistý poplatok na cestujúceho na základe plánov vyťaženia cestujúcimi (loadsheets) a spoločnosť Ryanair predložila vyúčtovanie vždy ku koncu týždňa. Spoločnosť Ryanair vypočítava poplatok za úspešnosť a predkladá AOC vyúčtovanie v rámci 30-dňovej lehoty po ukončení mesiaca. Vyúčtovanie sa zakladá na službách predchádzajúceho kalendárneho mesiaca. Spoločnosť Ryanair si môže svoj poplatok za úspešnosť odčítať od mesačných faktúr AOC za prístávacie poplatky.

Tabuľka 12

Čistá odmena za cestujúceho uhrádzaná spoločnosťou Ryanair spoločnosti AOC

(v EUR)

Počet rotácií služieb	Čistá odmena za odlietajúceho cestujúceho, celková odmena (okrem bezpečnostného poplatku) zahŕňa rok 1 – 5	Čistá odmena za odlietajúceho cestujúceho, celková odmena (okrem bezpečnostného poplatku) zahŕňa rok 6 – 10
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*

b) „Poplatok za úspešnosť“ na základe určitej percentuálnej sadzby eventuálnych zvýšení poplatkov na letisku:

- 100 % každého zvýšenia bezpečnostného poplatku vybraného štátom do maximálnej sadzby vo výške 10 % platnej zverejnenej sadzby v rámci päťročného obdobia,
- 100 % každého zvýšenia platných zverejnených poplatkov alebo dodatkových poplatkov, odvodov alebo daní zavedených do zverejnených letiskových poplatkov, do maximálnej sadzby vo výške 10 % platného zverejneného poplatku uhrádzaného spoločnosťou Ryanair v rámci päťročného obdobia.

3.4.3.2. Marketingová zmluva z 28. augusta 2008

- (57) Dňa 28. augusta 2008 uzatvorili spoločnosť Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (v zmluve označovaná ako „AOC“) a spoločnosť Airport-Marketing-Services Limited druhú zmluvu o marketingových službách. Podľa tejto zmluvy zamýšľa AOC prevádzkovať aktívne reklamné opatrenia pre zariadenia mesta a regiónu a zvýšiť podiel cestujúcich prichádzajúcich letmi spoločnosti Ryanair, a tým maximalizovať svoje príjmy z činností, ktoré nie sú viazané na leteckú dopravu. Zmluva je spojená s príslubom spoločnosti Ryanair, že bude prevádzkovať v lete denne a v zime štyrikrát týždenne trasu z AOC do Londýna-Stansted ako aj v lete trikrát týždenne trasu do Girony.
- (58) Zmluva má pôvodnú dobu platnosti dva roky. AOC platí za prvý rok [...]* EUR a za druhý rok [...]* EUR. Ako protihodnotu dostane AOC [...]*. Zmluva neobsahuje žiadne údaje o dĺžke, umiestnení alebo iných podrobnostiach prepojenia.
- (59) Spoločnosť Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH má právo si vybrať pre marketingové opatrenia prednostné časové rámce. Na základe ich obmedzenej dostupnosti však nie je možné tieto časové rámce garantovať. Spoločnosť Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH má právo vybrať si internetové stránky, ktoré je možné prostredníctvom prepojenia vyvolať na internetovej stránke spoločnosti Ryanair. Toto právo však bude obmedzené skutočnosťou, že tieto internetové stránky nesmú obsahovať žiadne lety, prenájom vozidiel, možnosti ubytovania a/alebo iné služby, ktoré je možné uvádzať na trh aj na internetovej stránke spoločnosti Ryanair. Okrem toho má spoločnosť Ryanair posledné slovo a môže zverejnenie internetovej stránky odmietnuť. Spoločnosť Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH musí okrem toho monitorovať, či boli služby poskytnuté podľa tejto zmluvy.

3.4.3.3. Marketingová zmluva z 25. januára 2010

- (60) Dňa 25. januára 2010 uzatvorili spoločnosť Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (v zmluve označovaná ako „AOC“) a spoločnosť Airport-Marketing-Services Limited tretiu zmluvu o marketingových službách. Podľa tejto zmluvy ponúka spoločnosť AMS na internetovej stránke spoločnosti Ryanair za účelom služieb podpory turizmu, že AOC môže uskutočňovať reklamu svojich obchodných možností a turistických atrakcií. Pre zmluvu platí prísľub záväzku od spoločnosti Ryanair, že bude ponúkať od leta 2010 a výlučne v letnej sezóne IATA ⁽²⁵⁾ letecké spojenia z AOC do Londýna Stansted (sedemkrát týždenne), Girony (trikrát týždenne) a Alicante (dvakrát týždenne).
- (61) Zmluva má pôvodnú dobu platnosti jeden rok. AOC zaplatí [...] * EUR za jeden rok a získa ako protihodnotu nasledujúci balík marketingových služieb: [...] *. Práva a povinnosti AOC vo vzťahu k prednostným časovým oknám, obstaraniu internetových stránok a „posledného slova“ spoločnosti Ryanair sú identické s tými, ktoré sú obsahom predchádzajúcej zmluvy.

3.4.3.4. Dodatková dohoda z 21. septembra 2010

- (62) Dodatková dohoda z 21. septembra 2010 bola uzatvorená medzi spoločnosťou Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (označenej v dohode ako „AOC“) a spoločnosťou Airport-Marketing-Services. Dohoda dopĺňa pôvodnú zmluvu o marketingových službách z 25. januára 2010, keďže AOC chcelo nakúpiť ďalšie reklamné služby ⁽²⁶⁾ iba pre zimnú sezónu 2010 vo výške [...] * EUR. Platnosť dodatkovej dohody sa skončí 31. marca 2011.
- (63) Reklamné služby, ktoré má spoločnosť AMS poskytnúť podľa dodatkovej dohody pozostávajú „v umiestnení prepojenia k internetovej stránke určenej spoločnosťou Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, ktoré sa má počas doby trvania dodatkovej dohody objavovať po dobu 12 dní na britskej domovskej stránke ryanair.com“.
- (64) Podľa tvrdenia Nemecka boli platby v rámci tejto dodatkovej dohody poskytnuté súkromnými podnikmi po ich odsúhlasení zachovania prevádzky spoločnosti Ryanair na AOC.

4. DÔVODY ZAČATIA FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA A PRVÉ POSÚDENIE ZO STRANY KOMISIE

- (65) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania vzniesla Komisia nasledujúce otázky vo vzťahu k posudzovaným opatreniam:
- a) Opatrenie 1: Financovanie investícií do infraštruktúry v rokoch 2000 – 2011: Či platby poskytnuté v časovom období rokov 2000 – 2011 do infraštruktúry letiska v celkovej výške 6 474 034 EUR, vrátane predĺženia štartovacej a pristávacej dráhy podľa zmluvy uzatvorenej dňa 3. marca 2003 medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Ryanair, predstavujú štátnu pomoc a ak áno, či je táto štátna pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom.
- b) Opatrenie 2: Financovanie prevádzkových strát spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v rokoch 2000 – 2011: Či verejní spoločníci postupovali pri poskytovaní ročných prevádzkových pomoci v celkovej výške 9,079 mil. EUR pre spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v časovom období rokov 2000 – 2011 v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve a ak nie, či je táto štátna pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom.
- c) Opatrenie 3: Letiskové poplatky a platby spoločnosti Ryanair v rámci zmlúv o letiskových službách a marketingu: Či spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, keď akceptovala zníženie príjmov z letiskových služieb prostredníctvom mechanizmu marketingových poplatkov, ktoré uhrádzala spoločnosti Ryanair resp. AMS za časové obdobie od 1. mája 2003 do 31. marca 2011, správala ako investor v trhovom hospodárstve a ak tieto zníženia predstavujú štátnu pomoc, či je táto pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom. Príjmom znížených letiskových poplatkov vznikajú verejnému prevádzkovateľovi letiska, spoločnosti Altenburg-Nobitz GmbH, straty príjmov. Marketingové platby voči spoločnosti Ryanair a spoločnosti AMS boli uskutočňované prostredníctvom verejného prevádzkovateľa. Výnimkou je posledná marketingová zmluva, a to dodatková dohoda z 21. septembra 2010, za ktorú prevzali platby súkromné podniky. V tejto súvislosti Komisia vylúči z preskúmania poslednú marketingovú zmluvu, uzatvorenú dňa 21. septembra 2010 so spoločnosťou AMS, pretože jej financovanie bolo plnené súkromnými regionálnymi podnikmi, ktoré súhlasili so zachovaním činnosti spoločnosti Ryanair na letisku.

⁽²⁵⁾ Letná sezóna IATA začína 28. marca 2010 a končí 30. októbra 2010.

⁽²⁶⁾ V odseku 3.2 zmluvy z 25. januára 2010 je spoločnosti AMS daná možnosť poskytnúť po dohode zmluvných strán doplňujúce marketingové služby.

5. STANOVISKO NEMECKA

5.1. FINANCOVANIE INVESTÍCIÍ DO INFRAŠTRUKTÚRY V ROKOCH 2000 – 2011 (OPATRENIE 1)

- (66) Nemecko tvrdí, že verejné dotácie do opatrení infraštruktúry na letisku vyplynuli z logiky založenej na transformácii letiska. Jeho transformácia z vojenského letiska na civilné letisko bola na základe hospodárskeho vývoja regiónov Východné Durínsko a Západné Sasko oprávnená ⁽²⁷⁾. V odseku 2 číslo 1 spoločenskej zmluvy spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je ako účel spoločnosti skutočne stanovené zlepšenie obchodne relevantnej infraštruktúry na posilnenie regiónov Východné Durínsko a Západné Sasko. V správe zostavenej vedením spoločnosti ⁽²⁸⁾ sú stanovené ročné príjmy dosiahnuté pri zahraničných cestujúcich prestupujúcich na letisku za celý región Stredné Nemecko vo výške 10,7 mil. EUR.
- (67) Podľa tvrdenia Nemecka spadá poskytnutie infraštruktúry do kompetencie štátu v rámci jeho zodpovednosti za územné plánovanie, regionálny rozvoj a politiku verejnej dopravy. Tieto druhy investícií do infraštruktúry sa teda neopierajú výlučne len hospodárske dôvody v prospech podniku, ale sú tiež súčasťou úlohy štátu slúžiť všeobecnému záujmu.
- (68) Nemecko dodáva, že slobodný štát je oprávnený ⁽²⁹⁾ financovať iba určité činnosti, ktorú sú jeho bezprostredným záujmom a bez verejných dotácií by neboli realizovateľné. Nadmerná kompenzácia je zamedzená prostredníctvom ex-post kontroly konkrétneho použitia poskytnutých prostriedkov ⁽³⁰⁾.
- (69) Podľa tvrdenia Nemecka je známe, že najmä regionálne letiská často nedokážu z letiskových poplatkov pokryť svoje náklady a investície, takže môže byť potrebné verejné spolufinancovanie. Nemecko v danej veci argumentuje najmä tým, že investície do infraštruktúry mali byť financované verejnými orgánmi, aby mohli byť splnené zákonné požiadavky bezpečnosti a predchádzania rizikám. AOC ako regionálne letisko nie je schopné vytvoriť na základe letiskových poplatkov dostatočné príjmy na financovanie všetkých investícií do infraštruktúry. Podnik by bez verejných subvencií nevedel splniť ani svoje zákonné povinnosti, vrátane požiadaviek na bezpečnosť leteckej dopravy.
- (70) Nemecko poukazuje na to, že práce na prestavbe terminálu v roku 2009 sa uskutočnili na základe požiadaviek na bezpečnosť, aby bolo možné dodržať predpis oddeleného odbavenia cestujúcich zo štátov schengenského priestoru a zo štátov nepatriacich do schengenského priestoru. Podľa tvrdenia Nemecka boli vzaté do úvahy alternatívy k tejto prestavbe. Vzhľadom na vyšší počet cestujúcich a vyššie náklady spojené s týmito alternatívnymi možnosťami bolo rozhodnuté v prospech dlhodobého riešenia prestavby terminálu.
- (71) Nemecko tvrdí, že celková suma investovaná do infraštruktúry počas obdobia rokov 2000 – 2011 vo výške 6 474 034 EUR ⁽³¹⁾ súvisela výlučne s neekonomickými činnosťami. Podľa tvrdenia Nemecka nepredstavujú tieto investície do infraštruktúry štátnu pomoc a nepodliehajú pravidlám o štátnej pomoci podľa článku 107 ZFEÚ. Nemecko ďalej uvádza, že je možné tieto investície pre účely neekonomických činností rozdeliť na investície do bezpečnosti a na investície do predchádzania rizikám pre verejnosť a leteckú dopravu. Nemecko konkrétne uvádza, že predchádzanie rizikám a policajné funkcie, ochrana pred požiarom, verejná a prevádzková bezpečnosť, meteorologické služby a letová bezpečnosť patria do oblasti úloh orgánov verejnej moci. Nemecko okrem toho objasňuje, že podstatná suma prijatých prostriedkov slúžila na zaistenie bezpečnosti infraštruktúry a jej sanácie, nie na výstavbu novej infraštruktúry.
- (72) Nemecko ďalej vyhlasuje, že 30 % investičnej sumy v celkovej výške 6 474 034 EUR bolo financovaných z vlastného imania spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, kým zvyšná suma pochádzala od slobodného štátu Durínsko. Nemecko poukazuje na to, že prostriedky na tieto investície do infraštruktúry boli poskytnuté ako nenávratná finančná pomoc, nie prostredníctvom úverov. Podmienky pre túto finančnú pomoc vyplývajú z požiadaviek uvádzaných v *Durínskom krajinškom nariadení o rozpočtových pravidlách* ⁽³²⁾.

⁽²⁷⁾ Nemecko uvádza, že do rozvoja priemyselnej oblasti, v ktorej je v súčasnosti zamestnaných približne 250 osôb na asi 58 ha, bolo investovaných viac ako 16,5 mil. EUR.

⁽²⁸⁾ Konceptia rozvoja spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9. september 2011.

⁽²⁹⁾ § 23 Durínskeho krajinškeho nariadenia o rozpočtových pravidlách.

⁽³⁰⁾ V tejto súvislosti predložilo Nemecko príklad subvencie, o ktorej udelení bolo rozhodnuté a bola vyplatená v roku 2009 a v roku 2012 bola predmetom ex post kontroly a čiastočného vrátenia.

⁽³¹⁾ Pozri tabuľku 3.

⁽³²⁾ V *Durínskom krajinškom nariadení o rozpočtových pravidlách* sú stanovené rozpočtové pravidlá slobodného štátu Durínsko. V § 23 nariadenia o rozpočtových pravidlách sa uvádzajú požiadavky, ktoré musia byť splnené pre prijatie príspevkov z krajinškeho rozpočtu. Slobodný štát Durínsko musí mať významný záujem na realizácii projektu, na ktorý sú poskytnuté príspevky a ktorý by bez príspevkov nebol uspokojený vôbec alebo by nebol uspokojený v potrebnom rozsahu. Predpoklady pre prijatie príspevkov sú podrobnejšie špecifikované vo *všeobecných doplnujúcich ustanoveniach pre príspevky na podporu projektov*.

- (73) Nemecko ďalej vyhlasuje, že aj v iných krajinách boli transformačné projekty na podporu regionálneho hospodárskeho rozvoja financované v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEU v plnom rozsahu verejnými prostriedkami. Nemecko sa v tejto veci odvoláva na predchádzajúce rozhodnutie Komisie⁽³³⁾, v ktorom sa vyhlasuje, že budovanie alebo modernizácia regionálnych letísk v znevýhodnených regiónoch sú zlučiteľné so Zmluvou o Európskej únii.

Infraštruktúra špeciálne dimenzovaná pre spoločnosť Ryanair

- (74) Ohľadom investícií požadovaných spoločnosťou Ryanair v jej zmluve o službách [štartovacia a pristávacia dráha, ktorá spĺňa určité technické vlastnosti, pripravená do 31. decembra 2003 a skompletizovaná a predĺžená do 31. mája 2004⁽³⁴⁾] Nemecko uvádza, že toto špeciálne predĺženie nebolo kompletne zrealizované a ani nebolo považované za zmluvnú povinnosť, ale za predpoklad požadovaný každou leteckou spoločnosťou pre pristávanie na letisku AOC. Nemecko konkrétne uvádza, že dĺžka štartovacej a pristávacej dráhy na letisku AOC bola upravená v priebehu rokov z 2 185 m (7. júla 2003) na následných 2 235 m (9.9.2004) a nakoniec na 2 435 m (9. decembra 2008). Štartovacia a pristávacia dráha je však prístupná pre všetkých užívateľov. Podľa tvrdenia Nemecka nič na tomto hodnotení nemení skutočnosť, že túto štartovaciu a pristávaciu dráhu používala iba spoločnosť Ryanair.
- (75) Nemecko tiež odmieta argument poskytnutý sťažovateľom, že štartovacia a pristávacia dráha bola špeciálne predĺžená pre lietadlá Boeing 737-800 (107 lietadiel v roku 2007) spoločnosti Ryanair, pretože tieto lietadlá využívajú vo veľkej miere aj iné letecké spoločnosti, napríklad spoločnosť Deutsche Lufthansa (132 lietadiel v roku 2007). Nemecko ďalej poukazuje na skutočnosť, že indikácia sťažovateľa na to, že do roku 2007 boli do modernizácie letiska investované verejné prostriedky vo výške 28 mil. EUR, je nesprávna. Sťažovateľ sa odvoláva na informácie, ktoré sú iba odhadom možných nákladov. Skutočné náklady podľa tvrdenia Nemecka predstavovali 16,7 mil. EUR.
- (76) Nemecko okrem toho poskytuje argument, že záväzky požadované spoločnosťou Ryanair v zmluve o letiskových službách, prílohách A a B ako aj v dodatku k prílohe B sú všeobecnými povinnosťami, ktoré musí letisko spĺňať, aby mohlo poskytovať služby požadované leteckými spoločnosťami. Nemecko vyhlasuje, že služby, na ktoré sa odvoláva v odôvodneniach 50 – 53, sú bežnými povinnosťami každého letiska a že infraštruktúra letiska je prístupná všetkým užívateľom. Nemecko dopĺňa, že niektoré služby uvádzané v prílohe A k zmluve o letiskových službách ako tlačové konferencie, návštevy novinárov a večerné podujatia cestovných kancelárií neboli poskytnuté.

Posúdenie štátnej pomoci

- (77) Medzi rokmi 1993 a 1997 investoval slobodný štát Durínsko 12,25 mil. EUR do infraštruktúry letiska. Pre roky 1998 až 2011 schválil slobodný štát Durínsko finančné príspevky vo výške 4,5 mil. EUR pre spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Tieto prostriedky boli poskytnuté na základe zverejnených schém pomoci slobodného štátu Durínsko, ktorých notifikácia nebola považovaná za potrebnú. Podľa tvrdenia Nemecka je pomoc podľa týchto schém prístupná všetkým prevádzkovateľom letiska v Durínsku. Podľa týchto schém pomoci majú byť verejné prostriedky poskytnuté pre investície do infraštruktúry, ktoré sú potrebné pre leteckú dopravu, sú prístupné všetkým užívateľom a slúžia všeobecnému verejnému záujmu. Ďalej sú tieto prostriedky obmedzené na primerané a potrebné sumy. Nemecko okrem toho konkrétne uvádza, že letiská sa od roku 1997 podieľajú aj na nákladoch na infraštruktúru. Nemecko teda vyhlasuje, že z týchto schém nemohlo vyplývať žiadne narušenie hospodárskej súťaže.
- (78) Čo sa týka investícií do infraštruktúry uskutočnených medzi 12. decembrom 2000, teda dátumom, kedy bol vydaný rozsudok Súdneho dvora vo veci štátnej pomoci Aéroports de Paris, a 9. decembrom 2005, teda dátumom, kedy vstúpili do platnosti usmernenia o leteckej doprave z roku 2005, Nemecko zastáva názor, že uplatniteľné kritériá sú nejasné. Pri uplatnení usmernení o leteckej doprave z roku 1994 nemôže byť infraštruktúra už vopred považovaná za štátnu pomoc. V tejto súvislosti uvádza Nemecko argument, že usmernenia z roku 1994 mali byť uplatňované až do vstupu usmernení z roku 2005 do platnosti a že rozsudok vo veci Sache Aéroports de Paris to nemení. Keďže usmernenia z roku 1994 sú podľa zásady legitímnej dôvery pre Komisiu záväzná, mali byť uplatnené na opatrenia infraštruktúry do roku 2005. Preto nie je možné opatrenie klasifikovať ako štátnu pomoc. Hoci boli poskytnuté platby pre infraštruktúru z verejných prostriedkov, toto poskytnutie prostriedkov sa vzťahuje na činnosti oblasti politických a verejných úloh a netýka sa žiadnej hospodárskej činnosti.

⁽³³⁾ SA 16588 (N 644i/2002) – Nemecko – výstavba alebo modernizácia regionálnych letísk.

⁽³⁴⁾ Pozri odôvodnenie 50 písm. a).

- (79) Čo sa týka investícií do infraštruktúry zrealizovaných po 9. decembri 2005, Nemecko predbežne zastáva názor, že nepredstavujú štátnu pomoc z dôvodov uvádzaných v odôvodneniach 66 až 73. Pre prípad, že Komisia napriek tomu dospeje k záveru, že tieto investície v skutočnosti štátnu pomoc predstavujú, Nemecko tvrdí, že táto pomoc je podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ zlučiteľná s vnútorným trhom, pretože spĺňa všetky predpoklady podľa bodu 61 usmernení o leteckej doprave z roku 2005.
- a) Čo sa týka prvého predpokladu, Nemecko uvádza, že investície do infraštruktúry sú zamerané na jasne definovaný cieľ v záujme Spoločenstva, t. j. poskytnutie prepravnej infraštruktúry a regionálny rozvoj v znevýhodnenom regióne. V tejto súvislosti bolo AOC prvým vojenským letiskom, ktoré bolo po znovuzjednotení Nemecka pretransformované na civilné využitie. Okrem toho zohráva AOC dôležitú úlohu pre podniky v príľahlej priemyselnej oblasti. Prichádzajúci cestovný ruch by mal navyše podporiť zlepšenie regionálneho turizmu a vytvorenie pracovných miest.
- b) Čo sa týka druhého predpokladu, Nemecko tvrdí, že investície sú potrebné a primerané na dosiahnutie stanoveného cieľa. Nemecko opakuje, že všetky investície slúžili na sanáciu a modernizáciu letiska. Keďže prevádzkovateľ, spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, nedisponovala dostatočnými prostriedkami, boli potrebné verejné prostriedky.
- c) Čo sa týka tretieho predpokladu, Nemecko zastáva názor, že strednodobé perspektívy pre využitie existujúcej infraštruktúry, minimálne do roka 2009, boli uspokojivé. Podľa troch štúdií uskutočnených v roku 2007⁽³⁵⁾ mal prevádzkovateľ letiska svoje ročné výsledky zlepšiť a do roka 2015 dosiahnuť takmer vyrovnaný prevádzkový výsledok. K tomu treba pripočítať posilnenie príľahlej priemyselnej oblasti. Jedna zo štúdií⁽³⁶⁾ osobitne zohľadňuje ziskovosť nízkonákladovej leteckej dopravy a predstavuje možný scenár, podľa ktorého by letisko AOC mohlo do roka 2015 dosiahnuť 500 000 cestujúcich, pričom je to dokonca popísané ako konzervatívna prognóza. To podľa tvrdenia Nemecka dokazuje, že spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a jej spoločníci sa vždy správali ako súkromní investori.
- d) Čo sa týka štvrtého predpokladu, Nemecko objasňuje, že všetci potenciálni užívatelia získajú jednotný a nediskriminovaný prístup k infraštruktúre.
- e) Čo sa týka piateho predpokladu, Nemecko vyhlasuje, že rozvoj obchodovania nebude ovplyvnený v takom rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločným záujmom. V prípade AOC sa jedná o letisko s menej ako 150 000 cestujúcimi za rok, teda o letisko kategórie D a nie je narušená hospodárska súťaž voči iným letiskám.
- (80) Na záver sa Nemecko nazdáva, že opatrenie nehrozí narušením ani nenaruša hospodársku súťaž na vnútornom trhu, pretože infraštruktúra je nediskriminačne prístupná všetkým užívateľom. Okrem toho má letisko menej ako 150 000 cestujúcich ročne. Ako letisko kategórie D podľa usmernení o leteckej doprave z roku 2005 preto iným letiskám nekonkuruje. Hospodárska súťaž medzi letiskom AOC a inými letiskami v Drážďanoch, Erfurte-Weimare a Hofe je zanedbateľná. Keďže okrem toho predstavuje podiel AOC na celkovej doprave všetkých nemeckých letísk registrovaných v združení letísk ADV⁽³⁷⁾ iba 0,1 %, Nemecko vyhlásilo, že toto letisko nekonkuruje iným európskym letiskám. To znamená, že hospodárska súťaž na vnútornom trhu nebude ovplyvnená a nedochádza k ovplyvneniu obchodu medzi členskými krajinami. V tejto súvislosti Nemecko ďalej uvádza, že AOC odbavuje iba 2 % dopravných jednotiek odbavovaných na letisku Lipsko/Halle.

Závery zo štúdie spoločnosti KE-Consult z roku 2010 o budúcich vyhlídkach rozvoja letiska a jeho regiónu

- (81) Keď sa prejavilo, že scenár predpokladaný v štúdiách z roku 2007 nenastane, požiadalo letisko poradenskú spoločnosť KE-Consult o vyhotovenie štúdie o letisku AOC a príľahlej priemyselnej oblasti. Štúdia bola predložená v roku 2010. Záver štúdie bol taký, že ďalšia modernizácia letiska ako cieľa nízkonákladových leteckých spoločností nie je ekonomicky rentabilná. Odporúča zamerať sa na všeobecnú letovú prevádzku. Z tohto dôvodu predložilo predstavenstvo spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v septembri 2011 novú

⁽³⁵⁾ „Plausibilitätsprüfung über die Wirtschaftlichkeit der Flugplatz Altenburg- Nobitz GmbH unter Berücksichtigung des Wirtschafts- und Finanzplanes für die Jahre 2007 bis 2010 (Kontrola hodnovernosti efektívnosti spoločnosti Flugplatz Altenburg- Nobitz GmbH pri zohľadnení hospodárskeho a finančného plánu pre roky 2007 až 2010)“ (31. august 2007) a „Kapitalflussrechnungen FAN für die Geschäftsjahre 2007 bis 2015 (Výkazy o finančných tokoch FAN pre účtovné roky 2007 až 2015“ (16. novembra 2007) spoločnosti BDO – Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft; „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz (Regionálne-ekonomický význam a perspektívy letiska Altenburg-Nobitz)“ od prof. Dr. Richarda Klophausa, september 2007; „Planentwurf für den Zeitraum 2011 – 2015: Wirtschafts-, Vermögens-, Finanz- und Investitionsplan (Návrh plánu pre obdobie rokov 2011 – 2015: Hospodársky, majetkový, finančný a investičný plán)“, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 15. november 2007.

⁽³⁶⁾ „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz (Regionálne-ekonomický význam a perspektívy letiska Altenburg-Nobitz)“, prof. Dr. Richard Klophaus, september 2007.

⁽³⁷⁾ Pracovné združenie nemeckých dopravných letísk (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen)

konceptiu rozvoja pre letisko, ktorú odsúhlasila dozorná rada a zhromaždenie spoločníkov. Letisko AOC nebude prístupné pre nízkonákladové spoločnosti ani pre profesionálnu všeobecnú leteckú dopravu a má sa stať na základe tohto nového vývoja obchodnej činnosti životaschopným do roku 2015.

