

II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/788

z dne 1. oktobra 2014

o državni pomoči SA.32833 (11/C) (ex 11/NN), ki jo je Nemčija izvedla v zvezi z ureditvijo financiranja letališča Frankfurt Hahn, uvedeno v letih od 2009 do 2011

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 6850)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) ⁽¹⁾ Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ⁽²⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Komisija je z dopisom z dne 17. junija 2008 Nemčijo obvestila, da se je v zvezi s financiranjem družbe Flughafen Frankfurt Hahn GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba FFHG), upravljavko letališča Frankfurt Hahn, in njenimi finančnimi povezavami z družbo Ryanair odločila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe. Formalni postopek preiskave je bil evidentiran pod zadevo št. SA.21121 (C 29/08).
- (2) Družba Deutsche Lufthansa AG (v nadaljnjem besedilu: družba Lufthansa) je z dopisom z dne 4. marca 2011 predložila nadaljnje informacije v zvezi s formalnim postopkom preiskave v zadevi SA.21121 (C 29/08), ki je potekal, in trdila, da so bili izvedeni novi ukrepi državne pomoči v korist družbe FFHG.
- (3) Komisija je z dopisom z dne 18. marca 2011 te trditve družbe Lufthansa posredovala Nemčiji in zahtevala dodatne informacije o domnevnih novih ukrepih državne pomoči. Nemčija je z dopisom z dne 5. aprila 2011

⁽¹⁾ Z učinkom od 1. decembra 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Pogodba). Vsebinsko sta enaka prejšnjima členoma. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 Pogodbe razumeti kot sklicevanje na člena 87 in 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno. S Pogodbo so bile uvedene tudi nekatere spremembe terminologije, pri čemer je na primer besedo „Skupnost“ nadomestila beseda „Unija“, besedno zvezo „skupni trg“ pa „notranji trg“. V celotnem besedilu tega sklepa se uporablja terminologija Pogodbe.

⁽²⁾ UL C 216, 21.7.2012, str. 1.

zaprošila za podaljšanje roka za predložitev navedenih informacij do 15. julija 2011. Komisija je z dopisom z dne 11. aprila 2011 odobrila podaljšanje roka do 18. maja 2011 za nekatera vprašanja in do 31. maja 2011 za preostala vprašanja. Nemčija je odgovorila z dopisoma z dne 19. maja 2011 in 23. maja 2011.

- (4) Vendar so bili ti odgovori nepopolni. Zato je Komisija z dopisom z dne 6. junija 2011 poslala opomin v skladu s členom 5(2) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ⁽³⁾. Nemčija je odgovorila z dopisoma z dne 14. junija 2011 in 16. junija 2011.
- (5) Komisija je z dopisom z dne 13. julija 2011 Nemčijo obvestila o odločitvi, da bo začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe v zvezi s kreditno linijo, odobreno družbi FFHG iz združenih denarnih sredstev (cash pool) zvezne dežele Porenje – Pfalška, posojilom, ki ga je družbi FFHG odobrila Investitions- und Strukturbank zvezne dežele Porenje – Pfalška (v nadaljnjem besedilu: banka ISB), in poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje – Pfalška odobrila družbi FFHG za posojilo banke ISB (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka). Formalni postopek preiskave v zvezi s temi vidiki je bil evidentiran pod zadevo št. SA.32833 (11/C).
- (6) Nemčija je z dopisom z dne 22. julija 2011 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor na sklep o začetku postopka, ki ga je Komisija odobrila 26. julija 2011. Komisija je pripombe Nemčije o sklepu o začetku postopka prejela 31. avgusta 2011.
- (7) Komisija je z dopisom z dne 22. decembra 2011 od Nemčije zahtevala dodatne informacije. Nemčija je z dopisom z dne 18. januarja 2012 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor, ki ga je Komisija odobrila istega dne. Nemčija je na zahtevo za dodatne informacije z dne 22. decembra 2011 odgovorila z dopisom z dne 22. februarja 2012.
- (8) Sklep o začetku postopka je bil v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽⁴⁾ objavljen 21. julija 2012. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj v enem mesecu od datuma objave predložijo pripombe glede zadevnih ukrepov.
- (9) Komisija je z dopisom z dne 4. septembra 2012 prejela pripombe ene tretje strani, tj. zvezne dežele Porenje – Pfalška. Z dopisom z dne 7. septembra 2012 jih je posredovala Nemčiji. Nemčija je imela možnost, da na pripombe tretje strani odgovori v enem mesecu. Pripomb ni predložila.
- (10) Komisija je z dopisom z dne 10. aprila 2013 od Nemčije zahtevala dodatne informacije. Nemčija je odgovorila z dopisom z dne 17. junija 2013.
- (11) Komisija je z dopisom z dne 25. februarja 2014 Nemčijo obvestila, da so bile 20. februarja 2014 sprejete smernice za letalski sektor iz leta 2014 ⁽⁵⁾ in da se bodo začele uporabljati za obravnavano zadevo od trenutka njihove objave v *Uradnem listu Evropske unije*, ter ji dala možnost, da v 20 delovnih dneh od objave navedenih smernic v *Uradnem listu* predloži pripombe o njih in njihovi uporabi.
- (12) Smernice za letalski sektor iz leta 2014 so bile v *Uradnem listu Evropske unije* objavljene 4. aprila 2014. Z njimi so bile nadomeščene smernice za letalski sektor iz leta 1994 ⁽⁶⁾ in smernice za letalski sektor iz leta 2005 ⁽⁷⁾.
- (13) Komisija je 15. aprila 2014 v *Uradnem listu Evropske unije* objavila obvestilo, v katerem je države članice in zainteresirane strani pozvala, naj v enem mesecu od objave smernic za letalski sektor iz leta 2014 predložijo pripombe o njihovi uporabi v tem primeru ⁽⁸⁾. Pripombe sta predložili družba Lufthansa in organizacija Transport & Environment. Komisija jih je z dopisom z dne 21. avgusta 2014 posredovala Nemčiji. Nemčija je z dopisom z dne 29. avgusta 2014 Komisijo obvestila, da nima pripomb.

⁽³⁾ Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

⁽⁴⁾ Glej opombo 2.

⁽⁵⁾ Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

⁽⁶⁾ Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

⁽⁷⁾ Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).

⁽⁸⁾ UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

- (14) Komisija je z dopisoma z dne 23. marca 2014 in 4. aprila 2014 od Nemčije zahtevala dodatne informacije. Nemčija je odgovorila z dopisi z dne 17. aprila 2014, 24. aprila 2014 in 9. maja 2014.
- (15) Nemčija je 17. junija 2014 Komisijo obvestila, da se izjemoma strinja s sprejetjem tega sklepa samo v angleškem jeziku.

2. OZADJE PREISKAVE

2.1 Preoblikovanje letališča in njegove lastniške strukture

- (16) Letališče Frankfurt Hahn leži v zvezni deželi Porenje – Pfalška približno 120 km zahodno od mesta Frankfurt na Majni. Do leta 1992 je bilo vojaška zračna baza ZDA. Nato je bilo preoblikovano v civilno letališče. Ima dovoljenje za 24-urno obratovanje.
- (17) *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (v nadaljnjem besedilu: holding Hahn), javno-zasebno partnerstvo med družbo Wayss & Freytag in zvezno deželo Porenje – Pfalška, je 1. aprila 1995 od Nemčije pridobil lastništvo nad infrastrukturo letališča Frankfurt Hahn. To javno-zasebno partnerstvo je med letoma 1995 in 1998 razvijalo letališče s ciljem, da bi postalo industrijsko in poslovno območje. Po navedbah Nemčije se je po tem, ko se partnerstvo med družbo Wayss & Freytag in zvezno deželo Porenje – Pfalška ni izkazalo za uspešno, 1. januarja 1998 v projekt začela vključevati družba *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (v nadaljnjem besedilu: družba Fraport) (*) in je nazadnje prevzela upravljanje letališča.
- (18) Družba Fraport je kupila 64,90 % delnic v družbi upravljavki *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (v nadaljnjem besedilu: družba FFHG) za ceno [...] (*) (9). Plačilo dela nakupne cene ([...] EUR) je zapadlo v plačilo 31. decembra 2007, zanj pa so veljali nekateri pogoji (10). Družba Fraport je avgusta 1999 kupila 73,37 % delnic holdinga Hahn in 74,90 % delnic njegovega splošnega partnerja *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* za ceno [...] EUR. S tem je dejansko postala novi partner zvezne dežele Porenje – Pfalška.
- (19) Družba Fraport se je v zvezi z letališčem Frankfurt Hahn osredotočila na sistematični razvoj potniškega in tovornega prometa letališča. V tem pogledu je bila eno od prvih podjetij, ki je uporabilo poslovni model, namenjen predvsem pritegnitvi nizkokcenovnih letalskih prevoznikov. Na tej podlagi se je družba Fraport zavezala, da bo s holdingom Hahn sklenila novo pogodbo o prenosu dobička in izgube, potem ko bo ta preoblikovan v nemško družbo z omejeno odgovornostjo (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung, GmbH*). Preoblikovanje in sklenitev navedene pogodbe sta bila opravljena 24. novembra 2000.
- (20) Holding Hahn in družba FFHG sta se nato združila v družbo *Flughafen Hahn GmbH*. Zvezna dežela Porenje – Pfalška je imela v novi družbi 26,93 % delnic, družba Fraport pa 73,07 %. Leta 2001 sta oba delničarja, tj. družba Fraport in zvezna dežela Porenje – Pfalška, v družbo FFHG vložila svež kapital.
- (21) Do 11. junija 2001 je bilo 100 % delnic v družbi Fraport v lasti javnih delničarjev (11). Družba Fraport je 11. junija vstopila na borzo; 29,71 % njenih delnic je bilo prodanih zasebnim delničarjem, preostalih 70,29 % delnic pa je ostalo pri javnih delničarjih.
- (22) Novembra 2002 so zvezna dežela Porenje – Pfalška, zvezna dežela Hessen, družba Fraport in družba FFHG sklenile sporazum o nadaljnjem razvoju letališča Frankfurt Hahn. V njem je bilo predvideno drugo povečanje delniškega kapitala. Ob tej priložnosti je zvezna dežela Hessen pristopila k družbi FFHG kot tretji delničar. Družba Fraport je nato imela 65 % delnic, zvezni deželi Hessen in Porenje – Pfalška pa vsaka 17,5 %. Lastniška struktura je ostala nespremenjena do leta 2009, ko je družba Fraport vse svoje delnice prodala zvezni deželi Porenje – Pfalška, in ta ima od takrat 82,5-odstotni večinski delež. Preostalih 17,5 % je še vedno v lasti zvezne dežele Hessen.

(*) Zaupne informacije.

(9) V nadaljevanju tega sklepa se izraz „družba Fraport“ uporablja za družbo „FAG“ pred spremembo poslovnega imena in družbo „Fraport AG“ po tem.

(10) V skladu s členom 7(3) pogodbe o nakupu bi se lahko ta številka znižala, če bi na primer stroški družbe FFHG za zaščito pred hrupom presegli določeno zgornjo mejo.

(11) Zvezna dežela Hessen je imela 45,24 % delnic družbe Fraport, družba Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (v 100-odstotni lasti občine Frankfurt na Majni) je imela 28,89 % delnic, Zvezna republika Nemčija pa 25,87 %.

2.2 Razvoj potniškega in tovarnega prometa ter bližnja letališča

- (23) Potniški promet na letališču Frankfurt Hahn se je povečal z 29 289 potnikov leta 1998 na 4 milijone leta 2007, nato pa se je leta 2013 zmanjšal na 2,7 milijona potnikov (glej preglednico 1). Letališče trenutno uporabljajo družbe Ryanair ⁽¹²⁾, Wizz Air ⁽¹³⁾ in druge letalske družbe. Delež družbe Ryanair v potniškem prometu znaša približno [80–100 %].

Preglednica 1

Razvoj potniškega prometa na letališču Frankfurt Hahn od leta 1998 do leta 2013

Leto	Število potnikov	Število potnikov družbe Ryanair
1998	29 289	0
1999	140 706	89 129
2000	380 284	318 664
2001	447 142	397 593
2002	1 457 527	1 231 790
2003	2 431 783	2 341 784
2004	2 760 379	2 668 713
2005	3 079 528	2 856 109
2006	3 705 088	3 319 772
2007	4 015 155	3 808 062
2008	3 940 585	3 821 850
2009	3 793 958	3 682 050
2010	3 493 629	[2 794 903–3 493 629]
2011	2 894 363	[2 315 490–2 894 363]
2012	2 791 185	[2 232 948–2 791 185]
2013	2 667 529	[2 134 023–2 667 529]

⁽¹²⁾ Ryanair je irska letalska družba in članica Evropskega združenja nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Njena dejavnost je povezana s sekundarnimi, regionalnimi letališči. Trenutno leti na približno 160 evropskih destinacij. Ima homogeno floto, ki jo sestavljajo zrakoplovi Boeing 737-800 s 189 sedeži.

⁽¹³⁾ Wizz Air je madžarska letalska družba in članica Evropskega združenja nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Skupino Wizz Air sestavljajo tri operative družbe, in sicer Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria in Wizz Air Ukraine. Poslovni model letalske družbe je povezan s sekundarnimi, regionalnimi letališči. Trenutno leti na približno 150 evropskih destinacij. Ima homogeno floto, ki jo sestavljajo zrakoplovi Airbus A 320 s 180 sedeži.

- (24) Na letališču Frankfurt Hahn se je precej povečal tudi zračni tovorni promet. S 16 020 ton leta 1998 se je povečal na 286 416 ton leta 2011 in se znova zmanjšal na 152 503 ton leta 2013 (glej preglednico 2). Skupni obseg tovarnega prometa na letališču, vključno s prometom špediterjev, je leta 2013 znašal 446 608 ton.

Preglednica 2

Razvoj tovarnega prometa na letališču Frankfurt Hahn od leta 1998 do leta 2010

Leto	Skupni zračni tovorni promet v tonah	Skupni obseg tovarnega prometa, vključno s prometom špediterjev, v tonah
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	125 049	289 404
2008	179 375	338 490
2009	174 664	322 170
2010	228 547	466 429
2011	286 416	565 344
2012	207 520	503 995
2013	152 503	446 608

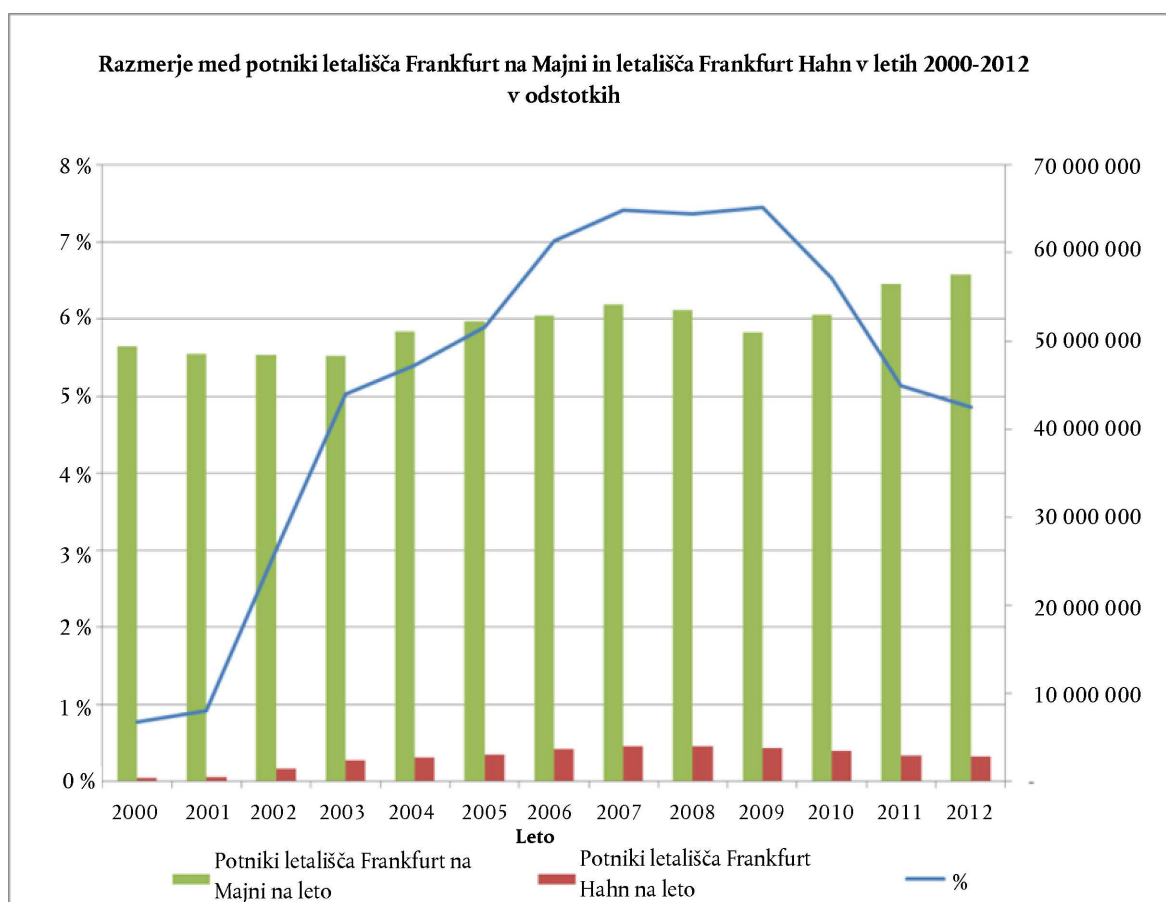
- (25) V bližini letališča Frankfurt Hahn so naslednja letališča:

- (i) letališče Frankfurt na Majni (približno 115 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 15 minut vožnje z avtomobilom) je mednarodno letališko vozlišče z zelo različnimi destinacijami, na katere se opravljajo leti na kratke in dolge razdalje. Uporabljajo ga predvsem mrežni letalski prevozniki, ki ponujajo povezovalne lete, čeprav ponuja tudi povezave od točke do točke in čarterske polete. Poleg potniškega prometa (leta 2013 približno 58 milijonov potnikov) ponuja tudi zračni tovorni promet (leta 2013 približno 2 milijona ton). Na sliki 1 je prikazan razvoj prometa na letališčih Frankfurt na Majni in Frankfurt Hahn v letih 2000–2012;

- (ii) letališče Luxembourg (približno 111 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 30 minut vožnje z avtomobilom) je mednarodno letališče, ki ponuja lete na zelo različne destinacije. Leta 2013 se je uporabljalo za potniški promet (približno 2,2 milijona potnikov), pa tudi za tovorni zračni promet, ki je znašal 673 500 ton;
- (iii) letališče Zweibrücken (približno 128 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 35 minut vožnje z avtomobilom);
- (iv) letališče Saarbrücken (približno 128 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 35 minut vožnje z avtomobilom);
- (v) letališče Köln-Bonn (približno 175 kilometrov od letališča Frankfurt Hahn, približno 1 uro in 44 minut vožnje z avtomobilom).

Slika 1

Razvoj potniškega prometa na letališčih Frankfurt na Majni in Frankfurt Hahn v letih 2000–2012



2.3 Finančni rezultati letališča in pregled izvedenih naložb

(26) Preglednica 3 zagotavlja pregled naložb, ki jih je družba FFHG izvedla od leta 2001 do leta 2012, v skupnem znesku približno 216 milijonov EUR.

Preglednica 3

Pregled naložb, izvedenih od leta 2001 do leta 2012

V 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Skupaj 2001-2012
Naložbe v infrastrukturo in opremo													
Anlagenzugänge inkl. Umbuchungen													
Zemljišče	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[...]			
Terminal		2 519	3 310					251					
Tovorni hangar			3 850		3 222								
Poslovna stavba								2 428		[...]			
Druge infrastrukturne naložbe			10 194	1 152			13 275			[...]	[...]	[...]	
Letališka ploščad	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[...]	[...]		
Druga infrastruktura	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[...]	[...]	[...]	
Nematerialna sredstva (npr. IT)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[...]	[...]	[...]	7 108
Oprema	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[...]	[...]	[...]	75 550
Skupaj	13 899	19 650	31 761	8 871	17 592	25 123	41 390	12 673	763	17 289	19 346	7 930	216 287

(27) Preglednica 4 zagotavlja pregled letnih finančnih rezultatov družbe FFHG od leta 2001 do leta 2012.