- (82) Štúdia spoločnosti KE-Consult uznáva, že spoločníci spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH podnik neustále dotovali. Na základe tejto neustále stúpajúcej potreby subvencovania dosiahli spoločníci hranicu hospodárskej efektivity.
- (83) Štúdia spoločnosti KE-Consult bola vykonaná na preskúmanie možných perspektív rozvoja letiska AOC na základe regionálneho, politického, hospodárskeho a fiškálneho vplyvu letiska. V tejto súvislosti boli vypracované rôzne scenáre zastavenia, nezmeneného zachovania alebo rozšírenia leteckej prepravy s nízkonákladovými leteckými spoločnosťami ako aj rozvoja priemyselnej oblasti okolo letiska.
- (84) Iba scenár „všeobecnej leteckej prepravy“, ktorý zahŕňa zastavenie nízkonákladovej leteckej prepravy na letisku AOC, dokáže splniť požiadavky ekonomickej a fiškálnej rovnováhy. Je jediným scenárom, pri ktorom letisko potrebuje iba ročný dodatkový povinný vklad spoločníkov vo výške 227 000 EUR na spoločníka, ale žiadne ďalšie platby. Tento scenár vykazuje celkový hospodársky zisk. Do roku 2015 by tento scenár stál spoločníkov 0,83 mil. EUR, ktoré by mohli byť pokryté povinnými vkladmi vo výške 227 000 EUR ročne. Po roku 2015 by neboli žiadne ďalšie subvencie spoločníkov potrebné, pokiaľ sa budú odpisy naďalej znižovať. Táto regionálno-hospodárska efektívnosť je oveľa vyššia než vo všetkých ostatných scenároch. Aj fiškálna súvaha za rok 2015 pre Durínsko a komúny v slobodnom štáte je kladná.
- (85) Všetky ostatné scenáre, v ktorých nízkonákladová letecká preprava pokračuje alebo sa rozširuje, nie sú prostredníctvom povinných vkladov spoločníkov ekonomicky sebestačné. Fiškálny efekt by pre Durínsko v závislosti od scenáru predstavoval hodnotu medzi 115 000 EUR a 375 000 EUR. Vo všetkých scenároch s nízkonákladovými leteckými spoločnosťami by bol kladný rozpočtový efekt z letiska AOC a pre komúny nižší ako vklady a dotácie potrebné pre letisko. Súvaha príjmov a nákladov je preto záporná.
- (86) Doplnujúci vplyv nízkorozpočtovej leteckej prepravy na celé hospodárstvo je dosiahnuteľný iba vtedy, ak sú okrem povinných vkladov spoločníkov poskytnuté investície vo výške 6,7 až 10 mil. EUR. Regionálno-hospodárska efektívnosť v scenároch s nízkonákladovými leteckými spoločnosťami je nižšia ako v scenári so všeobecnou leteckou dopravou. V porovnaní so scenárom „všeobecnej leteckej prepravy“ je úroveň potrebných príspevkov pri scenároch s nízkonákladovými leteckými spoločnosťami vyššia o 11- až 15-násobok, kým účinok pridanej hodnoty je iba dva- až trikrát taký vysoký. Kým v scenári „všeobecná letecká preprava“ je fiškálna súvaha príjmov a nákladov kladná, vo všetkých scenároch s nízkonákladovými leteckými spoločnosťami je záporná.
- (87) Dodatočne boli zohľadnené viaceré rámcové podmienky:
- Neistoty na základe monopolných užívateľov a vonkajších vplyvov: rozvoj leteckej prepravy na letisku AOC závisí, minimálne čo sa týka nízkorozpočtovej dopravy, vo veľkom rozsahu od zmlúv so smerodajnými leteckými spoločnosťami a od vonkajších vplyvov ako britská turistická daň alebo nemecká daň z leteckej dopravy. To môže mať veľmi veľké negatívne účinky na rozsah nízkorozpočtovej leteckej dopravy.
 - Žiadne schvaľovanie ďalších stálych subvencií: bola by ohrozená spravodlivá hospodárska súťaž bez subvencií a to by nezodpovedalo koncepcii leteckej dopravy pre Nemecko a koalíčným zmluvám.
 - Nedostatočná udržateľnosť: v scenároch s nízkorozpočtovými leteckými spoločnosťami nie je možné identifikovať žiadne zlepšenie fiškálnych a prevádzkovo-hospodárskych súvah. Podnikateľský model s nízkorozpočtovými leteckými spoločnosťami by iba vyvolal stúpajúcu potrebu subvencií do roku 2015 a v nasledujúcich rokoch.
- (88) Štúdia spoločnosti KE preto dospela k záveru, že pokračovanie alebo rozširovanie nízkorozpočtovej leteckej dopravy na letisku AOC nie je možné spoločníkom a slobodnému štátu Durínsko odporúčať.

5.2. Financovanie prevádzkových strát spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v rokoch 2000 – 2011 (opatrenie 2)

- (89) Vo finančných správach spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz sa vyhlasuje, že letisko nemohlo bez verejných dotácií na pokrytie strát zabezpečiť prevádzku. Spoločnosť zriadila systém, na základe ktorého sa každoročne zostavovali a zhromaždením spoločníkov schvaľovali podnikateľské plány pre nasledujúci rok a potom sa v priebehu daného príslušného účtovného roka aktualizovali pomocou aktuálnych výsledkov letiska⁽³⁸⁾. Tento systém teda letisku umožňoval neustále aktualizovať finančné dotácie z verejných zdrojov na pokrytie strát.
- (90) Nemecko vyhlasuje, že straty vykázané v prvých desiatich rokoch od začiatku roka 2000, ktoré viedli ku vkladom spoločníkov, neboli spôsobené výlučne investíciami do infraštruktúry. Odpisy neobjasňujú straty v plnej miere a ani náklady na financovanie ich neodôvodňujú, pretože pre letisko neexistovalo žiadne úverové financovanie. Ročné straty spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH súviseli iba sčasti s nákladmi na odpisy a Nemecko ich ani priamo nespája so spoločnosťou Ryanair.
- (91) Čo sa týka tvrdení citovaných v rozhodnutí o začatí konania poskytnutých sťažovateľom, Nemecko tieto tvrdenia ako celok zamieta. Podľa tvrdenia Nemecka sťažovateľ nezohľadňuje prístup single-till uplatnený v prípade letiska AOC⁽³⁹⁾. Nemecko vyhlasuje, že príjmy z roku 2009, ktoré nevyplývajú z leteckej dopravy, dosiahli tú istú výšku ako príjmy z leteckej dopravy. V tejto súvislosti zamieta Nemecko tvrdenie, že rastúci počet cestujúcich zahŕňal pre spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH rastúce straty na základe tajných platieb pre spoločnosť Ryanair. Nemecko vyhlasuje, že vzniknuté straty mali veľa rôznych dôvodov, ktoré so spoločnosťou Ryanair nesúviseli.
- (92) Nemecko zamieta najmä tvrdenie, že spojenie spoločnosti Ryanair z letiska AOC do Londýna-Stansted bolo v priamej konkurencii so spojením spoločnosti Air Berlin z Lipska-Halle do Londýna-Stansted a že to bolo dôvodom, prečo spoločnosť Air Berlin spojenie z Lipska-Halle do Londýna-Stansted ukončila. Nemecko zdôrazňuje, že ukončenie prevádzkovania letov spoločnosti Air Berlin na trase do Londýna-Stansted bolo pripísané skutočnosti, že Lipsko-Halle už spoločnosť Air Berlin nesubvencovalo a bol zavedený zákaz nočných letov.
- (93) Nemecko zastáva názor, že ročné vklady spoločníkov do spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nepredstavujú štátnu pomoc, pretože požiadavky zásady investora v trhovom hospodárstve, podľa ktorej musia byť zohľadnené všetky ekonomické zvýhodnenia poskytnuté okresu Altenburger Land, t. j. hlavnému akcionárovi, sú splnené⁽⁴⁰⁾. Nemecko sa odvoláva na štúdiu uskutočnenú v roku 2007 prof. Dr. Klophausom⁽⁴¹⁾ „Regionálno-ekonomický význam a perspektívy letiska Altenburg-Nobitz“ (ďalej len „Klophausova štúdia“), v ktorej sa spomínajú „stratené dotácie“ okresu Altenburger Land. Platby spoločníkov by mali na základe dodatkových daňových platieb pozitívny hospodársky vplyv na okres Altenburger Land. Všetky verejné príjmy získané v roku 2006 z prevádzky AOC predstavujú 7,9 mil. EUR, z ktorých 1 mil. EUR bol poskytnutý prevažne okresu Altenburger Land. Suma by sa musela do roka 2015 strojnásobiť, pokiaľ ročné počty cestujúcich stúpajú na 500 000. Keďže návratnosť dosiahnutá daňovými platbami je vyššia ako ročné platby spoločníkov, Nemecko dospelo k záveru, že okres Altenburger Land konal ako súkromný investor.
- (94) Čo sa týka argumentácie uskutočniť namiesto ďalších vkladov spoločníkov eventuálne uzatvorenie letiska, Nemecko potvrdzuje, že okres Altenburger Land konal ako súkromný investor, pretože v prípade uzatvorenia letiska by prevádzkovateľ letiska ručil za vrátenie asi 7 mil. EUR slobodnému štátu Durínsko, pretože sa jedná o predčasné ukončenie užívania infraštruktúry. Tým, že spoločníci zabránili vráteniu prostriedkov, konali tiež ako súkromní investori.

Klophausova štúdia

- (95) Z Klophausovej štúdie z roku 2007 vyplývajú nasledujúce závery. V štúdiu je objasnené, že priame, nepriame a vyvolané účinky ako aj katalytický účinok letiska AOC na hospodárstvo a atraktivnosť regiónu najmä z pohľadu pracovných miest sú pozitívne a významné. Podľa štúdie sú aj ďalšie výhľady pre AOC pozitívne, keďže AOC disponuje potenciálom stať sa základňou spoločnosti Ryanair pre Stredné Nemecko. To sa zhoduje so snahami spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Počet cestujúcich by sa preto mohol po tom, čo je na letisku AOC umiestnený taký vysoký počet lietadiel spoločnosti Ryanair, v strednodobom horizonte zvýšiť podľa

⁽³⁸⁾ Nemecko poskytlo Komisii podnikateľské plány zostavené pre roky 2000 – 2005 ako aj príslušné dodatky k podnikateľskému plánu zostavené v nasledujúcom roku.

⁽³⁹⁾ Prístup single-till znamená, že musia byť zohľadnené všetky zisky, príjmy vo vzťahu k leteckej doprave (poplatky cestujúcich leteckou dopravou) a príjmy, ktoré nevyplývajú z leteckej dopravy (ako nájomné pre obchody na letisku, poplatky za parkovanie), nie iba počet cestujúcich a z toho vyplývajúce poplatky cestujúcich leteckou dopravou.

⁽⁴⁰⁾ Nemecko sa odvoláva na vec T-196/04 Ryanair proti Komisii, Zb. 2008, s. II-3643, bod 59 („rozsudok Charleroi“).

⁽⁴¹⁾ „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz (Regionálno-ekonomický význam a perspektívy letiska Altenburg-Nobitz)“, prof. Dr. Richard Klophaus, september 2007.

možnosti na 1 mil. za rok. Tým by sa stalo AOC regionálnym letiskom a poskytlo by okresu Altenburger Land možnosť zmeniť svoj medzinárodný profil, a tým zlepšiť svoju hospodársku a obchodnú štruktúru. Štúdia obhajuje, že AOC ako letisko nízkorozpočtových leteckých spoločností prinesie významné celkové hospodárske využitie.

- (96) Podľa výpočtov uskutočnených v štúdiu možno očakávať, že do roku 2015 poskytne AOC 658 pracovných miest (prírastok 95,3 % oproti roku 2006). Okrem toho by bolo vytvorených 881 nepriamych pracovných miest (prírastok 157,6 %) a 438 vyvolaných pracovných miest (prírastok 184,4 %). Štúdia ďalej vyzdvihuje národnú a medzinárodnú dostupnosť regiónov, ktorá má veľký vplyv na hospodársky rozvoj príslušného regiónu.
- (97) V tejto súvislosti by nemali byť podľa štúdie zohľadnené iba verejné dotácie na sanáciu a rozšírenie AOC a s tým spojené marketingové náklady, ale do úvahy by mali byť vzaté aj daňové príjmy pre slobodný štát Durínsko a jeho komúny. Záverom štúdie je výpoveď, že je potrebné zohľadniť nielen prevádzkovo-hospodárske aspekty, ale aj celkový hospodársky vplyv.

5.3. LETISKOVÉ POPLATKY A PLATBY PRE SPOLOČNOSŤ RYANAIR V RÁMCI ZMLÚV O LETISKOVÝCH SLUŽBÁCH A MARKETINGU (OPATRENIE 3)

- (98) Nemecko tvrdí, že letiskové poplatky ani marketingové zmluvy nepredstavujú štátnu pomoc. Nemecko zdôrazňuje, že zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách nie sú vzájomne prepojené. Majú byť posudzované oddelene. Zmluvy o marketingových službách nezahŕňajú zníženie príjmov pre letisko, ale stanovujú poskytovanie reklamných služieb.

Zmluva o poskytovaní služieb so spoločnosťou Ryanair

- (99) Nemecko tvrdí, že letisko zohľadnilo pozitívne hospodárske očakávania z rozvoja leteckej dopravy vyvolanej spoločnosťou Ryanair. Pri jeho rozhodnutí nadviazať obchodné vzťahy s leteckou spoločnosťou zohľadnilo zhromaždenie spoločníkov z 22. apríla 2003 údaje uvádzané v tabuľke 13 ⁽⁴²⁾ a dospelo k záveru, že dokonca v prípade konzervatívneho scenára (jeden let denne pri koeficiente zaťaženia 70 %) je možné so spoločnosťou Ryanair dosiahnuť ročný výsledok v celkovej výške [...]*.

Tabuľka 13

Očakávané príjmy z činností spoločnosti Ryanair na letisku AOC ⁽¹⁾ (2003)

(v EUR)

Poplatok za cestujúceho leteckou dopravou	[...]*
Počet cestujúcich na lietadlo, pri stupni využitia kapacity vo výške 70 % ⁽²⁾	104
Očakávané mesačné príjmy	[...]*
Mesačné výdaje na plánované investície	12 138
Očakávaný mesačný výsledok	[...]*
Očakávaný ročný výsledok	[...]*

⁽¹⁾ Konzervatívny scenár s jedným denným letom

⁽²⁾ Nemecko zakladá svoje prognózy na predpoklade, že lietadlá využívané spoločnosťou Ryanair v roku 2003 mali kapacitu cestujúcich o veľkosti 148 miest na sedenie.

⁽⁴²⁾ „Výkaz obratu spoločnosti Ryanair“ – Túto tabuľku zostavila spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na základe rôznych predpokladov pri počte denných letov (1 až 10) a stupni kapacity cestujúcich (70 % až 90 %).

- (100) K mesačným výdajom zohľadneným v tabuľke 13 patria náklady na personál, odmrazovanie pristávacej a štartovacej dráhy a služby odpratávania snehu. Komisia konštatuje, že v dokumente, ktorý bol predložený zhromaždeniu spoločníkov z 22. apríla 2003 je ako súčet ročných investícií vykázaná suma vo výške 902 155 EUR. Tento súčet nebol v prognózach uvádzaných v tabuľke 13 zohľadnený.
- (101) Nemecko vyhlasuje, že spoločnosť Ryanair uhrádzala podľa nariadenia o letiskových poplatkoch platného v príslušnom časovom období pristávací poplatok vo výške [...] * na lietadlo a poplatok za cestujúcich vo výške [...] * na cestujúceho ⁽⁴³⁾. To sú poplatky, ktoré platia pre potenciálne letecké spoločnosti a ktoré spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH považovala za primerané vzhľadom na prepravu a príjmy, ktoré spoločnosť Ryanair vytvorila pre AOC.
- (102) Nemecko vyhlasuje, že služby, ktoré mali byť poskytované podľa prílohy A k zmluve uzatvorenej dňa 3. marca 2003, poskytnuté neboli. Služby zahrnuté v prílohe B a v dodatku „účtovný systém“ k prílohe B zmluvy z 3. marca 2003 boli poskytnuté bez dodatočných nákladov pre spoločnosť Ryanair.

Marketingové zmluvy spoločnosti Ryanair

- (103) Nemecko uvádza, že spoločnosť Ryanair uhrádzala v súlade so zmluvou o letiskových službách z 3. marca 2003 letisku AOC od roku 2003 do roku 2011 podľa štandardného nariadenia o letiskových poplatkoch poplatky za letiskové služby v celkovej výške [...] * EUR. V súlade s marketingovou zmluvou zo 7. apríla 2003 zaplatilo letisko AOC spoločnosti Ryanair medzi rokom 2003 a 2011 za marketingové služby sumu v celkovej výške [...] * EUR. Rozdiel medzi oboma platbami predstavuje čistú platbu vo výške [...] * EUR poskytnutú spoločnosťou Ryanair letisku AOC za celé časové obdobie rokov 2003–2011. Keďže celkový počet cestujúcich v tomto časovom období bol 408 291 ⁽⁴⁴⁾, dochádza Nemecko k záveru, že spoločnosť Ryanair zaplatila letisku AOC čistú odmenu vo výške približne [...] * EUR na cestujúceho odchádzajúceho z letiska.

Tabuľka 14

Faktúry od spoločnosti Ryanair a pre spoločnosť Ryanair v časovom období rokov 2003 – 2011 ⁽¹⁾

(v EUR)

Rok	Došlé faktúry spoločnosti Ryanair	Odoslané faktúry letiska	Počet cestujúcich leteckou dopravou
2003	[...] *	[...] *	25 750
2004	[...] *	[...] *	37 160
2005	[...] *	[...] *	50 714
2006	[...] *	[...] *	44 580
2007	[...] *	[...] *	60 678
2008	[...] *	[...] *	62 876
2009	[...] *	[...] *	66 367
2010	[...] *	[...] *	55 641
2011	[...] *	[...] *	4 525
Spolu	[...] *	[...] *	408 291

⁽¹⁾ Nemeckom poskytnuté informácie.

- (104) Nemecko vyhlasuje, že prevádzkovateľ letiska po oznámení spoločnosti Ryanair, že v marci 2011 ruší letecké spojenia s odletom z letiska AOC, už marketingové dotácie vo februári a marci 2011 neuhradil.

⁽⁴³⁾ Tieto sumy pochádzali z mesačných faktúr, ktoré spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zaslala spoločnosti Ryanair v júni 2009. Napriek žiadosti Komisie nepredložilo Nemecko žiadne informácie o mesačných poplatkoch za cestujúceho a lietadlo uhrádzaných spoločnosťou Ryanair počas celkového časového obdobia rokov 2003 až 2011.

⁽⁴⁴⁾ V tejto súvislosti poskytuje Nemecko počty cestujúcich, ktoré sa odlišujú od počtov cestujúcich podľa finančných správ prevádzkovateľa letiska – pozri tabuľku 1.

- (105) Nemecko objasňuje, že marketingové platby v rámci dohody uzatvorenej medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Ryanair z 21. septembra 2010 boli poskytnuté súkromnými podnikmi po tom, čo súhlasili so zachovaním prevádzky spoločnosti Ryanair na letisku AOC. V správe vedenia spoločnosti z roku 2011 ⁽⁴⁵⁾ sa vyhlasuje, že zimná sezóna leteckej dopravy 2010/2011, počas ktorej fungovala iba trasa do Londýna, bola umožnená iba prostredníctvom podpory regionálnych podnikov.
- (106) Nemecko uvádza, že spoločnosť Ryanair vytárala na internetovej stránke reklamu letisku AOC a regiónu. Táto internetová stránka je druhou najobľúbenejšou európskou internetovou stránkou po internetovej stránke Google, a preto má tomu zodpovedajúcu cenu. Jedno kľúčové slovo stojí u Google medzi 0,05 EUR a 2,00 EUR za kliknutie. Podľa výpočtov Nemecka generuje 100 000 až 150 000 cestujúcich spoločnosti Ryanair ročne na letisku AOC pri cene kľúčového slova vo výške 1,00 EUR za kliknutie cenu inzercie vo výške od 100 000 do 150 000 EUR za rok, pričom sa vychádza z toho, že každý cestujúci vykoná iba jedno kliknutie. Keďže cestujúci nevykonajú iba jedno ale viaceré kliknutia a keďže existujú cestujúci, ktorí už kliknutie využili bez toho, aby si rezervovali, dospelo Nemecko k názoru, že marketingová zmluva uzatvorená medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Ryanair sa zakladá na primeranej cene, ktorá nepredstavuje pre spoločnosť Ryanair žiadnu výhodu.
- (107) Podľa tvrdenia Nemecka financovala spoločnosť Ryanair opatrenie uvádzané v tabuľke 15.

Tabuľka 15

Marketingové platby poskytnuté letiskom AOC spoločnosti Ryanair

Obdobie	Suma	Účel
2003	50 000 – 150 000 [...] * EUR	Tlačená reklama v Lipských ľudových novinách
2004	25 000 – 125 000 [...] * EUR	Tlačená reklama v Lipských ľudových novinách
máj 2007 – marec 2008	75 000 – 175 000 [...] * EUR	Reklama v novinách, reklama zasielaná poštovou zásielkou a iné reklamné opatrenia
máj 2008 – marec 2009	50 000 – 150 000 [...] * EUR	Reklama v novinách, reklama zasielaná poštovou zásielkou a iné reklamné opatrenia
Spolu (2003 – marec 2009)	225 000 – 325 000 [...] * EUR	

- (108) Nemecko tvrdí, že poplatok za úspešnosť nepredstavuje pre spoločnosť Ryanair žiadnu výhodu, pretože je platbou v súlade s trhovými podmienkami za marketingové činnosti podniknuté spoločnosťou Ryanair. Podľa tvrdenia Nemecka boli marketingové opatrenia úspešné, pretože počet cestujúcich vzrástol z 25 000 (2002) na 140 000 (2009), čo zas viedlo k nárastu celkových príjmov z 316 000 EUR na 1,12 mil. EUR. Príjmy z letiskových poplatkov stúpili z 132 000 EUR na 530 000 EUR, kým príjmy z poplatkov za parkovanie vzrástli z nuly na 263 000 EUR.
- (109) Nemecko tvrdí, že platby v rámci zmlúv o marketingových službách nepredstavujú štátnu pomoc z nasledujúcich dôvodov:
- Nemecko zdôrazňuje, že rozhodujúce ministerstvo, na rozdiel od tvrdenia Komisie v rozhodnutí o začatí konania ⁽⁴⁶⁾, nemalo pri uzatváraní zmlúv žiadne slovo, iba vo vzťahu k opatreniam infraštruktúry. § 43 nariadenia o licenciách v letectve (LuftVZO) ⁽⁴⁷⁾ neznamena, že bolo potrebné povolenie ministerstva.
 - Skutočnosť, že sa miestna obchodná komora postavila za letisko AOC ⁽⁴⁸⁾, poukazuje iba na to, že súkromný trh schvaľoval letecké spojenia spoločnosti Ryanair.

⁽⁴⁵⁾ Koncepcia rozvoja spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9. september 2011.

⁽⁴⁶⁾ Pozri rozhodnutie Komisie o začatí konania, odôvodnenia 133 – 134.

⁽⁴⁷⁾ Nariadenie o licenciách v letectve (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung) – pozri rozhodnutie Komisie o začatí konania, odôvodnenie 134.

⁽⁴⁸⁾ Pozri rozhodnutie Komisie o začatí konania, odôvodnenie 137.

- c) Nemecko vyhlasuje, že marketingové platby uskutočnené spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH voči spoločnosti Ryanair nepredstavujú pomoc na začatie činnosti podľa usmernení o leteckej doprave pre rok 2005, ale sú jednoducho komerčnými zmluvnými dohodami, ktoré nespádajú do oblasti štátnej pomoci.

6. STANOVISKÁ ZÚČASTNENÝCH STRÁN

6.1. STANOVISKO SPOLOČNOSTI RYANAIR

Pripísateľnosť štátu

- (110) Spoločnosť Ryanair argumentuje, že štátna pomoc letiskám by nemala byť pripísaná spoločnosti Ryanair. Domnienka prevodu štátnej pomoci letiskami na letecké spoločnosti porušuje právne predpisy EÚ. Táto domnienka diskriminuje verejné letiská, hoci by mali pravidlá hospodárskej súťaže platiť bez rozdielu pre verejné a súkromné podniky. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že dôkazy použité Komisiou na preukázanie pripísateľnosti štátu nie sú dostatočné. Doklady možno odzrkadľujú záujem orgánov o obchodné vzťahy a budúcnosť letiska, ale nie sú žiadnym dôkazom skutočnej účasti nejakého verejného orgánu na vyjednávaní zmlúv letiska so spoločnosťou Ryanair. Indícia, že ministerstvá slobodného štátu Durínsko odmietli zmluvy so spoločnosťou Ryanair, poukazuje minimálne na to, že Komisia musí pripísateľnosť zmlúv so spoločnosťou Ryanair štátu podriaďiť fundovanému preskúmaniu.
- (111) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že otázkou nie je to, či mal štát svoje peniaze investovať inak, ale to, či štát leteckej spoločnosti poskytol výhodu, ktorú by iným spôsobom nebola získala. Spoločnosť Ryanair si jednoducho vyjedнала s verejnými letiskami podmienky, ktoré boli podobné tým, aké mohla docieľiť pri porovnateľných súkromných letiskách.

Uplatňovanie zásady investora v trhovom hospodárstve

- (112) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že nie je nepriamym príjemcom štátnej pomoci. Pokiaľ sú podmienky komerčného vzťahu medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom náležité odôvodniteľné zásadou investora v trhovom hospodárstve, nemôže povinnosť vrátenia prostriedkov zahŕňať spoločnosť Ryanair. Spoločnosť Ryanair argumentuje, že zásada investora v trhovom hospodárstve musí byť uplatnená v každom prípade predpokladaného poskytnutia štátnej pomoci spoločnosti Ryanair prostredníctvom letísk vo verejnom vlastníctve. Podľa informácie leteckej spoločnosti v skutočnosti neexistuje ekonomické alebo právnické opodstatnenie pre vylúčenie verejných letísk zo zásady investora v trhovom hospodárstve. Komisia uplatnila zásadu investora v trhovom hospodárstve na zmluvy, ktoré zahŕňajú financovanie veľkých verejných projektov infraštruktúry pri iných spôsoboch prepravy, napríklad verejné námorné prístavy. Prijatím záväzkov vykonáva letisko hospodársku funkciu. Ďalej si vzájomne konkurovali letiská súkromného a verejného sektora na trhoch. Okrem toho mohli byť zmluvy medzi leteckými spoločnosťami a letiskami pre letiská ziskové.
- (113) Spoločnosť Ryanair zastáva názor, že vyhodnocovanie efektívnosti by nemalo zohľadňovať hotovostné vklady pre investície v oblasti verejných úloh. Ďalej by mali byť do vyhodnocovania zahrnuté progresívne náklady a nie utopené náklady a nakoniec by malo byť preskúmanie uskutočnené na základe referenčnej veľkosti typického, dobre vedeného letiska. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že potom platí, že keď si regionálne letisko myslí, že zmluva prispeje k zlepšeniu jeho efektívnosti, môže byť transakcia zisková aj vtedy, ak podľa všetkého v čase podpísania zmluvy zahŕňa tvorbu cien nepokrývajúcich náklady. Od neefektívnych a nevyťažovaných letísk je možné očakávať ziskovosť iba vtedy, ak dosiahli úspory z rozsahu a externé sieťové vplyvy. Časový rámec pritom môže predstavovať 25 až 30 rokov. Nízkonákladové spoločnosti sú ideálne ustanovené na to, aby vytvárali regionálnym letiskách významné rasty príjmov, pričom k tomu zvyčajne nie je potrebná žiadna nová infraštruktúra alebo iné investície. Spoločnosť Ryanair tu ako dôkaz odkazuje na rozhodnutie úradu pre civilné letectvo Spojeného kráľovstva z 27. mája 2011, v ktorom sa uznáva menej nákladné uplatnenie leteckých služieb zo strany nízkorozpočtových spoločností.
- (114) Spoločnosť Ryanair argumentuje tým, že utopené náklady by pri uplatnení zásady investora v trhovom hospodárstve nemali byť v porovnávacej analýze ani v analýze nákladov zohľadnené. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že súkromný investor, ktorý prevádzkuje letisko AOC od roku 1992 musí považovať náklady na infraštruktúru ako aj fixné prevádzkové náklady letiska za utopené náklady. Vzhľadom na malú ekonomickú atraktivnosť a veľmi

obmedzenú trhovú silu letiska AOC neexistuje pri realistickom náhľade možnosť získať takéto náklady späť. Za takýchto okolností zodpovedá prijatie každého alternatívneho scenára, ktorý ponúka lepšie alebo jednoducho iba menej zaťažujúce vyhladky pre vlastníka alebo vlastníkov letiska než opačný scenár, teda nič nepodnikať alebo za pravdepodobne značných nákladov letisko uzatvoriť, v plnom rozsahu zásade investora v trhovom hospodárstve.

- (115) Spoločnosť Ryanair tiež zdôrazňuje, že špecifické náklady spojené so spoločnosťou Ryanair musia byť zohľadnené oddelene voči nákladom, ktoré pripadli letisku, celkovo však mohli byť nižšie ako výnosy dosiahnuté pozitívnymi externými sieťovými efektmi, ktoré vznikli činnosťou spoločnosti Ryanair.

Štúdie konzultačnej spoločnosti konajúcej pre spoločnosť Ryanair

- (116) Spoločnosť Ryanair vyhlasuje, že dohoda o poplatkoch s letiskom AOC spĺňa požiadavky zásady investora v trhovom hospodárstve. Za týmto účelom poskytla spoločnosť Ryanair Komisii dve správy zostavené konzultačnou spoločnosťou. V týchto štúdiách je pre danú vec relevantná zmluva porovnávaná s inými dohodami o poplatkoch medzi spoločnosťou Ryanair a letiskami, ktorých väčšinový podiel vlastní súkromní vlastníci alebo ktoré sú súkromne financované alebo v situácii, ktorá je dostatočne podobná situácii letiska AOC, konajú ako investori v trhovom hospodárstve.
- (117) Spoločnosť Ryanair objasňuje metódu použitú v správach na porovnanie letísk nasledovne: základom analýzy boli iba iné zmluvy spoločnosti Ryanair, pretože spoločnosť Ryanair má iný podnikateľský model ako väčšina iných leteckých spoločností, nepoužíva totiž nástupové mosty, autobusy pre pasažierov alebo salóny, nemá letecké prípoje, preletové odbavenie lietadiel je 20 minút a väčšina pasažierov má príručnú batožinu. Okrem toho boli do rozsahu štúdie zahrnuté iba letiská prevádzkované podľa logickej zásady investora v trhovom hospodárstve. Letiská, ktoré eventuálne získali vo významnom rozsahu podporu vo forme štátnej pomoci, boli vylúčené. Na základe uvedeného spĺňa tieto kritériá pätnásť letísk v sieti spoločnosti Ryanair. Tie boli zahrnuté do rozsahu štúdie.
- (118) V prvej správe je za najvhodnejšie porovnateľné letisko považované [...]*. V správe je objasnené, že „ideally, the comparator airport that is selected for the purposes of the analysis would be of a similar size to Altenburg Airport. Although it has not been possible to find a comparator airport that is very similar to Altenburg Airport across all relevant dimensions, [...]* Airport is sufficiently similar for the purposes of the analysis presented here“ [...letisko vybrané pre účely analýzy by malo mať v ideálnom prípade podobnú veľkosť ako letisko Altenburg. Nebolo síce možné nájsť žiadne porovnateľné letisko, ktoré vykazuje vo všetkých oblastiach veľkú podobnosť s letiskom Altenburg, ale letisko [...]* je dostatočne podobné pre účely tu predloženej analýzy.]. V druhej správe je okruh porovnateľných letísk rozšírený o letiská [...]* a úhrady zaplatené týmto letiskám medzi rokmi 2003/2004 a 2010/2011 sú porovnávané na cestujúceho ako aj na obrátku lietadla.
- (119) Správy dospeli k záveru, že suma odmeny, ktorú spoločnosť Ryanair zaplatila letisku AOC, je v priemere vyššia alebo rovnaká ako porovnateľná suma odmeny, ktorú zaplatila letecká spoločnosť v prešetrovanom časovom období porovnateľným letiskám. Z toho vyplýva, že úhrady zaplatené spoločnosťou Ryanair letisku AOC v rámci rôznych zmlúv zodpovedajú výške úhrad, ktoré by boli ponúknuté spoločnosti Ryanair za podobných okolností investorom v trhovom hospodárstve, ktorý vlastní letisko.
- (120) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že sledovanie letiskových poplatkov by sa malo orientovať skôr podľa hraničných nákladov než podľa priemerných variabilných nákladov alebo priemerných celkových nákladov.
- (121) Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že zmluvy letiska AOC so spoločnosťou Ryanair a spoločnosťou AMS musia byť posudzované oddelene a že oba podniky nie je možné považovať za jediného príjemcu údajnej štátnej pomoci. V prípade zmlúv sa jedná o osobitné a voči sebe nezávisle vyjednávane zmluvy, ktorých predmetom boli rôzne služby a ktoré nie sú vzájomne tak prepojené, aby bolo oprávnené považovať ich za jediný zdroj údajnej štátnej pomoci. Uzatvorenie marketingovej zmluvy so spoločnosťou AMS nebolo predpokladom pre prevádzku leteckých spojení spoločnosti Ryanair z a na letisko. Na základe vlastného vnímania svojich marketingových potrieb by mnoho letísk, ktoré obsluhuje spoločnosť Ryanair, neuzatvorilo zmluvy so spoločnosťou AMS. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že nadobúdanie marketingových služieb za trhové ceny musí byť brané do úvahy oddelene voči s tým súvisiacej zmluvnej dohode medzi letiskom a leteckou spoločnosťou.

- (122) Spoločnosť Ryanair ďalej objasňuje, že neexistuje žiadny poukaz na to, že by letecká spoločnosť, ktorá by sa bola zaviazala ku garancii podobného počtu cestujúcich a/alebo pozemných obrátok lietadla, nebola tiež dostala podobné „znížené odmeny“. Komisia sa tiež nezaobrá otázkou, či by letecká spoločnosť, ktorá by bola ponúkla podobné záväzky, získala od porovnateľného súkromného letiska úplaty v podobnej výške.
- (123) Čo sa týka hodnoty marketingu, spoločnosť Ryanair tvrdí, že reklamné plochy na internetovej stránke spoločnosti Ryanair sú obmedzené a zodpovedajúci dopyt, aj zo strany iných spoločností ako letisko, je veľký. V súčasnosti zaznamenáva internetová stránka okolo 4,5 miliárd vyvolaní ročne. Dokonca tradičné letecké spoločnosti si teraz uvedomili hodnotu ich internetových stránok pre marketingové a reklamné účely. Na druhej strane mnohé letiská volia ekonomicky účelnú voľbu, použiť na vybudovanie značky reklamné plochy na internetovej stránke *ryanair.com* alebo na internetových stránkach iných leteckých spoločností. Z tejto výraznejšej znalosti značky by mohli letiská doplnujúcim a vzájomne sa posilňujúcim spôsobom profitovať. Letisko Altenburg je medzinárodne oveľa menej známe ako spoločnosť Aéroports de Paris alebo letisko Heathrow, a preto musí investovať do reklamy, aby posilnilo znalosť jeho značky a zvýšilo podiel cestujúcich prichádzajúcich leteckou dopravou.
- (124) Spoločnosť Ryanair predložila analýzu zostavenú konzultačnou spoločnosťou na porovnanie cien vybraných spoločnosťou AMS za internetové marketingové služby s cenami vypočítanými inými cestovnými internetovými stránkami za podobné služby. V analýze sú porovnávané ceny vybrané spoločnosťou AMS na jej prvom cenníku z roku 2005 a referenčnou veľkosťou podobných služieb ponúkaných v príslušnom čase cestovnými internetovými stránkami. Okrem toho sú porovnávané ceny vybrané spoločnosťou AMS v súčasnom cenníku (2013) s cenami podobných služieb predávaných inými internetovými stránkami súvisiacimi s cestovaním. Táto analýza prichádza k záveru, že ceny vybrané spoločnosťou AMS za reklamu na internetovej stránke *ryanair.com* sú buď nižšie ako priemer alebo v strednej oblasti cien vybraných v cenníkoch internetových stránok porovnateľnej skupiny. Tento záver potvrdzuje aj výpoveď spoločnosti Ryanair, že dohody verejných letísk so spoločnosťou AMS úspešne spĺňajú test hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.
- (125) Pomocou rôznych snímok obrazovky, z ktorých je zrejmé, že služby poskytované v rámci zmlúv so spoločnosťou AMS boli monitorované, okrem toho spoločnosť Ryanair predkladá dôkaz o poskytnutých službách. Tieto snímky obrazovky boli vo všeobecnosti predložené letisku, ktoré uzatvorilo zmluvu so spoločnosťou AMS, ako dôkaz aktivácie získaných služieb na internetovej stránke *ryanair.com*. Spoločnosť Ryanair vyzdvihuje hodnotu služieb spoločnosti AMS poskytovaných letiskám a zastáva názor, že prospech, ktorý letiskám vyplýval z uzatvorenia zmlúv so spoločnosťou AMS, je seriózne vyčísliteľný.
- (126) Bez ohľadu na stanovisko spoločnosti Ryanair, že zmluva so spoločnosťou AMS a zmluva o letiskových službách majú byť prejednané oddelene, predkladá spoločnosť Ryanair analýzu ziskovosti uskutočnenú konzultačnou spoločnosťou podľa zásady účastníka trhového hospodárstva, ktorá zahŕňa zmluvu uzatvorenú medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom o letiskových službách ako aj marketingovú zmluvu uzatvorenú medzi spoločnosťou AMS a letiskom. Podľa vyjadrenia spoločnosti Ryanair má táto analýza, prostredníctvom úvah o možnom zohľadnení spoločnosti AMS do spoločnej analýzy ziskovosti zmlúv so spoločnosťou AMS a zmluvy o letiskových službách, poskytnúť Komisii pomoc pri jej prístupe spoločného posudzovania zmluvy o letiskových službách a zmlúv so spoločnosťou AMS.
- (127) Konzultačná spoločnosť dospela k záveru, že prístup finančných tokov je primeranou metódou pre zohľadnenie hodnoty spoločnosti AMS v spoločnej analýze ziskovosti zmlúv so spoločnosťou AMS a zmluvy o letiskových službách. S týmto prístupom by boli zaznamenané kumulatívne prírastkové zisky vyplývajúce z podpísania zmluvy o letiskových službách ako aj prospech z reklamy prostredníctvom zmluvy so spoločnosťou AMS. Podľa tohto prístupu by mohli byť výdaje letiska pre spoločnosť AMS v rámci diskontovanej analýzy peňažných tokov a ziskovosti prejednané ako prírastkový prevádzkový výdavok. Tento prístup okrem toho zohľadňuje prospech marketingových aktivít vyplývajúcich zo zmlúv so spoločnosťou AMS a zo zmluvy o letiskových službách počas doby trvania zmluvy a po ukončení letiskových služieb, pretože marketingové aktivity prispeli k zvýšeniu trhovej hodnoty a pravdepodobne vyvolali aj budúce obchodné možnosti a zisky.
- (128) Ako záver z tejto štúdie vyzdvihuje spoločnosť Ryanair tú skutočnosť, že Komisia, pokiaľ ďalej posudzuje zmluvu o letiskových službách a zmluvy so spoločnosťou AMS spoločne, má uplatniť zásady znázornené konzultačnou spoločnosťou na štátnu pomoc príslušnú pre daný prípad, aby mohla správne použiť analýzu ziskovosti podľa zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve na preskúmanie zmluvy o letiskových službách ako aj zmlúv so spoločnosťou AMS.

- (129) Spoločnosť Ryanair ďalej predložila celý rad príloh, ktoré zostavila konzultačná spoločnosť, ako aj analýzu vypracovanú profesorom Damienom P. McLoughlinom.

Identifikácia trhovej referenčnej veličiny v analýzach porovnateľných veličín pre testy ⁽⁴⁹⁾ hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve ⁽⁵⁰⁾

- (130) Konzultačná spoločnosť je presvedčená o tom, že prístup Komisie, pri ktorom akceptuje iba letiská, ktoré sa nachádzajú v rovnakej spádovej oblasti ako preskúmané letisko, je chybný. Konzultačná spoločnosť uvádza argument, že trhové referenčné ceny získané pri porovnateľných letiskách nie sú „zafažené“ štátnou pomocou, ktorá bola poskytnutá okolitým letiskám. Solídny odhad trhovej referenčnej veličiny pre test podľa zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve je možný, pretože:
- analýzy porovnateľných veličín sa používajú aj mimo oblasti štátnej pomoci pre testy podľa zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve pri mnohých príležitostiach;
 - podniky vzájomne ovplyvnili svoje rozhodnutia o tvorbe cien iba v tom rozsahu, v akom sa ich produkty vzájomne nahrádzajú alebo dopĺňajú;
 - letiská v rovnakej spádovej oblasti nie sú voči sebe v prípade nutnosti v hospodárskej súťaži a porovnateľné letiská použité v predložených správach sú iba v obmedzenom rozsahu vystavené hospodárskej súťaži letísk, ktoré sú vo vlastníctve štátu (menej ako jedna tretina komerčných letísk v spádovej oblasti porovnateľných letísk sa nachádza úplne vo vlastníctve štátu a žiadne z nich nebolo postihnuté v apríli 2013 preskúmaniam v súvislosti so štátnou pomocou);
 - hoci sú porovnateľné letiská vystavené hospodárskej súťaži letísk, ktoré ležia v rámci rovnakej spádovej oblasti a sú vo vlastníctve štátu, môžu existovať dôvody domnievať sa, že ich správanie zodpovedá zásade hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve (ak napríklad existuje veľký súkromný podiel alebo ak je letisko spravované súkromným podnikom);
 - letiská hospodárskych subjektov v trhovom hospodárstve by nestanovili ceny pod úrovňou progresívnych nákladov.

Zásady analýzy ziskovosti pre testy hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve ⁽⁵¹⁾

- (131) Konzultačná spoločnosť uviedla argument, že analýza ziskovosti uskutočnená v správach, ktoré predložila Komisii, spĺňa zásady, ktoré by uplatňoval racionálny investor súkromného sektora. Táto analýza ziskovosti odzrkadľuje prístup vyplývajúci zo zásadných rozhodnutí Komisie. Analýza ziskovosti sa zakladá na nasledujúcich zásadách:
- hodnotenie sa vykonáva na inkrementálnom základe;
 - podnikateľský plán *ex ante* nie je bezpodmienečne potrebný;
 - v prípade nepreplneného letiska je prístup single-till primeranou metódou cenovej tvorby;
 - zohľadnené majú byť iba príjmy súvisiace s hospodárskou činnosťou prevádzkovaného letiska;
 - musí byť zohľadnené celé obdobie trvania zmluvy, vrátane možných predĺžení;
 - na hodnotenie ziskovosti zmlúv je potrebné diskontovať budúce finančné toky;
 - progresívna ziskovosť zmlúv spoločnosti Ryanair pre letiská je hodnotená na základe odhadov vnútornej miery návratnosti alebo čistej kapitálovej hodnoty.

⁽⁴⁹⁾ Prípady štátnej pomoci spoločnosti Ryanair, zostavené konzultačnou spoločnosťou z poverenia spoločnosti Ryanair, 9. apríl 2013.

⁽⁵⁰⁾ Hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve.

⁽⁵¹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 49.

Analýza profesora Damiena P. McLoughlina ⁽⁵²⁾ – Brand building: why and how small brands should invest in marketing – [Budovanie značky: prečo a ako by mali do marketingu investovať malé značky]

- (132) Cieľ tejto práce spočíva v objasnení hospodárskej logiky, ktorá je základom pre rozhodnutia regionálnych letísk zakúpiť u spoločnosti AMS reklamné plochy na internetovej stránke *ryanair.com*. Autor uvádza, že existuje vysoký počet veľmi silných, dobre známych a obvykle používaných letísk. Na rozšírenie ich obchodovania by museli slabší konkurenti prekonať statické zvyklosti nákupu spotrebiteľov. Malé regionálne letiská by museli nájsť možnosť pokračujúceho oznamovania posolstva ich značky voči podľa možnosti veľkému publiku. Tradičné formy marketingovej komunikácie by vyžadovali výdaje, ktoré presahujú ich prostriedky.

Stanovisko k platbám vyplateným spoločnosti AMS

- (133) Spoločnosť Ryanair nesúhlasí s názorom Komisie, že platby voči spoločnosti AMS predstavujú náklady na letisko, keďže tento prístup neberie do úvahy hodnotu služieb spoločnosti AMS pre letisko. Spoločnosť Ryanair je tiež presvedčená o tom, že pre účely analýzy podľa zásady hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve by mala byť kúpa cenných marketingových služieb za trhové ceny posudzovaná oddelene voči súvisiacej zmluvnej úprave medzi letiskom a leteckou spoločnosťou. Na podporu svojej analýzy predkladá spoločnosť Ryanair štúdiu konzultačnej spoločnosti o porovnaní referenčných hodnôt cien účtovaných spoločnosťou AMS s cenami za podobné služby ponúkané inými cestovnými internetovými stránkami. ⁽⁵³⁾ Štúdia dospela k záveru, že ceny účtované spoločnosťou AMS boli buď nižšie ako priemer alebo sa nachádzali v strednej oblasti cien účtovaných internetovými stránkami v porovnateľnej skupine. Z toho spoločnosť Ryanair odvodzuje, že ceny spoločnosti AMS zodpovedajú trhovým cenám a že rozhodnutie verejného letiska o kúpe služieb spoločnosti AMS vyhovuje testu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Ako dôkaz hodnoty týchto služieb pre letiská predkladá spoločnosť Ryanair okrem toho doklady o službách poskytnutých pre letiská v rámci zmlúv so spoločnosťou AMS.
- (134) Spoločnosť Ryanair Komisiu žiada, aby si svoj doterajší prístup použitý pri zmluvách so spoločnosťou AMS rozmyslela. Spoločnosť Ryanair je presvedčená o tom, že dohody so spoločnosťou AMS by mali byť brané do úvahy oddelene voči dohodám spoločnosti Ryanair o letiskových službách a mali by byť podriadené osobitnému testu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Ak by Komisia trvala na spoločnom teste hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve vo vzťahu k dohodám so spoločnosťou AMS a dohodám spoločnosti Ryanair o letiskových službách, nemala by zostať nezohľadnenou hodnota služieb spoločnosti AMS pre letisko.
- (135) Správa konzultačnej spoločnosti z 20. decembra 2013 o cenách spoločnosti AMS sa vzťahuje na závery zo správ, ktoré boli predložené predtým, a v ktorých bol načrtnutý význam reklamy pre malé značky. Tieto správy potvrdzujú, že spoločnosť Ryanair je silnou celoeurópskou značkou, ktorá môže za svoje reklamné služby požadovať cenové prirážky. Sadzby spoločnosti AMS sú porovnávané so súčasne vyberanou vzorkou cien za reklamu na internetových stránkach, pričom ako základ pre porovnanie slúžia reklamy rovnakej veľkosti pre časové obdobie rokov 2004 – 2005, teda obdobie prvého zavedenia cenníka spoločnosti AMS a pre rok 2013. Internetová stránka *ryanair.com* má viac ako dvojnásobný počet návštevníkov za mesiac než nasledujúca internetová cestovná stránka v škále obľúbenosti. Existuje tiež veľká pravdepodobnosť, že návštevníci uskutočnia ďalšie transakcie v elektronickom obchodnom styku. Tieto jedinečné znaky v spojení s vysokou popularitou značky umožnili leteckej spoločnosti uvaliť prirážku.
- (136) Porovnanie sa uskutočnilo medzi reklamami rovnakej veľkosti, ktoré boli určené dostupnými údajmi a umiestnené na domovskej stránke jednotlivých internetových stránok. Na základe chýbajúcej transparentnosti v prípade mimoriadnych ponúk a po uvážení poskytnutých zliav, ktoré však zodpovedajú štandardnému komerčnému obchodnému postupu, boli vzájomne porovnané iba ceny z cenníkov. Cena podľa cenníka je ponúkaná ako cena za tisíc impresií, teda ako cena, ktorá sa platí vždy, keď si reklamu prezrie 1 000 návštevníkov internetovej stránky. Ceny za internetovú reklamu sa menia v závislosti od ich veľkosti meranej pomocou pixelov a ich umiestnenia na internetovej stránke. Najdôležitejšia reklama ponúkaná na domovskej internetovej stránke *ryanair.com* v časovom období rokov 2004 – 2005 bola bannerom vo formáte 468 × 60 pixelov. Bannery sú zvyčajne umiestňujú do hornej stredovej časti internetovej stránky. V súvislosti s časovým obdobím rokov 2004 – 2005 sa cena ponúkaná spoločnosťou AMS podľa cenníka pre rok 2005 za bannerovú reklamu porovnávala s cenou požadovanou 54 európskymi cestovateľskými internetovými stránkami.

⁽⁵²⁾ Zostavené pre spoločnosť Ryanair, 10. apríl 2013.

⁽⁵³⁾ „Are prices set by AMS in line with the market rate?“ [Zodpovedajú ceny stanovené spoločnosťou AMS trhovým sadzbám?], zostavené pre spoločnosť Ryanair, 20. decembra 2013.

- (137) Čo sa týka roku 2013, boli zahrnuté dva ďalšie typy reklamy, a síce skyscraper vo formáte 120 × 600 pixelov a mid page units vo formáte 300 × 250 pixelov. Reklamy skyscraper sú vysoké a úzke a sú umiestňované pozdĺž bočnej plochy internetovej stránky, kým mid page units sa zvyčajne nachádzajú medzi redakčnými online obsahmi, a sú preto veľmi nápadné. Ceny podľa cenníka spoločnosti AMS za reklamy skyscraper a mid page units sú porovnávané s poplatkami 22 cestovných internetových stránok a so 135 inými internetovými stránkami. Pre obe časové obdobia a všetky sektory sa potvrdilo, že sadzby poplatkov spoločnosti AMS spadajú do pásma cien účtovaných internetovými stránkami v porovnateľnej skupine alebo sú nižšie.

Prístup voči zmluvám spoločnosti AMS v analýze návratnosti uskutočnenej ako časť hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve

- (138) Spoločnosť Ryanair predložila správu zostavenú konzultačnou spoločnosťou o zásadách, ktoré by podľa jej názoru mali platiť pre test hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý zahŕňa zmluvy o letiskových službách uzatvorené medzi spoločnosťou Ryanair a letiskami, ako aj marketingové zmluvy uzatvorené medzi spoločnosťou AMS a práve týmito letiskami. ⁽⁵⁴⁾ Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že tým zostáva nedotknuté jej stanovisko, že zmluvy spoločnosti AMS a zmluvy o letiskových službách by mali byť podriadené oddeleným testom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.
- (139) V správe je objasnené, že príjmy súvisiace so spoločnosťou AMS by mali byť zahrnuté na stranu príjmov spoločnej analýzy návratnosti, v ktorej sú výdaje pre spoločnosť AMS zaznamenané na strane nákladov. V správe je navrhnutá metóda, ktorá sa opiera o peňažný tok, pri ktorej sú výdaje pre spoločnosť považované za progresívne prevádzkové náklady. V správe sa tvrdí, že marketingové činnosti prispeli k vytváraniu a zvyšovaniu hodnoty značky. To umožnilo počas doby trvania marketingovej zmluvy, ale aj po jej ukončení, vznik obchodných činností a príjmov. Prostredníctvom zmluvy so spoločnosťou prídu na letisko aj iné letecké spoločnosti. To ho uskutoční atraktívnym aj pre komerčné podniky a vzrastú príjmy letiska, ktoré sa netýkajú leteckej dopravy. ⁽⁵⁵⁾ Ak Komisia vykoná spoločnú analýzu návratnosti, mali by byť tieto výhody zohľadnené prístupom k výdajom pre spoločnosť AMS ako k progresívnym prevádzkovým nákladom, pričom progresívne zisky majú byť vypočítané upravené o platby spoločnosti AMS.
- (140) Okrem toho by mala byť do predpokladaných progresívnych ziskov zaznamenaná koncová hodnota na konci zmluvy o letiskových službách, aby bolo možné vykázať aj hodnoty, ktoré vznikli po uplynutí zmluvy. Koncová hodnota môže byť upravená na základe opatrného predpokladu pravdepodobnosti predĺženia zmluvy so spoločnosťou Ryanair alebo oder dohody podobných podmienok s inými leteckými spoločnosťami. To umožní odhad nižšej hranice výhod spoločne vzniknutých zo zmlúv spoločnosti AMS a zmluvy o letiskových službách pri zohľadnení neurčitosti progresívnych ziskov po uplynutí platnosti zmluvy o letiskových službách.
- (141) Ako preukaz tohto prístupu sú v správe zhrnuté výsledky štúdií o vplyve reklamy na hodnotu značky. Tieto štúdie uznávajú, že reklama môže vybudovať hodnotu značky a zlepšiť vernosť zákazníkov. Reklama na internetovej stránke *ryanair.com* zvýši najmä prezenciu značky letiska. Najmä menšie regionálne letiská, ktoré sa snažia zvýšiť objem prepravy, by mohli prostredníctvom uzatvorenia zmlúv o reklame so spoločnosťou vybudovať hodnotu svojej značky. ⁽⁵⁶⁾
- (142) V správe sa navrhuje uprednostniť prístup peňažného toku pred prístupom kapitalizácie, podľa ktorého by boli výdaje pre spoločnosť AMS považované za kapitálové výdaje na nehmotný majetok (a síce hodnotu značky letiska). Marketingové výdaje by boli aktivované ako nehmotný majetok a potom by boli po dobu používania nehmotného majetku odpisované, so zostatkovou hodnotou na konci stanoveného obdobia platnosti zmluvy o letiskových službách. Tento prístup by však nezahŕňal úžitok dodatočne vyplývajúci z uzatvorenia zmluvy o letiskových službách so spoločnosťou Ryanair. Okrem toho je problematický odhad hodnoty nehmotného majetku na základe výdajov do starostlivosti o značku a dĺžky doby užívania nehmotného majetku.

⁽⁵⁴⁾ „Behandlung der AMS-Verträge in der als Teil des ‚Marktwirtschaftsteilnehmer-Tests‘ durchgeführten Rentabilitätsanalyse (Prístup voči zmluvám so spoločnosťou AMS v analýze návratnosti uskutočnenej ako časť ‚testov účastníka trhového hospodárstva‘“ zostavený pre spoločnosť Ryanair, 17. januára 2014.

⁽⁵⁵⁾ Podľa správy York Aviation (2007) „Social benefits of low fare airlines in Europe“ [Sociálne výhody nízkonákladových spoločností v Európe] vytvorila spoločnosť Ryanair z letiska Eindhoven atraktívnu prevádzkovú lokalitu pre iné nízkonákladové letecké spoločnosti.

⁽⁵⁶⁾ Tu poukazujeme najmä na správu profesora Damiana P. McLoughlina (2013), ktorú predložila spoločnosť Ryanair 13. apríla 2013 a má nasledujúci názov: „Brand building: why and how small brands should invest in marketing“ [Budovanie značky: prečo a ako by mali do marketingu investovať malé značky].

- (143) Nakoniec sa uvádza argument, že prístup peňažného toku je v súlade so zásadnými rozhodnutiami Komisie o štátnej a neštátnej pomoci. Uvádza sa tu prípad štátnej pomoci BayernLB⁽⁵⁷⁾, pri ktorom Komisia uviedla, že na odhad peňažných tokov (cashflows) použije model hodnotenia podľa metódy dividend a diskontu a potom na základe predpokladaného rastu dividend pridelí koncovú hodnotu. Okrem toho je spomínaný prípad stlačania marže v súvislosti so spoločnosťou Telefónica⁽⁵⁸⁾, pri ktorom Komisia zahrnula do jej diskontovaného výkazu peňažných tokov koncovú hodnotu.

6.2. STANOVISKO SPOLOČNOSTI AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (144) Spoločnosť Airport Marketing Services definuje samú seba ako dcérsku spoločnosť spoločnosti Ryanair, ktorá slúži skutočnému ekonomickému účelu a bola vytvorená, aby sa venovala činnosti, ktorá nepatrí medzi hlavné podnikateľské činnosti spoločnosti Ryanair. Spoločnosť Ryanair ju používa ako sprostredkovateľa predaja reklamných plôch na svojej internetovej stránke. V zásade sú marketingové zmluvy spoločnosti AMS s letiskami vyjednávané a uzatvárané oddelene voči zmluvám spoločnosti Ryanair s tými istými letiskami.
- (145) Spoločnosť AMS vyhlasuje, že nebola príjmom štátnej pomoci a že letisko konalo pri svojich obchodných transakciách so spoločnosťou AMS v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve. Spoločnosť AMS argumentuje, že zásada investora v trhovom hospodárstve je splnená, pretože pri sadzbách poplatkov za reklamné plochy poskytnuté spoločnosťou AMS a príslušný rozsah týchto reklamných plôch sa nerozlišuje medzi verejnými a súkromnými zákazníkmi v oblasti reklamy. Verejné a súkromné inštitúcie vstupujú do hospodárskej súťaže, aby získali obmedzenú reklamnú plochu na internetovej stránke *ryanair.com*.
- (146) Spoločnosť AMS vyhlasuje, že marketingové zmluvy boli vyjednané v súlade so základnými obchodnými zásadami s komerčnou hodnotou za trhovú cenu. Mnohé letiská, regionálne ako aj uzlové, sa rozhodli, že za účelom posilnenia znalosti ich značky aktivujú reklamy na internetovej stránke spoločnosti Ryanair alebo na iných internetových stránkach. Z tejto väčšej znalosti značky môžu mať letiská úžitok rôznym spôsobom. Znalosť značky môže prostredníctvom internetovej stránky leteckej spoločnosti, na ktorej je aktivovaná reklama letiska, prilákať prichádzajúcich cestujúcich. Cestujúci prichádzajúci na letisko generujú príjmy z neleteckých činností, pretože nemiestni cestujúci vydávajú na letisku oveľa častejšie peniaze za suveníry, lokálne výrobky, prenájom vozidla, reštaurácie a pod. Tieto príjmy tvoria takmer polovicu príjmov letísk z neleteckých činností.
- (147) To je najmä prípad letiska AOC, pretože keď spoločnosť Ryanair začala prevádzkovať letecké spojenie Altenburg – Londýn, letisko ešte nevykazovalo žiadnu pravidelnú osobnú leteckú prepravu. Činnosti, prostredníctvom ktorých by bolo možné vytvárať príjmy z neleteckých činností, sa v tom čase ešte nerozvíjali. Marketingové aktivity nadobudli v tejto súvislosti nadobudli mimoriadne veľký význam z hľadiska zvýšenia podielu prichádzajúcich cestujúcich na celkovej počte cestujúcich, ku ktorému sa spoločnosť Ryanair zaviazala a z hľadiska podpory prístupu k neleteckým obchodným činnostiam na letisku.
- (148) Internetová stránka spoločnosti Ryanair vykazuje z hľadiska marketingu mimoriadne hodnotné charakteristiky: internetová stránka spoločnosti Ryanair je jednou z najobľúbenejších cestovateľských internetových stránok sveta; značka a internetová stránka spoločnosti Ryanair vykazujú vysoký stupeň poznania značky; pri miere okamžitého opustenia internetovej stránky (bounce rate) iba [...] je obsah atraktívny; priemerná dĺžka návštevy na internetovej stránke je extrémne dlhá a cielene oslovuje potenciálnych zákazníkov príslušného letiska. Tieto charakteristiky internetovej stránky sa odrazili v marketingových poplatkoch účtovaných letisku AOC.
- (149) Spoločnosť AMS vyhlasuje, že jej marketingové poplatky boli stanovené na základe trhovej ceny. Spoločnosť AMS pri svojich zákazníkoch nerozlišuje medzi letiskami a spoločnosťami, ktoré pôsobia v iných oblastiach. Ceny vypočítané spoločnosťou AMS sa opierajú o objektívne kritériá a sú transparentne uvádzané na jej internetovej stránke⁽⁵⁹⁾. Ceny, ktoré spoločnosť AMS vypočítala letisku, zodpovedali jej cenníku. Napríklad, jedno jednostranné reklamné oznámenie letiska v novinách *Daily Telegraph* by stálo okolo 2 385 000 EUR na obdobie 45 dní (46 000 GBP na deň). Reklamné plochy, ktoré spoločnosť AMS ponúka na internetovej stránke spoločnosti Ryanair, sú navyše pevne zabudované, kým plochy na mnohých iných internetových stránkach sú spravidla zobrazované striedavo.