Preglednica 4

Letni finančni rezultati družbe FFHG med letoma 2001 in 2012

V 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Izkaz uspeha												
Prihodki	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60	42 036,70	43 281,58	43 658,38	40 983,45
Drugi prihodki (vključno z nadomestilom za naloge, ki spadajo na področje javne politike, in prodajo zemljišč)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16	11 540,36	14 554,55	9 313,99	21 390,92
Skupaj prihodki	17 848,92	20 422,75	26 261,09	32 603,53	40 478,01	49 577,14	46 732,92	50 241,76	53 577,06	57 836,14	52 972,37	62 374,37
Stroški materiala	- 7 092,39	- 10 211,13	- 12 560,46	- 14 601,17	- 17 895,97	- 24 062,81	- 22 491,85	- 25 133,61	- 24 979,59	- 27 650,17	- 20 017,99	- 21 871,65
Stroški osebja	- 9 185,12	- 9 672,37	- 10 734,62	- 11 217,21	- 12 101,84	- 13 337,28	- 14 433,17	- 15 758,34	- 15 883,08	- 17 893,60	- 18 228,23	- 18 349,10
Drugi stroški (vključno s trženjem)	- 5 692,81	- 11 434,31	- 10 521,27	- 11 454,36	- 14 058,15	- 12 885,28	- 9 897,46	- 9 630,21	- 7 796,81	- 8 029,40	- 6 760,92	- 6 643,00
EBITDA	- 4 121,41	- 10 895,06	- 7 555,27	- 4 669,21	- 3 577,94	- 708,22	- 89,56	- 280,39	- 4 917,58	- 4 262,96	- 7 965,23	- 15 510,62
EBITDA (brez drugih prihodkov)	- 11 892,72	- 16 409,69	- 11 242,13	- 7 708,56	- 7 196,87	- 6 805,51	- 5 526,13	- 5 138,56	- 6 622,78	- 10 291,59	- 1 348,76	- 5 880,30
Amortizacija	- 5 325,63	- 5 674,68	- 6 045,39	- 7 699,33	- 7 973,46	- 10 527,90	- 10 191,89	- 11 855,19	- 12 482,28	- 11 827,19	- 13 297,31	- 12 733,48
Finančni rezultati (aktivne obresti - pasivne obresti)	- 2 896,64	- 3 013,42	- 4 006,57	- 4 105,53	- 4 548,42	- 4 588,16	- 5 235,30	- 5 693,02	- 4 915,39	- 2 778,06	- 5 063,04	- 8 177,54
Izredni prihodki in stroški	- 431,54	- 206,00	- 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- 272,55	0,00	0,00
Davki	- 580,13	- 204,74	- 215,18	- 323,82	- 228,44	- 242,33	- 245,00	- 238,66	- 257,45	- 240,85	- 231,03	- 277,52
Kritje izgub s strani družbe Fraport na podlagi prenosa dobička in izgube	13 355,35	19 993,90	17 832,87	16 797,89	16 328,26	16 066,61	15 761,75	18 067,26	5 621,37	0,00	0,00	0,00
Letni rezultat (dobiček/izguba)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- 7 114,17	- 10 855,69	- 10 626,14	- 5 677,92

3. OPIS DEJANSKEGA STANJA IN RAZLOGOV ZA ZAČETEK POSTOPKA

- (28) Sklep o začetku postopka se nanaša na ureditev financiranja, uvedeno v letih 2009–2011, in vsebuje naslednji vprašanji:
- (i) prvič, ali je bila kreditna linija, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele Porenje – Pfalška, odobrena po tržnih pogojih in torej ni pomenila državne pomoči, oziroma če je pomenila državno pomoč, ali bi jo bilo mogoče šteti za združljivo z notranjim trgov;
 - (ii) drugič, ali so bila posojila, ki jih je banka ISB odobrila družbi FFHG, in z njimi povezano poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje – Pfalška zagotovila družbi FFHG, odobreni po tržnih pogojih in torej niso pomenili državne pomoči, oziroma če so pomenili državno pomoč, ali bi jo bilo mogoče šteti za združljivo z notranjim trgov.

3.1 Kreditna linija, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele Porenje – Pfalška

- (29) Družba FFHG je od 19. februarja 2009 vključena v združena denarna sredstva zvezne dežele Porenje – Pfalška. Cilj združevanja denarnih sredstev je optimizacija porabe likvidnih sredstev v okviru različnih holdingov, skladov in javnih podjetij zvezne dežele.
- (30) Udeležba različnih podjetij in skladov pri združevanju denarnih sredstev temelji na memorandumu o soglasju, sklenjenem med zadevnim podjetjem/skladom in ministrstvom za finance zvezne dežele Porenje – Pfalška. Če povpraševanje po likvidnih sredstvih presega razpoložljiva sredstva v združenih denarnih sredstvih, se likvidnostna vrzel kratkoročno financira na kapitalnem trgu.
- (31) Trenutna kreditna linija družbe FFHG v združenih denarnih sredstvih zvezne dežele Porenje – Pfalška znaša 45 milijonov EUR. Družba FFHG je do 25. marca 2013 porabila 100 % (45 milijonov EUR) svoje kreditne linije.

3.2 Refinanciranje posojil družbe FFHG s strani Investitions- und Strukturbank zvezne dežele Porenje – Pfalška

- (32) Potem ko je zvezna dežela Porenje – Pfalška postala večinska delničarka družbe FFHG, je banka ISB leta 2009 refinancirala njena dolgoročna posojila. Tri posojila, tj. posojila št. 1, 3 in 4 (glej preglednico 5), so bila odobrena po nespremenljivi obrestni meri za celotno trajanje zadevnih posojil, posojili št. 2 in 5 pa sta bili odobreni po spremenljivi obrestni meri. V preglednici 5 so povzeti pogoji posojil, ki jih je odobrila banka ISB.

Preglednica 5

Posojila družbe FFHG, ki jih je odobrila banka ISB

Št.	Banka	Znesek posojila v milijonih EUR	Trajanje	Obrestna mera	Obrestna zamenjava
1	ISB	18,4	[približno osem let]	[> 3 %; < 4,5 %]	
2	ISB	20,0	[približno pet let]	[< 12]-mesečni EURIBOR plus [< 1 %]	[...]
3	ISB	2,5	[približno dve leti]	[> 3 %; < 4,5 %]	

Št.	Banka	Znesek posojila v milijonih EUR	Trajanje	Obrestna mera	Obrestna zamenjava
4	ISB	25,9	[približno sedem let]	[> 3 %; < 4,5 %]	
5	ISB	6,8	[približno tri leta]	[< 12]-mesečni EURIBOR plus [< 1 %]	[...]

- (33) Družba FFHG je tudi sklenila dve pogodbi o obrestni zamenjavi z IKB Corporate Lab. Pogodbi varujeta pred nihanji spremenljivega dela obrestne mere za posojili št. 2 in 5 (glej preglednico 5), tj. šestmesečnega oziroma trimesečnega EURIBOR-a. Pogodbi o obrestni zamenjavi sta bili podpisani leta 2004 in leta 2005 (v zvezi s takrat odobrenimi posojili, ki jih je nadomestilo sedanje financiranje).
- (34) Pogoji odplačevanja različnih posojil, ki jih je odobrila banka ISB, se razlikujejo. Posojila št. 1, 3, 4 in 5 so amortizacijska posojila, medtem ko je posojilo št. 2 posojilo, ki se vrne v enkratnem znesku ob zapadlosti. V preglednici 6 so povzeti pogoji odplačevanja navedenih posojil.

Preglednica 6

Pogoji odplačevanja posojil banke ISB

Št.	Banka	Znesek posojila v milijonih EUR	Pogoji odplačevanja/datum zapadlosti
1	ISB	18,4	Polletno odplačevanje 30. junija in 30. decembra vsako leto, zadnji obrok odplačila zapade v plačilo [...]
2	ISB	20,0	Posojilo z odplačilom v enkratnem znesku dne [...]
3	ISB	2,5	Polletno odplačevanje 30. aprila in 30. oktobra vsako leto, zadnji obrok odplačila zapade v plačilo [...]
4	ISB	25,9	Polletno odplačevanje 30. junija in 30. decembra vsako leto, zadnji obrok odplačila zapade v plačilo [...]
5	ISB	6,8	Četrtno odplačevanje [...], zadnji obrok odplačila zapade v plačilo [...]

- (35) Za vsa posojila 100-odstotno jamči zvezna dežela Porenje – Pfalška. Družba FFHG za poročstva plačuje poroku poroštveno premijo v višini [0,5–1,5 %] na leto.

3.3 Združljivost morebitne državne pomoči za družbo FFHG

- (36) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila dvome glede tega, ali bi bili kreditna linija, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele Porenje – Pfalška, navedena v oddelku 3.1, ter posojila in poročstvo, navedeni v oddelku 3.2, združljivi z notranjim trgov ob neobstoju pogojev za združljivost pomoči za tekoče poslovanje na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005, če bi pomenili državno pomoč.

4. PRIPOMBE NEMČIJE

- (37) Nemčija je na splošno trdila, da nobeden od dveh ukrepov, ki se preiskujeta v tem postopku, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe, ker družba FFHG ob upoštevanju vseh ustreznih okoliščin ni pridobila gospodarske prednosti. Podredno je navedla, da če bi Komisija ta ukrepa štela za državno pomoč v smislu Pogodbe, bi jo bilo treba šteti za združljivo z notranjim trgov.

4.1 Poseben položaj letališča Frankfurt Hahn leta 2009

- (38) Nemčija je menila, da je treba pri oceni zadevnih finančnih ukrepov upoštevati poseben položaj letališča in ozadje teh finančnih ukrepov. V zvezi s tem se je sklicevala na naslednje tri okoliščine.
- (39) Prvič, v zvezi z ozadjem ukrepov je poudarila, da je družba FFHG večino svojih naložb med preoblikovanjem letališča iz vojaškega v komercialno in po njem financirala s posojili. Po navedbah Nemčije je imela torej družba FFHG v nasprotju z drugimi letališči veliko dolgoročnih finančnih obveznosti.
- (40) Drugič, Nemčija je trdila, da je bilo refinanciranje posojil družbe FFHG neizogibno, ker je družba Fraport 1. januarja 2009 svoje delnice prodala zvezni deželi Porenje – Pfalška. Pred prodajo je bila družba Fraport na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube („Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag“) obvezana zagotoviti financiranje dolgoročnih dolgov družbe FFHG in kriti njene morebitne izgube. Nemčija je nadalje pojasnila, da je pogodba o prenosu dobička in izgube prenehala, ko je zvezna dežela Porenje – Pfalška pridobila delnice, tako da je bilo potrebno refinanciranje obveznosti družbe FFHG. Po navedbah Nemčije je zvezna dežela Porenje – Pfalška s tema ukrepoma samo nameravala ohraniti finančni položaj družbe FFHG.
- (41) Tretjič, Nemčija je poudarila zlasti dejstvo, da bi zasebno podjetje družbo FFHG financiralo pod enakimi pogoji, kot jo je financirala zvezna dežela Porenje – Pfalška, in da so zadevni pogoji v skladu z načelom posojilodajalca v tržnem gospodarstvu. Navedla je, da mora Komisija upoštevati komercialno transakcijo kot celoto in vse okoliščine posamezne zadeve, zlasti dejstvo, da ima zvezna dežela veliko večino delnic.

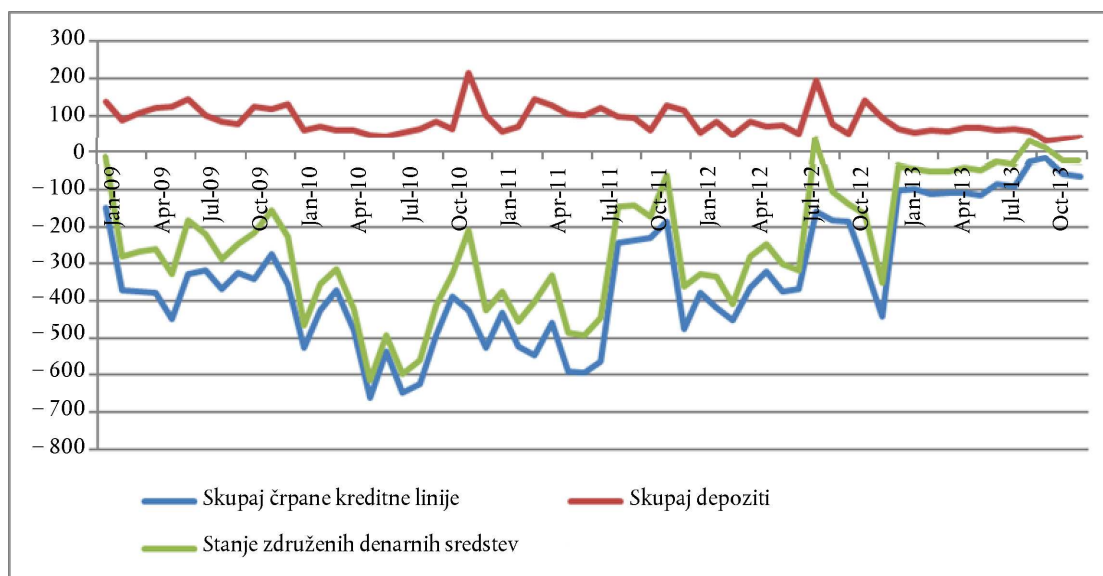
4.2 Narava pomoči kreditne linije, zagotovljene iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele Porenje – Pfalška

4.2.1 *Financiranje združenih denarnih sredstev*

- (42) Nemčija je navedla, da so združena denarna sredstva finančni instrument, ki ga je leta 2002 vzpostavila zvezna dežela. V njih lahko sodelujejo institucije in skladi zvezne dežele ter vsa podjetja zasebnega prava, ki so v več kot 50-odstotni lasti zvezne dežele. Nemčija je pojasnila, da dnevno stanje računa združenih denarnih sredstev upravlja „Landeshauptkasse“ zvezne dežele.
- (43) Nemčija je menila, da se združena denarna sredstva ne financirajo neposredno iz proračuna zvezne dežele, ampak iz presežka denarnih sredstev udeležencev. Nadalje je pojasnila, da se presežek denarnih sredstev v združenih denarnih sredstvih vlaga na kapitalskih trgih; enako se primanjkljaj izravnava s sredstvi, pridobljenimi na kapitalnem trgu. Nemčija je torej trdila, da se finančna podpora iz združenih denarnih sredstev ne dodeljuje iz državnih sredstev in je tudi ni mogoče pripisati državi.
- (44) Nemčija je tudi predložila podatke za prikaz skupne bilance (depoziti sodelujočih podjetij in črpane kreditne linije) združenih denarnih sredstev, kot je povzeta na sliki 2.

Slika 2

Skupni razvoj financiranja združenih denarnih sredstev zvezne dežele v letih 2009–2013 (v milijonih EUR)

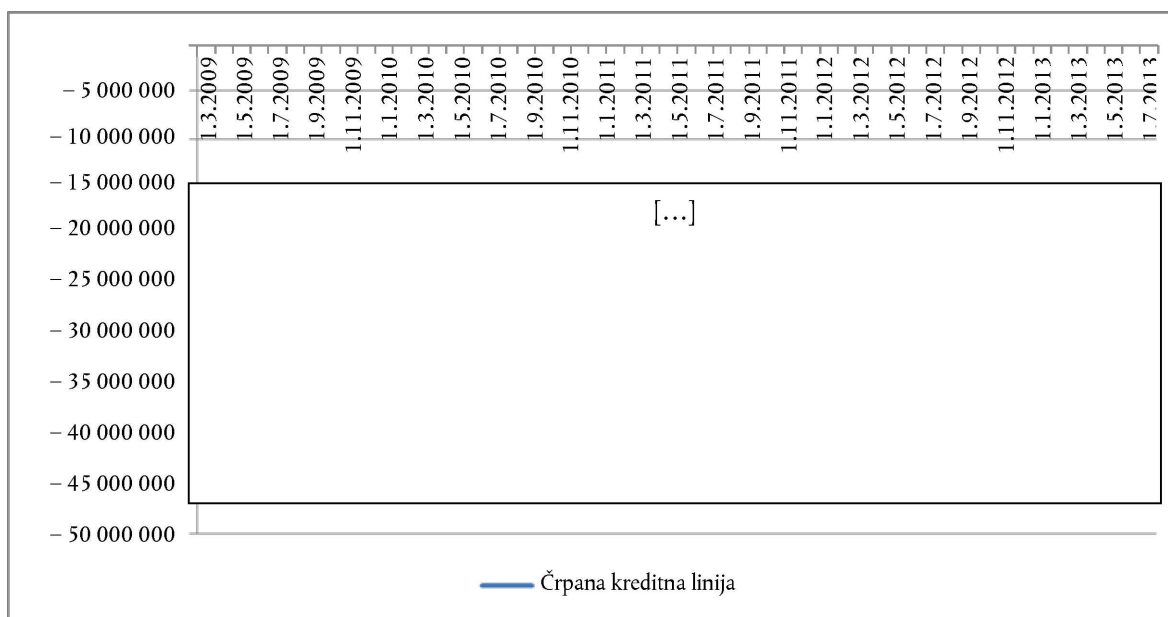


4.2.2 Gospodarska prednost

- (45) Nemčija je trdila, da družba FFHG s tem, da je bila vključena v združena denarna sredstva zvezne dežele, ni pridobila gospodarske prednosti v smislu člena 107(1) Pogodbe. Po mnenju Nemčije se *sporočilo o referenčnih obrestnih merah* ⁽¹⁴⁾ ne bi smelo uporabljati strogo, ker ne upošteva dejstva, da ima zvezna dežela Porenje – Pfälška veliko večino delnic družbe FFHG.
- (46) Nemčija je pojasnila, da čeprav je bila kreditna linija odobrena za daljše obdobje, posojila načeloma zapadajo v plačilo dnevno. Zato je trdila, da črpana kreditna linija ustreza kratkoročnemu posojilu. Slika 3 prikazuje, kako je družba FFHG uporabljala kreditno linijo.

Slika 3

Pregled črpanja kreditne linije združenih denarnih sredstev s strani družbe FFHG med marcem 2009 in avgustom 2013 (v EUR)

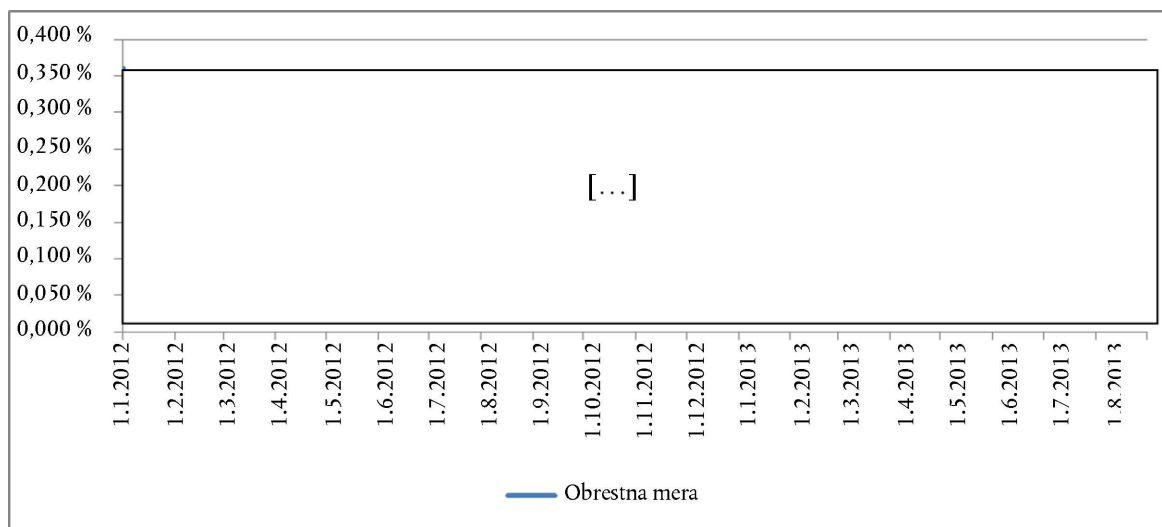


⁽¹⁴⁾ Sporočilo Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj z dne 12. decembra 2007 (UL C 14, 19.1.2008, str. 6).

- (47) V zvezi z razvrstitvijo in zavarovanjem obveznosti v okviru združenih denarnih sredstev je Nemčija navedla, da so obveznosti družbe FFHG v okviru združenih denarnih sredstev razvrščene na isto raven kot vse njene druge obveznosti. Poudarila je, da se od podjetij, ki uporabljajo združena denarna sredstva, kritje sicer ne zahteva, vendar pa so podjetja pod nadzorom zvezne dežele, ki lahko kot večinska delničarka družbe FFHG vedno zahteva, naj se črpana posojila zavarujejo. Poleg tega je poudarila, da so združena denarna sredstva običajna in zelo pogosta tržna praksa. Po mnenju Nemčije je cilj združenih denarnih sredstev uravnotežiti likvidnost med podjetji, ki so v lasti zvezne dežele.
- (48) Nemčija je zlasti v zvezi z navedbo v sklepu o začetku postopka, da bi moral biti ob neobstoju bonitetne ocene dodatek za tveganje določen na 1 000 bazičnih točk, trdila, da ne bi po njenem mnenju noben zasebni holding prištel 1 000 bazičnih točk osnovni posojilni obrestni meri za delničarsko posojilo, odobreno njegovi hčerinski družbi, če bi sledil gospodarskim in strukturnim interesom holdinga. Dodala je, da je obrestna mera za družbo FFHG približno ustrezala evropski medbančni obrestni meri za depozite čez noč (European OverNight Index Average). Na sliki 4 je prikazana obrestna mera, zaračunana družbi FFHG za uporabo kreditne linije v letih 2012 in 2013.

Slika 4

Gibanje obrestne mere, zaračunane družbi FFHG za črpanje iz združenih denarnih sredstev od januarja 2012 do avgusta 2013



- (49) Kar zadeva navedbo v sklepu o začetku postopka, da se dodatek za tveganje običajno določi na podlagi ocene verjetnosti neplačila s strani družbe FFHG, je Nemčija poudarila, da zvezna dežela Porenje – Pfalška z vključitvijo družbe FFHG v združena denarna sredstva posojila ni odobrila tretji osebi, ampak je ponudila delničarsko posojilo svoji hčerinski družbi. Nadalje je navedla, da se je zvezna dežela kot delničarka dobro zavedala verjetnosti neplačila s strani družbe FFHG in ni potrebovala zunanje ocene, saj je imela vse potrebne informacije.
- (50) Nemčija je tudi predložila bonitetne ocene družbe FFHG, izdelane na podlagi modela kreditnega točkovanja ⁽¹⁵⁾ agencije Moody's za obdobje 2009–2014, kot so povzete v spodnji preglednici 7. Nemčija je navedla, da so bile te bonitetne ocene izdelane na podlagi računovodskih izkazov družbe FFHG z dne 31. decembra preteklega leta in razpoložljivih poslovnih načrtov.

⁽¹⁵⁾ KMV Riskcalc Germany 3.1; ta model se uporablja za oceno bonitetnih ocen družb, ki ne kotirajo na borzi, na podlagi njihovih finančnih podatkov. Model agencije Moody's KMV RiskCalc Germany 3.1 izračuna pričakovano pogostost neplačil (ali verjetnost neplačila) podjetij, ki ne kotirajo na borzi, na podlagi podatkov iz računovodskih izkazov.

Preglednica 7

Pregled bonitetnih ocen družbe FFHG v letih 2009–2014

Obdobje	Predvideno trajanje ⁽¹⁾	Samostojna bonitetna ocena družbe FFHG (bonitetna lestvica agencije Moody's)	Prilagojena bonitetna ocena ⁽²⁾ (bonitetna lestvica agencije Moody's)
1. januar 2009–31. december 2010	2 leti	[Ba1–B3] ⁽³⁾	[Baa3–B2] ⁽⁴⁾
1. januar 2011–31. december 2011	1 leto	[Ba1–B3] ⁽³⁾	[Baa3–B2] ⁽⁴⁾
1. januar 2012–31. december 2012	1 leto	[Ba1–B3]	[Baa3–B2]
1. januar 2013–31. december 2014	2 leti	[Ba1–B3]	[Baa3–B2]

⁽¹⁾ Glede na pojasnila v uvodni izjavi 46 je bilo za bonitetne ocene predvideno kratkoročno trajanje posojil, zagotovljenih v okviru združenih denarnih sredstev.

⁽²⁾ Ob upoštevanju lastniške strukture.

⁽³⁾ To ustreza bonitetni oceni [BB+ do B–] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's. Ta bonitetna kategorija pomeni, da je posojiljemalec [...].

⁽⁴⁾ To ustreza bonitetni oceni [BBB – do B] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's. Ta bonitetna kategorija pomeni, da je posojiljemalec [...].

Vir: Memorandum KPMG z dne 7. junija 2013.

- (51) Nemčija je posledično trdila, da družba FFHG z vključenostjo v združena denarna sredstva zvezne dežele ni pridobila gospodarske prednosti in da torej dostop do združenih denarnih sredstev ni pomenil državne pomoči.

4.3 Narava pomoči posojil in poroštva, odobrenih družbi FFHG

4.3.1 Tržna skladnost posojil banke ISB

- (52) Nemčija je navedla, da družba FFHG ni pridobila prednosti z refinanciranjem posojil banke ISB. Po njenem mnenju so bila posojila banke ISB primerljiva s posojili, ki jih je leta 2005 odobrila Nassauische Sparkasse. Kot navaja Nemčija, je bilo tudi zavarovanje posojil banke ISB primerljivo s posojili Nassauische Sparkasse.
- (53) Nemčija je navedla, da je v skladu s sodno prakso Sodišča ⁽¹⁶⁾ pomoč opredeljena kot ukrepi, s katerimi se znižajo stroški, ki običajno bremenijo proračun podjetja. Trdila je, da pomoči ne more biti, če zadevni stroški ostanejo na isti ravni. Opozorila je, da so bile obresti, plačane v okviru posojil, ki jih je refinancirala banka ISB, skupaj za [80 000 EUR do 130 000 EUR] višje v primerjavi s prejšnjimi ureditvami financiranja. Poleg tega je poudarila, da je morala družba FFHG plačati premijo v višini [300–340] in [340–410] bazičnih točk k osnovni posojilni obrestni meri. Nemčija je navedla, da v skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah navedene obrestne mere ustrezajo podjetju z zadovoljivo oceno ([BB+ do BB–] na bonitetni lestvici agencije Standard and Poor's) in nizko stopnjo zavarovanja ali slabo oceno ([B+ do B–] na bonitetni lestvici agencije Standard and Poor's) in običajnim zavarovanjem.

⁽¹⁶⁾ V zvezi s tem se je Nemčija sklicevala na zadevo C-30/59, De gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg proti Visoki oblasti, Recueil 1961, 00003, str. 3, točka 43.

- (54) Nemčija je pojasnila, da je družba FFHG leta 2009 v pripravi na novo financiranje Deutsche Bank naročila, naj oceni dodatek za tveganje za refinanciranje njenih obstoječih posojil. Nemčija je predložila oceno Deutsche Bank ⁽¹⁷⁾, ki je bila pripravljena na podlagi zadnjih treh letnih poročil (2006–2008) družbe FFHG. Poleg tega je pojasnila, da v oceni ni bil upoštevan poslovni načrt družbe FFHG, ker se je takrat pregledoval. V zvezi z oceno Deutsche Bank je Nemčija navedla, da Deutsche Bank na podlagi svoje analize družbo FFHG uvršča v bonitetno kategorijo [$< \text{BBB}+$] ⁽¹⁸⁾, vendar pa ne navaja natančne bonitetne ocene za družbo.
- (55) Nemčija je pojasnila, da so bili pri analizi Deutsche Bank upoštevani posebni lastniški pogoji družbe FFHG (na primer to, da je v lasti javnih organov, in velik pomen družbe za lokalno gospodarstvo). Poudarila je, da bi po mnenju Deutsche Bank vsak posojilodajalec upošteval te okoliščine pri odobritvi posojila družbi FFHG. Po mnenju Nemčije to pomeni, da čeprav je bila samostojna bonitetna ocena družbe FFHG [$< \text{BBB}+$], bi bila njena prilagojena bonitetna ocena (ob upoštevanju posebnih lastniških pogojev) višja ⁽¹⁹⁾.
- (56) V zvezi s tem je Nemčija nadalje pojasnila, da je Deutsche Bank zagotovila oceno upoštevne dodatka za tveganje za dve alternativni strukturi financiranja – eno, ki temelji na prilagojeni bonitetni oceni družbe FFHG (brez zavarovanja, tj. v zvezi s položajem brez izrecnega državnega poročstva, ki ga je zagotovil glavni delničar družbe FFHG – zvezna dežela Porenje – Pfalška), in eno s 100-odstotnim poročtvom, ki ga je zagotovila zvezna dežela Porenje – Pfalška. Nemčija je poudarila, da je analiza Deutsche Bank pokazala, da bi bil v prvem primeru (brez zavarovanja, na podlagi prilagojene bonitetne ocene) upoštevni dodatek za tveganje za petletno posojilo med [1,3 % in 2,05 %] na leto. Po njenih navedbah bi bil v drugem primeru (s poročtvom, ki krije 100 % posojil) upoštevni dodatek za tveganje med [0,25 % in 0,7 %] na leto ⁽²⁰⁾.
- (57) Nemčija je v podporo analizam, ki jih je opravila Deutsche Bank, predložila tudi bonitetno oceno iz leta 2010, ki jo je pripravila Volksbank, ki je družbi FFHG v skladu s svojo interno bonitetno lestvico dodelila oceno [...] ⁽²¹⁾. Poleg tega je Nemčija pojasnila, da je Kreissparkasse Birkenfeld leta 2011 družbi FFHG v skladu s svojo interno bonitetno lestvico dodelila oceno [...] ⁽²²⁾.
- (58) Nemčija je poleg tega predložila bonitetne ocene družbe FFHG, izdelane na podlagi modela kreditnega točkovanja agencije Moody's v času, ko so bila odobrena posojila banke ISB (glej preglednico 8).

Preglednica 8

Pregled bonitetnih ocen družbe FFHG v času, ko so bila odobrena posojila banke ISB

Banka	Trajanje	Trajanje v letih	Samostojna bonitetna ocena družbe FFHG (bonitetna lestvica agencije Moody's)	Prilagojena bonitetna ocena ⁽¹⁾ (bonitetna lestvica agencije Moody's)
ISB	[približno osem let]	[približno osem let]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]
ISB	[približno pet let]	[približno pet let]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]
ISB	[približno dve leti]	[približno dve leti]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]

⁽¹⁷⁾ Deutsche Bank, „Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung“, 3. september 2009.

⁽¹⁸⁾ Točka 3.2.1 Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung: „[...] gehen wir von einer Einstufung der Gesellschaft im [...]“. Bonitetna kategorija [$< \text{BBB}+$] vključuje vse ocene, ki so pod [$\text{BBB}+$] na bonitetni lestvici agencije Standard and Poor's.

⁽¹⁹⁾ Vendar Deutsche Bank za družbo FFHG ni navedla prilagojene bonitetne ocene.

⁽²⁰⁾ Ta stopnja je izračunana tako: [5 do 25] bazičnih točk – dodatek za tveganje, plačan na petletne obveznice nemških zveznih dežel v evrih, [5 do 25] bazičnih točk – poleg zgornjega dodatka za tveganje zaradi posrednega tveganja zaradi družbe v lasti države, [5 do 25] bazičnih točk – za omejeno tržljivost dolga.

⁽²¹⁾ Rating Ergebnis FFHG, ki jo je izvedla Volksbank Hunsrück-Nahe eG. Ta bonitetna ocena ustreza oceni [B do BB] na bonitetni lestvici agencije Standard and Poor's (glej Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, str. 18).

⁽²²⁾ Ratingunterlagen Kreissparkasse Birkenfeld. Ta bonitetna ocena ustreza oceni [B – do BB–] na bonitetni lestvici agencije Standard and Poor's (glej Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, str. 18).

Banka	Trajanje	Trajanje v letih	Samostojna bonitetna ocena družbe FFHG (bonitetna lestvica agencije Moody's)	Prilagojena bonitetna ocena ⁽¹⁾ (bonitetna lestvica agencije Moody's)
ISB	[približno sedem let]	[približno sedem let]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]
ISB	[približno tri leta]	[približno tri leta]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]

⁽¹⁾ Ob upoštevanju lastniške strukture.

Vir: Memorandum KPMG z dne 7. junija 2013.

- (59) Nemčija je trdila, da je treba družbo FFHG šteti za podjetje z dobro bonitetno oceno, ker ima visoko stopnjo zavarovanja (kot zavarovanje se lahko uporabijo vsa sredstva družbe FFHG) in dober delež lastnega kapitala v višini približno 30 %, čeprav je družba FFHG ustvarjala izgubo, in ker je zvezna dežela Porenje – Pfalška – kot delničarka družbe FFHG – zagotovila poroštvo za posojilo.
- (60) Poleg tega je Nemčija poudarila, da sta se družba FFHG in banka ISB pogajali o pogojih posojil in da zvezna dežela Porenje – Pfalška na ta pogajanja ni vplivala.
- (61) Nemčija je zato menila, da so bila posojila banke ISB družbi FFHG odobrena po tržnih pogojih in da zato ne pomenijo državne pomoči.

4.3.2 Tržna skladnost porošstva, ki ga je odobrila zvezna dežela Porenje – Pfalška

- (62) Nemčija je navedla, da je zelo običajno, da holdinške družbe jamčijo za finančne obveznosti svoje hčerinske družbe. Poleg tega je trdila, da poroštvo zvezne dežele Porenje – Pfalška izpolnjuje zahteve iz obvestila o poroštvih ⁽²³⁾. Nemčija, ki je priznala, da je bilo s poroštvom zavarovanih 100 % zneska posojila, namesto 80 % (kot se zahteva z obvestilom o poroštvih), je podarila, da je to treba pripisati dejstvu, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška prevzela poroštva družbe Fraport, ki so prav tako zajemala 100 % zneska posojila. V zvezi s tem je navedla, da je zvezna dežela Porenje – Pfalška s prevzemom 100-odstotnega zavarovanja, ki je obstajalo prej, samo ohranila nespremenjeno stanje. Družba FFHG torej po mnenju Nemčije ni pridobila gospodarske prednosti.
- (63) Poleg tega je Nemčija trdila, da bi družba FFHG lahko ponudila druga zavarovanja (kot so zemljišče, stavbe in druga osnovna sredstva), ki niso bila potrebna, ker je imela zvezna dežela veliko večino delnic družbe FFHG. Nemčija je torej trdila, da se pogoji posojila ne bi nujno spremenili, če zvezna dežela ne bi odobrila porošstva.
- (64) Nemčija je poleg tega poudarila, da družba FFHG plačuje tržno premijo za poroštvo. V podporo temu se je sklicevala na študijo Deutsche Bank, kot je navedena v uvodni izjavi 56. V tem okviru je Nemčija pojasnila, da je Deutsche Bank določila, da bi bila premija za poroštvo med [0,5 in 1,5 %] ⁽²⁴⁾. Nemčija je navedla, da je bila premija določena na [0,5 do 1,5 %], ker se je družba FFHG ob izdaji porošstva uspešno razvijala. Na podlagi tega je poudarila, da je treba za to poroštevno premijo šteti, da je v skladu s trgom, saj je v okviru meje, ki so jo določili strokovnjaki Deutsche Bank.

⁽²³⁾ Obvestilo Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštev (UL C 155, 20.6.2008, str. 10).

⁽²⁴⁾ Deutsche Bank oceni dva alternativna scenarija financiranja družbe FFHG – scenarij brez zavarovanja in scenarij s 100-odstotnim državnim poroštvom. Meni, da bi bil v prvem primeru (brez zavarovanja) upoštevni dodatek za tveganje za petletno posojilo med [1,30 in 2,05 %] na leto. V drugem primeru (s poroštvom, ki krije 100 % terjatev) bi bil upoštevni dodatek za tveganje med [0,25 in 0,7 %] na leto. Razlika v dodatkih med obema primeroma naj bi nakazovala ceno porošstva. Razlika, ki jo je ocenila Deutsche Bank, je v razponu [0,6–1,8 %] na leto ([1,3 % – 0,7 % = 0,6 % in 2,05 % – 0,25 % = 1,8 %]).

- (65) Skratka, Nemčija je poudarila, da družba FFHG ni pridobila gospodarske prednosti v smislu člena 107(1) Pogodbe niti prek združenih denarnih sredstev zvezne dežele niti prek posojil banke ISB ali z njimi povezanega poročstva.

4.4 Združljivost ukrepov z notranjim trgovom

4.4.1 Ocena združljivosti pomoči za naložbe

- (66) Tudi če financiranje, odobreno družbi FFHG, pomeni pomoč, bi bila ta pomoč združljiva z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, je trdila Nemčija.
- (67) Zlasti v zvezi s posojili banke ISB in z njimi povezanim poročstvom je trdila, da so se s posojili banke ISB refinancirale obstoječe posojilne pogodbe, ki so bile sklenjene zaradi financiranja infrastrukturnih ukrepov na letališču Frankfurt Hahn. V zvezi s tem je navedla, da se je s posojilom banke ISB št. 1 refinanciralo posojilo, ki je bilo namenjeno financiranju naložb v opremo na letališču Frankfurt Hahn v letih 2007 in 2008, medtem ko je bilo posojilo banke ISB št. 2 namenjeno refinanciranju posojila za financiranje naložb, ki so bile na letališču izvedene leta 2002. Po navedbah Nemčije so se tudi s posojilom banke IISB št. 3 refinancirale naložbe v preoblikovanje tovornega hangarja v potniški terminal in drugi ukrepi za razširitev infrastrukture. Nemčija je nadalje trdila, da so se tudi s posojiloma banke ISB št. 4 in 5 refinancirala posojila za financiranje naložb v letih 2004–2006. Trdila je torej, da posojila ne pomenijo pomoči za tekoče poslovanje, ampak pomoč za naložbe, ki je v skladu s pogoji za združljivost iz smernic za letalski sektor iz leta 2005. Naslednje uvodne izjave vsebujejo analizo skladnosti z vsakim od navedenih pogojev.
- (a) Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa
- (68) Kar zadeva pogoj, da mora ukrep prispevati k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa, je Nemčija trdila, da je bil cilj financiranja letališke infrastrukture na letališču Frankfurt Hahn vedno izboljšati gospodarsko strukturo gospodarsko nerazvite in redko poseljene regije Hunsrück.
- (69) V zvezi s tem je navedla, prvič, da je bil cilj podpore družbi FFHG pomagati pri reševanju šibkega strukturnega gospodarstva regije Hunsrück. Nemčija je trdila, da je letališče Frankfurt Hahn obkroženo s številnimi območji, ki se štejejo za regije, ki potrebujejo podporo, v okviru *Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“* ⁽²⁵⁾, naloge, ki je skupna zveznim in lokalnim vladam. V zvezi s tem je navedla, da so štiri regije okoli letališča, tj. Landkreis Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell in Rhein-Hunsrück-Kreis, povprečno samo pol tako gosto poseljene kot preostali del zvezne dežele Porenje – Pfalška. Poudarila je, da je za navedene regije, katerih gospodarstvo oblikujejo mala in srednja podjetja, zaposlovanje glavni branik, ki varuje pred nadaljnjim upadanjem regionalnega gospodarstva, ter da ima letališče Frankfurt Hahn pomembno vlogo kot delodajalec in stranka.
- (70) Drugič, Nemčija je trdila, da ima letališče Frankfurt Hahn pomembno vlogo pri strateškem razvoju receptivnega (približno 33 % potnikov, kar leta 2005 ustreza približno 1 milijonu potnikov) in emitivnega turizma (približno 67 % potnikov) za zvezno deželo Porenje – Pfalška. Navedla je, da 88 % potnikov, ki prispejo v regijo, tam ostane več dni. Trdila je, da so turisti, ki so prispeli prek letališča Frankfurt Hahn, leta 2005 ustvarili približno 5,7 milijona nočitev ⁽²⁶⁾. Po navedbah Nemčije se je število nočitev še povečalo, saj je zvezna dežela Porenje – Pfalška

⁽²⁵⁾ Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz“ z dne 6. oktobra 1969 (BGBl. I S. 1861), nazadnje spremenjen s členom 8 zakona z dne 7. septembra 2007 (BGBl. I, str. 2, 246).

⁽²⁶⁾ Flughafen Frankfurt Hahn – Regionalökonomische Effekte, ZFL Studie, 03/2007.

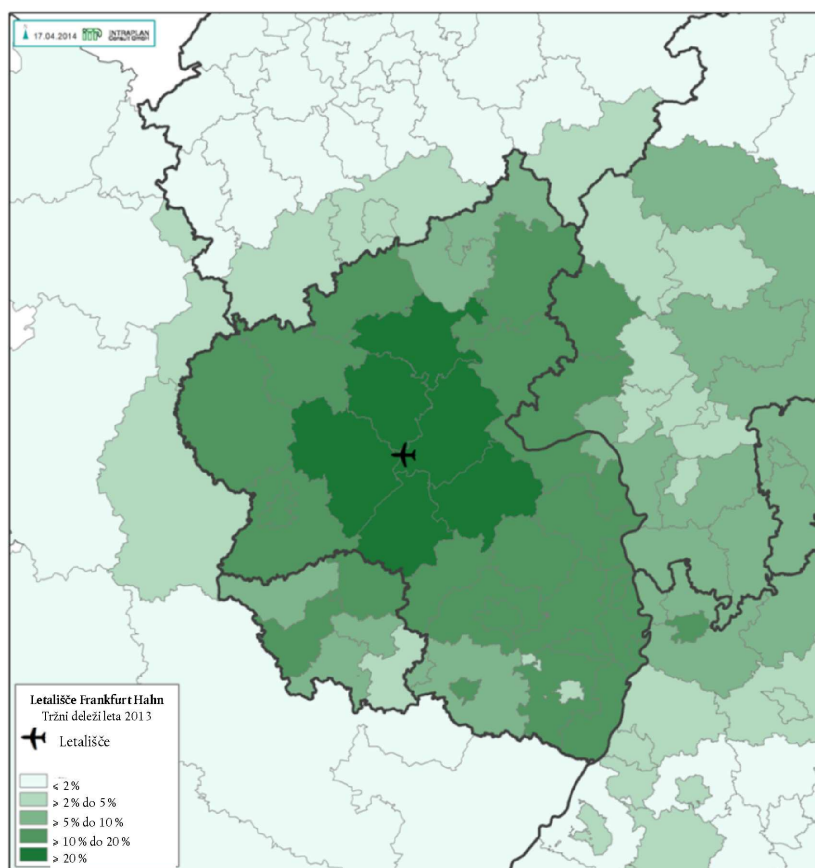
leta 2011 sprejela 8,2 milijona gostov, ki so ustvarili 21,5 milijona nočitev. Nemčija je poudarila, da se je zlasti povečalo število gostov iz vzhodno- in južneevropskih držav ter da je iz teh držav veliko letov na letališče Frankfurt Hahn. Tako je bilo po navedbah Nemčije s turizmom v zvezni deželi Porenje – Pfalška ustvarjenih približno 198 000 delovnih mest. Posledični prihodki in učinki na zaposlovanje izvirajo predvsem iz receptivnega turizma, v katerem ima letališče Frankfurt Hahn osrednjo vlogo, saj za turiste pomeni vrata v regijo Hunsrück, pa tudi v zvezno deželo Porenje – Pfalška na splošno, kot je pojasnila Nemčija. Nemčija je navedla, da se je med letoma 1990 in 2001 število turistov v regiji Hunsrück povečalo za 70 %, v zvezni deželi Porenje – Pfalška pa za 35 %. Po njenih navedbah se je v istem obdobju število tujih turistov v regiji Hunsrück povečalo za 163 %. Ker 88 % turistov, ki v regijo prispejo prek letališča Frankfurt Hahn, ostane vsaj eno noč, več kot 80 % pa jih ostane celo od dva do deset dni, ti ustvarijo skupni promet v višini približno 133,7 milijona EUR na leto. Poleg tega je Nemčija trdila, da tudi emitivni turizem (67 %) na podlagi prihodkov iz neletalskih dejavnosti ustvarja dohodke za letališče Frankfurt Hahn.