⁽⁵⁷⁾ Európska Komisia, štátna pomoc NN 72/05 – Nemecko, zvýšenie kapitálu BayernLB, body 27 – 29.

⁽⁵⁸⁾ Rozhodnutie Komisie zo 4. júla 2007, týkajúce sa konania podľa článku 82 Zmluvy o ES (vec COMP/38.784 – Wanadoo Špania proti Telefónica), body 360 a 363.

⁽⁵⁹⁾ www.airportmarketingservices.com.

- (150) Dvojročná doba poskytovania služieb v rámci marketingovej zmluvy so spoločnosťou AMS z roku 2008 ustanovovala, že letisko za marketingové služby uhradza odmenu, ktorá sa zakladá na počte vyvolaní stránok v roku 2007. Aj marketingová zmluva z roku 2010 sa opierala podobným spôsobom o predpoklady ohľadom počtu vyvolaní stránky v roku 2009. Dostupné údaje z minulosti ukazujú, že počet vyvolaní internetovej stránky spoločnosti Ryanair v posledných rokoch výrazne vzrástol.
- (151) Spoločnosť AMS dospela k záveru, že nebola príjemcom štátnej pomoci a že spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH konala pri svojich obchodných transakciách so spoločnosťou AMS v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve.

6.3. STANOVISKO SPOLOČNOSTI LUFTHANSA

- (152) Spoločnosť Lufthansa poznamenáva, že vo finančných výkazoch spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pre roky 2010 a 2011 sú vykázané ročné straty vo výške von 567 000 EUR resp. 437 000 EUR. To poukazuje na skutočnosť, že podnik nebol napriek verejnej podpore ešte stále ziskový. Podľa tvrdenia spoločnosti Lufthansa sa uskutočňujú vklady spoločníkov v dvoch rôznych formách.
- a) V rozpočtovom pláne okresu Altenburger Land pre rok 2014 sa uvádza, že spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dostala podľa článku 24 jej spoločenskej zmluvy dodatočné vklady vo výške 228 000 EUR za rok.
- b) Spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ďalej dostala medzi rokmi 2009 a 2011 nenávratné dotácie vo výške 2 406 000 EUR. Podľa finančných výkazov tieto dotácie zaisťujú platobnú schopnosť podniku. Tieto dotácie sú podľa rozpočtového plánu okresu Altenburger Land pripravené aj v roku 2014 (350 000 EUR pre rok 2014). Dotácie a vklady spoločníkov predstavovali celkovo 409 000 EUR v roku 2014 a 174 000 EUR v roku 2013.
- (153) Čo sa týka prebiehajúcich preskúvaní, spoločnosť Lufthansa poznamenáva, že infraštruktúra, ako je to dohovoréné v zmluve so spoločnosťou Ryanair, bola zjavne vytvorená výlučne pre spoločnosť Ryanair. Spoločnosť Lufthansa vyhlasuje, že súkromný investor by takto konal iba v prípade, ak by sa spoločnosť Ryanair ako protiplnenie zaviazala k tomu, že bude letisko obsluhovať určitý počet rokov.
- (154) Spoločnosť Lufthansa tiež tvrdí, že spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v období medzi rokmi 2003 a 2011 dostala verejnú pomoc na záchranu, pretože letiskové poplatky nestačili na pokrytie prevádzkových nákladov. Spoločnosť Lufthansa definuje spoločnosť ako „podnik v ťažkostiach“ v zmysle usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných spoločností v ťažkostiach⁽⁶⁰⁾, pričom tieto usmernenia v dôsledku toho dodržané neboli, pretože pomoc nebola oznámená. Táto pomoc je preto nezlučiteľná s vnútorným trhom.
- (155) Ohľadom letiskových poplatkov a marketingovej podpory spoločnosť Lufthansa poznamenáva, že spoločnosti Ryanair bola poskytnutá významná pomoc vo forme výhodných poplatkov a podpory pri marketingu. Spoločnosť Lufthansa tvrdí, že tieto výhody sú nezlučiteľné s vnútorným trhom, keďže by nemohli byť použité kritériá zlučiteľnosti usmernení o leteckej doprave z roku 2005, pretože neplatia pre prípady, pri ktorým je dlhodobá a trvale poskytovaná prevádzková pomoc. Použité by nemohli byť ani usmernenia o leteckej doprave pre rok 2014, pretože sa týkajú iba pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti, ktorá buď bola oznámená alebo poskytnutá po vstupe týchto usmernení do platnosti. Ale aj ak by usmernenia o leteckej doprave pre rok 2014 uplatniteľné boli, neboli by splnené kritériá zlučiteľnosti pomoci na začatie činnosti leteckým spoločnostiam.

6.4. STANOVISKO SPOLKOVÉHO ZVÄZU NEMECKÝCH LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ

- (156) Čo sa týka použitia usmernení o leteckej doprave z roku 2014, Spolkový zväz nemeckých leteckých spoločností („BDF“) nesúhlasí s použitím týchto usmernení pre neoznámenú prevádzkovú pomoc poskytnutú pred zverejnením usmernení, pretože to odporuje cieľu zabrániť narušaniu hospodárskej súťaže a vytvoriť rovnaké hospodárske podmienky na vnútornom trhu. Podľa BDF by takéto použitie predstavovalo výhodu pre tie podniky, ktoré konali podľa usmernení platných pred 4. aprílom 2014. BDF sa domnieva, že prostredníctvom usmernení o leteckej doprave z roku 2014 by bolo retroaktívne legalizované protiprávne konanie. Pomoc na začatie činnosti pre spoločnosť Ryanair a investičná pomoc pre spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH by preto mali byť na základe práva rozhodného v čase skutkových okolností posudzované ako neoznámená pomoc.

⁽⁶⁰⁾ Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1.

7. STANOVISKO NEMECKA K STANOVISKÁM ZÚČASTNENÝCH STRÁN

7.1. STANOVISKO NEMECKA KU STANOVISKU SPOLOČNOSTI RYANAIR

- (157) Pokiaľ ide o správu konzultačnej spoločnosti, Nemecko konštatuje, že správa naznačuje možnú obsluhu letiska AOC spoločnosťou Germanwings. Nemecko však osvedčuje, že spoločnosť Germanwings toto letisko nikdy neobsluhovala.
- (158) Čo sa týka stanoviska spoločnosti Ryanair, Nemecko vyhlasuje, že orgány slobodného štátu Durínsko sa nezúčastnili rokovaní medzi letiskom a spoločnosťou Ryanair resp. AMS o uzatvorení zmlúv.
- (159) Čo sa týka marketingových zmlúv medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom AOC, Nemecko významne podporuje postoj spoločnosti Ryanair, podľa ktorého tieto marketingové zmluvy zodpovedajú zásade investora v trhovom hospodárstve, a teda žiadnu štátnu pomoc nezahŕňajú. Nemecko súhlasí predovšetkým so záverom poslednej správy konzultačnej spoločnosti predloženej spoločnosťou Ryanair dňa 20. decembra 2013 a vyhlasuje, že platby poskytnuté spoločnosti AMS resp. Ryanair boli primerané pre službu poskytnutú pri obchodnej záležitosti v kontexte bežnej zmluvy o službách.

7.2. STANOVISKO NEMECKA KU STANOVISKU SPOLOČNOSTI LUFTHANSA

- (160) Nemecko uvádza, že stanovisko spoločnosti Lufthansa neposkytlo žiadne nové poznatky pre prebiehajúce posúdenie a že Komisia v danej veci už boli všetky smerodajné informácie predložené.
- (161) Nemecko niektoré vyhlásenia spoločnosti Lufthansa odmietlo. Nemecko tvrdí, že sú nesprávne.
- Nemecko tvrdí, že letisko AOC nebolo postavené a prevádzkované výlučne pre spoločnosť Ryanair. V tejto súvislosti poukazuje Nemecko na svoje stanovisko a dlhodobý investičný plán pre spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
 - Ďalej Nemecko zdôrazňuje, že infraštruktúra je otvorená pre využitie každému na nediskriminačnom základe. Od roku 2001 pravidelne využívali letisko aj spoločnosti Air Berlin a Air Omega.
 - Výsledky spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sa prostredníctvom zmlúv so spoločnosťou Ryanair zlepšili. Preto by tieto zmluvy uzatvoril aj súkromný investor.
 - Rozhodnutia tohto druhu sú pre podniky ako spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH bežné. Napríklad v rokoch 2008 a 2009 sa tiež preskúmavalo, či by mohla letisko AOC využívať spoločnosť pôsobiaca v oblasti výcviku pilotov. K zmluve však nedošlo, pretože v danom čase nebolo možné splniť požiadavky spoločnosti na infraštruktúru. Ďalším príkladom je, že v decembri 2010 sa rozhodlo, že žiadne ďalšie zmluvy so spoločnosťou Ryanair nebudú uzatvorené.
 - na základe štúdie spoločnosti KE-Consult bol podnikateľský model spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pretransformovaný na všeobecnú leteckú dopravu. Tým klesla suma potrebných verejných dotácií.
- (162) Nemecko ďalej tvrdí, že na základe skutočnosti, že dozorná rada spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v decembri 2013 rozhodla o začlenení súkromného investora, môžu verejné dotácie ďalej klesať. Na základe nového smerovania letiska, ktoré už nebude obsluhované charterovými alebo pravidelnými priamymi letmi, musí byť letisko AOC tiež čoskoro vylúčené z oblasti pôsobnosti predpisov o štátnej pomoci.
- (163) Nemecko uvádza argument, že letisko AOC patrí podľa usmernení o leteckej doprave z roku 2005 do kategórie letísk D s maximálne 150 000 cestujúcimi za rok. Letisko je preto pre hospodársku súťaž s inými letiskami príliš malé, o narušení hospodárskej súťaže nehovoriac. K ovplyvneniu obchodu medzi členskými štátmi teda nedochádza. Nemecko tvrdenia spoločnosti Lufthansa v súvislosti s poskytnutou údajnou štátnou pomocou odmieta. Nemecko tiež popiera tvrdenie, že spoločnosti Ryanair bola prostredníctvom letiskových poplatkov a marketingovej podpory poskytnutá údajná pomoc a poukazuje v tejto súvislosti na svoje predchádzajúce stanoviská.
- (164) Nakoniec sa Nemecko odvoláva na tlačové oznámenie Komisie z 19. januára 2005⁽⁶¹⁾, ktoré potvrdzuje, že program pomoci na výstavbu a rozvoj regionálnych letísk v štrukturálne a ekonomicky slabých regiónoch je zlučiteľné s vnútorným trhom.

⁽⁶¹⁾ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-58_de.htm?locale=FR.

8. POSÚDENIE

8.1. EXISTENCIA POMOCI

- (165) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „...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.“
- (166) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Aby bolo možné následne dospieť k zisteniu, či predmetné opatrenia predstavujú pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené všetky nasledujúce predpoklady. Finančná podpora konkrétne musí:
- a) byť poskytovaná štátom alebo zo štátnych prostriedkov;
 - b) zvyhodňovať určité podniky alebo určitú oblasť výroby;
 - c) narušať alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a
 - d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

Pojmy podnik a hospodárska činnosť

- (167) Podľa ustálenej judikatúry musí najskôr Komisia určiť, či je spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Pod pojem podnik spadá každá jednotka vykonávajúca hospodársku činnosť, nezávisle od jej právnej formy, jej vlastníckych pomerov a spôsobu jej financovania. ⁽⁶²⁾ Hospodárskou činnosťou je každá činnosť, ktorá pozostáva z ponuky tovaru alebo služieb na danom trhu ⁽⁶³⁾.
- (168) Súdny dvor vo svojom rozsudku vo veci letiska Lipsko-Halle potvrdil, že prevádzka letiska na komerčné účely a výstavba letiskovej infraštruktúry predstavujú hospodársku činnosť ⁽⁶⁴⁾. Pokiaľ prevádzkovateľ letiska prostredníctvom ponuky letiskových služieb vykonáva za odplatu hospodársku činnosť, predstavuje nezávisle od svojej právnej formy a spôsobu financovania podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Preto môžu byť na výhody, ktoré sú príslušnému prevádzkovateľovi letiska poskytnuté prostredníctvom štátu alebo štátnych prostriedkov, uplatnené pravidlá zmluvy o štátnej pomoci ⁽⁶⁵⁾.
- (169) Čo sa týka dátumu, od ktorého je výstavba a prevádzka letiska hospodárskou činnosťou, Komisia pripomína, že postupný vývoj trhových síl v odvetví letísk znemožňuje stanovenie presného dátumu. Európske súdy však uznali vývoj v charaktere činností letísk. Čo sa týka letiska Lipsko/Halle, súd uvádza, že od roku 2000 už nie je možné vylúčiť uplatnenie pravidiel štátnej pomoci na financovanie letiskovej infraštruktúry. Preto je potrebné považovať výstavbu a prevádzku letiskovej infraštruktúry od dátumu rozsudku vo veci Aéroports de Paris (12. december 2000) za hospodársku činnosť.
- (170) Podľa posúdenia v odôvodneniach 168 a 169 je prevádzka letiska hospodárskou činnosťou. Hospodárska súťaž prebieha na jednej strane medzi letiskami za účelom získania leteckých spoločností a príslušnej leteckej dopravy (cestujúci a prepravovaný náklad) a na druhej strane medzi prevádzkovateľmi letísk. Tie si môžu vzájomne konkurovať v oblasti poverenia s prevádzkou určitého letiska. Okrem toho si pri získavaní leteckých spoločností môžu konkurovať, a to najmä čo sa týka nízkonákladových a charterových leteckých spoločností tie letiská, ktoré sa nenachádzajú v rovnakej spádovej oblasti, ba dokonca ani v rovnakom členskom štáte.

⁽⁶²⁾ Vec C-35/96 Komisia/Taliansko, Zb. 1998, I-3851; vec C-41/90 Höfner a Elser, Zb. 1991, I-1979; vec C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Zb. 1995, I-4013; vec C-55/96 Job Centre, Zb. 1997, I-7119.

⁽⁶³⁾ Vec 118/85 Komisia/Taliansko, Zb. 1987, 2599; vec 35/96 Komisia/Taliansko, Zb. 1998, I-3851.

⁽⁶⁴⁾ Rozsudok vo veci Lipsko/Halle, najmä body 93 – 94; potvrdený vecou C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen a letisko Lipsko-Halle/Komisia, 2012, zatiaľ neuverejnené v zberke; pozri tiež vec T-128/89 Aéroports de Paris/Komisia, Zb. 2000, II-3929, potvrdené vecou C-82/01P Aéroports de Paris/Komisia, Zb. 2002, I-9297 a vec T-196/04 Ryanair/Komisia (ďalej len „rozsudok Charleroi“), Zb. 2008, II-3643.

⁽⁶⁵⁾ Veci C-159/91 a C-160/91 Poucet/AGV a Pistre/Cancave, Zb. 1993, I-637.

- (171) Komisia konštatuje, že letisková infraštruktúra zahrnutá v tomto rozhodnutí má byť prevádzkovaná prevádzkovateľom letiska, spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, na komerčnom základe. Keďže prevádzkovateľ letiska bude za využívanie tejto infraštruktúry vyberať poplatky, infraštruktúra je hospodársky využiteľná. Z toho vyplýva, že jednotka, ktorá túto infraštruktúru využíva na účely článku 107 ods. 1 ZFEÚ, predstavuje podnik.

Oblasť služieb vo verejnom záujme

- (172) Všetky činnosti prevádzkovateľa letiska nemusia byť nevyhnutne hospodárskej povahy⁽⁶⁶⁾. Súdny dvor⁽⁶⁷⁾ uviedol, že činnosti, za ktoré je bežne zodpovedný štát pri výkone svojich úradných kompetencií ako verejný orgán, nie sú hospodárskej povahy a nespádajú do rozsahu pôsobnosti pravidiel o štátnej pomoci. Medzi činnosti tejto povahy patrí napríklad odvrátenie nebezpečenstva, bezpečnosť leteckej prevádzky, polícia, colná správa atď. Financovanie týchto činností musí byť prísne obmedzené na kompenzáciu vzniknutých nákladov a použitie financovania na iné hospodárske činnosti nie je povolené⁽⁶⁸⁾.
- (173) Financovanie činností, ktoré spadajú do oblasti služieb vo verejnom záujme alebo infraštruktúry, ktorá s týmito činnosťami priamo súvisí, teda nepredstavuje štátnu pomoc⁽⁶⁹⁾. Činnosti na letisku ako letecká bezpečnostná služba, polícia, colná správa, hasiči, činnosti na ochranu civilného letectva pred neoprávnenými zásahmi ako aj investície do vybavenia a infraštruktúry potrebnej pre výkon týchto činností, sú vo všeobecnosti považované za neekonomické činnosti⁽⁷⁰⁾.
- (174) Verejné financovanie neekonomických činností povinne súvisiacich s vykonávaním ekonomickej činnosti však nemusí viesť k neprípustnej diskriminácii medzi leteckými dopravcami a prevádzkovateľmi letísk. V skutočnosti zodpovedá ustálenej judikatúre, že výhoda vzniká vtedy, ak verejný orgán odbreňuje podnik od inherentných nákladov jej hospodárskych činností⁽⁷¹⁾. Ak je teda v určitom právnom poriadku bežné, že letecké spoločnosti alebo prevádzkovatelia letísk nesú náklady spojené s určitými službami, kým niektoré letecké spoločnosti alebo prevádzkovatelia letísk, ktoré poskytujú rovnaké služby z poverenia rovnakých verejných orgánov, tieto náklady znášať nemusia, potom spomínaná druhá skupina eventuálne požíva výhodu aj vtedy, ak sú príslušné služby považované za neekonomické činnosti. Z tohto dôvodu je potrebná analýza právneho rámca platného pre prevádzkovateľa letiska, aby bolo možné posúdiť, či musia prevádzkovateľ letiska alebo letecká spoločnosť podľa tohto právneho rámca znášať náklady na výkon činností, ktoré samé o sebe nemajú ekonomický charakter, ale sú súčasťou výkonu ich hospodárskych činností.
- (175) Nemecko objasňuje, že verejné subvencie na investície do infraštruktúry uvádzané v odôvodnení 71 sú spojené výlučne s neekonomickými činnosťami. Nemecko počíta investície do bezpečnosti a investície do verejného odvrátenia nebezpečenstva a do leteckej bezpečnosti k týmto neekonomickým činnosťam. Nemecko poukazuje najmä na to, že úlohy odvrátenia nebezpečenstva a policajné úlohy, protipožiarne opatrenia, verejná bezpečnosť a bezpečnosť prevádzky, meteorologická služba a bezpečnosť letectva sú súčasťou oblasti služieb vo verejnom záujme.
- (176) Smerodajný právny rámec je v Nemecku stanovený najmä § 8 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti, ktorý upravuje bezpečnostné opatrenia letísk, a § 27 písm. c) bod 2 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti, ktorý upravuje opatrenia na poskytnutie ochrany prevádzky, kontroly leteckej dopravy a bezpečnosti leteckej dopravy.
- (177) Komisia zastáva názor, že opatrenia podľa § 8 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti, opatrenia podľa § 27 písm. c) bod 2 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti, meteorologická služba a protipožiarna ochrana môžu byť v zásade považované za činnosti, ktoré spadajú do oblasti služieb vo verejnom záujme.

⁽⁶⁶⁾ Vec C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Zb. 1994, I-43.

⁽⁶⁷⁾ Rozhodnutie Komisie N 309/2002 z 19. marca 2003, Letecká bezpečnosť – kompenzácia nákladov na základe útokov z 11. septembra 2001.

⁽⁶⁸⁾ Vec C-343/95 Cali & Figli/Servicei ecologici porto di Genova, Zb. 1997, I-1547; rozhodnutie Komisie N 309/2002 z 19. marca 2003; rozhodnutie Komisie zo 16. októbra 2002, N 438/2002, subvencie v prospech správy prístavov pre plnenie úloh verejnej služby.

⁽⁶⁹⁾ Rozhodnutie Komisie N 309/2002 z 19. marca 2003.

⁽⁷⁰⁾ Pozri najmä vec C-364/92 SAT/Eurocontrol, Zb. 1994, I-43, bod 30 a vec C-113/07 P Selex Sistemi Integrati/Komisii, Zb. 2009, I-2207, bod 71.

⁽⁷¹⁾ Pozri okrem iného vec C-172/03 Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, Zb. 2005, I-01627, bod 36 a citovaná judikatúra.

- (178) Čo sa však týka opatrení, ktoré súvisia so samotnou bezpečnosťou prevádzky, Komisia zastáva názor, že poskytovanie bezpečnej prevádzky na letisku predstavuje úplne bežnú súčasť hospodárskej činnosti prevádzkovania letiska. ⁽⁷²⁾ S výhradou podrobného preverenia jednotlivých činností a nákladov Komisia konštatuje, že opatrenia vynaložené na poskytnutie bezpečnej prevádzky na letisku nepredstavujú činnosti, ktoré spadajú do oblasti služieb vo verejnom záujme. Každý podnik, ktorý by chcel prevádzkovať letisko, musí zaistiť bezpečnosť zariadení, napríklad štartovacej a pristávacej dráhy a odbavovacích plôch.
- (179) Ohľadom požiarnej bezpečnosti Komisia poznamenáva, že príspevok na náklady spadá do pôsobnosti regiónov a tieto náklady zvyčajne hradia smerodajné regionálne orgány. Príspevky na tieto náklady sa obmedzujú na rozsah potrebný na pokrytie príslušných nákladov.
- (180) Čo sa týka bezpečnosti leteckej prevádzky a opatrení bezpečnosti leteckej prevádzky, v § 27 písm. d) nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti je stanovené, že náklady súvisiace s opatreniami podľa § 27 písm. c) nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti sú v celom rade určitých letísk kryté štátom. Letiská môžu získať zníženie nákladov ako „letiská uznané“ podľa § 27 písm. d) nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti, ak Spolkové ministerstvo dopravy na základe dôvodov bezpečnosti a záujmov dopravnej politiky uzná potrebu služieb bezpečnosti leteckej prevádzky a opatrení bezpečnosti leteckej prevádzky. ⁽⁷³⁾ Nemecké letiská, ktoré takýmto uznaním nedisponujú, nemajú nárok na zníženie nákladov podľa § 27 písm. d) nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti a v zásade musia náklady spojené s opatreniami stanovenými v § 27 písm. c) nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti znášať samé. Náklady sú súčasťou prevádzky letísk. Keďže niektoré letiská musia tieto náklady znášať samé, iné však nie, môže byť tej druhej skupine letísk poskytnutá výhoda aj vtedy, ak je možné opatrenia kontroly a bezpečnosti leteckej prevádzky považovať za neekonomické opatrenia. Komisia si uvedomuje, že letisko LOC nepatrí medzi letiská, ktoré spadajú pod § 27 písm. d) uvádzaného zákona, a konštatuje, že investície spojené so službami bezpečnosti leteckej prevádzky nie je možné považovať za náklady, ktoré patria do oblasti služieb vo verejnom záujme.
- (181) Čo sa týka opatrení podľa § 8 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti, zdá sa, že Nemecko zastáva názor, že všetky náklady spojené s opatreniami stanovenými v tomto zákone môžu znášať smerodajné orgány verejnej moci. Komisia však poznamenáva, že podľa § 8 ods. 3 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti je možné uhradiť náklady na poskytnutie a údržbu priestorov a plôch, ktoré sú potrebné pre výkon opatrení podľa § 5 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti. Všetky ostatné náklady musí znášať prevádzkovateľ letiska. Pokiaľ verejné financovanie poskytnuté spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH odbremeno podnik od nákladov, ktoré mal niesť podľa § 8 ods. 3 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti, nie je toto verejné financovanie následne vyňaté z presného preskúmania podľa predpisov Únie pre štátnu pomoc.
- (182) Záverom Komisia súhlasí vzhľadom na investície do infraštruktúry uskutočnené medzi rokmi 2000 a 2011 a vzniknuté prevádzkové náklady, že výdaje priamo súvisiace s protipožiarnou ochranou a poskytovaním meteorologických služieb prichádzajú do úvahy ako výdavky v oblasti služieb vo verejnom záujme, pokiaľ sa úhrada týchto nákladov obmedzí striktné na to, čo je potrebné pre výkon týchto činností. Čo sa týka investícií a prevádzkových nákladov v spojení s opatreniami prijatými podľa § 8 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti, Komisia zastáva názor, že iba tie náklady, pre ktoré má prevádzkovateľ letiska nárok na náhradu podľa § 8 ods. 3 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti, prichádzajú do úvahy ako náklady v oblasti služieb vo verejnom záujme.
- (183) Čo sa týka investícií spojených so službami bezpečnosti leteckej prevádzky a opatreniami bezpečnosti leteckej prevádzky podľa § 27 písm. c) bod 2 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti, Komisia pri zohľadnení skutočností, že letisko AOC nepatrí medzi letiská podľa § 27 písm. d) tohto zákona, konštatuje, že investície a prevádzkové náklady spolu so službami bezpečnosti leteckej prevádzky a opatreniami bezpečnosti leteckej prevádzky neprichádzajú do úvahy ako náklady oblasti služieb vo verejnom záujme. Záverom neprichádzajú investície a prevádzkové náklady súvisiace s poskytovaním prevádzkovej bezpečnosti letiska do úvahy ako náklady oblasti služieb vo verejnom záujme. Znamená to najmä, že investície do modernizácie a predĺženia štartovacej a pristávacej dráhy ako aj inštalácie letiskových majákov atď. nemôžu byť klasifikované ako spadajúce do oblasti služieb vo verejnom záujme.

⁽⁷²⁾ Rozhodnutie Komisie z 20. februára 2014 vo veci štátnej pomoci SA.35847 (2012/N) – Česká republika – letisko Ostrava, zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku, odôvodnenie 16.

⁽⁷³⁾ § 27 písm. d) bod 1 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti: „Služby bezpečnosti leteckej prevádzky a k tomu potrebné letecké bezpečnostné technické zariadenia sa používajú na letiskách, na ktorých nemecké Spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a rozvoja miest uzná potrebu na základe dôvodov bezpečnosti a záujmov dopravnej politiky“.

- (184) Bez ohľadu na právnu klasifikáciu týchto nákladov ako nákladov, ktoré spadajú alebo nespádajú do oblasti služieb vo verejnom záujme, bolo preukázané, že tieto náklady musí podľa platného právneho rámca znášať prevádzkovateľ letiska. Keď teda štát tieto náklady zaplatil, prevádzkovateľ bol odbremený od nákladov, ktoré by v bežnom prípade vznikli.
- (185) Komisia preto zastáva názor, že verejné prostriedky poskytnuté spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na financovanie investícií do infraštruktúry a prevádzkových strát odbremeňuje podnik od inherentných nákladov jeho hospodárskej činnosti. Výnimku predstavujú náklady v oblasti služieb vo verejnom záujme znázornené v odôvodneniach 182 a 183. Náklady slobodného štátu Durínsko na pokrytie bezpečnosti leteckej prepravy a služby letiskovej kontroly zverejnené v tabuľke 7 preto nie je možné, v protiklade voči názoru Nemecka, označiť za činnosti oblasti služieb vo verejnom záujme. Rovnako nespadá časť investícií do infraštruktúry zverejnených v tabuľke 3, v protiklade voči názoru Nemecka, do oblasti služieb vo verejnom záujme. Týka sa to najmä modernizácie a predĺženia štartovacej a pristávacej dráhy.

8.1.1. Opatrenie 1: Financovanie investícií do infraštruktúry v rokoch 2000 – 2011

Štátne zdroje a pripísateľnosť štátu

- (186) O štátnej pomoci sa hovorí vtedy, aj štát samotný alebo sprostredkovateľský orgán konajúci na základe kompetencií, ktoré naň boli prenesené, poskytne výhodu zo štátnych zdrojov⁽⁷⁴⁾. Na zdroje miestnych orgánov sa uplatňuje článok 107 ZFEÚ o štátnych zdrojoch⁽⁷⁵⁾.
- (187) V uvedenom prípade sú dotácie poskytnuté spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na pokrytie investícií do infraštruktúry financované z rozpočtu verejných orgánov, t. j. buď verejných spoločníkov⁽⁷⁶⁾, slobodného štátu Durínsko alebo iných verejných orgánov ako aj regionálnych a miestnych orgánov. Dotácie teda zahŕňajú štátne zdroje a sú tiež pripísateľné štátu.