- (71) Tretjič, Nemčija je navedla, da je letališče Frankfurt Hahn ob upoštevanju vseh delov letaliških dejavnosti leta 2012 v regiji Hunsrück ustvarilo 3 063 delovnih mest, od katerih jih je bilo 74 % zaposlitev s polnim delovnim časom. Po navedbah Nemčije 90 % navedenih zaposlenih tudi živi v regiji. Nemčija je trdila, da letališče Frankfurt Hahn pomaga preprečevati preseljevanje mladih usposobljenih delavcev v druge regije ter gospodarsko in družbeno nazadovanje regionalnih skupnosti in njihove infrastrukture. Poudarila je tudi, da letališče Frankfurt Hahn nima samo zgoraj navedenih neposrednih učinkov na trg dela, ampak ima tudi obsežne posredne, sekundarne in usmerjevalne učinke, ki izhajajo iz vse večjega števila gospodarskih in turističnih dejavnosti. V zvezi s tem se je Nemčija sklicevala na pozitivne sekundarne učinke za regijo, namreč manjšo brezposelnost in večje število davkoplačevalcev, zaradi česar imajo občine v regijah več denarja za podporo lokalnemu gospodarstvu. Letališče je na podlagi receptivnega turizma skupaj ustvarilo približno 11 000 delovnih mest za celotno zvezno deželo Porenje – Pfalška.
- (72) Nemčija je trdila, da je financiranje infrastrukture letališča Frankfurt Hahn prispevalo tudi k uresničitvi natančno opredeljenega cilja skupnega interesa, tj. boja proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih vozliščih Unije. V zvezi s tem je opozorila na dejstvo, da so bile zgornje meje zmogljivosti letališča Frankfurt na Majni nenehno presežene. Trdila je, da je torej letališče Frankfurt Hahn – zlasti glede na svoje dovoljenje za 24-urno obratovanje – zagotavljalo dodatne zmogljivosti za razbremenitev preobremenjenega letališča Frankfurt na Majni.
- (73) Nemčija je poleg tega trdila, da se s podporo letališču Frankfurt Hahn izpolnjuje tudi cilj skupnega interesa, ki je povečati mobilnost državljanov Unije. V zvezi s tem je poudarila, da je letališče Frankfurt Hahn edino nemško letališče, ki ponuja direktne lete v Kaunas (Latvija), Kerry (Irska), na Kos (Grčija), v Montpellier (Francija), Nador (Maroko), Plovdiv (Bolgarija), Pulj (Hrvaška), na Rodos (Grčija), v Santiago de Compostela (Španija) in Volos (Grčija). Po mnenju Nemčije letališče Frankfurt Hahn prispeva tudi k poklicni mobilnosti mladih, ki sta jim regija Hunsrück in zvezna dežela Porenje – Pfalška dostopni po nizkih cenah. Podobno je poudarila, da so visokokakovostne univerze in visokošolske ustanove v Koblenzu, Mainzu, Kaiserslauternu, Trierju, Wiesbadnu, Mannheimu, Bonnu itd., na katerih večinoma ni šolnin, zdaj lahko dostopne študentom iz vse Unije.
- (74) Nemčija je poleg tega trdila, da je v skupnem interesu tudi to, da so regija Hunsrück in okoliške regije zvezne dežele Porenje – Pfalška povezane z drugimi obrobniimi regijami, na primer regijo Limerick, kar se je že izkazalo na podlagi partnerstev med mesti. Nemčija je kot četrto največje nacionalno gospodarstvo na svetu navedla, da se osredotoča ne samo na povezavo z glavnimi evropskimi vozlišči, ampak tudi na medsebojno povezavo regij. Po mnenju Nemčije je večja neodvisnost od glavnih vozlišč, kot so Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol ali Frankfurt na Majni, pomembna za Unijo, saj bo to pomenilo ne samo več neposrednih povezav, ampak tudi večjo zanesljivost, zlasti za tovorni promet, saj je na regionalnih letališčih manj odpovedi zaradi vremena, stavk, terorizma ali tveganja odpovedi.
- (75) Nazadnje je Nemčija na splošno poudarila, da bližina letališča Zweibrücken ne pomeni podvajanja letališč za isto gravitacijsko območje, saj je od njega do letališča Frankfurt Hahn 127 km. Po navedbah Nemčije traja vožnja na taki razdalji 1 uro in 27 minut z avtomobilom ali približno 4 ure z vlakom. Nemčija je torej trdila, da se ne bi noben razumen delavec, tovorni prevoznik ali turist, katerega kraj odhoda je v regiji Hunsrück, odpravil na letališče Zweibrücken namesto na letališče Frankfurt Hahn, da bi prišel na končno destinacijo. Poleg tega je trdila,

da glede na potniški in tovorni zračni promet med letoma 2005 in 2012 ni mogoče sklepati o nikakršnem razmerju zamenljivosti med letališčema. Po navedbah Nemčije ima letališče Frankfurt Hahn glavni tržni delež v regiji Hunsrück-Mosel-Nahe (glej sliko 5).

Slika 5

Tržni deleži letališča Frankfurt Hahn v potniškem zračnem prometu leta 2013 (*)



(b) Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem

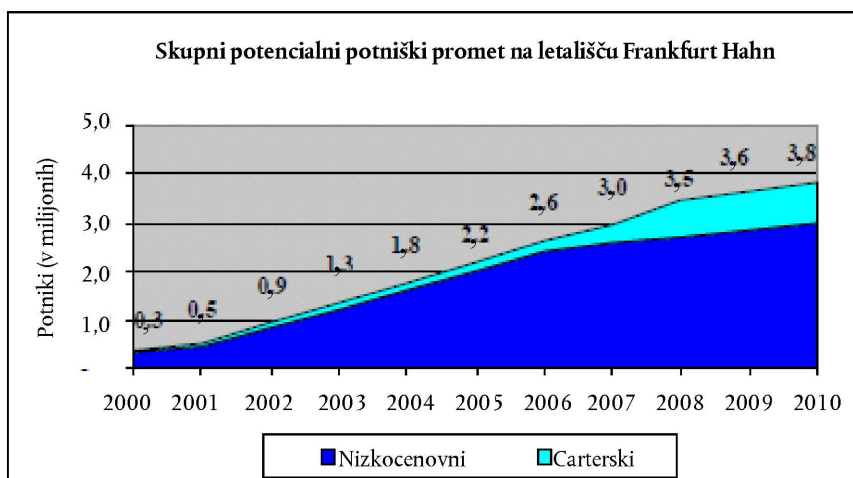
- (76) Nemčija meni, da so financirane naložbe potrebne in sorazmerne s ciljem skupnega interesa (glej uvodno izjavo 68 in naslednje). Po njenih navedbah so bile naložbe izvedene v skladu s potrebami, zgrajena infrastruktura pa je bila potrebna, da je letališče lahko zagotavljalo povezljivost in razvoj regije ter razbremenilo letališče Frankfurt na Majni. Nemčija je poudarila, da infrastruktura ni bila nesorazmerna ali preobsežna glede na potrebe uporabnikov letališča. Zato je menila, da je bil ta pogoj za združljivost izpolnjen.

(c) Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe

- (77) Nemčija je trdila, da je družba Fraport pred sprejetjem odločitve o razširitvi letališke infrastrukture naročila študije o napovedih prometa, da bi za letališče Frankfurt Hahn opredelila možnosti glede prometa. Predložila je navedene študije, ki so jih v imenu družbe Fraport pripravili strokovnjaki za letalstvo. Na sliki 6 in sliki 8 so povzeti rezultati ene od navedenih študij v zvezi s pričakovanim razvojem potniškega in tovornega prometa na letališču Frankfurt Hahn med letoma 2000 in 2011.

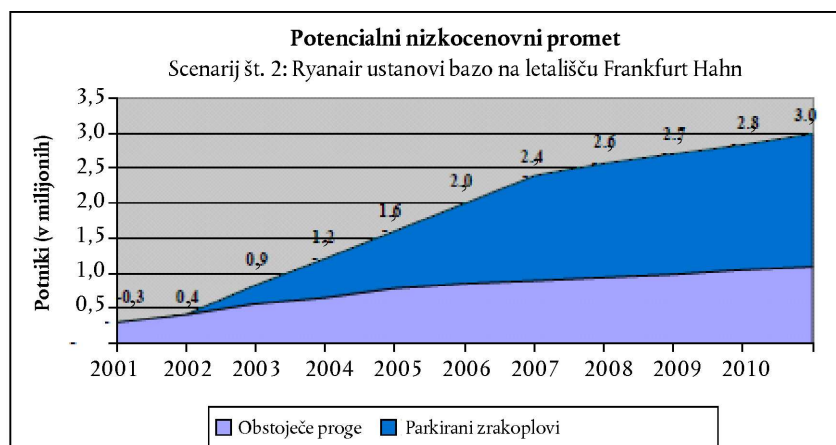
(*) Dopis Nemčije iz septembra 2014.

Slika 6

Skupni potencialni potniški promet na letališču Frankfurt Hahn v obdobju 2000–2010

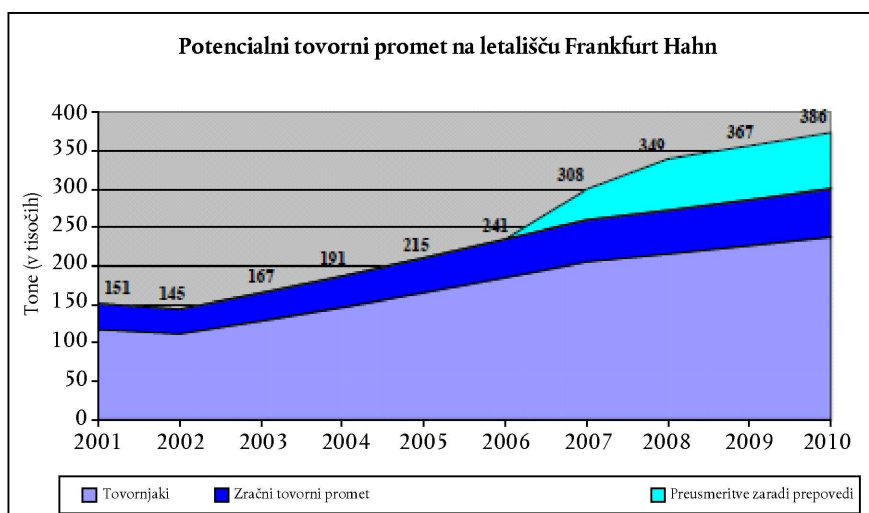
Vir: SH&E.

Slika 7

Potencialni nizkocenovni potniški promet (ob predpostavki, da družba Ryanair ustanovi bazo, kar pomeni, da bi svoje zrakoplove čez noč parkirala na letališču) na letališču Frankfurt Hahn v obdobju 2001–2011

Vir: SH&E.

Slika 8

Skupni potencialni tovorni promet na letališču Frankfurt Hahn v obdobju 2001–2010

Vir: SH&E.

(d) Enak in nediskriminacijski dostop do infrastrukture

- (78) Glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, imajo vsi morebitni uporabniki infrastrukture enak in nediskriminacijski dostop do letališča. Nemčija je trdila, da letališke pristojbine, ki se plačujejo za uporabo infrastrukture, temeljijo na poslovno upravičenem razlikovanju in da je seznam letaliških pristojbin pregledno in nediskriminacijsko na voljo vsem morebitnim uporabnikom.

(e) Vpliv na trgovino ni v nasprotju s skupnim interesom

- (79) Prvič, Nemčija je trdila, da med letališčem Frankfurt Hahn in drugimi letališči na gravitacijskem območju, kot sta letališči Zweibrücken in Frankfurt na Majni, ni učinkov zamenljivosti. Po njenih navedbah pomoč, odobrena družbi FFHG, nima neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco z navedenimi letališči niti v zvezi s potniškim niti v zvezi s tovarnim prometom. Nasprotno, Nemčija je trdila, da za lete z nizkocenovnimi prevozniki potniki raje uporabljajo letališka vozlišča (kot sta Köln/Bonn ali Frankfurt na Majni) kot regionalna letališča (kot je Frankfurt Hahn). Navedla je, da so morali v zadnjih letih nizkocenovni prevozniki zagotavljati vse več letov na glavna vozlišča, ker so tradicionalne letalske družbe znižale cene in začele vstopati na trg nizkocenovnih letov. V zvezi s tem je navedla, da so regionalna letališča, kot je Frankfurt Hahn, zdaj pod večjim pritiskom, da tekmujejo z letališkimi vozlišči za potnike, ki potujejo v prostem času. Zato je Nemčija sklenila, da financiranje ni povzročilo neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco, ampak se je nasprotno izkazalo za ustrezno za prehod letališča na stabilni poslovni model v prihodnosti.
- (80) Drugič, Nemčija je trdila, da dejstvo, da je bila družba Fraport pred svojo vključitvijo v letališče Frankfurt Hahn že upravljavka letališča Frankfurt na Majni, kaže, da ni bilo pričakovati premikov v smislu zamenljivosti z letališča Frankfurt na Majni na letališče Frankfurt Hahn. Namesto tega je družba Fraport vlagala v možnost razbremenitve letališča Frankfurt na Majni in uporabe dodatne dopolnilne funkcije letališča Frankfurt Hahn, saj je bila za vozlišče Frankfurt na Majni v prihodnosti predvidena preobremenitev zmogljivosti. Po navedbah Nemčije je bila prepoved nočnih letov na letališču Frankfurt na Majni eden od glavnih dejavnikov pri tem sklepanju, saj je imelo letališče Frankfurt Hahn dovoljenje za 24-urno obratovanje.
- (81) Skratka, Nemčija je trdila, da so bili učinki financiranja v korist družbe FFHG omejeni na pozitivne regionalne učinke za regijo Hunsrück kot celoto, obenem pa ni bilo negativnih učinkov v zvezi z drugimi letališči, saj se letališče Frankfurt Hahn uporablja za razbremenitev letališča Frankfurt na Majni. Poleg tega je navedla, da razen letališča Luxembourg, ki je že 1 uro in 30 minut (111 km) oddaljeno od letališča Frankfurt Hahn, ni drugih tujih letališč, ki bi si konkurirala na istem gravitacijskem območju. Po mnenju Nemčije pa odobrena pomoč nima negativnega učinka izkrivljanja konkurence niti v zvezi z letališčem Luxembourg.

(f) Spodbujevalni učinek, nujnost in sorazmernost

- (82) Nemčija je navedla, da bi se brez pomoči za naložbe raven gospodarske dejavnosti letališča znatno zmanjšala. Trdila je, da je bila pomoč potrebna, saj so bili z njo nadomeščeni samo stroški financiranja, nižji znesek pa bi privedel do nižjih ravni naložb.

4.4.2 Ocena združljivosti pomoči za tekoče poslovanje

- (83) Nemčija je 17. aprila 2014 predložila svoja stališča do združljivosti ukrepov na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2014. Trdila je, da tudi če so združena denarna sredstva, posojila in z njimi povezano poroštvo pomenili pomoč za tekoče poslovanje za družbo FFHG, je bila ta pomoč združljiva z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe in oddelka 5.1.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014. Nemčija je podrobneje predstavila svoje argumente v zvezi z zadevnimi pogoji za združljivost.

(a) Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

- (84) Kar zadeva zahtevo, da mora pomoč prispevati k doseganju natančno opredeljenega cilja skupnega interesa, je Nemčija trdila, da je bil namen kritja stroškov poslovanja družbe FFHG vedno izboljšati gospodarsko strukturo gospodarsko nerazvite in redko poseljene regije Hunsrück. Pri tem je uporabila enako sklepanje kot pri oceni združljivosti pomoči za naložbe za financiranje letališke infrastrukture (glej oddelek 4.4.1).

(b) Potreba po posredovanju države

- (85) Nemčija je pojasnila, zakaj letališče Frankfurt Hahn ustvarja izgube iz poslovanja, ki jih je treba kriti. Navedla je, da je za letališče, kakršno je Frankfurt Hahn, ki ima 1–3 milijone potnikov, precej ambiciozen cilj, da bi postalo donosno in bi lahko krilo svoje stroške poslovanja. Po navedbah Nemčije tega ambicioznega cilja ni bilo mogoče doseči v zagonskih letih (tj. v obdobju od začetka komercialnega potniškega prometa na letališču do danes) letališča Frankfurt Hahn, ker so letališče bremenile zelo velike infrastrukturne naložbe, ki jih je samo financiralo na kapitalnem trgu in za katere je moralo plačevati visoke obresti. Nemčija je poleg tega navedla, da od začetka svetovne gospodarske in finančne krize potniški in še zlasti tovarni promet stagnirata.
- (86) Nemčija je trdila, da je bilo glede na te okoliščine potrebno posredovanje države za kritje izgub iz poslovanja, sicer bi družba FFHG postala plačilno nesposobna. Po navedbah Nemčije bi to privedlo tudi do odvzema dovoljenja za 24-urno obratovanje, kar bi pomenilo, da bi družba FFHG morala ustaviti opravljanje vseh letov, s tem pa bi izgubila stranke, kot so letalske družbe in prevozniki tovora. Poudarila je, da bi tedaj postalo tudi zelo težko najti novega upravljavca za letališče.

(c) Ustreznost ukrepov pomoči kot instrumentov politike

- (87) Nemčija je trdila, da je bilo kritje stroškov poslovanja ustrezen ukrep za doseg predvidenega cilja. V zvezi s tem je navedla, da če bi letališče Frankfurt Hahn moralo prenehati delovati in bi izginilo z upoštevanih trgov, potem cilji skupnega interesa v zvezi z razvojem regije Hunsrück in izvedbo naložb za preoblikovanje ne bi bili doseženi. Pri tem je poudarila, da mora javni vlagatelj v nasprotju z zasebnim vlagateljem upoštevati navedene cilje, ko razmišlja o alternativni možnosti – zaprtju letališča.

(d) Obstoje spodbujevalnega učinka

- (88) Nemčija je trdila, da je bilo za ohranitev delovanja letališča Frankfurt Hahn nujno kriti njegove stroške poslovanja, sicer bi družba FFHG postala plačilno nesposobna. Navedla je, da je bilo kritje stroškov poslovanja tudi podlaga za uresničitev ciljev skupnega interesa, kot je navedeno v uvodni izjavi 84 in naslednjih. Poleg tega je trdila, da si brez te pomoči za tekoče poslovanje ne bi bilo mogoče zamisliti finančne konsolidacije letališča, kot jo upravitelj predvideva zdaj, saj bi se letališču kopičili dolгови, namesto da bi se jih to rešilo. Po mnenju Nemčije spodbujevalni učinek ukrepov dokazuje že stalen napredek družbe FFHG k donosnosti.

(e) Sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)

- (89) Nemčija je trdila, da je bil element pomoči v posojilih omejen na izgube iz poslovanja ter je pomenil absolutni minimum, potreben za ohranitev obratovanja letališča Frankfurt Hahn in preprečitev njegove plačilne nesposobnosti.

(f) Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino med državami članicami

- (90) Nemčija je menila, da ni bilo neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami. Pri tem je uporabila enako sklepanje kot pri oceni združljivosti pomoči za naložbe za financiranje letališke infrastrukture (glej oddelek 4.4.1).