Hospodárska výhoda

- (188) Na preverenie otázky, či podniku vyplynula hospodárska výhoda vyvolaná poskytnutím finančných prostriedkov za zvýhodnených podmienok, používa Komisia kritérium „investora v trhovom hospodárstve“. Podľa tejto zásady by nemali byť finančné prostriedky, ktoré štát poskytne k dispozícii podniku priamo alebo sprostredkované za okolností, ktoré zodpovedajú bežným trhovým podmienkam, označované ako štátna pomoc⁽⁷⁷⁾.
- (189) V danom prípade musí Komisia posúdiť, či podmienky verejných subvencií poskytnutých spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vytvárajú podniku hospodársku výhodu, ktorú by príjemca na bežných trhových podmienkach nezískal.
- (190) Verejné dotácie k tu uvádzanému opatreniu boli spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poskytnuté „bezplatne“, bez úrokov alebo záväzkov splatenia⁽⁷⁸⁾. Dotácie poskytnuté nemeckými orgánmi na investície do infraštruktúry teda podnik oslobodili od bremena, že by musel financovať infraštruktúru bankovými úvermi alebo z vlastného kapitálu úplne sám. Preto tieto dotácie vytvárajú letisku hospodársku výhodu.

Selektívnosť

- (191) Článok 107 ods. 1 ZFEÚ predpisuje, že opatrenie, aby mohlo byť definované ako štátna pomoc, musí zvýhodňovať „určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru“. Komisia poukazuje na to, že dotácie pre investície do infraštruktúry boli zaplatené iba spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. V prípade dotácií sa teda jedná o selektívne opatrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

⁽⁷⁴⁾ Vec C-482/99 Francúzsko/Komisia (ďalej len: „Stardust Marine“), Zb. 2002, I-4397.

⁽⁷⁵⁾ Rozsudok z 12. mája 2011 v spojených veciach T-267/08 a T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, zatiaľ neuverejnené v zbierke, bod 108.

⁽⁷⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 10.

⁽⁷⁷⁾ Správa Komisie členským štátom o uplatňovaní článkov 92 a 93 Zmluvy o EHS a článku 5 smernice 80/723/EHS Komisie pre verejné podniky v spracovateľskom priemysle (Ú. v. ES C 307, 13.11.1993, s. 3, bod 11). Táto správa pojednáva o spracovateľskom priemysle, dá sa však uplatniť aj na iné odvetvia. Pozri tiež vec T-16/96 Cityflyer, Zb. 1998, II-757, bod 51.

⁽⁷⁸⁾ Splatenie sa uskutočnilo iba v určitých prípadoch, ak nebola príslušná verejná dotácia na investíciu, pre ktorú bola určená, plne využitá.

Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (192) Ak pomoc poskytnutá členskými štátmi posilňuje postavenie podniku voči iným podnikom, ktoré mu na vnútornom trhu konkurujú, vychádza sa z toho, že tieto iné podniky boli príslušnou pomocou narušené. Podľa ustálenej judikatúry ⁽⁷⁹⁾, aby opatrenie narušalo hospodársku súťaž stačí, ak sa príjemca pomoci nachádza v hospodárskej súťaži s ostatnými podnikmi na trhu otvorenom hospodárskej súťaži.
- (193) Ako bolo vysvetlené, prevádzka letiska predstavuje hospodársku činnosť a medzi letiskami existuje hospodárska súťaž o získanie cestujúcich a leteckých spoločností. Spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH si konkuruje so sinými podnikmi na trhu otvorenom hospodárskej súťaži. Prijatá hospodárska výhoda posilňuje jej postavenie voči svojim konkurentom na európskom trhu letiskových služieb.
- (194) Tu preskúmané verejné prostriedky teda narušajú alebo hrozia narušením hospodárskej súťaže. Okrem toho ovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi.

Záver

- (195) Na základe uvádzaných dôvodov dospela Komisia k záveru, že dotácie nemeckých regionálnych a komunálnych orgánov na investície do infraštruktúry letiska AOC zrealizované po 12. decembri 2000 sú štátnou pomocou v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.1.2. Opatrenie 2: Financovanie prevádzkových strát spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v rokoch 2000 – 2011

Štátne zdroje a pripísateľnosť štátu

- (196) O štátnej pomoci sa hovorí vtedy, aj štát samotný alebo sprostredkovateľský orgán konajúci na základe kompetencií, ktoré naň boli prenesené, poskytne výhodu zo štátnych zdrojov. ⁽⁸⁰⁾ Na zdroje miestnych orgánov sa uplatňuje článok 107 ZFEÚ o štátnych zdrojoch. ⁽⁸¹⁾
- (197) V uvedenom prípade sú dotácie poskytnuté spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na pokrytie prevádzkových strát financované z rozpočtu verejných orgánov, t. j. buď verejných spoločníkov ⁽⁸²⁾, slobodného štátu Durínsko alebo iných verejných orgánov ako aj regionálnych a miestnych orgánov. Dotácie teda zahŕňajú štátne zdroje a sú tiež pripísateľné štátu.

Hospodárska výhoda

- (198) Výhoda v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ je akýkoľvek hospodársky úžitok, ktorý by podnik nezískal za bežných trhových podmienok, t. j. bez zásahu štátu. ⁽⁸³⁾ Smerodajný je iba vplyv opatrenia na podnik, nie však dôvod alebo účel zásahu štátu. ⁽⁸⁴⁾ O výhodu ide vždy, keď sa v dôsledku zásahu štátu zlepši finančná situácia podniku.
- (199) 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“ ⁽⁸⁵⁾. Aby bolo v tomto prípade možné stanoviť, či verejné financovanie spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vytvára podniku výhodu, ktorú by za bežných trhových podmienok nedostal, musí Komisia porovnať postup verejných orgánov, ktoré uskutočňujú kapitálové vklady s postupom hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve vedeného dlhodobými vyhlídkami zisku ⁽⁸⁶⁾.

⁽⁷⁹⁾ Vec T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, II-717.

⁽⁸⁰⁾ Vec C-482/99 Francúzsko/Komisia (ďalej len: „Stardust Marine“), Zb. 2002, I-4397.

⁽⁸¹⁾ Rozsudok z 12. mája 2011 v spojených veciach T-267/08 a T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, zatiaľ neuverejnené v zbierke, bod 108.

⁽⁸²⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 10.

⁽⁸³⁾ Vec C-39/94 Syndicat français de l'Express international (SFEI) a iné/La Poste a iné z roku 1996, Zb. I-3547, bod 60 a vec C-342/96 Španielske kráľovstvo/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1999, I-2459, bod 41.

⁽⁸⁴⁾ Vec 173/73 Talianska republika/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1974, 709, bod 13.

⁽⁸⁵⁾ Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), Zb. 2002, I-4397, bod 69.

⁽⁸⁶⁾ Vec C-305/89 Taliansko/Komisia („ALFA Romeo“), Zb. 1991, I-1603, bod 23; vec T-296/97 Alitalia/Komisia, Zb. 2000, II-3871, bod 84.

- (200) Nemecko argumentuje, že účinok príslušných verejných dotácií by mal byť hodnotený pri zohľadnení celkových hospodárskych výhod vytvorených pre región a že hlavný spoločník spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, okres Altenburger Land, teda konal ako súkromný investor za bežných trhových podmienok. Ak sa zohľadnia výhody pre región, potom bol podľa tvrdenia Nemecka úžitok pre okres Altenburger Land vyšší ako zaplatené dotácie. Nemecko dokonca uznáva, že vklady spoločníkov by mohli byť označené za „stratené dotácie“⁽⁸⁷⁾ pre letisko. Pri posudzovaní podľa zásady investora v trhovom hospodárstve však nemôžu byť zohľadnené možné výhody pre región. Z posúdenia sa musia vylúčiť pozitívne dôsledky na hospodárstvo regiónu, v ktorom sa letisko nachádza, keďže Súdny dvor objasnil, že rozhodujúcou otázkou na uplatnenie princípu hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve je, „či by súkromný spoločník v porovnateľnej situácii, berúc do úvahy výhľady návratnosti a odhliadnuc od všetkých sociálnych alebo regionálno-politických aspektov alebo od uváženia odvetvovej politiky, poskytol kapitálovú subvenciu“⁽⁸⁸⁾.
- (201) V danej veci štátnej pomoci boli spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poskytnuté verejné prostriedky „bezodplatne“, bez úrokov alebo záväzkov splatenia. Verejné inštitúcie poskytli prevádzkovateľovi letiska prostriedky bez toho, aby od neho požadovali protiplnenie a teda ho oslobodili od bremena nutnosti vlastného financovania prostredníctvom bankových úverov alebo z vlastného kapitálu.
- (202) Ročné kapitálové injekcie spoločníkov slúžili na pokrytie ročných strát spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. V konečnom dôsledku teda slúžili ročné kapitálové injekcie na pokrytie bežných prevádzkových výdavkov letiska a podnik teda odbremeňoval od hospodárskeho zataženia, ktoré by inak bežne musel niesť. Nemecko neobjasnilo, prečo by hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve aj naďalej vkladal kapitál do podniku, ktorý sústavne hospodári so stratami.
- (203) Vzhľadom na vyššie opísané skutočnosti zastáva Komisia názor, že hospodársky subjekt v trhovom hospodárstve by sa nerozhodol rok čo rok pokrývať rastúce straty spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Z toho dôvodu oslobodili dotácie poskytnuté nemeckými regionálnymi orgánmi a verejnými inštitúciami na prevádzkové straty spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH od zataženia spojeného s krytím všetkých vlastných prevádzkových strát a vytvorili jej hospodársku výhodu, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískala.

Selektívnosť

- (204) Článok 107 ods. 1 ZFEÚ predpisuje, že opatrenie, aby mohlo byť definované ako štátna pomoc, musí zvýhodňovať „určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru“. Komisia poukazuje na to, že dotácie na prevádzkové straty boli zaplatené iba spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. V prípade dotácií sa teda jedná o selektívne opatrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (205) Ak pomoc poskytnutá členskými štátmi posilňuje postavenie podniku voči iným podnikom, ktoré mu na vnútornom trhu konkurujú, vychádza sa z toho, že tieto iné podniky boli príslušnou pomocou narušené. Podľa ustálenej judikatúry⁽⁸⁹⁾, aby opatrenie narušalo hospodársku súťaž stačí, ak sa príjemca pomoci nachádza v hospodárskej súťaži s ostatnými podnikmi na trhu otvorenom hospodárskej súťaži.
- (206) Ako bolo vysvetlené, prevádzka letiska predstavuje hospodársku činnosť a medzi letiskami existuje hospodárska súťaž o získanie cestujúcich a leteckých spoločností. Z tohto dôvodu si spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH konkuruje s inými podnikmi na trhu otvorenom hospodárskej súťaži. Hospodárska výhoda, ktorú podnik získa, posilňuje jeho postavenie voči jeho konkurentom na európskom trhu letiskových služieb.
- (207) Preskúmané verejné prostriedky teda narúšajú alebo hrozia narušením hospodárskej súťaže. Okrem toho ovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi.

Záver

- (208) Na základe uvedených dôvodov dospela Komisia k záveru, že dotácie nemeckých regionálnych orgánov a verejných inštitúcií poskytnuté po 12. decembri 2000 na prevádzkové straty spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

⁽⁸⁷⁾ „Stratené dotácie“ – pozri oznámenie nemeckých orgánov z 30. marca 2012.

⁽⁸⁸⁾ Vec 40/85 Belgicko/Komisia, Zb. 1986, I-2321.

⁽⁸⁹⁾ Vec T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, II-717.

8.1.3. Opatrenie 3: Letiskové poplatky a platby spoločnosti Ryanair v rámci zmlúv o letiskových službách a marketingu

- (209) Komisia z preskúmania vyníma poslednú marketingovú zmluvu uzatvorenú 21. septembra 2010 so spoločnosťou AMS a „dodatkovú dohodu“, pretože financovanie týchto zmlúv sa uskutočnilo zo strany súkromných regionálnych podnikov, ktoré sa zaviazali, že zachovajú činnosť spoločnosti Ryanair na letisku ⁽⁹⁰⁾.

Pojmy podnik a hospodárska činnosť

- (210) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ platia pravidlá pre štátnu pomoc iba vtedy, ak je príjmom „podnikateľ“. Súdny dvor Európskej únie stabilne definoval ako podnik každú jednotku vykonávajúcu hospodársku činnosť, nezávisle od jej právnej formy, jej vlastníckych pomerov a spôsobu jej financovania. ⁽⁹¹⁾ Hospodárskou činnosťou je každá činnosť, ktorá pozostáva z ponuky tovaru alebo služieb na danom trhu ⁽⁹²⁾.
- (211) Spoločnosť Ryanair ponúka na trhu služby priamych dopravných leteckých liniek na prepravu cestujúcich. Jednoznačne vykonáva hospodársku činnosť.
- (212) Spoločnosť AMS je dcérska spoločnosť so 100 % účasťou spoločnosti Ryanair. Na základe toho možno predpokladať, že spoločnosť Ryanair má rozhodujúci vplyv na postup spoločnosti AMS. Okrem toho marketingové zmluvy z rokov 2008 a 2010 podpísal v mene spoločnosti AMS pán Eddie Wilson, ktorý v tom čase zastával miesto riaditeľa spoločnosti AMS a súčasne miesto riaditeľa spoločnosti Ryanair ⁽⁹³⁾. V predmetných marketingových zmluvách sa v preambule vyhlasuje, že „AMS má výlučnú licenciu na poskytovanie marketingových služieb na cestovnej internetovej stránke www.ryanair.com, internetovej stránke írskej nízkonákladovej leteckej spoločnosti Ryanair“. Pre účel uplatnenia predpisov o štátnej pomoci sú preto spoločnosti AMS a Ryanair považované v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ za jeden podnik.

Štátne zdroje

- (213) O štátnej pomoci sa hovorí vtedy, aj štát samotný alebo sprostredkovateľský orgán konajúci na základe kompetencií, ktoré naň boli prenesené, poskytne výhodu zo štátnych zdrojov. ⁽⁹⁴⁾ Na zdroje miestnych orgánov sa uplatňuje článok 107 ZFEÚ o štátnych zdrojoch. ⁽⁹⁵⁾
- (214) V tomto prípade vykonal štát ku všetkým podstatným dátumom nepriamu alebo priamu kontrolu prostriedkov sledovaných v danej veci. Od obdobia, kedy spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nadviazala obchodné vzťahy so spoločnosťou Ryanair, bola vo väčšinovom vlastníctve verejných spoločníkov. V súčasnosti je v úplnom vlastníctve verejných spoločníkov: všetci spoločníci sú buď verejnými orgánmi alebo sú v úplnom verejnom vlastníctve a samotná spoločnosť vlastní 32 % svojich podielov.
- (215) Komisia preto zastáva názor, že všetky prostriedky spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH musia byť považované za štátne prostriedky.

Pripísateľnosť štátu

- (216) Súdny dvor rozhodol, že ani vtedy, ak je štát schopný kontrolovať verejný podnik a mať dominantný vplyv na jeho prevádzkovú činnosť, nemožno automaticky predpokladať, že sa táto kontrola v danom prípade skutočne vykonáva. Verejný podnik môže konať s väčšou alebo menšou mierou nezávislosti, a to v závislosti od stupňa samostatnosti, ktorú mu štát ponechal. Samotná skutočnosť, že verejný podnik podlieha štátnej kontrole, nepostačuje na to, aby boli opatrenia podniku, ako zmluva uzatvorená medzi spoločnosťami Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanair z 3. marca 2003 a na ňu nadväzujúce marketingové zmluvy, pripísateľné štátu ⁽⁹⁶⁾.

⁽⁹⁰⁾ Pozri odôvodnenie 105.

⁽⁹¹⁾ Pozri oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4), časť 2.1 a súvisiaca judikatúra, obzvlášť spojené veci C-180/98 až C-184/98 Pavlov a i., Zb. 2000, I-6451.

⁽⁹²⁾ Vec 118/85 Komisia/Taliansko, Zb. 1987, 2599, bod 7; vec C-35/96 Komisia/Taliansko, Zb. 1998, I-3851, bod 36; Pavlov a. i., bod 75.

⁽⁹³⁾ Pozri <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, prístup 23. júna 2014.

⁽⁹⁴⁾ Vec C-482/99 Francúzsko/Komisia (ďalej len: „Stardust Marine“), Zb. 2002, I-4397.

⁽⁹⁵⁾ Rozsudok z 12. mája 2011 v spojených veciach T-267/08 a T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, zatiaľ neuverejnené v zbierke, bod 108.

⁽⁹⁶⁾ Rozsudok vo veci Stardust Marine, body 52 a 57.

- (217) Podľa Súdneho dvora sú ukazovateľmi, na základe ktorých možno vyvodiť pripísateľnosť ⁽⁹⁷⁾:
- a) skutočnosť, že predmetný podnik nemohol prijať napadnuté rozhodnutie bez zohľadnenia požiadaviek verejných orgánov;
 - b) skutočnosť, že podnik musel zohľadniť opatrenia prijaté verejnými orgánmi;
 - c) začlenenosť verejného podniku do štruktúr verejnej správy;
 - d) povaha činností verejného podniku a ich vykonávanie na trhu za bežných podmienok hospodárskej súťaže so súkromnými hospodárskymi subjektmi;
 - e) právne postavenie podniku;
 - f) intenzita dohľadu verejných orgánov nad riadením podniku;
 - g) akýkoľvek iný ukazovateľ, z ktorého vyplýva v konkrétnom prípade účasť subjektov verejného sektora na prijatí opatrenia alebo nepravdepodobnosť ich neúčasti, pričom treba zohľadniť aj ich rozsah, obsah a podmienky.
- (218) Nemecko argumentuje tým, že Ministerstvo výstavby a dopravy slobodného štátu Durínsko nemalo pri uzatváraní zmlúv so spoločnosťou Ryanair resp. AMS žiadne právo zabezpečujúce vplyv. Podľa Nemecka sa smerodajné ministerstvo ako aj vláda slobodného štátu Durínsko zúčastnili iba na postupe rozhodovania o investíciách do infraštruktúry letiska. Nemecko odmieta argumentáciu Komisie ohľadom funkcie dohľadu Ministerstva výstavby a dopravy slobodného štátu Durínsko, a tým predpokladanej pripísateľnosti sporného opatrenia štátu.
- (219) Nemecko tiež odmieta argumentáciu Komisie, podľa ktorej musí byť stanovenie letiskových poplatkov pred ich vstupom do platnosti podľa nemeckého zákona o leteckej preprave, t. j. § 43 a) nemeckého zákona o leteckej preprave, schválené orgánom dohľadu. Nemecko tvrdí, že spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH mohla rozhodnúť o letiskových poplatkoch aj bez schválenia orgánu dohľadu, pretože orgán dohľadu iba kontroluje, či poplatky neprekračujú určitú hranicu.
- (220) V auguste 2010 podnikla obchodná komora Gera, verejná inštitúcia, kampaň za zachovanie koncepcie nízkonákladových leteckých spoločností na letisku AOC a dôrazne vyzvala vládu slobodného štátu Durínsko k rokovaniam so spoločnosťou Ryanair o cieľových destináciách a marketingových opatreniach ⁽⁹⁸⁾. Nemecko tvrdí, že tento argument podporuje preskúmanie podľa zásady investora v trhovom hospodárstve, podľa ktorej bolo zachovanie a podpora trás spoločnosti Ryanair hospodársky oprávnené.
- (221) Komisia však zastáva názor, že príslušné ministerstvá slobodného štátu Durínsko sa na ukončení zmlúv so spoločnosťou Ryanair podieľali. Predtým, než spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH uzatvorila zmluvu o letiskových službách so spoločnosťou Ryanair, sa slobodný štát Durínsko podľa všetkého na rokovaní zúčastňoval. Z článku v tlači vyplýva, že rokovania mali dlhšie trvanie, pretože ministerstvá slobodného štátu Durínsko sa pokúšali transakciu blokovať ⁽⁹⁹⁾. Súčasne Durínsky minister hospodárstva Schuster tvrdil, že slobodný štát je schopný schváliť potrebné opatrenia. Je citované jeho vyjadrenie, že v prípade, ak spoločnosť

⁽⁹⁷⁾ Tamtiež.

⁽⁹⁸⁾ <http://www.altenburg-tourismus.de/reiseveranstalter/pressemitteilungen.htm>, Osterländer Volkszeitung z 24. augusta 2010: „Preto vyzval krajiniskú vládu, aby neodkladne rokovala so spoločnosťou o výstavbe troch až piatich leteckých priamych spojení a súčasne vybudovala v cieľových krajinách turistickú reklamu“.

⁽⁹⁹⁾ Dresdner Neue Nachrichten z 5. marca 2003: „Regionálne letisko Altenburg-Nobitz bolo počas predchádzajúcich rokov zmodernizované prostredníctvom finančnej podpory vo výške niekoľkých miliónov EUR a neustále sa snažilo o usídlenie nízkorozpočtovej leteckej spoločnosti. Rokovania so spoločnosťou Ryanair boli vedené mnoho mesiacov. Ako posledná prekážka sa ukázal zdržiavací odpor Erfurtských ministerstiev, ktoré sa toto usídlenie pokúšali blokovať.“

Ryanair potrebuje dlhšiu štartovaciu a pristávaciu dráhu, toto predĺženie sa aj zrealizuje. V článku je tiež objasnené, že začatie prevádzky spoločnosti Ryanair na letisku AOC by mohlo mať za následok zníženie počtu cestujúcich na letiskách Drážďany a Lipsko-Halle ⁽¹⁰⁰⁾.

- (222) Ministerstvo výstavby a dopravy slobodného štátu Durínsko je orgánom dohľadu nad spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Okrem toho sa podľa nemeckého zákona o leteckej preprave, t. j. § 43 nemeckého zákona o leteckej preprave, vyžaduje na stanovenie letiskových poplatkov pred ich vstupom do platnosti schválenie orgánu dohľadu. Navyše sa v nariadení o poplatkoch letiska AOC z 18. septembra 2006 predpokladá podpis zástupcu ministerstva výstavby a dopravy.
- (223) Účasť ministerstiev na politickej úrovni je zjavná aj z debaty v Krajinskom sneme slobodného štátu Durínsko. Tam sa podľa spísanej zápisnice diskutovalo nielen o odborných otázkach, ale aj o všeobecnej hospodárskej ziskovosti letiska ⁽¹⁰¹⁾.
- (224) Marketingové zmluvy so spoločnosťou Ryanair boli okrem toho prerokované na úrovni krajských snemov. V jednom článku v tlači je oznamované, že krajský snem schválil platbu vo výške 670 000 EUR pre marketingové opatrenia v súvislosti so zriadením nového leteckého spojenia prostredníctvom spoločnosti Ryanair ⁽¹⁰²⁾. Krajský snem je citovaný prostredníctvom výpovede o tom, že letecké spojenia by boli bez marketingových platieb zastavené.
- (225) Na záver Komisia poznamenáva, že účasť obchodnej komory Gera, verejno-právneho samosprávneho orgánu, na uzatvorení zmlúv so spoločnosťou Ryanair potvrdzuje vytváranie verejného vplyvu na rozhodovací proces ohľadom týchto zmlúv.
- (226) Napokon, vzhľadom na vedenie dohľadu Ministerstva výstavby a dopravy slobodného štátu Durínsko, účasť ministerstiev na politickej úrovni, rôzne debaty v Krajinskom sneme slobodného štátu Durínsko a účasť verejných inštitúcií sa zdá, že verejné orgány boli schopné činnosti spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH kontrolovať. Tiež sa zdá, že sa na dôležitých rozhodnutiach vo vzťahu k hospodárskemu využitiu letiska podieľali. Najmä vtedy, keď prevádzková činnosť na letisku bojovala s problémami, sa verejné orgány zúčastnili diskusií o budúcnosti letiska. Na politickej úrovni sa v slobodnom štáte Durínsko uskutočnili kontroverzné debaty. Zmena vlády na úrovni spolkovej krajiny prispela v roku 2010 k rozhodnutiu o transformácii letiska a zastavení nízkorozpočtovej leteckej dopravy ⁽¹⁰³⁾.
- (227) Komisia preto zastáva názor, že uznesenie o výkone zmluvy z 3. marca 2003 a marketingovej zmluvy zo 7. apríla 2003, ktoré boli uzatvorené medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Ryanair, ako aj marketingové zmluvy následne uzatvorené medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Airport Marketing Services sú pripisateľné verejným orgánom.

⁽¹⁰⁰⁾ <http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036>: „Durínsko chce pomocou miliónových investícií stiahnuť írsku nízkorozpočtovú leteckú spoločnosť Ryanair na letisko Altenburg-Nobitz. Podľa vyjadrení ‚Leipziger Volkszeitung‘ je k tomu k dispozícii približne 28 miliónov EUR z osobitného programu pre infraštruktúru. Durínsky minister hospodárstva Schuster povedal, že sú dostatočne flexibilní na to, aby boli potrebné opatrenia schválené už v tomto roku. Ak by napríklad spoločnosť Ryanair potrebovala dlhšiu štartovaciu a pristávaciu dráhu, tak sa toto predĺženie zrealizuje. Pokiaľ sa spoločnosť Ryanair rozhodne pre Altenburg-Nobitz, Drážďanom a Lipsku/Halle by hrozila ďalšia strata pasažierov. Bývalé vojenské letisko sa nachádza v geografickom strede. Drážďanské letisko doteraz vytvorilo asi mínus 15, Lipsko/Halle asi dvanásť percent“.

⁽¹⁰¹⁾ Durínsky krajský snem, 4. volebné obdobie, plenárna zápisnica 4/11, 28. januára 2005, 11. rokovanie, piatok, 28. januára 2005, Perspektívy letiska Altenburg-Nobitz, s. 1097.

⁽¹⁰²⁾ <http://www.neues-deutschland.de/artikel/161087.ein-flughafen-an-jeder-muelltonne.html>: „Najskôr sa krajský zjazd rozhodol, že poskytne nízkonákladovej leteckej spoločnosti na zriadenie dodatočného leteckého prepojenia marketingové dotácie vo výške 670 000 EUR. ‚Bez prijatia tohto rozhodnutia by bola prevádzka priamych letov fakticky na konci a letisko by svoj význam neodvratne stratilo‘, zdôvodňovali krajský snem a predseda dozornej rady prevádzkujúcej spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH finančnú injekciu. K doterajším spojeniam z a do Stanstedu (Londýn), Edinburgu (Škótsko) a Girony (Barcelona) má od marca 2010 pribudnúť dvakrát do týždňa spojenie do Alicante.“

⁽¹⁰³⁾ Pozri odôvodnenie 32 d).

Hospodárska výhoda

- (228) Aby bolo možné zistiť, či bola spoločnosť Ryanair resp. spoločnosť AMS zmluvami o letiskových spoločnostiach a marketingu poskytnutá výhoda, musí Komisia preskúmať, či by letisko konajúce za bežných podmienok trhového hospodárstva a vedené s dlhodobými vyhlídkami na zisk za podobných okolností zrealizovalo rovnaké alebo podobné obchodné dohody ako spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Existencia výhody sa dá za bežných podmienok vylúčiť, ak a) cena účtovaná za letiskové služby zodpovedá trhovej cene alebo b) ak je možné na základe analýzy vykonanej *ex ante* preukázať, že zmluvy s leteckou spoločnosťou progresívne prispievajú k ziskovosti letiska a sú súčasťou celkovej stratégie dlhodobo smerujúcej k ziskovosti.
- (229) Podľa rozsudku Charleroi⁽¹⁰⁴⁾ musí Komisia pri posudzovaní sporných opatrení zohľadniť všetky smerodajné znaky opatrení ako aj ich kontext. Inými slovami: Komisia musí preskúmať očakávané účinky zmlúv na letisko AOC pri zohľadnení všetkých smerodajných znakov sporných opatrení.
- (230) Vo svojom rozsudku vo veci Stardust Marine Súdny dvor uviedol, že „... na preskúmanie otázky, či štát konal ako obozretný investor v trhovom hospodárstve, je potrebné vychádzať z kontextu času, v ktorom boli prijaté finančné opatrenia na podporu, aby sme mohli posúdiť, či je konanie štátu rozumné z hospodárskeho hľadiska, a že v každom posúdení sa treba zdržať hodnotenia z dôvodu neskoršej situácie“⁽¹⁰⁵⁾.
- (231) Aby bolo možné uplatniť test hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve, musí Komisia vychádzať z kontextu času, v ktorom boli uzatvorené zmluvy medzi letiskom AOC a spoločnosťou Ryanair resp. AMS, teda roku 2003 v prípade zmluvy o letiskových službách a prvej marketingovej zmluvy, roku 2008 v prípade druhej marketingovej zmluvy a roku 2010 v prípade tretej zmluvy. Ďalej musí Komisia postaviť svoje hodnotenie na informáciách a predpoklade, ktoré malo letisko k dispozícii v čase, keď boli zmluvy podpísané.