5. PRIPOMBE TRETJIH OSEB

5.1 Zvezna dežela Porenje – Pfalška

- (91) Komisija je pripombe o sklepu o začetku postopka prejela samo od zvezne dežele Porenje – Pfalška. Te so bile v skladu s pripombami Nemčije.
- (92) Prvič, zvezna dežela Porenje – Pfalška je navedla, da družba FFHG ni prejela državne pomoči, ker ni pridobila gospodarske prednosti. Trdila je, da bi ukrepe, ki jih je sprejela, sprejel vsak zasebni vlagatelj v enakem položaju. Močno je poudarila, da postopek Komisije omejuje potencialni razvoj družbe FFHG in njene dejavnosti. Opozorila je na pomen letališča Frankfurt Hahn za receptivni turizem in gospodarstvo zvezne dežele.
- (93) Tudi če je bila družbi FFHG odobrena državna pomoč, je ta po mnenju zvezne dežele Porenje – Pfalška združljiva z notranjim trgov. Po njenem mnenju je bilo financiranje namenjeno razvoju letališke infrastrukture, ki je izjemnega gospodarskega pomena za zvezno deželo.
- (94) Tudi če bo Komisija sprejela stališče, da je šlo za državno pomoč, je to po mnenju zvezne dežele treba šteti za državno pomoč v smislu člena 107(3)(c) in za združljivo z notranjim trgov.

5.2 Pripombe glede uporabe smernic za letalski sektor iz leta 2014 za obravnavano zadevo

5.2.1 Družba Lufthansa

- (95) Družba Lufthansa je trdila, da bi morala Komisija v tej zadevi uporabiti smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 ⁽²⁷⁾. Po njenem mnenju ukrepi vključujejo stalno nezakonito in nezdružljivo pomoč za reševanje, ki jo je zvezna dežela Porenje – Pfalška izvajala v korist družbe FFHG. Družba Lufthansa je navedla, da letališče vse od takrat ustvarja letne izgube in da bi moralo brez javne pomoči zapustiti trg.

5.2.2 Organizacija Transport & Environment

- (96) Ta nevladna organizacija je izrazila pripombe, s katerimi je grajala smernice za letalski sektor iz leta 2014 in dosedanje odločitve Komisije v zvezi z letalsko industrijo zaradi njihovih domnevno negativnih učinkov na okolje.

6. OCENA

- (97) V skladu s členom 107(1) Pogodbe je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgov, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

⁽²⁷⁾ Smernice Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah (UL C 244, 1.10.2004, str. 2).

(98) Merila iz člena 107(1) Pogodbe so kumulativna. Za ugotovitev, ali ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji. Finančna podpora mora namreč:

- (a) biti odobrena s strani države ali iz državnih sredstev;
- (b) dajati prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga;
- (c) izkrivljati konkurenco ali ustvarjati možnost izkrivljanja konkurence in
- (d) vplivati na trgovino med državami članicami.

6.1 Narava pomoči kreditne linije, zagotovljene iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele Porenje – Pfälška

6.1.1 Pojem podjetje in gospodarska dejavnost

- (99) V skladu z ustaljeno sodno prakso mora Komisija najprej ugotoviti, ali je družba FFHG podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe. Pojem podjetje zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja ⁽²⁸⁾. Vsaka dejavnost ponudbe blaga ali storitev na določenem trgu je gospodarska dejavnost ⁽²⁹⁾.
- (100) Splošno sodišče je v sodbi v zadevi Flughafen Leipzig/Halle potrdilo, da upravljanje letališča za komercialne namene in izgradnja letališke infrastrukture pomenita gospodarsko dejavnost ⁽³⁰⁾. Ko začne upravljavec letališča opravljati gospodarske dejavnosti, tako da zagotavlja plačljive letališke storitve, se ne glede na njegov pravni status ali način financiranja šteje za podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe, zato se pravila Pogodbe o državni pomoči lahko uporabljajo za prednost, ki mu jo je dodelila država ali ki mu je bila dodeljena iz državnih sredstev ⁽³¹⁾.
- (101) V zvezi s trenutkom, ko sta gradnja in upravljanje letališča postala gospodarska dejavnost, zaradi postopnega razvoja tržnih sil v letališkem sektorju ni mogoče določiti natančnega datuma. Vendar je Splošno sodišče priznalo razvojne spremembe v naravi letaliških dejavnosti in v sodbi Leipzig/Halle razsodilo, da od leta 2000 ni več mogoče izključiti uporabe pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture. Zato je treba od datuma sodbe v zadevi Aéroports de Paris (12. decembra 2000) ⁽³²⁾ upravljanje in gradnjo letališke infrastrukture obravnavati kot gospodarsko dejavnost, ki spada na področje nadzora državnih pomoči.
- (102) V tem smislu letališče, ki je predmet tega sklepa, upravlja družba FFHG, upravljavka letališča, na komercialni podlagi. Upravljavka letališča, družba FFHG, uporabnikom zaračunava za uporabo navedene infrastrukture. Družba FFHG je torej podjetje za namene konkurenčnega prava Unije.

6.1.2 Državna sredstva in pripisljivost državi

- (103) Da bi zadevni ukrep pomenil državno pomoč, se mora financirati iz državnih sredstev, odločitev o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi.

⁽²⁸⁾ Zadeva C-35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851; zadeva C-41/90, Höfner in Elser, Recueil 1991, str. I-1979; zadeva C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances proti Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Recueil 1995, str. I-4013; zadeva C-55/96, Job Centre, Recueil 1997, str. I-7119.

⁽²⁹⁾ Zadeva 118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. 2599; zadeva 35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851.

⁽³⁰⁾ Sodba Leipzig/Halle, zlasti točki 93 in 94; potrjena z zadevo C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen in Flughafen Leipzig-Halle proti Komisiji, ZOdL 2012, ECLI:EU:C:2012:821; glej tudi zadevo T-128/89, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929, potrjeno z zadevo C-82/01P, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-9297, in zadevo T-196/04, Ryanair proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: sodba Charleroi), ZOdL 2008, str. II-3643.

⁽³¹⁾ Zadevi C-159/91 in C-160/91, Poucet proti AGV in Pistre proti Cancave, Recueil 1993, str. I-637.

⁽³²⁾ Sodba Leipzig/Halle, točki 42 in 43.

- (104) Pojem državna pomoč se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ⁽³³⁾. Za uporabo člena 107 Pogodbe so sredstva lokalnih organov državna sredstva ⁽³⁴⁾.
- (105) Nemčija je najprej navedla, da se združena denarna sredstva zvezne dežele Porenje – Pfalška ne financirajo neposredno iz javnega proračuna zvezne dežele. Trdila je, da vsa sredstva v združenih denarnih sredstvih bodisi izvirajo iz sodelujočih podjetij bodisi so pridobljena v obliki posojil na kapitalskem trgu. V nadaljnjem dopisu je navedla, da sredstva, ki jih družba FFHG črpa iz združenih denarnih sredstev, niso zajeta s poroštvom zvezne dežele, ker se sredstva zagotavljajo neposredno iz sredstev zvezne dežele ⁽³⁵⁾.
- (106) Komisija meni, da je v obravnavanem primeru država vedno neposredno ali posredno nadzirala sredstva v združenih denarnih sredstvih, zaradi česar so ta pomenila državna sredstva. Prvič, Nemčija je sama navedla, da se je kreditna linija, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, financirala neposredno iz sredstev zvezne dežele Porenje – Pfalška. Zadevni ukrep se je torej financiral iz državnih sredstev.
- (107) Drugič, v združenih denarnih sredstvih lahko sodelujejo samo podjetja v večinski lasti zvezne dežele Porenje – Pfalška (vsaj 50-odstotno lastništvo). Zaradi večinskega javnega lastništva so sodelujoča podjetja očitno javna podjetja v smislu člena 2(b) Direktive Komisije 2006/111/ES ⁽³⁶⁾. Ker so torej vsa sodelujoča podjetja javna podjetja, so njihova sredstva državna sredstva. To dejstvo samo pomeni, da sredstva v združenih denarnih sredstvih v obsegu, v katerem so sestavljena iz depozitov sodelujočih podjetij, pomenijo državna sredstva.
- (108) Tretjič, če depoziti sodelujočih podjetij v združenih denarnih sredstvih ne zadostujejo za pokritje likvidnostnih potreb udeleženca, zvezna dežela Porenje – Pfalška pridobi kratkoročno financiranje na finančnih trgih v svojem imenu, ta sredstva pa prenese na podjetja, ki sodelujejo v združenih denarnih sredstvih. Ker zvezna dežela potrebna posojila vzame v svojem imenu, je treba šteti, da so tudi tako pridobljena sredstva državna sredstva. Kot je prikazano na sliki 2, med letoma 2009 in 2013 (razen avgusta 2012 in septembra 2013) depoziti sodelujočih podjetij v združenih denarnih sredstvih niso zadostovali za pokritje likvidnostnih potreb vseh udeležencev, zato je morala zvezna dežela vzeti potrebna posojila v svojem imenu.
- (109) Komisija zato meni, da se sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, financirajo z državnimi sredstvi, saj so depoziti sodelujočih podjetij in posojila, ki jih je vzela zvezna dežela za premostitev likvidnostnih vrzeli v združenih denarnih sredstvih, državna sredstva.
- (110) Poleg tega je jasno, da ima zvezna dežela obsežen nadzor nad delovanjem združenih denarnih sredstev, zato je treba financiranje, odobreno sodelujočim podjetjem, pripisati državi. Pogodba o sodelovanju v združenih denarnih sredstvih se sklene med zvezno deželo in zadevnimi podjetji. Odločitev o tem, ali se podjetju dovoli sodelovanje v združenih denarnih sredstvih, torej sprejme neposredno zvezna dežela. Ta tudi odloči o najvišjem znesku, ki ga lahko sodelujoče podjetje v obliki kreditne linije črpa iz združenih denarnih sredstev. Poleg tega zvezna dežela Porenje – Pfalška neposredno upravlja vsakodnevno delovanje združenih denarnih sredstev prek „Landeshauptkasse“, ki je institucija ministrstva za finance zvezne dežele Porenje – Pfalška. „Landeshauptkasse“ tudi uradno zastopa zvezno deželo pri pridobivanju sredstev na trgu za premostitev likvidnostnih vrzeli v združenih denarnih sredstvih.
- (111) Komisija na podlagi teh elementov meni, da lahko država neposredno nadzoruje dejavnosti združenih denarnih sredstev, predvsem vprašanje, katero podjetje lahko sodeluje, in posamezno kreditno linijo, odobreno vsakemu sodelujočemu podjetju. Zato je odločitve v zvezi s sodelovanjem v združenih denarnih sredstvih in obsegom tega sodelovanja mogoče pripisati državi.

⁽³³⁾ Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (Stardust Marine), Recueil 2002, str. I-4397.

⁽³⁴⁾ Združeni zadevi T-267/08 in T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, ZOdl. 2011, str. II-01999, točka 108.

⁽³⁵⁾ Dopis Nemčije z dne 24. aprila 2014, odgovor na vprašanje 4, str. 3.

⁽³⁶⁾ Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17).

6.1.3 Gospodarska prednost

- (112) Prednost v smislu člena 107(1) Pogodbe je vsaka gospodarska korist, ki je podjetje ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. brez posredovanja države ⁽³⁷⁾. Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države ⁽³⁸⁾.
- (113) Prednost pomeni vsako izboljšanje finančnega položaja podjetja zaradi posredovanja države. Nasprotno pa „kapital, ki ga država da neposredno ali posredno na voljo podjetju v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim pogojem, ne more veljati za državno pomoč“ ⁽³⁹⁾.
- (114) Da bi Komisija preverila, ali je podjetje zaradi odobritve posojila ali druge oblike financiranja dolga pridobilo gospodarsko prednost, uporabi načelo posojilodajalca v tržnem gospodarstvu. Komisija mora torej oceniti, ali je družbi FFHG zaradi pogojev združenih denarnih sredstev dodeljena gospodarska prednost, ki je podjetje, ki prejema pomoč, ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji.
- (115) Nemčija je trdila, da je bilo načelo posojilodajalca v tržnem gospodarstvu v celoti upoštevano, saj se z združenimi denarnimi sredstvi financiranje zagotavlja po tržnih pogojih. V zvezi s sodelovanjem družbe FFHG v združenih denarnih sredstvih je pojasnila, da združena denarna sredstva delujejo, kakor sledi: družba FFHG zaprosi za sredstva iz združenih denarnih sredstev, da bi zagotovila svojo likvidnost, zvezna dežela pa jih zagotovi. Obrestne mere, zaračunane družbi FFHG, so obrestne mere za denar čez noč na denarnem trgu ⁽⁴⁰⁾, na ravni, ki je na voljo sami zvezni deželi, kot prikazuje slika 4.
- (116) Če depoziti sodelujočih podjetij ne zadostujejo za izpolnitev prošnje, zvezna dežela dopolni združena denarna sredstva s posojili, ki jih vzame v svojem imenu. Nemčija je še pojasnila, da zvezna dežela v bistvu prenese pogoje, ki jih doseže na kapitalskem trgu, na udeležence v združenih denarnih sredstvih, s čimer tem – podjetjem zvezne dežele, v katerih ima zvezna dežela večino delnic – omogoči, da se sama refinancirajo pod enakimi pogoji kot sama zvezna dežela, ne da bi se upoštevala njihova kreditna sposobnost. Poleg tega je financiranje podjetjem na voljo neomejeno dolgo.
- (117) Ob upoštevanju tega mehanizma je družbi FFHG dodeljena prednost, če so pogoji, pod katerimi zvezna dežela odobri posojila iz združenih denarnih sredstev, ugodnejši od pogojev, ki so družbi FFHG sicer na voljo na trgu. Pogoji za najem posojil iz združenih denarnih sredstev so enaki kot pogoji, ki so na voljo zvezni deželi, da se refinancira. Glede na to, da lahko zvezna dežela kot javni organ posojila vzame po zelo ugodnih obrestnih merah (ker praktično ni tveganja neplačila in ker bonitetna ocena zvezne dežele ustreza AAA ⁽⁴¹⁾), Komisija meni, da je obrestna mera, po kateri lahko družba FFHG pridobi posojilo iz združenih denarnih sredstev, ugodnejša od obrestne mere, ki ji je sicer na voljo. To ugotovitev dodatno podpirajo bonitetne ocene družbe FFHG v letih 2009–2014, ki jih je predložila Nemčija in so povzete v preglednici 7, iz katere je razvidno, da se bonitetna ocena družbe FFHG giblje med [...]. Posojila iz združenih denarnih sredstev so bila torej na voljo po boljših pogojih, kot bi to upravičevala kreditna sposobnost družbe FFHG. Poleg tega družbi FFHG zanje ni treba zagotoviti zavarovanja. Zvezna dežela je torej s tem, ko je družbi FFHG dovolila sodelovanje v združenih denarnih sredstvih in ji zagotavljala posojila na podlagi kreditne linije, dodelila gospodarsko prednost ⁽⁴²⁾.

6.1.4 Selektivnost

- (118) V skladu s členom 107(1) Pogodbe se ukrep šteje za državno pomoč, kadar daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“.

⁽³⁷⁾ Zadeva C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) in drugi proti La Poste in drugim, Recueil 1996, str. I-3547, točka 60, in zadeva C-342/96, Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. I-2459, točka 41.

⁽³⁸⁾ Zadeva 173/73, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1974, str. 709, točka 13.

⁽³⁹⁾ Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (Stardust Marine), Recueil 2002, str. I-4397, točka 69.

⁽⁴⁰⁾ Po navedbah Nemčije je obrestna mera približno ustrezala evropski medbančni obrestni meri za depozite čez noč (European OverNight Index Average).

⁽⁴¹⁾ Celotno bonitetno poročilo za zvezno deželo Porenje – Pfalška (vključno s preteklimi bonitetnimi ocenami zvezne dežele od leta 1999), ki ga je pripravila bonitetna agencija Fitch, julij 2014, na voljo na naslovu: http://www.fm.rlp.de/fileadmin/fm/downloads/finanzen/kapitalmarkt/FRR_RP_22_07_2014.pdf, kaže, da je bila zvezna dežela na bonitetni lestvici vedno ocenjena z AAA.

⁽⁴²⁾ Zvezna dežela nosi tveganje neizpolnitve obveznosti s strani družbe FFHG, ne da bi v zameno za to dobila nadomestilo.

- (119) Ker je bila pravica do sodelovanja v združenih denarnih sredstvih odobrena le družbi FFHG (in drugim podjetjem, v katerih ima zvezna dežela večino delnic), je ukrep selektiven v smislu člena 107(1) Pogodbe.

6.1.5 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (120) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, krepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu Unije, je treba ta podjetja obravnavati kot podjetja, na katera vpliva navedena pomoč. V skladu z ustaljeno sodno prakso ⁽⁴³⁾ je za to, da ukrep izkrivlja konkurenco, dovolj, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.
- (121) Kot izhaja iz ocene v uvodni izjavi 102 in naslednjih, je upravljanje letališča gospodarska dejavnost. Po eni strani si konkurirajo letališča, da bi pritegnila letalske prevoznike in ustrezen zračni promet (potniški in tovarni), po drugi strani pa upravljavci letališč, da bi jim bilo dodeljeno upravljanje določenega letališča. Poleg tega si lahko zlasti v zvezi z nizkocenovnimi prevozniki in ponudniki čarterskih poletov konkurirajo tudi letališča z različnimi gravitacijskimi območji in celo v različnih državah članicah, da bi privabila navedene letalske prevoznike.
- (122) Na podlagi velikosti letališča Frankfurt Hahn (v obravnavanem obdobju med 2,7 in 3,8 milijona potnikov, glej preglednico 1) in njegove bližine drugim letališčem Unije, zlasti letališčem Frankfurt na Majni, Luxembourg, Zweibrücken, Saarbrücken in Köln-Bonn ⁽⁴⁴⁾, je mogoče sklepati, da lahko financiranje izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami. Z letališča Frankfurt Hahn se opravljajo mednarodni leti na vrsto mednarodnih destinacij, kot so navedene v uvodni izjavi 73. Vzletno-pristajalna steza letališča Frankfurt Hahn je dovolj dolga (3 800 m), da jo lahko uporabljajo večji zrakoplovi, in letalskim družbam omogoča, da opravljajo lete do mednarodnih destinacij na srednje in celo dolge razdalje.
- (123) Poleg tega se letališče Frankfurt Hahn uporablja kot letališče za zračni tovarni promet s približno 200 000 tonami zračnega tovornega prometa na leto in 500 000 tonami tovora, vključno s špedicijo, skupaj (glej preglednico 2). V zvezi s konkurenco v zračnem tovornem prometu Komisija navaja, da je tovarni promet običajno bolj mobilni kot potniški promet ⁽⁴⁵⁾. Na splošno se za gravitacijsko območje letališč za tovarni zračni promet šteje, da njegov radij znaša najmanj približno 200 kilometrov in 2 uri vožnje. Glede na informacije Komisije akterji v industriji na splošno menijo, da je lahko gravitacijsko območje letališča za tovarni promet še večje, saj naj bi bila za špediterje tovora za uporabo letališča za prevoz tovora na splošno sprejemljiva do poldnevna vožnja s tovornjakom (tj. do 12 ur vožnje s tovornjaki) ⁽⁴⁶⁾. Ker so torej tovarna letališča bolj nadomestljiva kot potniška letališča, ker zadostuje, da je zračni tovor dostavljen na neko območje, nato pa ga na njegovo končno destinacijo prepeljejo cestni in železniški špediterji, Komisija meni, da je na področju prevoza tovora večje tveganje izkrivljanja konkurence in vpliva na trgovino med državami članicami.
- (124) Na podlagi argumentov, predstavljenih v uvodnih izjavah 120 do 123, gospodarska prednost, ki je je deležna družba FFHG, krepi njen položaj v primerjavi z njenimi konkurenti na trgu Unije za opravljanje letaliških storitev. Glede na navedeno je treba za prednost, zagotovljeno družbi FFHG na podlagi njenega sodelovanja v združenih denarnih sredstvih zvezne dežele, šteti, da lahko izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

6.1.6 Sklepna ugotovitev

- (125) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 99 do 124 Komisija meni, da kreditna linija, ki je bila družbi FFHG zagotovljena iz združenih denarnih sredstev zvezne dežele, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

⁽⁴³⁾ Zadeva T-214/95, Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717.

⁽⁴⁴⁾ Iej oddelek 2.1.

⁽⁴⁵⁾ Tako je letališče Leipzig/Halle konkuriralo letališču Vatry (Francija) za ustanovitev evropskega vozlišča družbe DHL. Glej sodbo Leipzig/Halle, točka 93.

⁽⁴⁶⁾ Odgovor letališča Liège na javno posvetovanje o smernicah za letalski sektor iz leta 2014.

6.2 Narava pomoči 100-odstotnega poroštva za posojila banke ISB, ki ga je zvezna dežela Porenje – Pfalška odobrila družbi FFHG

- (126) Za posojila banke ISB, ocenjena v oddelku 6.3, jamči zvezna dežela Porenje – Pfalška (porok), ki je obenem glavna delničarka (82,5 %) družbe FFHG. Vsako od petih posojil banke ISB je zavarovano s poroštvom, ki krije 100 % terjatev banke. Družba FFHG za poroštva plačuje poroku poroštveno premijo v višini [0,5–1,5 %] na leto.

6.2.1 Uporaba pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture

- (127) Iz razlogov, navedenih v uvodni izjavi 99 in naslednjih, je treba družbo FFHG šteti za podjetje v smislu člena 107 (1) Pogodbe.