Analýza trhovej ceny

- (232) Komisia musí stanoviť, či cenové podmienky uplatnené spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pre spoločnosť Ryanair resp. AMS zodpovedajú trhovej cene. V tejto súvislosti Nemecko predložilo argument, že zmluva o letiskových službách uzatvorená dňa 3. marca 2003 medzi letiskom AOC a spoločnosťou Ryanair je v súlade s podmienkami trhu a že letiskové poplatky platné pre spoločnosť Ryanair sú v súlade so stanovenými poplatkami nariadenia o letiskových poplatkoch uvádzanými v odseku 3.4.1. Nariadenia o poplatkoch platia pre všetky letecké spoločnosti, ktoré potenciálne na letisko prilietajú resp. z neho odlietajú. Skutočnosť, že spoločnosť Ryanair bola v časovom období rokov 2003 – 2011 jedinou spoločnosťou operujúcou na letisku Altenburg-Nobitz, je podľa názoru Nemecka nepodstatná.
- (233) Nemecko zastáva názor, že zmluvy o marketingových službách, ktoré boli uzatvorené so spoločnosťami Ryanair a AMS, musia byť posudzované oddelene. Komisia však poukazuje na skutočnosť, že spoločnosť AMS je 100 %-nou dcérskou spoločnosťou spoločnosti Ryanair. Preto Komisia zastáva názor, že oba druhy zmlúv so spoločnosťami Ryanair a AMS musia byť posudzované spolu. Po druhé, pokiaľ ide o možné oddelené posudzovanie zmluvy so spoločnosťou Ryanair o letiskových službách a marketingovej zmluvy zo 7. apríla 2003, v samotnej marketingovej zmluve sa spomína, že pri výpočte čistej odmeny uhrádzanej spoločnosťou Ryanair sa odpočíta poplatok za úspešnosť. V samotnej zmluve sa rozhoduje o čistom výsledku na jednej strane na základe poplatkov platených spoločnosťou Ryanair za letiskové služby a na druhej strane na základe marketingových poplatkov platených letiskom.
- (234) Aby sa stanovilo, či príslušná spoločnosť zaplatila trhovú cenu, musí Komisia zohľadniť celkovú cenu uhradenú leteckou spoločnosťou. Spoločnosť Ryanair platila počas rokov 2003–2011, v priebehu ktorých obsluhovala letisko AOC, v skutočnosti letiskové poplatky spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a dostávala od letiska platby za marketingové služby. Ako sa uvádza v odôvodnení 49, letisko AOC vyberá podľa objasnenia nemeckých orgánov od spoločnosti Ryanair fixný poplatok za pristávanie vo výške [...] na lietadlo ako aj poplatok za cestujúceho vo výške [...] na cestujúceho. Zdá sa, že osobitný poplatok za odbavenie neexistuje, pretože poplatky uhrádzané spoločnosťou Ryanair zahŕňajú odbavenie⁽¹⁰⁶⁾. Tieto poplatky sú však znížené o marketingový „poplatok za úspešnosť“, takže spoločnosť Ryanair v konečnom dôsledku platí iba fixný poplatok vo výške [...] za odchádzajúceho cestujúceho. Spoločnosť Ryanair má teda znížené úradné poplatky stanovené v nariadení o poplatkoch letiska AOC a uvádzané v odseku 3.4.1.

⁽¹⁰⁴⁾ Vec T-196/04 Ryanair/Komisia, Zb. 2008, II-3643, bod 59 („Rozsudok Charleroi“).

⁽¹⁰⁵⁾ Vec C-482/99 Francúzsko/Komisia, Zb. 2002, I-4397, bod 71 („Rozsudok Stardust-Marine“).

⁽¹⁰⁶⁾ Pozri odôvodnenie 52.

⁽¹⁰⁷⁾ Pre prvých päť rokov a menej ako štyri obrátky – pozri tabuľku 12.

- (235) Aby bolo možné zistiť, či cena požadovaná letiskom od leteckej spoločnosti zodpovedá trhovej cene, je potrebné stanoviť primeranú referenčnú veličinu. Komisia má však vážne pochybnosti, či je možné v danom prípade na stanovenie skutočnej trhovej ceny služieb poskytovaných spoločnosťou Ryanair resp. spoločnosťou AMS prostredníctvom postupu referenčného porovnávania stanoviť primeranú referenčnú veličinu. Komisia v každom prípade zastáva názor, že základom zámeru referenčného porovnávania musí byť porovnanie letiskových poplatkov, s odrátaním výkonov poskytnutých príslušnej leteckej spoločnosti (napríklad podpora v oblasti marketingu, zníženia cien alebo iné stimuly), a že takýto zámer sa musí opierať o dostatočný počet vhodných porovnateľných letísk s prevádzkovateľmi v trhovom hospodárstve. Vzhľadom na zložitosť stanovenia porovnateľných letísk v danom prípade, považuje Komisia progresívnu analýzu ziskovosti uskutočnenú *ex ante* za najvierohodnejšie kritérium posúdenia zmlúv uzatvorených medzi letiskom AOC a spoločnosťou Ryanair resp. AMS.

Analýza ex ante na preukázanie ziskovosti letiska

- (236) Komisia sa domnieva, že dohody uzatvorené medzi leteckými spoločnosťami a letiskom sa môžu považovať za dohody, ktoré sú v súlade s testom hospodárskeho subjektu trhového hospodárstva, ak z hľadiska *ex ante* progresívne prispievajú k ziskovosti letiska. Letisko by malo preukázať, že pri zriadení dohody s leteckou spoločnosťou (napríklad prostredníctvom jednotlivej zmluvy alebo rozsiahleho nariadenia o letiskových poplatkoch) je schopné pokryť všetky náklady vyplývajúce z tejto dohody počas doby platnosti s primeranou ziskovou maržou ⁽¹⁰⁸⁾ na základe solídnych strednodobých výhľadov ⁽¹⁰⁹⁾.
- (237) Komisia preto zohľadní všetky očakávané náklady progresívne vzniknuté letisku v súvislosti s činnosťou leteckej spoločnosti na letisku ⁽¹¹⁰⁾. Progresívne náklady môžu zahŕňať všetky druhy nákladov a investícií, napríklad progresívne náklady na personál, vybavenie a investície, vyvolané prítomnosťou leteckej spoločnosti na letisku. Ak musí letisko napríklad prevažne na uspokojenie potrieb určitej leteckej spoločnosti zväčšiť terminál alebo vybudovať nový terminál resp. iné zariadenia, sú takéto náklady zohľadnené pri výpočte progresívnych nákladov.
- (238) Komisia založí svoju progresívnu analýzu *ex ante* na pôvodnom časovom pláne stanovenom v zmluve, hoci sa zmluva v skutočnosti skončila pred pôvodne plánovaným termínom.
- (239) Za posúdenie ziskovosti všetkých štyroch zmlúv uzatvorených medzi letiskom a spoločnosťou Ryanair resp. AMS zohľadní Komisia tri progresívne analýzy:
- a) progresívnu analýzu zmluvy o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách, ktoré boli obe uzavreté v roku 2003 na dobu platnosti desať rokov;
 - b) progresívnu analýzu na spoločné posúdenie zmluvy o letiskových službách z roku 2003, zmluvy o marketingových službách z roku 2003 a zmluvy o marketingových službách z roku 2008: marketingová zmluva uzatvorená so spoločnosťou AMS z roku 2008 zaviedla fixné platby za marketingové služby, kým bola zmluva o marketingových službách uzatvorená so spoločnosťou Ryanair z roku 2003 ešte v platnosti.
 - c) progresívnu analýzu na spoločné posúdenie zmluvy o letiskových službách z roku 2003, zmluvy o marketingových službách z roku 2003 a zmluvy o marketingových službách z roku 2010: marketingová zmluva uzatvorená so spoločnosťou AMS z roku 2010 nahradila zmluvu z roku 2008 a zaviedla jednorazovú platbu za marketingové služby. Zmluva o marketingových službách z roku 2003 bola ešte v platnosti.

— Zmluvy o letiskových službách a marketingu z roku 2003

- (240) Komisia najskôr prostredníctvom analýzy *ex ante*, ktorá bude na základe toho, že v oboch zmluvách bola stanovená desaťročná doba trvania, vykonaná pre časové obdobie rokov 2003 – 2013, preskúma, či zmluva o letiskových službách z 3. marca 2003 uzatvorená so spoločnosťou Ryanair a prvá zmluva o marketingových službách uzatvorená 7. apríla 2003 so spoločnosťou Ryanair progresívne prispievajú k ziskovosti letiska.

⁽¹⁰⁸⁾ Pod pojmom primeraná zisková marža sa chápe bežný kapitálový výnos, teda výnos, ktorý by požadoval typický podnik za investíciu s podobným rizikom. Výnos sa stanovuje ako vnútorná miera návratnosti (IRR) očakávaných peňažných tokov vyvolaných dohodou s leteckou spoločnosťou.

⁽¹⁰⁹⁾ To nevyklučuje predpoklad vyrovnania počiatočných strát prostredníctvom budúcich príjmov počas obdobia trvania dohôd.

⁽¹¹⁰⁾ Rozsudok vo veci Charleroi, bod 59.

- (241) Na posúdenie príspevku oboch zmlúv so spoločnosťou Ryanair k ziskovosti letiska stanoví Komisia progresívne náklady a príjmy, z ktorých mohla spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vychádzať na základe informácií, ktoré mala k dispozícii pri nadväzovaní obchodného vzťahu so spoločnosťou v roku 2003. Komisia založí svoje hodnotenie na údajoch, ktoré Nemecko sprostredkovalo v tabuľke zostavenej letiskom a predloženej na zhromaždení spoločníkov z 22. apríla 2003. Táto tabuľka znázorňuje, že z nadviazania obchodného vzťahu so spoločnosťou Ryanair by vyplynuli ročné dodatočné výsledky vo výške [...] (*⁽¹¹¹⁾).
- (242) K progresívnym nákladom patria:
- a) náklady na marketingové služby;
 - b) investičné náklady priamo spojené so zmluvami so spoločnosťou Ryanair;
 - c) progresívne prevádzkové náklady priamo vyvolané zmluvami so spoločnosťou Ryanair.
- (243) Náklady na marketingové služby sa odrážajú z marketingovej zmluvy z roku 2003 v súlade s čistou odmenou, ktorú uhrádza spoločnosť Ryanair na odlietajúceho cestujúceho.
- (244) Čo sa týka progresívnych investičných nákladov, Komisia poznamenáva, že v prípade predĺženia štartovacej a pristávacej dráhy, išlo o povinnosť letiska AOC vyplývajúcu zo zmluvy uzatvorenej medzi ním a spoločnosťou Ryanair. Hoci Nemecko tvrdí, že štartovacia a pristávacia dráha nebola predĺžená v rozsahu požadovanom v zmluve so spoločnosťou Ryanair, predĺženie je potvrdené vo výročných správach spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pre roky 2003 a 2004. V nich sa uvádza, že v súvislosti so zmluvou o službách so spoločnosťou Ryanair bolo potrebné predĺženie štartovacej a pristávacej dráhy, aby mohla spoločnosť Ryanair viesť na letisku prevádzku. Z tohto dôvodu zahrnie Komisia predĺženie štartovacej a pristávacej dráhy do rokov 2003 a 2004. Keďže Nemecko nevyhotovilo žiadnu prognózu *ex ante* s tým spojených nákladov, Komisia zohľadní efektívnu celkovú sumu vo výške 687 882 EUR (⁽¹¹²⁾) pre obe predĺženia, z ktorých prvé sa uskutočnilo v roku 2003 a druhé v roku 2004 (⁽¹¹³⁾). Podľa Nemecka nebola štartovacia a pristávacia dráha predĺžená v rozsahu požadovanom spoločnosťou Ryanair, ale v menšej miere. Takýto predpoklad je priaznivý pre spoločnosť Ryanair.
- (245) Čo sa týka progresívnych prevádzkových nákladov priamo spojených so spoločnosťou Ryanair, Komisia zohľadní mesačnú sumu zaslanú Nemeckom v tabuľke z 22. apríla 2003 vo výške 12 137,50 EUR, ktorá predstavuje 145 650 EUR za rok. Pre túto sumu sa každý rok uskutočňuje korekcia inflácie (2 % za rok).
- (246) Čo sa týka progresívnych príjmov očakávaných z tejto novej činnosti so spoločnosťou Ryanair, Komisia zohľadní nasledujúce príjmy:
- a) príjmy týkajúce sa leteckej dopravy: tieto príjmy očakávané z činnosti spoločnosti Ryanair na odlietajúceho cestujúceho by mali predstavovať počas prvých piatich rokov [...] * a počas posledných piatich rokov [...] *. Tieto sumy boli stanovené v marketingovej zmluve zo 7. apríla 2003 ako čistá odmena, ktorú musí spoločnosť Ryanair zaplatiť letisku AOC za jednu až štyri obrátky na odlietajúceho cestujúceho a ktorá zahŕňa všetky poplatky (⁽¹¹⁴⁾). Komisia zohľadní vážený priemerný poplatok vo výške [...] * pre rok 2008 (⁽¹¹⁵⁾).
 - b) Príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy: Čo sa týka predbežných údajov *ex ante* o príjmoch netýkajúcich sa leteckej dopravy, Nemecko žiadne údaje neposkytlo (⁽¹¹⁶⁾). Komisia konštatuje, že letisko vo svojich prognózach z 22. apríla 2003 nezohľadnilo žiadne príjmy na cestujúceho netýkajúce sa leteckej dopravy. Nemecko poskytlo Komisii údaje *ex post* o príjmoch netýkajúcich sa leteckej dopravy za časové obdobie rokov 2006 – 2011. Sú uvedené v tabuľke 16. Z dôvodu neexistencie príslušných *ex ante* informácií použije Komisia ako základ svojej analýzy výnimočne priemerné hodnoty údajov poskytnutých Nemeckom. Táto hodnota je 1,50 – 2,00 [...] * EUR na cestujúceho. Keďže táto priemerná hodnota je vypočítaná pre časové obdobie rokov 2006 – 2011, Komisia ju bude považovať za referenčnú hodnotu pre rok 2009. Pre túto priemernú hodnotu sa následne uplatní miera inflácie vo výške 2 %. Uvádzané 1,50 – 2,00 [...] * EUR príjmov netýkajúcich sa leteckej dopravy sa vzťahujú na odlietajúcich ako aj pristávajúcich cestujúcich.

(⁽¹¹¹⁾) Pozri odôvodnenie 99.

(⁽¹¹²⁾) Pozri tabuľku 3 v odôvodnení 38.

(⁽¹¹³⁾) Keďže Komisia nedostala rozdelenie medzi rokmi 2003 a 2004, vychádza z toho, že každý rok bola zaplatená polovica sumy vlastných prostriedkov (187 882 EUR).

(⁽¹¹⁴⁾) V roku 2003 bolo dohodnuté jedno jediné priame letecké spojenie medzi Londýnom Stansted a Altenburgom.

(⁽¹¹⁵⁾) V zmluve je za prvých päť rokov naplánovaných [...] *, pričom dátum uplynutia zodpovedá 30. aprílu 2008. Následne, pre časové obdobie od 1. mája 2008 do 30. apríla 2013, stúpa poplatok na [...] *. Vážený priemer pre celý rok 2008 predstavuje [...] *.

(⁽¹¹⁶⁾) Napriek viacerým pokusom Komisie nepredložilo Nemecko žiadne údaje k príjmom *ex ante* netýkajúcim sa leteckej dopravy a poukazuje na tabuľku 13 – pozri odôvodnenie 99.

Tabuľka 16

Ex post zistené príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy ⁽¹⁾

(v EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy	30 000 – 40 000 [...]*	80 000 – 90 000 [...]*	280 000 – 290 000 [...]*	290 000 – 300 000 [...]*	330 000 – 340 000 [...]*	25 000 – 30 000 [...]*
Počet cestujúcich leteckou dopravou	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy na cestujúceho	0,10 – 0,50 [...]*	0,30 – 0,80 [...]*	1,80 – 2,20 [...]*	2,00 – 2,20 [...]*	2,50 – 3,00 [...]*	1,50 – 2,00 [...]*

(1) Nemeckom poskytnuté údaje. Počty cestujúcich zodpovedajú údajom v tabuľke 1.

- (247) Komisia bude vychádzať z počtu cestujúcich, ktorý sa opiera o to, čo by bola musela očakávať spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v roku 2003. V roku 2003 bol dohovorovaný každodenný let z Altenburg-Nobitz do Londýna. Ak sa zohľadní stupeň využitia kapacity vo výške 80 %, čo je ešte optimistickejší prístup ako ten, ktorý použilo ako základ letisko vo svojich prognózach z apríla 2003 (70 %), denný počet cestujúcich je 118 ⁽¹¹⁷⁾. Z toho vyplýva ročný prírastkový počet cestujúcich spojený so spoločnosťou Ryanair vo výške 43 216 ⁽¹¹⁸⁾.
- (248) Nemecko nepredložilo pre letisko diskontnú sadzbu ani vážené priemerné kapitálové náklady. Komisia preto na základe jej oznámenia o referenčných úrokových sadzbách z roku 2008 ⁽¹¹⁹⁾, z ktorého pre obdobie od 1. januára 2003 do 31. júla 2003 vyplýva pre Nemecko referenčná úroková sadzba vo výške 4,80 %, zohľadní diskontnú sadzbu vo výške 4,80 %.
- (249) Z tabuľky 17 vyplýva výsledný progresívny hospodársky plán vrátane všetkých opísaných predpokladov. Za účelom zaistenia progresívneho prispievania zmlúv so spoločnosťou Ryanair k ziskovosti letiska, by musel byť tento plán zohľadnený spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pred nadviazaním obchodných vzťahov so spoločnosťou Ryanair. Čistá kapitálová hodnota peňažných tokov (cashflows) je kladná. To preukazuje, že zmluva o službách so spoločnosťou Ryanair s prvou marketingovou zmluvou z roku 2003 by bola pri prognóze vykonanej *ex ante* pre letisko rentabilná.

⁽¹¹⁷⁾ Nemecko prekladá vo svojej tabuľke z 22. apríla 2003 kapacitu leteckej prepravy vo výške 148 cestujúcich.

⁽¹¹⁸⁾ Všetky výpočty Komisie a zakladajú na štandardom počte 365 dní za rok.

⁽¹¹⁹⁾ Oznámenie Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6.). Príslušná tabuľka k referenčným a diskontným sadzbám pre 15 členských štátov EÚ (od 1.8.1997 do 1.5.2004).

Tabuľka 17

Ex ante hospodársky plán pre zmluvu o letiskových službách a marketingovú zmluvu z roku 2003

Rok	1. 5. 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	30. 4. 2013
Počet odlietajúcich cestujúcich za rok	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
OČAKÁVANÉ PRÍJMY (v EUR)											
Čistá odmena uhrádzaná spoločnosťou Ryanair za odlietajúceho cestujúceho	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Celkové príjmy týkajúce sa leteckej dopravy	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy na cestujúceho	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Celkové príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Celkové ročné príjmy	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
OČAKÁVANÉ POPLATKY (v EUR)											
Mesačné prevádzkové poplatky	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Ročné prevádzkové poplatky	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
Investičné náklady na predĺženie šar-tovacej a pristávacej dráhy	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkové ročné poplatky	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
ČISTÝ ROČNÝ VÝSLEDOK (v EUR)	- 302 213	- 120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168 073	55 848

Diskontná sadzba	4,8 %	Čistá kapitálová hodnota 637 143 (v EUR)
------------------	-------	---

— Zmluva o letiskových službách a marketingové zmluvy z roku 2003 ako aj marketingová zmluva z 28. augusta 2008

- (250) Komisia prostredníctvom *ex ante* analýzy preskúma, či marketingová zmluva uzatvorená so spoločnosťou AMS dňa 28. augusta 2008 ako aj zmluva o letiskových službách a marketingová zmluva z roku 2003 progresívne prispievajú k ziskovosti letiska. Komisia preto stanoví progresívne náklady a príjmy, ktoré spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH mohla očakávať pri tejto novej zmluve na základe informácií, ktoré mala k dispozícii v roku 2008. Keďže doba platnosti zmluvy predstavovala dva roky od roku 2008, analýza bude uskutočnená pre dva roky ⁽¹²⁰⁾.
- (251) K progresívnym nákladom patria:
- a) náklady na marketingové služby;
 - b) progresívne prevádzkové náklady priamo vyvolané zmluvami so spoločnosťou Ryanair.
- (252) Náklady marketingových služieb sa príslušne odzrkadľujú v marketingovej zmluve z roku 2003 v čistom poplatku uhrádzanom spoločnosťou Ryanair za odchádzajúceho cestujúceho vo výške [...] * ⁽¹²¹⁾. Okrem toho bola v druhej marketingovej zmluve z roku 2008 zavedená fixná suma uhrádzaná letiskom spoločnosti AMS vo výške [...] * EUR za rok 2008 a [...] * EUR za rok 2009.
- (253) Čo sa týka progresívnych prevádzkových nákladov priamo spojených so spoločnosťou Ryanair, Komisia zohľadní mesačnú sumu pôvodne predloženú Nemeckom v tabuľke z apríla 2003 vo výške 12 137,50 EUR, ktorá predstavuje v roku 2008 po zohľadnení ročnej miery inflácie vo výške 2 % 13 401 EUR. Táto suma bude ďalej každoročne aktualizovaná v súlade s mierou inflácie (2 % za rok).
- (254) Za účelom posúdenia progresívnych príjmov zohľadní Komisia nasledujúce príjmy:
- a) príjmy týkajúce sa leteckej dopravy: príjmy na odlietajúceho cestujúceho očakávané z činnosti spoločnosti Ryanair by mali byť podľa marketingovej zmluvy zo 7. apríla 2003 v príslušnom časovom období pre tento prípad [...] * a predstavovať čistú odmenu na odlietajúceho cestujúceho zahŕňajúcu všetky poplatky, uhrádzané spoločnosťou Ryanair letisku AOC za jednu až štyri obrátky ⁽¹²²⁾.
 - b) príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy: ako je objasnené v odôvodnení 246 písm. b), Komisia sa bude z dôvodu neexistencie príslušných *ex ante* informácií výnimočne opierať o *ex post* údaje. Priemerná hodnota 1,50 – 2,00 [...] * EUR sa javí pre rok 2009 primeraná. Toto číslo sa príslušne upravuje na základe miery inflácie vo výške 2 %. Tieto príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy platia pre odlietajúcich ako aj pristávajúcich cestujúcich.
- (255) Komisia bude vychádzať z počtu cestujúcich, ktorý sa opiera o to, čo by bola musela očakávať spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v roku 2008. V zmluve o marketingových službách z roku 2008 sa v predmete zmluvy spomínajú trasy medzi letiskom AOC a Londýnom, ktoré majú byť počas zimnej sezóny obsluhované štyrikrát týždenne a v lete denne, ako aj letecké spojenie s Gironou, ktoré má byť obsluhované iba v lete trikrát týždenne ⁽¹²³⁾. Pri zohľadnení stupňa vyťaženia kapacity vo výške 80 % v jednom lietadle so 189 miestami ⁽¹²⁴⁾ dospela Komisia k očakávanému ročnému počtu cestujúcich 45 333 pre lety do Londýna a 13 797 pre lety do Girony.
- (256) Nemecko nepredložilo pre letisko diskontnú sadzbu ani vážené priemerné kapitálové náklady. Komisia preto na základe jej oznámenia o referenčných úrokových sadzbách z roku 2008 ⁽¹²⁵⁾, v ktorom sa uvádza pre Nemecko pre obdobie od 1. júla 2008 do 31. augusta 2008 základná sadzba vo výške 4,59 %, ku ktorej musí byť pripočítaných 100 bázyckých bodov, zohľadní diskontnú sadzbu vo výške 5,59 %.

⁽¹²⁰⁾ Iná možnosť by spočívala vo vykonaní analýzy pre časový rámec 28.8.2008 – 27.8.2010, skutočnú dobu trvania zmluvy. Keďže všetky predpoklady zostávajú rovnaké, Komisia sa rozhoduje pre vykonanie analýzy pre dva roky bez ďalšieho stanovenia. To analýzu zjednodušuje a vedie k rovnakému výsledku.

⁽¹²¹⁾ V deň podpisu druhej marketingovej zmluvy (28. augusta 2008) predstavoval čistý poplatok uhrádzaný spoločnosťou Ryanair letisku AOC [...] * EUR, pretože počet obrátok neprekročil štyri.

⁽¹²²⁾ V roku 2003 bolo dohodnuté jedno jediné priame letecké spojenie medzi Londýnom Stansted a Altenburgom.

⁽¹²³⁾ Ako sa uvádza v poznámke pod čiarou 48, letná sezóna IATA predstavuje časové obdobie siedmich mesiacov a zimná sezóna päť mesiacov.

⁽¹²⁴⁾ Vyťaženie letu uvádzané v marketingovej zmluve z roku 2008.

⁽¹²⁵⁾ Oznámenie Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6) – Príslušná tabuľka k referenčným a diskontným sadzbám pre 27 členských štátov (od 1.7.2008 do 30.6.2013).

- (257) Z tabuľky 18 vyplýva výsledný progresívny hospodársky plán vrátane všetkých opísaných predpokladov. Za účelom zaistenia progresívneho prispievania tejto zmluvy k ziskovosti letiska, by musel byť tento plán zohľadnený spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pred podpísaním jej marketingovej zmluvy so spoločnosťou AMS v roku 2008. Čistá kapitálová hodnota peňažných tokov (cashflows) je kladná. To preukazuje, že táto druhá marketingová zmluva by bola spolu so zmluvou o letiskových službách a s prvou marketingovou zmluvou z roku 2003 pri prognóze vykonanej *ex ante* pre letisko rentabilná.

Tabuľka 18

Ex ante hospodársky plán pre zmluvu o letiskových službách a marketingovú zmluvu z roku 2003 ako aj pre marketingovú zmluvu z 28. augusta 2008

	Rok 1	Rok 2
Počet odlietajúcich cestujúcich za rok	59 130	59 130
OČAKÁVANÉ PRÍJMY (v EUR)		
Čistá odmena uhrádzaná spoločnosťou Ryanair za odlietajúceho cestujúceho	[...]*	[...]*
Celkové príjmy týkajúce sa leteckej dopravy	[...]*	[...]*
Príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy na cestujúceho	[...]*	[...]*
Celkové príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy	[...]*	[...]*
Celkové ročné príjmy	[...]*	[...]*
OČAKÁVANÉ POPLATKY (v EUR)		
Fixné marketingové odmeny	[...]*	[...]*
Mesačné prevádzkové odmeny	13 401	13 669
Ročné prevádzkové odmeny	160 812	164 028
Celkové ročné odmeny	[...]*	[...]*
ČISTÝ ROČNÝ VÝSLEDOK (v EUR)	141 938	42 455
Diskontná sadzba	5,59 %	
Čistá kapitálová hodnota (v EUR)	182 146	

— Zmluva o letiskových službách a marketingové zmluvy z roku 2003 ako aj marketingová zmluva z 25. januára 2010

- (258) Komisia prostredníctvom *ex ante* analýzy preskúma, či marketingová zmluva uzatvorená so spoločnosťou AMS dňa 25. januára 2010 ako aj zmluva o letiskových službách a marketingová zmluva z roku 2003 progresívne prispievajú k ziskovosti letiska. Komisia preto stanoví progresívne náklady a príjmy, ktoré spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH mohla očakávať pri tejto novej zmluve na základe informácií, ktoré mala k dispozícii v roku 2010.
- (259) Doba platnosti zmluvy z roku 2010 predstavuje viac ako jeden rok (začína 25. januára 2010 a končí rok po začiatku prvého leteckého spojenia, ktoré malo začať s letnou sezónou 2010). Služby poskytované spoločnosťou Ryanair sa však vzťahujú na obdobie siedmich mesiacov (letná sezóna IATA). Z tohto dôvodu uskutoční Komisia svoju progresívnu analýzu pre obdobie siedmich mesiacov.
- (260) K progresívnym nákladom patria:
- a) náklady na marketingové služby;
 - b) progresívne prevádzkové náklady priamo vyvolané zmluvami so spoločnosťou Ryanair.
- (261) Náklady marketingových služieb sa príslušne odzrkadľujú v marketingovej zmluve z roku 2003 v čistom poplatku uhrádzanom spoločnosťou Ryanair za odchádzajúceho cestujúceho vo výške [...] * ⁽¹²⁶⁾. Okrem toho bola v tretej marketingovej zmluve z roku 2010 zavedená fixná suma uhrádzaná letiskom spoločnosti AMS vo výške [...] * EUR za rok 2010.
- (262) Čo sa týka progresívnych prevádzkových nákladov priamo spojených so spoločnosťou Ryanair, Komisia zohľadní mesačnú sumu pôvodne predloženú Nemeckom v tabuľke z apríla 2003 vo výške 12 137,50 EUR, ktorá predstavuje v roku 2010 po zohľadnení ročnej miery inflácie vo výške 2 % 13 942 EUR.
- (263) Za účelom posúdenia progresívnych príjmov zohľadní Komisia nasledujúce príjmy:
- a) príjmy týkajúce sa leteckej dopravy: príjmy na odlietajúceho cestujúceho očakávané z činnosti spoločnosti Ryanair by mali byť podľa marketingovej zmluvy zo 7. apríla 2003 v príslušnom časovom období pre tento prípad [...] * a predstavovať čistú odmenu na odlietajúceho cestujúceho zahŕňajúcu všetky poplatky, uhrádzané spoločnosťou Ryanair letisku AOC za jednu až štyri obrátky ⁽¹²⁷⁾.
 - b) príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy: ako je objasnené v odôvodnení 246 písm. b), Komisia bude z dôvodu neexistencie príslušných *ex ante* informácií výnimočne svoju analýzu zakladať na *ex post* údajoch predložených Nemeckom v tabuľke 16. Komisia bude predpokladať, že letisko v januári 2010, keď bola podpísaná tretia marketingová zmluva, zohľadnilo pri stanovení pravdepodobne dosiahnuteľných príjmov netýkajúcich sa leteckej dopravy svoje skutočné príjmy z predchádzajúcich rokov, ktoré v porovnaní s rokmi 2006 a 2007 výrazne stúpili. Preto sa zdá byť pravdepodobné, že letisko v roku 2010 nezaložilo svoje prognózy na príjmoch netýkajúcich sa leteckej dopravy oboch predchádzajúcich rokov, ktoré za roky 2008 a 2009 vyniesli priemernú sumu vo výške 1,80 – 2,30 [...] * EUR na cestujúceho. Tieto príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy platia pre odlietajúcich ako aj pristávajúcich cestujúcich.
- (264) Komisia bude vychádzať z počtu cestujúcich, ktorý sa opiera o to, čo by bola musela očakávať spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v roku 2008 od podpísania zmluvy o marketingových službách z roku 2010. V zmluve sa v predmete zmluvy spomínajú od letnej sezóny 2010 každodenne obsluhované trasy medzi letiskom AOC a Londýnom, trikrát týždenne obsluhované spojenia do Girony a dvakrát týždenne obsluhované spojenia do Alicante. Pri zohľadnení stupňa vyťaženia kapacity vo výške 80 % v jednom lietadle so 189 miestami ⁽¹²⁸⁾ dospela Komisia ohľadom týchto siedmich mesiacov k počtu cestujúcich 32 193 pre lety do Londýna, 13 797 pre lety do Barcelony a 9 198 pre lety do Alicante.
- (265) Z tabuľky 19 vyplýva výsledný progresívny hospodársky plán vrátane všetkých opísaných predpokladov. Za účelom zaistenia progresívneho prispievania tejto zmluvy k ziskovosti letiska, by musel byť tento plán zohľadnený spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pred podpísaním jej marketingovej zmluvy so spoločnosťou AMS v roku 2010. Peňažný tok v príslušnom časovom období je záporný. To preukazuje, že táto tretia marketingová zmluva spolu so zmluvou o letiskových službách a s marketingovou zmluvou z roku 2003 by bola pri prognóze vykonanej *ex ante* pre letisko nerentabilná.

⁽¹²⁶⁾ V deň podpisu tretej marketingovej zmluvy (25. január 2010) predstavovala čistá odmena uhrádzaná spoločnosťou Ryanair letisku AOC [...] * EUR, pretože počet obrátok neprekročil štyri.

⁽¹²⁷⁾ V roku 2003 bolo dohodnuté jedno jediné priame letecké spojenie medzi Londýnom Stansted a Altenburgom.

⁽¹²⁸⁾ Vyťaženie letu uvádzané v marketingovej zmluve z roku 2010.

Tabuľka 19

Ex ante hospodársky plán pre zmluvu o letiskových službách a marketingovú zmluvu z roku 2003 ako aj pre marketingovú zmluvu z 25. januára 2010

	Letná sezóna 2010
Počet odlietajúcich cestujúcich	55 188
OČAKÁVANÉ PRÍJMY (v EUR)	
Čistá odmena uhrádzaná spoločnosťou Ryanair za odlietajúceho cestujúceho	[...]*
Celkové príjmy týkajúce sa leteckej dopravy	[...]*
Príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy na cestujúceho	[...]*
Celkové príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy	[...]*
Celkové príjmy	[...]*
OČAKÁVANÉ POPLATKY (v EUR)	
Fixné marketingové odmeny	[...]*
Mesačné prevádzkové odmeny	13 943
Celkové prevádzkové odmeny	97 601
Celkové odmeny	[...]*
ČISTÝ VÝSLEDOK (v EUR)	– 318 569

(266) V dôsledku toho platilo letisko v roku 2010 spoločnosti Ryanair resp. AMS [...]* EUR za sedem mesiacov letiskových služieb, ktoré mu priniesli [...]* ako príjmy týkajúce sa leteckej dopravy a [...]* EUR ako príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy. V tom čase a v čase od roku 2003, teda roku, v ktorom letisko nadviazalo obchodný vzťah so spoločnosťou Ryanair, nebolo letisko rentabilné, ani na operatívnej úrovni, bez verejných dotácií.

— Záver

(267) Po zhrnutí všetkých týchto skutočností dospela Komisia k záveru, že podmienky ponúknuté spoločnosti Ryanair resp. AMS v rámci kombinácie zmluvy o letiskových poplatkoch uzatvorenej 3. marca 2003 a marketingových zmlúv uzatvorených 7. apríla 2003 resp. 28. augusta 2008 medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanair resp. AMS, sú v súlade s podmienkami trhu. Komisia preto zastáva názor, že spoločnosť Ryanair, resp. AMS touto kombináciou zmlúv nezískali žiadnu selektívnu hospodársku výhodu.

- (268) Na druhej strane dospela Komisia k názoru, že podmienky ponúknuté spoločnosti Ryanair resp. AMS v rámci kombinácie zmluvy o letiskových poplatkoch uzatvorenej 3. marca 2003 a marketingových zmlúv uzatvorených 7. apríla 2003, resp. 25. januára 2010 medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanair resp. AMS, nie sú v súlade s podmienkami trhu. Komisia preto zastáva názor, že spoločnosti Ryanair resp. AMS touto kombináciou zmlúv získali selektívnu hospodársku výhodu.

Selektívnosť

- (269) Článok 107 ods. 1 ZFEÚ predpisuje, že opatrenie, aby mohlo byť definované ako štátna pomoc, musí zvýhodňovať „určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru“. Komisia konštatuje, že zmluvy o letiskových službách a marketingu boli uzatvorené iba so spoločnosťou Ryanair a jej 100 %-nou dcérskou spoločnosťou pre marketingové služby, spoločnosťou AMS.
- (270) Hoci v období rokov 2000 – 2002 aj iné letecké spoločnosti (Eurowings a Air Berlin) lietali z Altenburgu, z takýchto marketingových zmlúv neprofitovali. Nemecko uvádza, že podmienky pre zmluvu o službách spoločnosti Ryanair boli vypracované podľa v tom čase platného nariadenia o letiskových poplatkoch rozhodného pre všetky potenciálne letecké spoločnosti. Komisia však zastáva názor, že z kombinácie tejto osobitnej zmluvy o službách s následnými marketingovými zmluvami vyplynula pre spoločnosť Ryanair výhoda. Všetky tieto zmluvy teda predstavujú selektívne opatrenia v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (271) Ak pomoc poskytnutá členskými štátmi posilňuje postavenie podniku voči iným podnikom, ktoré mu pri obchodovaní v rámci EÚ konkurujú, vychádza sa z toho, že tieto iné podniky boli príslušnou pomocou narušené⁽¹²⁹⁾. Podľa konsolidovanej judikatúry⁽¹³⁰⁾, aby opatrenie narušalo hospodársku súťaž stačí, ak sa príjemca pomoci nachádza v hospodárskej súťaži s ostatnými podnikmi na trhu otvorenom hospodárskej súťaži.
- (272) V tomto prípade príslušné zmluvy o službách a marketingu prispievajú k výraznému zníženiu letiskových poplatkov uhrádzaných spoločnosťou Ryanair. Tým klesajú bežné prevádzkové náklady leteckej spoločnosti, ktorá je príjemcom takéhoto zníženia. Preto je daná letecká spoločnosť schopná upevniť svoje postavenie na trhu. Okrem toho sa odvetvie leteckej dopravy vyznačuje silnou hospodárskou súťažou medzi prevádzkovateľmi z rôznych členských štátov, najmä od vstupu tretej etapy liberalizácie leteckej dopravy („tretí balík v oblasti leteckej dopravy“) do platnosti dňa 1. januára 1993⁽¹³¹⁾. Z toho vyplýva, že znížené poplatky ovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi a narušajú hospodársku súťaž v odvetví leteckej dopravy alebo hrozia jej narušením.
- (273) Zmluvy o službách a marketingu uzatvorené so spoločnosťou Ryanair teda narušajú hospodársku súťaž alebo hrozia jej narušením. Okrem toho ovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi.

Záver

- (274) Komisia dospela k záveru, že zmluva o letiskových službách uzatvorená dňa 3. marca 2003 spolu s marketingovými zmluvami uzatvorenými medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Ryanair resp. AMS dňa 7. apríla 2003 resp. 28. augusta 2008, nepredstavujú podľa rozsudku vo veci Aéroports de Paris štátnu pomoc pre spoločnosť Ryanair resp. AMS v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (275) Komisia dospela k záveru, že zmluva o letiskových službách uzatvorená dňa 3. marca 2003 spolu s marketingovými zmluvami uzatvorenými medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Ryanair resp. AMS dňa 7. apríla 2003 resp. 25. januára 2010, predstavujú podľa rozsudku vo veci Aéroports de Paris štátnu pomoc pre spoločnosť Ryanair resp. AMS v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.2. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI

8.2.1. Opatrenie 1: Financovanie letiskovej infraštruktúry na letisku AOC

- (276) Komisia posudzovala, či pomoc možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom. V článku 107 ods. 3 ZFEÚ sa stanovuje niekoľko výnimiek zo všeobecného pravidla stanoveného v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, že štátna

⁽¹²⁹⁾ Vec 730/79, Philip Morris, Zb. 1980, I-2671, bod 11.

⁽¹³⁰⁾ Vec T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, II-717, bod 46.

⁽¹³¹⁾ Pozri nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 (Ú. v. ES L 240, 28.8.1992, s. 1), (EHS) č. 2408/92 (Ú. v. ES L 240, 28.8.1992, s. 8) a (EHS) č. 2409/92 (Ú. v. ES L 240, 28.8.1992, s. 15).

pomoc nie je zlučiteľná s vnútorným trhom. Predmetnú pomoc možno posudzovať iba na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, v ktorom sa uvádza, že za zlučiteľnú s vnútorným trhom možno považovať „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.“

- (277) V tejto súvislosti slúžia usmernenia o leteckej doprave z roku 2014 ako rámec pre posúdenie otázky, či je možné pomoc pre letiská vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Ako je to stanovené v odôvodnení 173 usmernení o leteckej doprave z roku 2014, Komisia uplatní pre protiprávnu investičnú pomoc pre letiská pravidlá platné v čase udelenia pomoci. V súlade s tým neuplatňuje na protiprávne investičné opatrenia pre letiská poskytnuté pred 4. aprílom 2014, dňom vydania týchto usmernení, zásady uvedené v usmerneniach o leteckej doprave z roku 2014.
- (278) Financovanie infraštruktúry letiska AOC bolo poskytnuté medzi rokmi 2000 a 2011. Preto platia pre posúdenie zlučiteľnosti financovania infraštruktúry medzi rokmi 2005 a 2011 zásady uvádzané v usmerneniach o leteckej doprave z roku 2005. Čo sa týka financovania infraštruktúry poskytnutého pred rokom 2005, v príslušnom čase neboli v platnosti žiadne osobitné kritériá zlučiteľnosti pre posúdenie zlučiteľnosti investičnej pomoci pre letiská. Z tohto dôvodu musí Komisia tieto opatrenia posudzovať pri zohľadnení jej rozhodovacej praxe sledovanej v danej oblasti priamo na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Prax Komisie ohľadom posudzovania zlučiteľnosti pomoci poskytovanej prevádzkovateľom letísk bola zhrnutá v usmerneniach o leteckej doprave z roku 2005. Z tohto dôvodu bude Komisia posudzovať zlučiteľnosť investičnej pomoci, ktorá bola poskytnutá spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pred rokom 2005, na základe kritérií stanovených v usmerneniach o leteckej doprave z roku 2005.
- (279) Usmernenia o leteckej doprave z roku 2005 slúžia ako rámec pre posúdenie štátnej pomoci z právneho hľadiska, či je pomoc poskytnutá na infraštruktúru pre prevádzkovateľov letiska možné vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Podľa bodu 61 usmernení o leteckej doprave z roku 2005 musí Komisia preskúmať, či:
- výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry slúžia jasne určenému cieľu všeobecného záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť atď.);
 - je infraštruktúra potrebná a primeraná na dosiahnutie stanoveného cieľa;
 - sú uspokojivé strednodobé perspektívy využitia infraštruktúry, najmä čo sa týka existujúcej infraštruktúry;
 - je prístup k infraštruktúre otvorený pre všetkých potenciálnych užívateľov rovnako a nediskriminačne;
 - nie je rozvoj obchodu ovplyvnený v takom rozsahu, ktorý je v rozpore so záujmom EÚ.
- (280) Okrem požiadavky splnenia určitých kritérií zlučiteľnosti stanovených v usmerneniach o leteckej doprave z roku 2005 by mala mať štátna pomoc pre letiská tak ako všetky iné opatrenia štátnej pomoci stimulačný účinok. Okrem toho by mala byť potrebná a primeraná z hľadiska sledovaného legitímneho cieľa, aby ju bolo možné vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom ⁽¹³²⁾.

8.2.1.1. *Výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry slúžia jasne určenému cieľu spoločného záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť atď.)*

- (281) Podľa tvrdenia Nemecka a podľa spoločenskej zmluvy prevádzkovateľa letiska sleduje prevádzkovateľ letiska účel zlepšiť ekonomicky relevantnú infraštruktúru, aby sa posilnil ekonomický potenciál Východného Durínska a Západného Saska.
- (282) Financovaním najdôležitejších projektov infraštruktúry letiska počas príslušného časového obdobia sa snažil Slobodný štát Durínsko o zlepšenie dostupnosti regiónu, a tým o stimulovanie regionálneho rozvoja ako aj vytvorenia nových pracovných miest v menej rozvinutom regióne, keďže dobré dopravné spojenie osôb a tovaru má pre konkurencieschopnosť miestnych podnikov a priemyslu rozhodujúcu dôležitosť.

⁽¹³²⁾ Podľa ustálenej judikatúry môže Komisia vyhlásiť opatrenie pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom iba vtedy, ak je potrebné na dosiahnutie legitímneho cieľa (pozri napríklad vec 730/79, Philipp Morris; vec C-390/06, Nuova Agricast; vec T-162/06, Kronoply).

- (283) V roku 2007 založilo Nemecko svoje hodnotenie pre financovanie opatrení infraštruktúry v skutočnosti na Klophausovej štúdii, z ktorej vyplynulo najmä to, že priame, nepriame a vyvolané účinky ako aj katalytický účinok letiska AOC na hospodárstvo a atraktivnosť regiónu najmä z hľadiska pracovných miest sú pozitívne a významné. Vzrastajúce počty cestujúcich by vytvorili z letiska AOC regionálne letisko a poskytli by okresu Altenburger Land možnosť zmeniť svoj medzinárodný profil, a tým zlepšiť svoju hospodársku a obchodnú štruktúru. Podľa tejto štúdie by letisko AOC prinieslo celému stredonemeckému regiónu významný rozsiahly hospodársky úžitok všeobecného záujmu.
- (284) V tejto súvislosti, ako to vyplýva z tabuľky 1, počet cestujúcich na letisku do rokov 2007 – 2010 výrazne stúpol. Letisko pritiahlo do regiónu počet prichádzajúcich cestujúcich, čo má mimoriadny význam pre hospodárstvo tejto oblasti. Od začiatku roku 2000 asi do roku 2007 boli prognózy dopravy pozitívne a preukazovali potrebu ďalších projektov infraštruktúry. Okrem toho zohrávalo letisko dôležitú úlohu ako zamestnávateľ a nepriamo viedlo k vytváraniu vyvolaných pracovných miest v regióne ⁽¹³³⁾.
- (285) Príslušné investície do infraštruktúry pre daný prípad nepredstavujú duplicitu existujúcej infraštruktúry. Letisko, ktoré sa nachádza najbližšie k letisku AOC, je vzdialené asi 85 km a vo vzdialenosti viac než jednu hodinu jazdy od letiska AOC sa nachádza letisko Lipsko-Halle. Okrem toho sa v prípade letiska Lipsko-Halle jedná o medzinárodné letisko, ktoré obsluhuje Lipsko (Sasko) ako aj Halle (Sasko-Anhaltsko). Ako regionálne letisko obsluhuje letisko AOC južnú časť slobodného štátu Durínsko. Z obchodného hľadiska je letisko dôležité pre podniky v blízkej priemyselnej oblasti.
- (286) Komisia preto môže konštatovať, že financovanie letiskovej infraštruktúry na letisku AOC slúžilo jasne určenému cieľu všeobecného záujmu.

8.2.1.2. *Infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu*

- (287) Podľa spoločenskej zmluvy spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sleduje spoločnosť cieľ zlepšiť ekonomicky relevantnú infraštruktúru, aby sa posilnil ekonomický potenciál Východného Durínska a Západného Saska. Počas obdobia od roku 2000 do roku 2011 uskutočnilo letisko investície do infraštruktúry potrebné na splnenie požiadaviek vymedzených týmto cieľom.
- (288) Na začiatku príslušného časového obdobia boli v súvislosti s transformáciou bývalého vojenského letiska na civilné letisko potrebné investície na úpravu všeobecnej infraštruktúry požiadavkám leteckých spoločností.
- (289) Potom boli, ako objasňuje Nemecko, potrebné opatrenia do infraštruktúry na letisku AOC, aby boli splnené požiadavky na bezpečnosť a ochranu letiska, ktoré vznikli vzhľadom na rastúci počet cestujúcich sledovaný zmluvou o službách so spoločnosťou Ryanair. Sanácia a modernizácia letiska si taktiež vyžadovala investície. Za účelom prispôsobenia letiska očakávanému vzrastajúcemu počtu cestujúcich spoločnosti Ryanair boli opatrenia bezpečnosti a ochrany realizované počas celého obdobia. Všetky štúdie uskutočnené v roku 2007 ⁽¹³⁴⁾ na posúdenie ekonomickej návratnosti letiska predpokladali pre obdobie rokov 2007 – 2015 pribúdajúce aktivity na letisku AOC.
- (290) Prestavby terminálu v roku 2009 boli uskutočnené za účelom splnenia bezpečnostných požiadaviek a oddeleného odbavenia cestujúcich zo štátov schengenského priestoru a štátov nepatriacich do schengenského priestoru. Podľa tvrdenia Nemecka boli vzaté do úvahy alternatívy k tejto prestavbe. Vzhľadom na vyšší počet cestujúcich a vyššie náklady spojené s týmito alternatívnymi možnosťami bolo rozhodnuté v prospech dlhodobého riešenia prestavby terminálu.
- (291) Keďže prevádzkovateľ letiska nedisponoval dostatočnými prostriedkami a Nemecko tvrdí, že kľúčové investície sa týkali činností spadajúcich do oblasti verejných úloh, boli potrebné verejné prostriedky.
- (292) Komisia preto zastáva názor, že investície do infraštruktúry na prispôbenie sa stúpajúcemu počtu cestujúcich ako aj na splnenie súčasných požiadaviek na modernú letiskovú infraštruktúru boli potrebné. Iba pomocou dosiahnutej infraštruktúry mohlo letisko slúžiť dopravnému spojeniu a rozvoju regiónu.

⁽¹³³⁾ Pozri odôvodnenie 96.

⁽¹³⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 34.

- (293) Potrebnosť a primeranosť investičnej pomoci pre spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vyplýva z potreby splnenia súčasných požiadaviek na modernú letiskovú infraštruktúru. Komisia preto dospela k záveru, že predmetné investície do infraštruktúry boli potrebné a z hľadiska stanoveného cieľa primerané.

8.2.1.3. *Strednodobé perspektívy využitia infraštruktúry, najmä čo sa týka existujúcej infraštruktúry, sú uspokojivé*

- (294) Existujúca infraštruktúra, minimálne do roku 2009, mala uspokojivé strednodobé perspektívy využitia. Predstavenstvo spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH plánovalo očakávanú celkovú sumu vo výške približne 20 mil. EUR pre investície do infraštruktúry pre celé časové obdobie od roku 2000 do 2010. Ročné počty cestujúcich stúpali až po najsilnejšie roky 2008 – 2009.
- (295) Po období výrazného rastu bola letecká doprava v Nemecku a Európe následkom hospodárskej a finančnej krízy v roku 2009 negatívne ovplyvnená, takže v Nemecku osobná preprava leteckou dopravou v roku 2009, ktorý sa tým stal jedným z najhorších rokov pre leteckú dopravu, klesla o 4,6 %. Všeobecný trend rastu v leteckej doprave sa však neskončil, iba sa spomalil. Od júna 2010 opäť stúpali mesačné kvóty rastu v osobnej preprave leteckou dopravou v Nemecku a presiahli mesačné kvóty rastu predchádzajúceho roka o 7 %. Z prognóz vyplýva, že Nemecko zažilo od roku 2009 výrazný hospodársky rast vo výške asi 3 % za rok. Rast na trhu v oblasti leteckej dopravy je za bežných podmienok vyšší ako všeobecný hospodársky rast ⁽¹³⁵⁾.
- (296) Pre tri štúdie uskutočnené v roku 2007 ⁽¹³⁶⁾ je spoločná výpoveď, že prevádzkovateľ letiska by mal zlepšiť svoje ročné výsledky a do roku 2015 dosiahnuť v oblasti prevádzkových výnosov takmer vyrovnaný výsledok. Okrem toho by mala byť posilnená blízka priemyselná oblasť. Bolo to potvrdené v návrhu hospodárskeho plánu zostaveného pre obdobie rokov 2007 – 2015. Nemecko svoju argumentáciu oprelo o návratnosť nízkonákladovej leteckej dopravy a možný scenár, že letisko AOC by mohlo do roku 2015 dosiahnuť 500 000 cestujúcich.
- (297) Podľa informácií predložených Nemeckom by teda príslušná infraštruktúra splnila strednodobú potrebu leteckých spoločností a ponúkla dobré výhľady využitia.

8.2.1.4. *Prístup k infraštruktúre je otvorený pre všetkých potenciálnych užívateľov rovnako a nediskriminačne*

- (298) Nemecko potvrdzuje, že infraštruktúra bola napriek skutočnosti, že spoločnosť Ryanair bola v rokoch 2003 – 2011 jedinou aktívnou leteckou spoločnosťou na letisku AOC, bola potenciálne otvorená všetkým možným užívateľom bez hospodársky neoprávnenej diskriminácie.

8.2.1.5. *Rozvoj obchodu nebude ovplyvnený v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so záujmami Únie*

- (299) Podľa bodu 39 usmernení o leteckej doprave pre rok 2005 je kategória letiska ukazovateľom rozsahu, v ktorom si letiská vzájomne konkurujú, a teda aj rozsahu, v akom môžu verejné prostriedky poskytnuté letisku narušiť hospodársku súťaž. V usmerneniach o leteckej doprave z roku 2005 sa vyhlasuje, že v prípade verejných prostriedkov poskytnutých malým regionálnym letiskám (kategórie D) je pravdepodobnosť narušenia hospodárskej súťaže alebo ovplyvnenia obchodu v rozsahu, ktorý je v rozpore so spoločným záujmom, nízka. Z toho sa však nedá vyvodiť význam ani vyhlásenie, že narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod sú vylúčené.
- (300) Letisko AOC obsluhovalo v príslušnom časovom období neustále menej ako 150 000 cestujúcich ročne, takže môže byť v súlade s usmerneniami o leteckej doprave z roku 2005 označené ako regionálne letisko (kategória D).

⁽¹³⁵⁾ Aktualizované stanoviská k prognóze dopytu pre letisko Kassel Calden, Intraplan Consult GmbH, 12. marca 2012, s. 8.

⁽¹³⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 34.

- (301) Letisko AOC je typickým regionálne zameraným letiskom. Svedčí o tom skutočnosť, že výrazný počet cestujúcich využívajúcich toto letisko pochádzal zo slobodného štátu Durínsko. Ak zohľadníme koncepciu spádovej oblasti asi 100 km a doby trvania jazdy 60 minút, je možné vychádzať z toho, že najbližšie letisko, letisko Lipsko-Halle (85 km a asi 1 hod. 10 min. jazdy od letiska AOC), sa nachádza na vonkajšej hranici tej istej spádovej oblasti. V prípade letiska Lipsko-Halle ide o medzinárodné letisko, ktoré obsluhuje Lipsko (Sasko) ako aj Halle (Sasko-Anhaltsko). Ako regionálne letisko obsluhuje letisko AOC južnú časť slobodného štátu Durínsko.
- (302) Odhliadnuc od ich geografickej vzdialenosti sledujú obe letiská navyše výrazne odlišné obchodné modely a sú zamerané na rôzne druhy cestujúcich. Letisko Lipsko-Halle je dobre zavedeným letiskom, ktoré disponuje náročnou infraštruktúrou s väčším komfortom pre cestujúcich. Ponúka medzinárodné lety ako aj vnútroštátne lety, celý rad dovolenkových destinácií a leteckú nákladnú prepravu. Letisko AOC má infraštruktúru s relatívne nízkym komfortom a jeho obchodný model sa opiera o nízkorozpočtové letecké spoločnosti.
- (303) Na základe uvedených skutočností preto Komisia usudzuje, že investičná pomoc poskytnutá spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nenarúša hospodársku súťaž ani neovplyvňuje obchod v rozsahu, ktorý je v rozpore so spoločným záujmom.

8.2.1.6. *Pomoc má stimulačný účinok a je potrebná a primeraná*

- (304) Pomoc na financovanie infraštruktúry, ktorú Nemecko poskytlo spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, by mala mať stimulačný účinok a mala byť potrebná a primeraná z hľadiska sledovaného legitímneho cieľa.
- (305) Komisia stanoví, či štátna pomoc poskytnutá spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ovplyvnila správanie prijímateľského podniku tak, že vykonáva činnosti, ktoré prispievajú k cieľu, ktorý je verejným záujmom, a ktoré i) by bez pomoci nevykonával alebo by ich vykonával ii) obmedzeným alebo iným spôsobom. Okrem toho bude pomoc považovaná za primeranú iba vtedy, ak by rovnaký výsledok nebol dosiahnuteľný s menšou pomocou a menším narušením hospodárskej súťaže. To znamená, že výška a intenzita pomoci musia byť obmedzené na minimum potrebné na realizáciu podporovanej činnosti.
- (306) Podľa informácií predložených Nemeckom by bez pomoci nemohli byť zrealizované investície do infraštruktúry potrebné na dosiahnutie štandardu letiska otvoreného funkčným, komerčným letom. Letisko vytvorilo vo najväčšej časti časového obdobia príslušného pre tento prípad straty. Nemecko vždy zastávalo názor, že takéto regionálne letisko nemôže byť prevádzkované bez verejného financovania. Letisko by bez pomoci hlavne nespĺňalo očakávanú úroveň služieb pre letecké spoločnosti a letiská a rozsah hospodárskej činnosti letiska by sa znížil.
- (307) Preto možno vyvodiť záver, že príslušné opatrenie pomoci malo stimulačný účinok, pretože uviedlo príjemcu do situácie, že bol schopný potrebné investície zrealizovať.
- (308) Čo sa týka posúdenia primeranosti pomoci možno vychádzať z toho, že intenzita pomoci pre projekt bola obmedzená na investície potrebné na transformáciu letiska z bývalého vojenského letiska na civilné letisko otvorené všetkým potenciálnym leteckým spoločnostiam. Okrem toho bol postup financovania investícií v spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH usporiadaný tak, aby sa zabránilo nadmernej kompenzácii. Na konci každého roka bol dohodnutý hospodársky plán pre ďalší rok a potom v priebehu roka preverený za účelom prispôsobenia sa obchodnej realite⁽¹³⁷⁾. Letisko muselo verejným poskytovateľom financovania prostriedky v prípade nadmerného financovania projektu vrátiť. Keďže výška pomoci bola obmedzená na minimum potrebné na umožnenie podporovaných činností, je možné investičnú pomoc v predmetnej veci považovať za potrebnú a z hľadiska legitímneho cieľa za primeranú.

8.2.1.7. *Záver*

- (309) Vzhľadom na vyššie uvádzané posúdenie dospela Komisia k záveru, že investičná pomoc poskytnutá spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je zlučiteľná s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, pretože zodpovedá podmienkam zlučiteľnosti stanoveným v bode 61 usmernení o leteckej doprave z roku 2005. Preto je toto opatrenie zlučiteľné s vnútorným trhom.

⁽¹³⁷⁾ Nemecko predložilo za časové obdobie rokov 2000 – 2005 ročné hospodárske plány s príslušnými dodatkami k podnikateľskému plánu.