6.2.2 Državna sredstva in pripisljivost

- (128) Da bi zadevni ukrep pomenil državno pomoč, se mora financirati iz državnih sredstev, odločitev o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi.
- (129) Pojem državna pomoč se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ⁽⁴⁷⁾. Za uporabo člena 107 Pogodbe so sredstva lokalnih organov državna sredstva ⁽⁴⁸⁾.
- (130) Vsako javno poroštvo vključuje morebitno izgubo sredstev s strani države. Ker je 100-odstotno državno poroštvo izdala neposredno zvezna dežela Porenje – Pfalška, je bilo odobreno iz državnih sredstev in ga je tudi mogoče pripisati državi.

6.2.3 Gospodarska prednost

- (131) V skladu s točko 3.2 obvestila o poroštvih posamezno državno poroštvo ni pomoč, če so izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji: „(a) [p]osojiljemalec ni v finančnih težavah [...]; (b) [o]bseg poroštva je mogoče pravilno določiti ob njegovi dodelitvi. [...]; (c) [p]oroštvo ne zajema več kot 80 % neodplačanega posojila ali druge finančne obveznosti [...]; (d) [z]a poroštvo se plača tržno oblikovana cena [...]“.
- (132) V tej zadevi je zvezna dežela Porenje – Pfalška zagotovila 100-odstotno poroštvo za zavarovanje posojil, ki jih je banka ISB odobrila družbi FFHG. Poroštvo torej presega zgornjo mejo 80 % neodplačanega posojila.
- (133) Nemčija je trdila, da so bila sicer posojila zavarovana s 100-odstotnim državnim poroštvom, vendar pa družba FFHG zanj plačuje tržno ceno in torej ni deležna prednosti. V podporo temu je predložila oceno, ki jo je opravila Deutsche Bank. Kot je navedeno v uvodni izjavi 153, je Deutsche Bank družbi FFHG dodelila oceno [< BBB+]. To oceno so potrdile dve drugi banki in ocena, ki je bila dodeljena z modelom kreditnega točkovanja agencije Moody's (glej uvodni izjavi 157 in 158). Vendar je Deutsche Bank ocenila, da bi bil upoštevni dodatek za tveganje za petletno posojilo med [1,30 in 2,05 %] na leto. Kot je pojasnjeno v oddelku 6.3.2, bi bil upoštevni dodatek za tveganje za posojilo, zavarovano s 100-odstotnim državnim poroštvom, med [0,25 in 0,7 %] na leto. Po mnenju Nemčije razlika v dodatkih med obema primeroma nakazuje ceno 100-odstotnega državnega poroštva. Deutsche Bank je tako ocenila, da znaša razlika [0,6–1,8 %] na leto ⁽⁴⁹⁾.
- (134) V skladu s točko 4.2, drugi pododstavek, obvestila o poroštvih se lahko prednost izračuna kot razlika med določeno tržno obrestno mero, ki bi za družbo FFHG veljala brez poroštva, ter obrestno mero, pridobljeno z državnim poroštvom, potem ko se upoštevajo morebiti plačane premije.

⁽⁴⁷⁾ Glej opombo 33.

⁽⁴⁸⁾ Glej opombo 34.

⁽⁴⁹⁾ [1,3 % – 0,7 % = 0,6 % in 2,05 % – 0,25 % = 1,8 %].

- (135) V skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah bi se za družbo v bonitetni kategoriji šibka (B) in z običajnim zavarovanjem ⁽⁵⁰⁾ uporabil dodatek za tveganje v višini 4 % na leto. Razlika med dodatkom za tveganje, ki se uporabi v skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah, in dodatkom za tveganje, zaračunanem za posojila banke ISB, skupaj s premijo za poroštvo, ki jo je zvezna dežela dejansko zaračunala, nakazuje prednost, ki jo je družba FFHG prejela zaradi 100-odstotnega državnega porošstva. Pri posojilih št. 2 in 5 ta razlika znaša [1,5–3,5 %] na leto ⁽⁵¹⁾ oziroma [1,5–3,5 %] na leto ⁽⁵²⁾, pri posojilih št. 1, 3 in 4 pa [1,5–3,5 %] na leto ⁽⁵³⁾. Poleg tega družba FFHG ni plačala bančne provizije (običajno [5–30] bazičnih točk ⁽⁵⁴⁾). Jasno je, da bi morala pod običajnimi tržnimi pogoji plačati tako poroštveno premijo (tj. [0,5–1,5 %] na leto), da bi dobila poroštvo za svoja posojila od tretje osebe. Zato je očitno, da poroštvo vključuje prednost.
- (136) Ker poroštvo, ki ga je izdala zvezna dežela, zajema 100 % neodplačanega posojila in družba FFHG plačuje premijo, ki je pod tržno ceno, je pridobila gospodarsko prednost, ki je sicer na trgu ne bi. Znesek te prednosti je enak razliki med dodatkom za tveganje, ki se uporabi v skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah, in dodatkom za tveganje, zaračunanem za posojila banke ISB, skupaj s premijo za poroštvo, ki jo je zvezna dežela dejansko zaračunala, in bančno provizijo.

6.2.4 Selektivnost

- (137) Ker je bilo 100-odstotno državno poroštvo odobreno samo družbi FFHG, je treba ukrep opredeliti kot selektiven po naravi.

6.2.5 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (138) Iz istih razlogov, kot so predstavljeni v uvodni izjavi 120, Komisija meni, da lahko selektivna gospodarska prednost, dodeljena družbi FFHG, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

6.2.6 Sklepna ugotovitev

- (139) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 127 do 138 Komisija meni, da državno poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje – Pfalška izdala za zavarovanje 100 % neodplačanih posojil banke ISB, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

6.3 Narava pomoči posojil, ki jih je banka ISB odobrila družbi FFHG

6.3.1 Uporaba pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture

- (140) Iz razlogov, navedenih v uvodni izjavi 99 in naslednjih, je treba družbo FFHG šteti za podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe.

6.3.2 Državna sredstva in pripisljivost državi

- (141) Banka ISB je v 100-odstotni lasti zvezne dežele Porenje – Pfalška. Iz tega razloga je javno podjetje v smislu člena 2(b) Direktive 2006/111/ES, za posojila, ki jih odobri, pa se torej lahko šteje, da se financirajo iz državnih sredstev.

⁽⁵⁰⁾ Izguba ob neplačilu (LGD) med 30 in 60 %.

⁽⁵¹⁾ [...]

⁽⁵²⁾ [...]

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ Glej na primer Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies (Ocena stroškov kapitala za nizozemska vodnogospodarska podjetja), 2011 (str. 3). Glej tudi podatke Bloomberg o prevzemu pristojbin za izdajanje obveznic.

- (142) Jasno je, da je imela zvezna dežela obsežen nadzor nad poslovanjem banke ISB, zaradi česar je mogoče posojila, ki jih je odobrila, pripisati državi. Banka ISB je razvojna banka zvezne dežele Porenje – Pfalška in ima pomembno vlogo v politiki regionalnega razvoja. V skladu s členom 3(1) njenega statuta je njena vloga podpirati zvezno deželo pri finančnih, gospodarskih, regionalnih, prometnih, okoljskih in zaposlitvenih politikah. V tej zadevi so se s posojili banke ISB refinancirala predhodna posojila, ki so bila družbi FFHG odobrena za financiranje infrastrukturnih ukrepov na letališču.
- (143) Poleg tega nadzorni odbor („Verwaltungsrat“) banke ISB poleg dveh predstavnikov obrtne zbornice in gospodarske zbornice vključuje pet predstavnikov javnih organov (vključno z dvema državnima sekretarjema z ministrstva za finance zvezne dežele Porenje – Pfalška oziroma ministrstva za gospodarstvo, promet, kmetijstvo in vinogradništvo zvezne dežele Porenje – Pfalška), ki zagotavljajo državni nadzor nad dejavnostmi banke ISB. Tudi v njenem svetovalnem odboru („Beirat“) so predstavniki javnih organov.
- (144) Poleg tega so bila posojila banke ISB zavarovana s 100-odstotnim državnim poroštvom, ki ga je izdala zvezna dežela (glej oddelek 6.2).
- (145) Komisija na podlagi teh elementov meni, da je država lahko nadzorovala dejavnosti banke ISB in da ni mogoče domnevati, da ne bi bila vključena v pomembno odločitev v zvezi s financiranjem letališke infrastrukture. Komisija zato meni, da je mogoče odločitev o refinanciranju predhodnih posojil družbe FFHG s posojili banke ISB pripisati javnim organom.

6.3.3 Gospodarska prednost

- (146) Da bi Komisija preverila, ali je podjetje zaradi odobritve posojila pridobilo gospodarsko prednost, uporabi „načelo posojilodajalca v tržnem gospodarstvu“. Po tem načelu se dolžniški kapital, ki ga družba prejme od države neposredno ali posredno in v okoliščinah, ki so enake običajnim tržnim pogojem, ne bi smel uvrščati v državno pomoč ⁽⁵⁵⁾.
- (147) Načelo posojilodajalca v tržnem gospodarstvu določa, kaj bi v podobnem položaju storila podobno velika zasebna družba. Njegov namen je opredeliti in ločiti tiste finančne ukrepe, ki jih je sprejela država in ki jih zasebni vlagatelj ne bi sprejel, od tistih, ki so finančno razumni in bi jih torej zasebni vlagatelj sprejel, ter tako ugotoviti, ali gospodarska prednost obstaja.
- (148) Da bi Komisija ugotovila, ali je bilo financiranje, ki se ocenjuje, odobreno po ugodnih pogojih, lahko v skladu s svojo prakso odločanja ⁽⁵⁶⁾ in ob neobstoju drugih približkov primerja obrestno mero zadevnega posojila z obrestnimi merami, določenimi v sporočilu o referenčnih obrestnih merah.
- (149) V sporočilu o referenčnih obrestnih merah je opredeljena metoda za določitev referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj, ki se uporabljajo kot približek za tržno obrestno mero. Ker pa so obrestne mere v sporočilu o referenčnih obrestnih merah samo približek, se Komisija v posameznem primeru, kadar ima na voljo druge kazalnike glede obrestne mere, ki bi jo posojilojemalec lahko pridobil na trgu, pri oceni opre na te kazalnike.
- (150) V tej zadevi mora Komisija oceniti, ali je s pogoji posojil banke ISB (kot so povzeti v preglednici 5), zavarovanih s 100-odstotnim državnim poroštvom, družbi FFHG dodeljena dodatna gospodarska prednost, ki je upravičeno podjetje ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji. Tržna skladnost pogojev 100-odstotnega državnega porošstva, ki ga je odobrila zvezna dežela Porenje – Pfalška, je ocenjena v oddelku 6.2.

⁽⁵⁵⁾ Sporočilo Komisije državam članicam: uporaba členov 92 in 93 Pogodbe EGS in člena 5 Direktive Komisije 80/723/EGS za javna podjetja v proizvodnem sektorju (UL C 307, 13.11.1993, str. 3, točka 11). V tem sporočilu se konkretno obravnava proizvodna industrija vendar se lahko načeloma uporablja tudi za druge gospodarske panoge. Glej tudi zadevo T-16/96, Cityflyer, Recueil 1998, str. II-757, točka 51.

⁽⁵⁶⁾ Sklep Komisije 2013/693/EU z dne 3. oktobra 2012 o ukrepu SA.23600 – C 38/08 (ex NN 53/07) – Nemčija – Sheme financiranja za terminal 2 Münchenskega letališča (UL L 319, 29.11.2013, str. 8); in Sklep Komisije (EU) 2015/1469 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Nemčija – Financiranje infrastrukturnih projektov na letališču Leipzig/Halle (2) (UL L 232, 4.9.2015, str. 1).

- (151) Nemčija je trdila, da so bila posojila banke ISB najeta po tržnih pogojih, primerljivih s pogoji posojil, ki so jih refinancirala (glej uvodno izjavo 52 in naslednje). V zvezi s tem je navedla, da so bili pogoji posojil banke ISB primerljivi s posojili, ki jih je leta 2005 odobrila Nassauische Sparkasse in ki so bila zavarovana podobno kot posojila banke ISB. Nemčija je torej trdila, da ne more obstajati prednost v korist družbe FFHG, ker so bile obresti, ki jih je bilo treba plačati za posojila banke ISB, na enaki ravni kot obresti za posojila, refinancirana s posojili banke ISB.
- (152) Nemčija je poleg tega pojasnila, da je družba FFHG leta 2009 v pripravah na novo financiranje Deutsche Bank naročila, naj zagotovi oceno dodatka za tveganje za refinanciranje njenih obstoječih posojil ob upoštevanju 100-odstotnega poročila, ki ga je odobrila zvezna dežela Porenje – Pfalška.
- (153) Komisija v skladu z metodo iz sporočila o referenčnih obrestnih merah meni, da se lahko obrestne mere za posojila štejejo za skladne s tržnimi pogoji, kadar so posojila dana po obrestni meri, ki je enaka ali višja od referenčne obrestne mere, izračunane na podlagi naslednje formule:

referenčna obrestna mera = izhodiščna obrestna mera + dodatek za tveganje + provizija

- (154) Izhodiščna obrestna mera pomeni stroške, ki jih imajo banke z zagotavljanjem likvidnosti (stroški financiranja). V primeru financiranja z nespremenljivo obrestno mero (tj. obrestna mera se med trajanjem posojila ne spreminja) je primerno, da se izhodiščna obrestna mera določi na podlagi cen zamenjav obrestnih mer ⁽⁵⁷⁾ z dospelostjo in valuto, ki ustrežata dospelosti in valuti dolga. Dodatek za tveganje predstavlja nadomestilo za posojilodajalca za tveganja, povezana s posebnim dolžniškim financiranjem, zlasti kreditnim tveganjem. Dodatek za tveganje se lahko določi na podlagi ustreznega vzorca razmikov zamenjave kreditnega tveganja ⁽⁵⁸⁾ v zvezi z referenčnimi subjekti s podobno bonitetno oceno. Nazadnje se zdi primerno dodati 10–20 bazičnih točk kot približek za bančne provizije, ki jih običajno plačajo družbe ⁽⁵⁹⁾.

Ustreznost dodatkov za tveganje glede na bonitetno oceno

- (155) Za ugotovitev, ali je bila izhodiščna obrestni meri prišteta ustrezna premija za tveganje, je treba določiti bonitetno oceno podjetja. Družbe FFHG ni ocenila nobena bonitetna agencija. Vendar je Nemčija trdila, da je Deutsche Bank pri oceni dodatka za tveganje ocenila tudi kreditno sposobnost družbe FFHG. Na podlagi analize finančnih poročil družbe FFHG iz let 2006–2008 jo uvršča v bonitetno kategorijo [< BBB+]. Vendar pa ne navaja natančne bonitetne ocene za družbo.
- (156) Komisija ugotavlja, da bonitetna kategorija [< BBB+] vključuje vse ocene, ki so pod [BBB+]. Oceno [< BBB+] družbe FFHG, ki jo je navedla Deutsche Bank, bi bilo torej mogoče razlagati kot katero koli oceno pod [BBB+] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's.
- (157) Nemčija je poleg analize Deutsche Bank predložila oceni bonitetne ocene za družbo FFHG, ki sta ju opravili dve drugi banki. Komisija ugotavlja, da sta tudi ti banki družbo FFHG uvrstili v bonitetno kategorijo [< BBB+]. Leta 2010 je Volksbank v skladu s svojo interno bonitetno lestvico družbi FFHG dodelila oceno [...] (navedena ocena ustreza oceni [B do BB] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's). Leta 2011 je Kreissparkasse Birkenfeld v skladu s svojo interno bonitetno lestvico družbi FFHG dodelila oceno [...] (navedena ocena ustreza oceni [B – do BB–] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's).
- (158) Nazadnje, Nemčija je predložila bonitetne ocene družbe FFHG, izdelane v skladu z modelom kreditnega točkovanja agencije Moody's na podlagi podatkov, ki so bili na voljo, ko so bila odobrena posojila banke ISB (glej preglednico 8). Te bonitetne ocene potrjujejo oceno [< BBB+], ki jo je dodelila Deutsche Bank, in segajo od [B2] na bonitetni lestvici agencije Moody's (to je [B] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's) do [Baa3] na bonitetni lestvici agencije Moody's (to je [BBB–] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's).

⁽⁵⁷⁾ Cena zamenjave obrestnih mer je dolgoročni ekvivalent medbančne obrestne mere Inter-Bank Offered Rate (IBOR). Uporablja se na finančnih trgih kot referenčna obrestna mera za določanje stopnje financiranja.

⁽⁵⁸⁾ Zamenjava kreditnega tveganja je (tržna) pogodba o kreditnem izvedenem finančnem instrumentu, sklenjena med dvema nasprotnima strankama, kupcem zavarovanja in prodajalcem zavarovanja, na podlagi katere se kreditno tveganje osnovnega referenčnega subjekta prenese s kupca zavarovanja na prodajalca zavarovanja. V posameznem obdobju kupec zavarovanja prodajalcu zavarovanja plača premijo, dokler pogodba o zamenjavi kreditnega tveganja ne dospe ali dokler se na strani osnovnega referenčnega subjekta ne zgodi predhodno določen kreditni dogodek (kar je prej). Premija, ki jo v posameznem obdobju plača kupec zavarovanja (izražena kot odstotek ali bazične točke zavarovanega zneska, „osnovni znesek“), se imenuje razmik zamenjave kreditnega tveganja. Razmiki zamenjave kreditnega tveganja se lahko uporabljajo kot podoben približek za ceno kreditnega tveganja.

⁽⁵⁹⁾ Glej opombo 54.

- (159) Glede na premisleke v uvodnih izjavah 153 do 158 Komisija meni, da bonitetna ocena družbe FFHG ustreza največ [BBB–] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's.
- (160) Vendar je treba za ugotovitev, ali je bila poleg morebitne prednosti, dodeljene s 100-odstotnim državnim poroštvom (glej oddelek 6.2), družbi FFHG prednost dodeljena s posojili banke ISB, upoštevati bonitetno oceno izdajatelja 100-odstotnega državnega poroštva (tj. bonitetno oceno zvezne dežele Porenje – Pfalška), saj bi se sicer prednost, ki izhaja iz državnega poroštva, upoštevala dvakrat. Kot je navedeno v uvodni izjavi 117, je bonitetna ocena zvezne dežele Porenje – Pfalška AAA.
- (161) Ker so bila posojila banke ISB odobrena na podlagi državnega poroštva, Komisija meni, da je primerno določiti dodatek za tveganje na podlagi petletnih obveznic nemških zveznih dežel v evrih (v višini [5–25] bazičnih točk). Komisija nadalje navaja, da je Deutsche Bank v svoji analizi prištela premijo za tveganje v višini [5–25] bazičnih točk zaradi dejstva, da posojila niso bila odobrena neposredno zvezni deželi, ampak so bila samo zavarovana s 100-odstotnim državnim poroštvom, in dodatno premijo v višini [5–25] bazičnih točk za omejeno tržljivost dolga. Komisija meni, da so to razumne domneve in da je posledični dodatek za tveganje med [20 in 70] bazičnimi točkami ustrezen glede na kreditno sposobnost izdajatelja poroštva.

Tržna skladnost posojil banke ISB št. 2 in 5

- (162) V zvezi s posojiloma banke ISB št. 2 in 5, ki imata spremenljive obrestne mere, je dejanska obrestna mera EURIBOR plus dodatek za tveganje v višini [0,35–0,55 %] na leto oziroma [0,25–0,45 %] na leto. Dodatek za tveganje za posojilo banke ISB št. 2 je bil v razponu, ki ga je določila Deutsche Bank, medtem ko je bil dodatek za tveganje za posojilo banke ISB št. 5 4 bazične točke pod premijo za tveganje, ki jo je določila Deutsche Bank. Za nobeno od teh posojil banke ISB se bančna provizija ni zaračunala. Komisija zato meni, da obrestna mera, zaračunana za odobritev teh dveh posojil, zagotavlja (sicer majhen) element prednosti (obrestna mera, plačana za posojilo št. 2, se zdi [10–30] bazičnih točk pod referenčno obrestno mero, za posojilo št. 5 pa [5–25] bazičnih točk pod njo).

Tržna skladnost posojil banke ISB št. 1, 3 in 4

- (163) Komisija ugotavlja, da je obrestna mera posojil banke ISB št. 1, 3 in 4 nespremenljiva. Ker so vsa tri posojila amortizacijska, je treba pri določitvi njihove ustrezne zapadlosti upoštevati njihovo amortizacijo.
- (164) Komisija je za ta namen izračunala tehtano povprečno trajanje (WAL) posojil, ki izraža povprečno število let, v katerih je posamezen evro neporavnan. Izračunano tehtano povprečno trajanje posojila št. 1 je 3,92 leta, posojila št. 3 1,17 leta in posojila št. 4 3,29 leta.
- (165) Komisija je za določitev izhodiščne obrestne mere posojila št. 1 ob upoštevanju, da tehtano povprečno trajanje tega posojila znaša 3,92 leta, kot približek uporabila ceno zamenjave obrestnih mer v evrih z ročnostjo štirih let ⁽⁶⁰⁾. Za posojilo št. 3 je uporabljena cena zamenjave obrestnih mer v evrih z ročnostjo enega leta ⁽⁶¹⁾ kot najbližji približek njegovemu tehtanemu povprečnemu trajanju, ki znaša 1,17 leta. Za posojilo št. 4 je uporabljena cena zamenjave obrestnih mer v evrih z ročnostjo treh let ⁽⁶²⁾ kot približek njegovemu tehtanemu povprečnemu trajanju, ki znaša 3,29 leta. Zadevne cene zamenjave obrestnih mer so bile pridobljene iz podatkov Bloomberg, in sicer za dan, ko so bila posojila izplačana ⁽⁶³⁾. Vrednosti ustreznih cen zamenjave obrestnih mer so: [2–3 %] za posojilo št. 1, [1–1,5 %] za posojilo št. 3 in [1,5–2,5 %] za posojilo št. 4 ⁽⁶⁴⁾.
- (166) Na podlagi tega pristopa referenčna obrestna mera za posojilo št. 1 (s 100-odstotnim državnim poroštvom) znaša [2,5–4,5 %] ⁽⁶⁵⁾, za posojilo št. 3 (s 100-odstotnim državnim poroštvom) [1,5–3 %] ⁽⁶⁶⁾ in za posojilo št. 4 (s 100-odstotnim državnim poroštvom) [2–3,5 %] ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶⁰⁾ Oznaka Bloomberg EUSA4.

⁽⁶¹⁾ Oznaka Bloomberg EUSA1.

⁽⁶²⁾ Oznaka Bloomberg EUSA3.

⁽⁶³⁾ Posojilo št. 1 je bilo črpano 14. julija 2009, posojilo št. 3 28. avgusta 2009 in posojilo št. 4 8. septembra 2009.

⁽⁶⁴⁾ Vir: Bloomberg.

⁽⁶⁵⁾ [...]

⁽⁶⁶⁾ [...]

⁽⁶⁷⁾ [...]

- (167) Posojila št. 1, 3 in 4 so bila odobrena po obrestnih merah, ki so precej višje od izračunanih referenčnih obrestnih mer (posojilo št. 1 po obrestni meri [$> 3\%$; $< 4,5\%$], posojilo št. 3 po obrestni meri [$> 3\%$; $< 4,5\%$] in posojilo št. 4 po obrestni meri [$> 3\%$; $< 4,5\%$]), kar po mnenju Komisije dokazuje, da so posojila dejansko bila v skladu s tržnimi pogoji, s čimer je izključen obstoj prednosti.

6.3.4 *Selektivnost*

- (168) Ker sta bili posojili št. 2 in 5 po prednostnih pogojih odobreni samo družbi FFHG, je treba ukrepa opredeliti kot selektivna po naravi.

6.3.5 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*

- (169) Iz istih razlogov, kot so predstavljeni v uvodni izjavi 120 in naslednjih, Komisija meni, da lahko selektivna gospodarska prednost, dodeljena družbi FFHG, izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

6.3.6 *Sklepna ugotovitev*

- (170) Glede na uvodne izjave 140 do 169 zgoraj Komisija ugotavlja, da so bila posojila banke ISB št. 1, 3 in 4 odobrena po obrestnih merah, za katere je mogoče šteti, da so v skladu s tržnimi pogoji, s čimer je izključen obstoj prednosti. Ker torej kumulativna merila iz člena 107(1) Pogodbe niso izpolnjena, Komisija meni, da ta posojila banke ISB ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.
- (171) Glede na uvodne izjave 140 do 169 zgoraj Komisija ugotavlja, da sta bili posojili banke ISB št. 2 in 5 odobreni pod referenčno obrestno mero. Ker so torej druga merila iz člena 107(1) Pogodbe izpolnjena, Komisija meni, da ti posojili banke ISB pomenita državno pomoč (čeprav v majhnem znesku).

6.4 **Zakonitost pomoči**

- (172) Države članice morajo v skladu s členom 108(3) Pogodbe priglasiti vse načrte za dodelitev ali spremembo pomoči, pri čemer predlaganih ukrepov ne smejo izvajati, dokler v postopku priglasitve ni sprejet dokončen sklep.
- (173) Ker so bila sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev po prednostnih pogojih, posojili banke ISB št. 2 in 5 ter 100-odstotno državno poroštvo že dani na voljo družbi FFHG, Komisija meni, da Nemčija ni upoštevala zahtev iz člena 108(3) Pogodbe ⁽⁶⁸⁾.

6.5 **Združljivost**

6.5.1 *Upoštevnost smernic za reševanje in prestrukturiranje*

- (174) Družba Lufthansa meni, da bi morala Komisija pri oceni zadevnih ukrepov državne pomoči uporabiti smernice za reševanje in prestrukturiranje.
- (175) Smernice za letalski sektor vsebujejo posebna in podrobna pravila za javno financiranje letališč, vključno s pomočjo za tekoče poslovanje. Kot je navedeno v točki 117 smernic za letalski sektor iz leta 2014, bi lahko imela manjša letališča brez javne podpore težave pri zagotavljanju sredstev za svoje poslovanje zaradi visokih fiksnih stroškov (vrzel v financiranju).

⁽⁶⁸⁾ Zadeva T-109/01, Fleuren Compost proti Komisiji, Recueil 2004, str. II-127.

- (176) Tudi če bi se smernice za reševanje in prestrukturiranje v primeru pomoči za letališče vseeno uporabljale, niso upoštevne v tej zadevi, ker družba FFHG ni bila podjetje v težavah.
- (177) V skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 ⁽⁶⁹⁾ bo Komisija ukrepe pomoči preučila na podlagi smernic, veljavnih ob dodelitvi pomoči. Ker je bila v tej zadevi pomoč odobrena med letoma 2009 in 2011 (to je precej pred objavo smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 v Uradnem listu), bo Komisija preučila, ali je mogoče družbo FFHG šteti za podjetje v težavah na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 (to je smernic, ki so se uporabljale ob dodelitvi pomoči).
- (178) V skladu s točko 10 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 se za podjetje šteje, da je v težavah, če je v primeru družbe z omejeno odgovornostjo izgubljena več kot polovica njenega osnovnega kapitala in je bila v preteklih 12 mesecih izgubljena več kot četrtina tega kapitala ali če podjetje po domači zakonodaji izpolnjuje merila za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti.
- (179) V tej zadevi ni bil ob dodelitvi pomoči izpolnjen nobeden od teh pogojev. Osnovni kapital družbe FFHG, ki je družba z omejeno odgovornostjo, je v obdobju od leta 2007 do leta 2010 ostal stabilen in je znašal 50 milijonov EUR, nato pa se je nekoliko zmanjšal, in sicer s 50 milijonov EUR na 44 milijonov EUR leta 2011 in 38 milijonov EUR leta 2012. Družba FFHG tudi ni izpolnjevala meril za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti na podlagi domače zakonodaje.
- (180) Finančni rezultati, povzeti v preglednici 4, ne kažejo, da bi bilo treba družbo FFHG šteti za podjetje v težavah. V zvezi s tem je v skladu s točko 11 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 podjetje mogoče šteti za podjetje v težavah, tudi če pogoji iz točke 10 niso izpolnjeni, zlasti ob prisotnosti običajnih znakov podjetja v težavah, kot so naraščajoče izgube, upadanje prometa, padanje denarnih tokov, naraščajoči dolгови, naraščajoči stroški obresti itd. Vendar so v tej zadevi kljub zmanjšanju števila potnikov zaradi finančne in gospodarske krize finančni rezultati družbe FFHG kazali, da je bila na poti k temu, da postane donosna.
- (181) Glede na premisleke iz uvodne izjave 175 in naslednjih Komisija meni, da družbe FFHG ni mogoče šteti za podjetje v težavah v času, ko je bila dodeljena pomoč, zato se smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 ne uporabljajo.

6.5.2 Upoštevnost smernic za letalski sektor iz let 2014 in 2005

- (182) Člen 107(3) Pogodbe določa nekatere izjeme od splošnega pravila iz člena 107(1) Pogodbe glede nezdržljivosti državne pomoči za notranjim trgov. Zadevna pomoč se lahko oceni na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, ki določa, da se lahko: „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi,“ šteje za združljivo z notranjim trgov.
- (183) V zvezi s tem smernice za letalski sektor iz leta 2014 zagotavljajo okvir za oceno, ali se lahko pomoč za letališča razglasi za združljivo v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe.
- (184) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 Komisija meni, da se „obvestilo Komisije o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči“ ⁽⁷⁰⁾ uporablja za nezakonito pomoč za naložbe letališčem. Pri tem bo Komisija, če je bila nezakonita pomoč za naložbe dodeljena pred 4. aprilom 2014, uporabila pravila o združljivosti, ki so veljala, ko je bila nezakonita pomoč za naložbe dodeljena. Zato bo za nezakonito pomoč za naložbe, ki je bila letališčem dodeljena pred 4. aprilom 2014, uporabila načela, določena v smernicah za letalski sektor iz leta 2005 ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁹⁾ Smernice o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (UL C 249, 31.7.2014, str. 1).

⁽⁷⁰⁾ UL C 119, 22.5.2002, str. 22.

⁽⁷¹⁾ Točka 173 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- (185) Nasprotno pa je Komisija v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 navedla, da se njeno „obvestilo o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči“ ne bi smelo uporabiti za nerešene zadeve v zvezi z nezakonito pomočjo za tekoče poslovanje, ki je bila letališčem dodeljena pred 4. aprilom 2014. Namesto tega bo uporabila načela iz smernic za letalski sektor iz leta 2014 za vse zadeve v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje za letališča (nerešene prijave in nezakonita nepriglašena pomoč), tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 in začetkom prehodnega obdobja ⁽⁷²⁾.
- (186) Komisija je v uvodni izjavi 173 že ugotovila, da ukrepi, ki se ocenjujejo, pomenijo nezakonito državno pomoč, dodeljeno pred 4. aprilom 2014.

6.5.3 Razlikovanje med pomočjo za naložbe in pomočjo za tekoče poslovanje

- (187) Komisija mora glede na določbe smernic za letalski sektor iz leta 2014, navedene v uvodnih izjavah 184 in 185, ugotoviti, ali zadevni ukrepi pomenijo nezakonito pomoč za naložbe ali pomoč za tekoče poslovanje.
- (188) V skladu s točko 25(r) smernic za letalski sektor iz leta 2014 je pomoč za naložbe opredeljena kot „pomoč za financiranje osnovnih sredstev, zlasti za pokritje vrzeli v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja“. Poleg tega se lahko v skladu s točko 25(r) smernic pomoč za naložbe nanaša tako na vnaprejšnje plačilo (tj. za kritje začetnih stroškov naložbe) kot na pomoč, izplačano v rednih obrokih (za kritje stroškov investicijskega vzdrževanja v smislu letne amortizacije in stroškov financiranja).
- (189) Po drugi strani pomoč za tekoče poslovanje pomeni pomoč za kritje vseh ali dela stroškov poslovanja letališča, ki so opredeljeni kot „osnovn[i] strošk[i] letališča z vidika zagotavljanja letaliških storitev, vključno s stroškovnimi kategorijami, kot so stroški za zaposlene, pogodbene storitve, komunikacije, odpadke, energijo, vzdrževanje, najem in upravljanje itd., vendar ne vključujejo stroškov investicijskega vzdrževanja, podpore za trženje ali vseh drugih spodbud, ki jih letalskim prevoznikom dodeli letališče, ter stroškov, ki spadajo na področje javne politike“ ⁽⁷³⁾.
- (190) Glede na te opredelitve Komisija meni, da 100-odstotno državno poroštvo za posojila banke ISB, odobreno po prednostnih pogojih, ter posojila banke ISB št. 2 in 5 pomenijo pomoč za naložbe v korist družbe FFHG. Vsa ta sredstva so bila povezana z refinanciranjem posojil, s katerimi se je financiral določen projekt naložb v infrastrukturo (glej preglednico 9). Poleg tega so zneski posojil banke ISB enaki ali manjši od zadevnih izvedenih naložb.

Preglednica 9

Primerjalni pregled zneska posojil banke ISB in njihovega namena ⁽¹⁾

Posojilo banke ISB št.	Znesek posojila v milijonih EUR	Namen posojila
1	18,4	[...] naložbe v infrastrukturo v višini [...]
2	20,0	[...] naložbe v infrastrukturo v višini [...]
3	2,5	[...] naložbe v infrastrukturo v višini [...]

⁽⁷²⁾ Točka 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁷³⁾ Točka 25(v) smernic za letalski sektor iz leta 2014.

Posojilo banke ISB št.	Znesek posojila v milijonih EUR	Namen posojila
4	25,9	[...] naložbe v infrastrukturo v višini [...]
5	6,8	[...] naložbe v infrastrukturo v višini [...]

(¹) Pregled temelji na navedbah v posojilnih pogodbah banke ISB glede namena zadevnih posojil in zneskov naložb.

- (191) Komisija torej meni, da 100-odstotno državno poroštvo za posojila banke ISB ter posojili banke ISB št. 2 in 5 pomenijo nezakonito pomoč za naložbe, dodeljeno pred 4. aprilom 2014, katere združljivost je treba oceniti na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005.
- (192) V zvezi s sredstvi, zagotovljenimi po privilegiranih pogojih iz združenih denarnih sredstev, Nemčija meni, da so bila navedena sredstva prav tako uporabljena za financiranje naložb v infrastrukturo v obdobju 2009–2012.
- (193) V obdobju 2009–2012 so bile na letališču Frankfurt Hahn izvedene naložbe v višini 46 milijonov EUR (glej preglednico 3). Znesek teh naložb je približno enak sredstvom, v istem obdobju črpanim iz združenih denarnih sredstev. Poleg tega so bili v obdobju 2009–2012 rezultati poslovanja (⁷⁴) (vključno z izrednimi prihodki, tj. prihodki, ki niso prihodki iz letalskih in neletalskih dejavnosti letališča, in prihodki od prodaje zemljišč ali premoženja) pozitivni (glej preglednico 4). To kaže, da je bilo letališče sposobno kriti svoje stroške tekočega poslovanja in da so bila sredstva, odobrena iz združenih denarnih sredstev, uporabljena za financiranje naložb v letališko infrastrukturo. Zato sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, pomenijo nezakonito pomoč za naložbe, dodeljeno pred 4. aprilom 2014, katere združljivost je treba oceniti na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2005. V zvezi s tem veljajo tudi premisleki, predstavljeni v oddelku 6.5.3. Zlasti ker je znesek črpanih sredstev nižji od skupnih naložb, je pomoč mogoče šteti za sorazmerno in nujno.
- (194) Vendar je treba opozoriti, da sredstva, črpana iz združenih denarnih sredstev, niso bila predvidena za poseben namen. Poleg tega so bili rezultati poslovanja (brez izrednih prihodkov, tj. prihodkov, ki niso prihodki iz letalskih in neletalskih dejavnosti letališča, in prihodkov od prodaje zemljišč ali premoženja) v obravnavanem obdobju negativni (glej preglednico 4). To bi lahko pomenilo, da prihodki iz redne dejavnosti letališča niso zadostovali za kritje njegovih stroškov poslovanja. Poleg tega Nemčija ni predstavila mehanizma, s katerim je bilo zagotovljeno, da sredstva iz združenih denarnih sredstev ne bodo uporabljena za financiranje vsakodnevnih dejavnosti letališča.
- (195) Glede na te okoliščine ni mogoče izključiti, da so bila sredstva iz združenih denarnih sredstev uporabljena za preprečitev nelikvidnosti družbe FFHG, zaradi katere bi lahko ta kot upravljavka letališča ustavila naložbe ali postala podjetje v težavah. Zato je za sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, mogoče šteti, da pomenijo nezakonito pomoč za tekoče poslovanje, dodeljeno pred 4. aprilom 2014, katere združljivost je treba oceniti na podlagi smernic za letalski sektor iz leta 2014. Ta ocena je opravljena v spodnjem oddelku 6.5.4.

6.5.4 Združljivost pomoči za naložbe v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005

- (196) V skladu s točko 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005 mora Komisija preveriti, ali so izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:
- (a) izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.);
- (b) infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem;

(⁷⁴) Izraženi kot dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA).

- (c) infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture;
 - (d) dostop do infrastrukture je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja ter
 - (e) vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Unije.
- (197) Da bi bila državna pomoč za letališča združljiva, mora poleg tega tako kot vsi drugi ukrepi državne pomoči imeti spodbujevalni učinek ter biti potrebna in sorazmerna z zakonitim zastavljenim ciljem.
- (198) Nemčija je trdila, da je pomoč za naložbe v korist družbe FFHG v skladu z vsemi merili za združljivost iz smernic za letalski sektor iz leta 2005.
- (a) Pomoč prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa
- (199) Pomoč za naložbe v korist družbe FFHG je bila namenjena financiranju nadaljnega preoblikovanja nekdanje vojaške baze ZDA v civilno letališče in pomembnemu razvoju infrastrukture letališča. Navedeni ukrepi so pomembno prispevali k regionalnemu razvoju in poveztivosti regije Hunsrück ter ustvarjanju novih delovnih mest na območju, ki ga je gospodarsko prizadelo zaprtje vojaške baze ZDA, pa tudi k razbremenitvi preobremenjenega letališča Frankfurt na Majni.
- (200) Kot je poudarila Nemčija, regijo Hunsrück obkrožajo številna območja (kot je Landkreis Birkenfeld), ki so bila v okviru „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ označena kot regije, ki potrebujejo podporo. Dejansko se je v obravnavanem obdobju okrožje Landkreis Birkenfeld vsaj delno štelo za regijo, katere bruto domači proizvod (BDP) je pod povprečjem Unije ⁽⁷⁵⁾.
- (201) Komisija meni, da je razvoj letališča Frankfurt Hahn pomembno prispeval tudi k ustvarjanju novih delovnih mest v regiji Hunsrück. Kot je navedla Nemčija, je letališče Frankfurt Hahn ob upoštevanju vseh delov letaliških dejavnosti leta 2012 v regiji Hunsrück ustvarilo 3 063 delovnih mest, od katerih jih je bilo 74 % zaposlitev s polnim delovnim časom, 90 % zadevnih zaposlenih pa tudi živi v tej regiji.
- (202) Poleg tega je imel razvoj letališča Frankfurt Hahn tudi pozitivne posredne, sekundarne in usmerjevalne učinke na ustvarjanje delovnih mest v regiji ter na regionalni razvoj na splošno zaradi vse večjega števila gospodarskih in turističnih dejavnosti. Glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, letališče Frankfurt Hahn pomembno prispeva k razvoju receptivnega (leta 2005 približno 33 % potnikov, kar ustreza približno 1 milijonu potnikov) in emitivnega turizma (približno 67 % potnikov) v zvezni deželi Porenje – Pfalška. Kot je poudarila Nemčija, 88 % potnikov, ki prispejo v regijo, v njej ostane najmanj eno noč, leta 2005 pa so ustvarili približno 5,7 milijona nočitev. Ker 88 % turistov, ki v regijo prispejo prek letališča Frankfurt Hahn, ostane vsaj eno noč, več kot 80 % pa jih ostane celo od dva do deset dni, ti ustvarijo skupni promet v višini približno 133,7 milijona EUR na leto. Poleg tega je bilo z receptivnim turizmom v zvezni deželi Porenje – Pfalška ustvarjenih približno 11 000 delovnih mest.
- (203) Zadevne naložbe, za katere je bila dodeljena pomoč, so prispevale tudi k izboljšanju dostopnosti območja. Vendar pa podvajanje nedobičkonosnih letališč (ali ustvarjanje dodatne neuporabljene zmogljivosti) ne prispeva k cilju skupnega interesa. V tej zadevi Komisija meni, da pomoč za naložbe ne vodi do takega podvajanja, ki bi zmanjšalo možnosti srednjeročne uporabe obstoječe infrastrukture na drugih – sosednjih – letališčih. V radiju 100 kilometrov ali 60 minut vožnje od letališča Frankfurt Hahn namreč ni drugih letališč. Najbližje letališču Frankfurt Hahn sta letališče Frankfurt na Majni, ki je oddaljeno 115 kilometrov ali 1 uro in 15 minut vožnje z avtomobilom, in letališče Luxembourg, ki je oddaljeno 1 uro in 30 minut vožnje (111 kilometrov).
- (204) Letališče Frankfurt na Majni je mednarodno letališko vozlišče z zelo različnimi destinacijami, ki ga uporabljajo predvsem mrežni letalski prevozniki, ki ponujajo povezovalne lete, medtem ko se letališče Frankfurt Hahn uporablja za nizkocenovne lete od točke do točke. Promet na letališču Frankfurt na Majni se je od leta 2000

⁽⁷⁵⁾ Odločba Komisije z dne 8. novembra 2006 v zadevi o državni pomoči N 459/06 – Nemčija – Karta državne regionalne pomoči za obdobje 2007–2013 (UL C 295, 5.12.2006, str. 6).

nenehno povečeval: z 49,4 milijona potnikov leta 2000 na približno 58 milijonov leta 2012. Vendar pa so v navedenem obdobju na rast vplivale težave s preobremenjenostjo in omejitve zmogljivosti. Kot je poudarila Nemčija, so bile zgornje meje zmogljivosti letališča Frankfurt na Majni nenehno presežene. Zato je imelo po mnenju Nemčije letališče Frankfurt Hahn zlasti glede na svoje dovoljenje za 24-urno obratovanje pomembno vlogo pri zagotavljanju dodatne zmogljivosti za razbremenitev preobremenjenega letališča Frankfurt na Majni. Do leta 2009 je bila namreč družba Fraport večinska delničarka družbe FFHG, upravljavke letališča Frankfurt Hahn (2,7 milijona potnikov leta 2013, približno 4 milijoni potnikov leta 2007, ko jih je bilo največ), in upravljavka letališča Frankfurt na Majni (58 milijonov potnikov in 2,1 milijona tovara) ter je kot taka izvajala strategijo diverzifikacije.

- (205) Letališče Luxembourg, ki je najbližje letališču Frankfurt Hahn, vendar od njega še vedno oddaljeno približno 111 kilometrov ali 1 uro in 30 minut vožnje z avtomobilom, je imelo leta 2008 približno 1,7 milijona potnikov, katerih število se je hitro povečalo in leta 2013 doseglo 2,2 milijona. Čeprav je letališče Luxembourg nekoliko manjše od letališča Frankfurt Hahn po potniškem prometu, je njegova tovarna dejavnost precej večja, saj je leta 2013 tovorni promet znašal 674 000 ton. Ponuja zelo različne redne lete v evropske prestolnice in čarterske polete na počitniške destinacije. Ta izbira destinacij večinoma ustreza potrebam zaposlenih v finančnih in mednarodnih institucijah v Luksemburgu.
- (206) Letališče Saarbrücken je od letališča Frankfurt Hahn oddaljeno približno 128 kilometrov, kar znaša več kot 2 uri vožnje z avtomobilom. Poleg tega z letališča Frankfurt Hahn letijo predvsem nizkocenovni prevozniki (Ryanair), tovorni promet pa je precej pomemben element njegovega poslovnega modela, medtem ko letališče Saarbrücken ponuja predvsem redne lete na domačem ozemlju in ima le omejen tovorni zračni promet.
- (207) V zvezi z letališčem Zweibrücken je Nemčija poudarila, da vožnja do 127 kilometrov oddaljenega letališča Frankfurt Hahn traja 1 uro in 27 minut z avtomobilom ali približno 4 ure z vlakom. Poleg tega je trdila, da glede na potniški in tovorni zračni promet med letoma 2005 in 2012 ni mogoče sklepati o razmerju zamenljivosti med letališčema.
- (208) Komisija ugotavlja, da je nekaj prekrivanja med dejavnostmi letališč Frankfurt Hahn in Zweibrücken, saj se letališče Zweibrücken prav tako ukvarja s tovarnim zračnim prometom, medtem ko se od potniškega prometa z njega opravljajo pretežno čarterski poleti. V zvezi s tem Komisija navaja, da je tovorni promet običajno bolj mobilen kot potniški promet ⁽⁷⁶⁾. Na splošno se za gravitacijsko območje letališč za tovorni zračni promet šteje, da njegov radij znaša najmanj približno 200 kilometrov in 2 uri vožnje. Pripombe iz industrije kažejo, da je za špediterje za prevoz blaga običajno sprejemljiva do poldnevna vožnja s tovornjakom (tj. do 12 ur vožnje s tovornjaki) ⁽⁷⁷⁾. Poleg tega je tudi čarterski promet na splošno manj občutljiv za čas, tako da je lahko sprejemljiva tudi do dveurna vožnja z avtomobilom.
- (209) Obenem je treba opozoriti, da je bilo letališče Frankfurt Hahn pred vstopom letališča Zweibrücken na trg leta 2006 že dobro uveljavljeno letališče z več kot 3 milijoni potnikov in 123 000 tonami tovara. Glede na zgodovinski razvoj teh dveh letališč, njun geografski položaj in prosto zmogljivost, ki je bila na voljo na letališču Frankfurt Hahn, ko je letališče Zweibrücken leta 2006 vstopilo na trg komercialnega zračnega prometa, Komisija ugotavlja, da je bolj odprte letališča Zweibrücken tisto, ki je pomenilo nepotrebno podvajanje infrastrukture.
- (210) Komisija torej ugotavlja, da naložbe v letališče Frankfurt Hahn ne pomenijo podvajanja obstoječe nedonosne infrastrukture. Nasprotno, letališče Frankfurt Hahn je imelo pomembno vlogo pri razbremenitvi letališča Frankfurt na Majni, ne da bi omejevalo njegove načrte za širitev. Brez naložb v letališče Frankfurt Hahn je dejansko obstajalo tveganje, da potrebe po prevozu v regiji ne bi bile ustrezno izpolnjene.
- (211) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 199 do 210 Komisija torej ugotavlja, da pomoč za naložbe, namenjena izgradnji in uporabi infrastrukture na letališču Frankfurt Hahn, ustreza natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa, tj. regionalnemu gospodarskemu razvoju, ustvarjanju delovnih mest in izboljšanju dostopnosti regije.

⁽⁷⁶⁾ Glej opombo 45.

⁽⁷⁷⁾ Glej opombo 46.

(b) Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem

- (212) Po navedbah Nemčije so bile naložbe izvedene v skladu s potrebami (in so bile torej sorazmerne), zgrajena infrastruktura pa je bila potrebna, da je letališče lahko zagotavljalo povezljivost in razvoj regije ter razbremenilo letališče Frankfurt na Majni.
- (213) Na podlagi informacij, ki jih je predložila Nemčija, se Komisija strinja, da so bile financirane naložbe potrebne in sorazmerne s ciljem skupnega interesa (glej uvodno izjavo 68 in naslednje). Brez teh naložb namreč ne bi bilo mogoče dokončati preoblikovanja nekdanje vojaške baze ZDA v popolnoma delujoče letališče za civilni zračni promet. Za nadaljnji razvoj dejavnosti civilnega zračnega prometa je bilo treba zgraditi objekte za potnike in tovor in letališke ploščadi ter posodobiti vozne steze. Zgrajena infrastruktura je bila torej potrebna, da je letališče lahko zagotavljalo povezljivost in razvoj regije.
- (214) Prav tako je bil infrastrukturni projekt izveden samo v obsegu, potrebnem za uresničitev zastavljenih ciljev: medtem ko je bila infrastruktura zgrajena za potniški promet, ki ne bi presegal od približno 4 do 5 milijonov potnikov, in tovorni promet v obsegu 500 000 ton, statistični podatki o prometu, navedeni v preglednici 1 in preglednici 2, kažejo, da se je potniški promet do leta 2007 nenehno povečeval in dosegel rekordne 4 milijone potnikov (čemer je sledilo zmanjšanje na 2,7 milijona leta 2013 iz razlogov, predstavljenih v uvodni izjavi 219) ter da se je obseg tovara leta 2011 povečal na več kot 500 000 ton. To pomeni, da je pričakovano povpraševanje po prevozu večinoma ustrezalo dejanskemu povpraševanju in da naložbe niso bile nesorazmerno velike.
- (215) Čeprav je pomembno preprečiti, da bi naložba pomenila podvajanje obstoječe nedonosne infrastrukture, to v tej zadevi ne velja. Kot je že bilo pojasnjeno v uvodnih izjavah 203 do 210, v radiju 100 kilometrov in 60 minut vožnje ni drugih letališč, učinkov podvajanja pa ni, tudi če bi se upoštevalo večje gravitacijsko območje. Najbližje letališče je Frankfurt na Majni, ki naj bi ga letališče Frankfurt Hahn razbremenilo.
- (216) Komisija glede na te premisleke meni, da je ta pogoj za združljivost izpolnjen.

(c) Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe

- (217) Nemčija je trdila, da so zunanji strokovnjaki pred sprejetjem odločitve o nadaljnjem razvoju letališke infrastrukture opravili študije o napovedih prometa, da bi se opredelile možnosti glede prometa za letališče Frankfurt Hahn.
- (218) Iz predloženih informacij je razvidno, da so zunanji strokovnjaki takrat napovedali precejšnjo rast z 0,3 milijona potnikov leta 2000 na do 3,8 milijona potnikov leta 2010 (glej sliko 6 in sliko 7). V zvezi z razvojem tovornega prometa so napovedali rast s 151 000 ton leta 2001 na do 386 000 ton leta 2010 (glej sliko 8), pri čemer naj bi bila rast tovarne dejavnosti med letoma 2006 in 2010 posledica preusmeritve tovornih letov z letališča Frankfurt na Majni zaradi prepovedi nočnega letenja. Vendar bi bilo te napovedi mogoče uresničiti le z izvedbo naložb v načrtovanem obsegu.
- (219) Komisija ugotavlja, da so se te napovedi prometa (glej uvodno izjavo 218) potrdile z dejanskim razvojem prometa na letališču Frankfurt Hahn (glej preglednico 1 in preglednico 2). Leta 2007 je imelo letališče Frankfurt Hahn približno 4 milijone potnikov. Po obdobju precejšnje rasti je na zračni promet v Nemčiji in Uniji v zadnjih letih negativno vplivala gospodarska in finančna kriza v letih 2008/2009, ki je privedla do zmanjšanja potniškega zračnega prometa v Nemčiji leta 2009. Na razvoj potniškega prometa na letališču Frankfurt Hahn je dodatno vplivala uvedba potniške takse v letalskem prevozu v Nemčiji leta 2011. Letališče Frankfurt Hahn ima trenutno približno 2,7 milijona potnikov na leto. Leta 2011 je tovorni promet na njem znašal 565 000 ton. Zaradi stečaja ene od njegovih strank je tovorni promet leta 2013 znašal samo 447 000 ton.
- (220) Glede na te premisleke je torej mogoče ugotoviti, da letališče Frankfurt Hahn že uporablja večino svoje zmogljivosti in da so možnosti srednjeročne uporabe zmogljivosti zadovoljive.

(d) Enak in nediskriminacijski dostop do infrastrukture

- (221) Vsi morebitni uporabniki infrastrukture imajo enak in nediskriminacijski dostop do letališča. Seznam letaliških pristojbin, ki velja za letališče Frankfurt Hahn, je javno dostopen ter pregledno in nediskriminacijsko na voljo vsem morebitnim in sedanjim uporabnikom letališča. Razlike v letaliških pristojbinah, ki so se dejansko plačevale za uporabo infrastrukture, so temeljile na poslovno upravičenem razlikovanju ⁽⁷⁸⁾.
- (222) Komisija zato meni, da je ta pogoj izpolnjen.

(e) Vpliv na trgovino ni v nasprotju s skupnim interesom

- (223) V skladu s točko 39 smernic za letalski sektor iz leta 2005 lahko kategorija letališča služi kot kazalnik, koliko si letališča medsebojno konkurirajo in torej tudi koliko lahko javno financiranje, dodeljeno letališču, izkrivlja konkurenco.
- (224) Na standardnem gravitacijskem območju letališča Frankfurt Hahn (1 ura vožnje z avtomobilom ali radij 100 kilometrov) ni drugih letališč, ki bi se izkoriščala v komercialne namene. Tudi če bi bilo gravitacijsko območje večje, Komisija meni, da pomoč ne ustvarja neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco in trgovino med državami članicami.
- (225) Kar zadeva letališče Frankfurt na Majni (najbližje letališče, ki je oddaljeno približno 115 kilometrov ter 1 uro in 15 minut vožnje z avtomobilom), naložbe na letališču Frankfurt Hahn niso privedle do negativnih učinkov zamenljivosti. Preden se je družba Fraport vključila v letališče Frankfurt Hahn, je bila namreč že upravljavka letališča Frankfurt na Majni, vendar je vseeno vlagala v letališče Frankfurt Hahn, da bi razbremenila letališče Frankfurt na Majni, saj je bila za navedeno vozlišče v prihodnosti predvidena preobremenitev zmogljivosti. Zlasti je bila prepoved nočnih letov na letališču Frankfurt na Majni eden od glavnih dejavnikov, ki jih je bilo treba upoštevati, saj je imelo letališče Frankfurt Hahn dovoljenje za 24-urno obratovanje.
- (226) Čeprav je letališče Frankfurt Hahn v obdobju 2000–2007 doživelo precejšnjo rast, slika 1 kaže, da je v primerjavi z letališčem Frankfurt na Majni delež prometa ostal zelo omejen. V obdobju 2000–2003 se je število potnikov na letališču Frankfurt na Majni nenehno povečevalo: z 48 milijonov leta 2000 na 54,2 milijona leta 2007. Zaradi gospodarske krize se je število potnikov nekoliko zmanjšalo, in sicer na 50,9 milijona leta 2009, temu pa je sledilo hitro povečanje na 58 milijonov. Kar zadeva tovarne dejavnosti, je imelo letališče Frankfurt na Majni nenehno rast: z 1,6 milijona ton na 2,2 milijona ton leta 2013.
- (227) Kar zadeva druga letališča, je Komisija že pojasnila, da naložbe na letališču Frankfurt Hahn niso bistveno vplivale na konkurenco in trgovino med državami članicami ⁽⁷⁹⁾. To velja tudi za letališče Zweibrücken glede na to, da je bolj to letališče tisto, ki pomeni nepotrebno podvajanje infrastrukture (in bi bilo torej odgovorno za morebitno izkrivljanje konkurence).
- (228) Poleg tega v nasprotju z letališčema Frankfurt na Majni in Luxembourg letališče Frankfurt Hahn nima železniške povezave. Na splošno ni mogoče pričakovati učinka zamenljivosti v zvezi z železniškim prevozom.
- (229) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 223 do 228 Komisija meni, da so morebitni neupravičeni negativni učinki na konkurenco in trgovino med državami članicami omejeni na minimum.

⁽⁷⁸⁾ Sklep Komisije z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.21211 – Nemčija – Letališče Frankfurt Hahn in Ryanair, še neobjavljen v UL.

⁽⁷⁹⁾ V zvezi z letališčema Frankfurt na Majni in Luxembourg Komisija nadalje ugotavlja, da ima segment poslovnih potovanj na obeh pomemben tržni delež, medtem ko na letališču Frankfurt Hahn predstavlja le sorazmerno omejen delež.

(f) Spodbujevalni učinek, nujnost in sorazmernost

- (230) Komisija mora ugotoviti, ali se je zaradi državne pomoči, dodeljene letališču Frankfurt Hahn, ravnanje upravičenca spremenilo tako, da se je začel ukvarjati z dejavnostjo, ki prispeva k uresničevanju cilja skupnega interesa, pri čemer (i) je brez pomoči ne bi izvajal ali (ii) bi jo izvajal le v omejenem obsegu ali drugače. Poleg tega se pomoč šteje za sorazmerno samo, če enakega rezultata ne bi bilo mogoče doseči z manj pomoči in manj izkrivljanja. To pomeni, da morata biti znesek in intenzivnost pomoči omejena na najmanjša potrebna za izvedbo dejavnosti, ki ji je bila dodeljena pomoč.
- (231) Glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, naložbe ne bi bilo mogoče izvesti brez pomoči. Nemčija je trdila, da je bila pomoč potrebna, saj so bili z njo nadomeščeni samo stroški financiranja, nižji znesek pa bi privedel do nižjih ravni naložb.
- (232) Dejansko letališče glede na finančne rezultate, povzete v preglednicah 3 in 4, še vedno ustvarja izgubo in ni sposobno financirati svojih stroškov naložb. Zato je mogoče ugotoviti, da je bila pomoč potrebna za izvedbo naložb za razbremenitev preobremenjene letališke infrastrukture in izpolnjevanje trenutnih zahtev glede sodobne letališke infrastrukture. Letališče Frankfurt Hahn brez pomoči ne bi bilo kos pričakovanemu povpraševanju letalskih prevoznikov, potnikov in špediterjev, raven gospodarske dejavnosti letališča pa bi se znižala.
- (233) Opozoriti je treba tudi, da je bila javna podpora dodeljena v obdobju, ko je družba FFHG izvedla zelo velike naložbe v infrastrukturo (več kot 220 milijonov EUR v obdobju 2001–2012). Od tega je bilo 46 milijonov EUR vloženih v obravnavanem obdobju (2009–2012). Iz tega sledi, da je pomoč za naložbe krila le del skupnih stroškov naložb in je bila omejena na razliko med obrestno mero, plačano za sredstva, in tržno obrestno mero, po kateri bi družba FFHG ta sredstva pridobila na trgu. Prav tako je bila obravnavana pomoč za naložbe dodeljena v obliki 100-odstotnega državnega poročstva in sredstev po prednostnih pogojih, ne pa v obliki neposrednih nepovratnih sredstev.
- (234) Komisija zato meni, da je zadevni ukrep pomoči imel spodbujevalni učinek in da je bil znesek pomoči omejen na najmanjšega potrebnega za izvedbo dejavnosti, ki ji je bila dodeljena pomoč, ter da je bil torej sorazmeren.

Sklepna ugotovitev

- (235) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da je pomoč za naložbe, dodeljena letališču Frankfurt Hahn, združljiva z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, ker je v skladu s pogoji za združljivost iz točke 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005.

6.5.5 Združljivost pomoči za tekoče poslovanje v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014

- (236) V oddelku 5.1 smernic za letalski sektor iz leta 2014 so določena merila, ki jih bo Komisija uporabila pri oceni združljivosti pomoči za tekoče poslovanje z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe. V skladu s točko 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014 bo Komisija navedena merila uporabila za vse zadeve v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje, vključno z nerešenimi prijavami in nezakonitimi nepriglašeni pomoči.
- (237) V skladu s točko 137 smernic za letalski sektor iz leta 2014 se lahko nezakonita pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena pred objavo smernic za letalski sektor iz leta 2014 – kot so sredstva, odobrena iz združenih denarnih sredstev, kolikor so morda pomenila pomoč za tekoče poslovanje (glej uvodni izjavi 185 in 186) –, razglasi za združljivo z notranjim trgov v celotnem znesku nepokritih stroškov poslovanja, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- (a) prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa: ta pogoj je izpolnjen, če med drugim pomoč poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij ali spodbuja regionalni razvoj ⁽⁸⁰⁾;

⁽⁸⁰⁾ Točke 137, 113 in 114 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- (b) *potreba po posredovanju države*: pomoč mora biti usmerjena v primere, ko taka pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči ⁽⁸¹⁾;
- (c) *obstoj spodbujevalnega učinka*: ta pogoj je izpolnjen, če bi se brez pomoči za tekoče poslovanje in ob upoštevanju možnega obstoja pomoči za naložbe ter ravni prometa raven gospodarske dejavnosti zadevnega letališča verjetno znatno zmanjšala ⁽⁸²⁾;
- (d) *sorazmernost zneska pomoči (pomoč omejena na najmanjšo potrebno)*: da bi bila pomoč za tekoče poslovanje sorazmerna, mora biti omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede ⁽⁸³⁾;
- (e) *izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino* ⁽⁸⁴⁾.

(a) Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

- (238) V skladu z oddelkom 5.1.2(a) smernic za letalski sektor iz leta 2014 se z namenom, da se letališčem omogoči dovolj časa, da se prilagodijo novim tržnim razmeram, ter da se preprečijo motnje v zračnem prometu in povezljivosti regij, šteje, da pomoč za tekoče poslovanje prispeva k doseganju cilja skupnega interesa, če: (i) poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije; (ii) pomeni boj proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih letaliških vozliščih Unije ali (c) spodbuja regionalni razvoj.
- (239) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 199 do 204 Komisija meni, da je neprekinjeno obratovanje letališča Frankfurt Hahn povečalo mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije v regiji Hunsrück. Poleg tega je neprekinjeno obratovanje letališča spodbudilo regionalni razvoj regije Hunsrück in ustvarjanje novih delovnih mest. Obratovanje in razvoj letališča Frankfurt Hahn sta tudi omogočila razbremenitev letališča Frankfurt na Majni.
- (240) Komisija zato ugotavlja, da zadevni ukrep ustreza natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa.

(b) Potreba po posredovanju države

- (241) V skladu z oddelkom 5.1.2(b) smernic za letalski sektor 2014 je za oceno, ali je državna pomoč učinkovita pri doseganju cilja skupnega interesa, najprej treba opredeliti problem, ki zahteva obravnavo. V zvezi s tem mora biti državna pomoč za letališče usmerjena v primere, ko pomoč lahko zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči.
- (242) Komisija ugotavlja, da je letališče Frankfurt Hahn regionalno letališče s približno 2,7 milijona potnikov na leto. Ima visoke fiksne stroške poslovanja, v sedanjih tržnih razmerah pa ni sposobno samo kriti svojih stroškov poslovanja. Zato obstaja potreba po posredovanju države (glej točko 89 smernic za letalski sektor iz leta 2014).

(c) Ustreznost ukrepov pomoči

- (243) V skladu z oddelkom 5.1.2(c) smernic za letalski sektor iz leta 2014 mora biti ukrep pomoči za letališče ustrezen instrument politike za doseganje cilja skupnega interesa. Država članica mora torej dokazati, da istega cilja ne bi