8.2.2. Opatrenie 2: Financovanie prevádzkových strát spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v rokoch 2000 – 2011

- (310) Podľa usmernení o leteckej doprave z roku 2014 sa Komisia domnieva, že na otvorené veci neoprávnenej prevádzkovej pomoci pre letiská poskytnutej pred 4. aprílom 2014 by sa nemali uplatňovať ustanovenia oznámenia Komisie o určení pravidiel uplatniteľných na posúdenie neoprávnene poskytnutej štátnej pomoci. Komisia však uplatní zásady stanovené v týchto usmerneniach na všetky prípady týkajúce sa prevádzkovej pomoci (nerozhodnuté oznámenia a nezákonná neoznámená pomoc) letiskám, a to aj v prípade, že pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014 a pred začatím prechodného obdobia ⁽¹³⁸⁾.
- (311) V usmerneniach o leteckej doprave z roku 2014 sú stanovené podmienky, za ktorých môže byť prevádzková pomoc letiskám vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. ⁽¹³⁹⁾. Podľa bodu 137 usmernení o leteckej doprave z roku 2014 ⁽¹⁴⁰⁾ musia byť splnené tieto kumulatívne podmienky, aby mohla byť prevádzková pomoc poskytnutá pred zverejnením týchto usmernení považovaná za zlučiteľnú s vnútorným trhom:
- opatrenie musí prispieť k jasne definovanému cieľu spoločného záujmu;
 - štátne opatrenia musia byť potrebné;
 - opatrenie pomoci musí byť primeraným nástrojom politiky na plnenie cieľa spoločného záujmu;
 - musí existovať stimulačný účinok;
 - pomoc musí byť obmedzená na potrebné minimum a
 - musí byť zabránené nadmerným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi.

8.2.2.1. Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu

- (312) Podľa odseku 5.1.2. písm. a) usmernení o leteckej doprave z roku 2014 sa za účelom poskytnúť letiskám čas na prispôbenie sa novej situácii na trhu a zabrániť narušeniu leteckej dopravy vo vzťahu na prepojenie území, považuje prevádzková pomoc pre letiská za príspevok k cieľu všeobecného záujmu, ak: i) zvyšuje mobilitu občanov Únie a prepojenie území zriadením prístupových bodov k letiskám v rámci Únie alebo ii) bráni preťaženiu vzdušného priestoru na veľkých letiskách hlavných uzlov v Únii alebo iii) podporuje regionálny rozvoj.
- (313) Podľa nemeckých orgánov bolo financovanie prevádzkových strát spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH potrebné na zachovanie prevádzky na letisku, aby mohol byť plnený účel spoločnosti uvádzaný v spoločenskej zmluve – zlepšiť ekonomicky relevantnú infraštruktúru za účelom posilnenia ekonomického potenciálu Východného Durínska a Západného Saska.
- (314) Ak sa zohľadní, že na podporu regionálneho rozvoja Stredného Nemecka sú potrebné dobré možnosti dostupnosti, potom bolo zachovanie funkčnosti letiska zásadnou potrebou. Prevádzka letiska slúžila regionálnemu rozvoju a vytváraniu pracovných miest. Z tohto dôvodu spočíval cieľ schválenej prevádzkovej pomoci jednoznačne v podpore regionálneho rozvoja.

8.2.2.2. Potreba štátneho zásahu

- (315) Podľa oddielu 5.1.2. písm. b) usmernení o leteckej doprave z roku 2014 je možné otázku, či štátna pomoc účelne prispieva k cieľu všeobecného záujmu, zodpovedať až po analýze konkrétneho problému. V tomto ohľade musí byť každá štátna pomoc pre letisko zameraná na situáciu, v ktorej môže dosiahnuť podstatné zlepšenia, ktoré samotný trh zapríčiniť nedokáže.

⁽¹³⁸⁾ Bod 172 usmernení o leteckej doprave z roku 2014

⁽¹³⁹⁾ Oznámenie Komisie, usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3), bod 104.

⁽¹⁴⁰⁾ Oznámenie Komisie, usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti, bod 137.

- (316) Nemecko tvrdí, že štátny zásah bol potrebný, pretože letisko malo ťažkosti zabezpečiť financovanie jeho prevádzky vo vlastnej réžii. Vo finančných správach spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sa často objavuje výpoveď, že finančná situácia letiska je úzko spojená s vkladmi spoločníkov resp. inými verejnými dotáciami. Bez kapitálových investícií orgánov verejnej moci dokonca vzniká nebezpečenstvo z hľadiska existencie podniku ⁽¹⁴¹⁾.
- (317) Poskytnutím prevádzkovej pomoci získalo letisko potrebné prostriedky na zaistenie svojej prevádzky a na prispôbenie svojho podnikateľského modelu požiadavkám nízkonákladových leteckých spoločností.
- (318) Komisia uznáva, že letisko AOC je malým regionálnym letiskom s menej ako 150 000 cestujúcimi za rok, ktoré by za bežných podmienok trhu nedokázalo v úplnej miere kryť svoje vlastné prevádzkové náklady. Preto bol potrebný štátny zásah.

8.2.2.3. Primeranosť opatrenia pomoci

- (319) Podľa oddielu 5.1.2. písm. c) usmernení o leteckej doprave z roku 2014 musí byť každé opatrenie pomoci pre letisko primeraným nástrojom politiky na plnenie cieľa spoločného záujmu. Členský štát preto musí ukázať, že ten istý cieľ nie je možné dosiahnuť aj s inými nástrojmi politiky a pomoci, ktoré narušajú hospodársku súťaž menej.
- (320) Podľa tvrdenia Nemecka je opatrenie pomoci príslušné pre tento prípad primeraným nástrojom na plnenie cieľa spoločného záujmu, ktoré by pomocou iných nástrojov politiky, ktoré narušajú hospodársku súťaž menej, nebolo možné dosiahnuť.
- (321) Suma pomoci bola určená na pokrytie očakávanej finančnej medzery pri prevádzkových nákladoch kalkulovaných pre ďalší rok.
- (322) Vzhľadom na uvedené skutočnosti zastáva Komisia názor, že príslušné opatrenie bolo primerané na dosiahnutie sledovaného cieľa spoločného záujmu.

8.2.2.4. Existencia stimulačného účinku

- (323) Podľa oddielu 5.1.2. písm. d) usmernení o leteckej doprave z roku 2014 existuje v prípade prevádzkovej pomoci stimulačný účinok vtedy, ak by bol bez prevádzkovej pomoci rozsah hospodárskej činnosti príslušného letiska pravdepodobne podstatne nižší. V tomto posúdení musia byť zohľadnené existencia investičnej pomoci a objem prepravy na letisku.
- (324) Vo finančných výkazoch spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sa zdôrazňuje, že bez kapitálových investícií orgánov verejnej moci pretrváva nebezpečenstvo z hľadiska existencie podniku. Bez prevádzkovej pomoci na pokrytie strát prevádzkovateľa letiska by letisko na základe nepokrytých prevádzkových strát nakoniec z trhu odišlo.
- (325) Vzhľadom na uvedené skutočnosti zastáva Komisia názor, že príslušné opatrenie pomoci malo stimulačný účinok.

8.2.2.5. Proporcionalita sumy pomoci (obmedzenie pomoci na minimum)

- (326) Podľa oddielu 5.1.2. písm. e) usmernení o leteckej doprave z roku 2014 musí zostať prevádzková pomoc letiskám, aby mohla byť považovaná za primeranú, obmedzená na minimum, ktoré je potrebné, aby bola zrealizovaná podporovaná činnosť.
- (327) V tomto prípade stanovili verejní spoločníci prevádzkovateľa letiska sumu prevádzkovej pomoci na základe ročného ex ante podnikateľského plánu a obmedzili ho na finančnú potrebu letiska.
- (328) Parametre týchto podnikateľských plánov boli v príslušnom dotknutom finančnom roku aktualizované pomocou aktuálnych výsledkov letiska. Napríklad predstavenstvo schválilo dňa 8. novembra 2002 podnikateľský plán pre rok 2003 na základe údajov dostupných v septembri 2002. Tento podnikateľský plán bol neskôr aktualizovaný na zasadnutí predstavenstva z 24. októbra 2003, ktorému bol predložený podnikateľský plán s údajmi disponibilnými v októbri 2003 ⁽¹⁴²⁾.

⁽¹⁴¹⁾ Pozri odôvodnenie 43.

⁽¹⁴²⁾ Nemecko predložilo Komisii podnikateľské plány pre roky 2000 – 2005 ako aj dodatky k podnikateľským plánom pre roky 2002 – 2005.

- (329) Vzhľadom na uvedené skutočnosti zastáva Komisia názor, že prevádzková pomoc prevádzkovateľovi letiska v tomto časovom období umožnila prispôsobiť svoj obchodný model novým prevádzkovým podmienkam spojeným so zmluvou o službách so spoločnosťou Ryanair. Pritom bola výška finančným prostriedkov potrebných na pokrytie strát neustále kontrolovaná. Tým bola suma pomoci obmedzená na očakávané prevádzkové straty.
- (330) Ďalej Nemecko uvádza, že transformácia letiska, ktorá sa uskutočnila vo forme viacerých projektov ⁽¹⁴³⁾ od rokov 2010 – 2012, prispela k zmenšeniu medzery vo financovaní letiska, a tým k zníženiu vkladov spoločníkov. Prevádzková pomoc bola počas celého časového obdobia príslušného pre tento prípad sledovaná, aby ju bolo možné prispôsobiť skutočným požiadavkám letiska.
- (331) Z tohto dôvodu zastáva Komisia názor, že prevádzková pomoc bola v tomto prípade primeraná a obmedzená na minimum, čo bolo potrebné pre realizáciu podporovanej činnosti.

8.2.2.6. *Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi*

- (332) Podľa oddielu 5.1.2. písm. f) usmernení o leteckej doprave z roku 2014 sú pri preskúvaní zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci zohľadnené narušenie hospodárskej súťaže a účinky na obchod. Ukazovateľom možného narušenia hospodárskej súťaže a účinkov na obchod môže spočívať v tom, že letisko sa nachádza v rovnakej spádovej oblasti ako iné letisko s nevyužitými kapacitami.
- (333) Komisia v danom prípade konštatuje, že najbližším letiskom je letisko Lipsko-Halle, ktoré je vzdialené 85 km, resp. 1 hod. 10 min. jazdy osobným motorovým vozidlom od letiska AOC. Ako sa uvádza v odôvodneniach 299 a 300, obchodný model spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sa od začiatku zakladal na špecifikácii letiska ako regionálneho letiska s cieľom rozvoja najbližšej priemyselnej oblasti. Aj v prípade, že by sa naplnila prognóza prof. Klophausa z roku 2007, dosiahlo by letisko do roku 2015 počet 500 000 cestujúcich, čím by sa ešte stále nedostalo do pozície, aby mohlo konkurovať letisku s viac ako dvoma miliónmi cestujúcich, akým je letisko Lipsko-Halle.
- (334) Nemecko upozorňuje na skutočnosť, že infraštruktúra letiska AOC bola za účelom ďalšieho obmedzenia negatívnych účinkov na hospodársku súťaž a obchod otvorená všetkým potenciálnym užívateľom a nebola určená osobitne určitému jednému užívateľovi.
- (335) Vzhľadom na uvedené skutočnosti zastáva Komisia názor, že neprípustné negatívne účinky na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi sú obmedzené na minimum.

8.2.2.7. *Záver*

- (336) Na základe týchto skutočností dospela Komisia k záveru, že financovanie prevádzkových strát spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v rokoch 2000 – 2011 je na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ ako aj na základe podmienok zlučiteľnosti stanovených v oddiele 5.1.2 usmernení o leteckej doprave z roku 2014 zlučiteľné s vnútorným trhom.

8.2.3. **Opatrenie 3: Letiskové poplatky a platby pre spoločnosť Ryanair z kombinácie zmluvy o letiskových službách z roku 2003, marketingovej zmluvy z roku 2003 a marketingovej zmluvy z roku 2010**

- (337) Nemecko tvrdí, že zmluva o letiskových službách a zmluvy o marketingových službách nepredstavujú štátnu pomoc. Z tohto dôvodu nepredkladá Nemecko žiadny právny základ pre ich možnú zlučiteľnosť s vnútorným trhom. Za týchto podmienok a vzhľadom na skutočnosť, že dôkazové bremeno zlučiteľnosti pomoci s vnútorným trhom prostredníctvom výnimky k článku 107 ods. 1 nesie v zásade príslušný členský štát, ktorý musí objasniť splnenie podmienok pre udelenie výnimky, je možné dospieť k záveru, že pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom. Okrem toho Komisia zastáva názor, že štátnu pomoc príslušnú pre danú vec nie je možné podľa relevantných ustanovení považovať za pomoc na začatie činnosti zlučiteľnú s vnútorným trhom.

⁽¹⁴³⁾ Pozri odôvodnenie 34.

8.2.3.1. Platný právny základ

(338) Čo sa týka pomoci na začatie činnosti, v usmerneniach o leteckej doprave z roku 2014 sa vyhlasuje, 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.“⁽¹⁴⁴⁾.

(339) V usmerneniach o leteckej doprave pre rok 2005 sa však uvádza:

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

8.2.3.2. Posúdenie zlučiteľnosti zmluvy uzatvorenej dňa 25. januára 2010 v spojení so zmlouvou o letiskových službách uzatvorenou dňa 3. marca 2003 a marketingovou zmlouvou uzatvorenou dňa 7. apríla 2003

(340) Zmluva so spoločnosťou AMS bola uzatvorená v roku 2010, po zverejnení usmernení o leteckej doprave z roku 2005. Príslušná pomoc bola poskytnutá prostredníctvom marketingovej zmluvy z roku 2010, ktorej účinky sa pridávajú k obom zmluvám uzatvoreným v roku 2003, ktoré pri samostatnom posudzovaní nepredstavujú štátnu pomoc. V súlade s tým musí byť preskúmaná zlučiteľnosť pomoci podľa usmernení o leteckej doprave z roku 2005.

(341) S ohľadom na skutočnosť, že podmienky pre zlučiteľnosť pomoci na začatie činnosti zakotvené v bode 79 usmernení o leteckej doprave z roku 2005 sú kumulatívne, musí byť na stanovenie nezlučiteľnosti pomoci pre leteckú spoločnosť preukázané iba to, že niektorá z týchto podmienok nie je splnená. Na posúdenie zlučiteľnosti opatrení pomoci príslušných pre tento prípad preskúma Komisia napriek tomu viaceré kritériá uvádzané v usmerneniach o leteckej doprave z roku 2005.

(342) V bode 79 písm. c) usmernení o leteckej doprave z roku 2005 je stanovené, že podmienka zlučiteľnosti pomoci spočíva v tom, že platí iba pre otvorenie nových leteckých spojení alebo nových frekvencií. Pod zmluvu z roku 2010 spadajú každodenné spojenie do Londýna, ktoré existovalo od roku 2003, a spojenie do Girony otvorené v roku 2007. V roku 2010 bolo otvorené iba spojenie do Alicante. Opatrenie pomoci príslušné pre tento prípad teda toto kritérium nespĺňa.

(343) V bode 79 písm. d) usmernení o leteckej doprave z roku 2005 sa požaduje dlhodobá efektívnosť a zostupnosť príslušného opatrenia: „linka sa musí ukázať byť v dlhodobom horizonte životaschopná, teda musí pokryť minimálne svoje náklady a to bez verejného financovania. Pomoc na začatie činnosti preto musí byť zostupná a časovo obmedzená.“ Nič nenasvedčuje tomu, že by mohli byť príslušné trate pre spoločnosť Ryanair ziskové bez financovania z verejných zdrojov poskytnutého v rámci marketingových zmlúv. To potvrdzuje skutočnosť, že spoločnosť Ryanair sa leteckých spojení vzdala, keď bolo verejné financovanie ukončené.

(344) V bode 79 písm. e) usmernení o leteckej doprave z roku 2005 sa pridáva kritérium kompenzácie dodatočných nákladov na začatie činnosti: „výška pomoci musí byť striktné spojená s dodatočnými nákladmi začatia činnosti súvisiacimi s otvorením novej dopravnej cesty alebo nového termínu odletu, ktoré by prevádzkovateľ nemusel niesť za bežných prevádzkových podmienok.“ Zdá sa, že pomoc nesúvisí s osobitnými nákladmi na začatie činnosti. Marketingové platby pre spoločnosť Ryanair pokračovali počas celého obdobia, kedy letisko viedlo obchodné vzťahy s leteckou spoločnosťou. Preto nie je splnené ani toto kritérium.

(345) Nakoniec platí, že podľa bodu 79 písm. f) nesmie pomoc za rok prekročiť 50 % oprávnených nákladov príslušného roka. Neexistujú dôkazy o tom, že by boli skutočné marketingové výdaje predstavovali dvojnásobnú výšku sumy pomoci.

⁽¹⁴⁴⁾ Usmernenia o leteckej doprave pre rok 2014, bod 174.

8.2.3.3. Záver

- (346) Celkovo možno konštatovať, že pomoc pre spoločnosti Ryanair a AMS nemožno považovať za pomoc na začatie činnosti zlučiteľnú s vnútorným trhom, keďže nie sú splnené podmienky zlučiteľnosti. Štátna pomoc poskytnutá spoločnostiam Ryanair a AMS v rámci kombinácie zmluvy o letiskových službách z 3. marca 2003, marketingovej zmluvy zo 7. apríla 2003 a marketingovej zmluvy z 25. januára 2010 teda predstavuje protiprávnu, s vnútorným trhom nezlučiteľnú štátnu pomoc, ktorá musí byť vrátená.

9. ZÁVER

9.1. OPATRENIE 1: FINANCOVANIE INVESTÍCIÍ DO INFRAŠTRUKTÚRY V ROKOCH 2000 – 2011

- (347) Komisia zastáva názor, že pomoc poskytnutá spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vo forme financovania investícií do infraštruktúry počas celého obdobia od roku 2000 do roku 2011 je zlučiteľná s vnútorným trhom.

9.2. OPATRENIE 2: FINANCOVANIE PREVÁDZKOVÝCH STRÁT SPOLOČNOSTI FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH V ROKOCH 2000 – 2011

- (348) Komisia zastáva názor, že pomoc poskytnutá letisku Altenburg-Nobitz vo forme financovania prevádzkových strát počas celého obdobia od roku 2000 do roku 2011 je zlučiteľná s vnútorným trhom.

9.3. OPATRENIE 3: ZMLUVY O SLUŽBÁCH A MARKETINGU SO SPOLOČNOSŤOU RYANAIR

- (349) Komisia zastáva názor, že kombinácia zmluvy o letiskových službách z 3. marca 2003, marketingovej zmluvy zo 7. apríla 2003 a marketingovej zmluvy z 28. augusta 2008 nepredstavuje štátnu pomoc pre spoločnosť Ryanair resp. AMS.
- (350) Komisia konštatuje, že Nemecko prostredníctvom kombinácie zmluvy o letiskových službách z 3. marca 2003, marketingovej zmluvy zo 7. apríla 2003 a marketingovej zmluvy z 25. januára 2010 poskytlo spoločnosti Ryanair Ltd. a jej 100 % dcérskej spoločnosti AMS v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ neoprávnenú pomoc.
- (351) Na základe podpísania zmluvy so spoločnosťami Ryanair a AMS v roku 2010 nemohla spoločnosť Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, z hľadiska perspektívy *ex ante*, pokryť všetky progresívne náklady spojené s činnosťami spoločnosti Ryanair na letisku. Spoločnosti Ryanair resp. AMS získali neoprávnenú výhodu vo forme sumy pomoci, ktorú musia Nemecku vrátiť.

Vymáhanie pomoci poskytnutej spoločnosti Ryanair resp. AMS

- (352) Podľa ZFEÚ a ustálenej judikatúry Súdneho dvora je Komisia zodpovedná za rozhodnutie, či má príslušný členský štát pomoc zrušiť alebo zmeniť⁽¹⁴⁵⁾, ak zistila jej nezlučiteľnosť s vnútorným trhom. Povinnosť štátu zrušiť pomoc, ktorú Komisia považuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, slúži podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora na obnovenie predchádzajúceho stavu⁽¹⁴⁶⁾. Súdny dvor sa tejto súvislosti vyjadril, že tento cieľ bude splnený, ak príjemca vráti sumu poskytnutú ako protiprávnu pomoc, a tým stratí výhodu, ktorú mal voči konkurentom na trhu, a ak je obnovený stav pred poskytnutím pomoci⁽¹⁴⁷⁾.
- (353) Podľa tejto judikatúry bolo v článku 14 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999⁽¹⁴⁸⁾ stanovené nasledovné: „Kde sa prijímajú záporné rozhodnutia v prípadoch protiprávnej pomoci, Komisia rozhodne, že daný členský štát podnikne všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu.“
- (354) Z tohto dôvodu musí byť spomínaná štátna pomoc, pokiaľ bola vyplatená, vrátená Nemecku.

⁽¹⁴⁵⁾ Vec C-70/72 Komisia/Nemecko, Zb. 1973, 813, bod 13.

⁽¹⁴⁶⁾ Spojené veci C-278/92, C-279/92 a C-280/92, Španielsko/Komisia, Zb. 1994, I-4103, bod 75.

⁽¹⁴⁷⁾ Vec C-75/97 Belgicko/Komisia, Zb. 1999, I-3671, body 64 – 65.

⁽¹⁴⁸⁾ 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).

- (355) Čo sa týka vymáhaných súm, Komisia zohľadní hospodárske plány *ex ante* uvádzané v oddiele 8.1.3, tabuľke 19, pričom ďalej zoberie do úvahy:
- Vymáhaná suma pomoci by mala zodpovedať negatívne progresívnemu peňažnému toku, ktorý existoval v čase, keď bolo prijaté rozhodnutie o podpísaní zmluvy. Negatívny peňažný tok zodpovedá výške finančných prostriedkov, ktoré sú potrebné na to, aby sa zmluva stala primeranou z hľadiska trhu.
 - Komisia zastáva názor, že ako časový rámec pre tento hospodársky plán musí byť zohľadnená letná sezóna 2010. V skutočnosti je efektívna výhoda prijatá leteckou spoločnosťou obmedzená na dobu platnosti príslušnej zmluvy, pretože po ukončení zmluvy nemali spoločnosti Ryanair resp. AMS z letiska už žiadne výhody.
- (356) V tabuľke 20 sa uvádzajú výsledky predbežných súm, ktoré musí Nemecko vymáhať.
- (357) Za účelom zohľadnenia skutočne prijatej výhody leteckou spoločnosťou a jej dcérskymi spoločnosťami v rámci kombinácie zmluvy o letiskových službách z 3. marca 2003, marketingovej zmluvy zo 7. apríla 2003 a marketingovej zmluvy z 25. januára 2010 môžu byť sumy uvádzané v tabuľke 20 ešte prispôbené na základe dôkazov a dokladov predložených Nemeckom. Toto prispôbenie i) sa musí zakladať na rozdiel medzi *ex post* predloženými skutočnými platbami poskytnutými leteckou spoločnosťou z hľadiska letiskových poplatkov na jednej strane a odhadovanými peňažnými tokmi (*ex ante*) uvádzanými v tabuľke 19 pri týchto príjmových položkách na strane druhej a ii) na rozdiel medzi *ex post* predloženými skutočnými marketingovými platbami poskytnutými leteckej spoločnosti a jej dcérskymi spoločnosťami na jednej strane a *ex ante* odhadovanými sumami zodpovedajúcim marketingovým nákladom uvádzanými v tabuľke 19 na strane druhej.
- (358) Ako už bolo objasnené v odôvodnení 212, Komisia zastáva názor, že spoločnosti AMS a Ryanair musia byť na účely uplatnenia pravidiel o štátnej pomoci považované za jeden podnik. Preto by mali spoločnosti Ryanair a AMS zodpovedať spoločne a nerozdielne za vrátenie celkovej prijatej pomoci v rámci kombinácie zmluvy o letiskových službách z 3. marca 2003, z marketingovej zmluvy zo 7. apríla 2003 a marketingovej zmluvy z 25. januára 2010.
- (359) Okrem toho musí Nemecko v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004⁽¹⁴⁹⁾ zahrnúť k sume pomoci úroky z vymáhania vypočítané odo dňa sprístupnenia protiprávnej pomoci príjemcovi po deň jej vymoženía⁽¹⁵⁰⁾. Keďže v tomto prípade sú peňažné toky zodpovedajúce príjmom pomoci zložité a plynuli počas celej doby trvania kombinácie zmluvy o letiskových službách z 3. marca 2003, marketingovej zmluvy zo 7. apríla 2003 a marketingovej zmluvy z 25. januára 2010, Komisia zastáva názor, že je pre výpočet úrokov z vymáhania prijateľné akceptovať, že dátumom vyplatenia pomoci je koniec letnej sezóny IATA 2010 (t. j. 30. október 2010).

Tabuľka 20

Suma na vrátenie za zmluvu o letiskových službách a za marketingovú zmluvu 2003, ako aj marketingovú zmluvu 2010

	Letná sezóna 2010
Počet odlietajúcich cestujúcich	55 188
OČAKÁVANÉ PRÍJMY (v EUR)	
Čistá odmena, ktorú má spoločnosť Ryanair uhradiť za každého odlietajúceho cestujúceho	[...]*
Celkové príjmy týkajúce sa leteckej dopravy	[...]*

⁽¹⁴⁹⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

⁽¹⁵⁰⁾ Pozri článok 14 ods. 2 nariadenia (ES) č. 659/1999.

	Letná sezóna 2010
Príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy na cestujúceho	[...]*
Celkové príjmy netýkajúce sa leteckej dopravy	[...]*
Celkové príjmy	[...]*
OČAKÁVANÉ POPLATKY (v EUR)	
Fixné marketingové poplatky	[...]*
Mesačné prevádzkové poplatky	13 943
Celkové prevádzkové poplatky	97 601
Poplatky spolu	[...]*
ČISTÝ VÝSLEDOK (v EUR)	
SPÁTNE POŽADOVANÁ SUMA	- 318 569

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Štátna pomoc, ktorú Nemecko protiprávne poskytlo pri porušení článku 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie medzi rokmi 2000 a 2011 v prospech spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH prostredníctvom financovania investícií do infraštruktúry v rokoch 2000 až 2011, je zlučiteľná s vnútorným trhom.
2. Štátna pomoc, ktorú Nemecko protiprávne poskytlo pri porušení článku 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie medzi rokmi 2000 a 2011 v prospech spoločnosti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH prostredníctvom financovania prevádzkových strát v rokoch 2000 až 2011, je zlučiteľná s vnútorným trhom.
3. Zmluva o letiskových službách uzatvorená dňa 3. marca 2003 medzi spoločnosťou Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Ryanair v spojení so zmluvou o marketingových službách uzatvorenou dňa 7. apríla 2003 medzi spoločnosťou Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Ryanair a so zmluvou o marketingových službách uzatvorenou dňa 28. augusta 2008 medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou AMS nepredstavuje štátnu pomoc.
4. Štátna pomoc, ktorú Nemecko protiprávne poskytlo pri porušení článku 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prostredníctvom kombinácie zmluvy o letiskových službách uzatvorenej dňa 3. marca 2003 medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Ryanair a zmluvy o marketingových službách uzatvorenej dňa 7. apríla 2003 medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou Ryanair, ako aj zmluvy o marketingových službách uzatvorenej dňa 25. januára 2010 medzi spoločnosťou Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosťou AMS v prospech spoločnosti Ryanair resp. AMS, je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

1. Nemecko vymôže od príjemcu nezlučiteľnú štátnu pomoc uvedenú v článku 1 ods. 4.
2. S ohľadom na skutočnosť, že spoločnosti Ryanair a AMS predstavujú na účely tohto rozhodnutia jeden hospodársky subjekt, spoločne ručia za vrátenie štátnej pomoci, ktorú každá z nich získala na základe spojeného uplatnenia zmluvy o letiskových službách z 3. marca 2003, marketingovej zmluvy zo 7. apríla 2003, ako aj marketingovej zmluvy z 25. januára 2010.

3. Suma, ktorá sa má vymôcť, zahŕňa úroky odo dňa, keď boli poskytnuté príjemcom, až do ich skutočného vymoženia.
4. Úroky sa vypočítajú na zostavenom základe v súlade s kapitolu V nariadenia (ES) č. 794/2004.
5. Nemecko zruší všetky zostávajúce platby pomoci uvedenej v článku 1 ods. 4 s účinnosťou odo dňa prijatia tohto rozhodnutia.

Článok 3

1. Vrátenie pomoci uvedenej v článku 1 ods. 4 musí byť bezodkladné a účinné.
2. Nemecko zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov po dátume oznámenia tohto rozhodnutia.

Článok 4

1. Nemecko predloží do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia tieto informácie:
 - a) celková suma (istina a úroky) pomoci, ktorú príjemcovia dostali;
 - b) celková suma (istina a úroky), ktorá sa má podľa článku 2 od príjemcov vymôcť;
 - c) podrobný opis prijatých, resp. plánovaných opatrení na splnenie tohto rozhodnutia;
 - d) dokumenty, ktoré preukazujú, že príjemcovia dostali príkaz na vrátenie pomoci.
2. Nemecko bude informovať Komisiu o pokroku jeho opatrení prijatých na vykonanie tohto rozhodnutia až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článku 2. Nemecko na žiadosť Komisie bezodkladne predloží informácie o prijatých alebo plánovaných opatreniach na splnenie tohto rozhodnutia. Ďalej Nemecko poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokov, ktoré príjemcovia už vrátili.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 15. októbra 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda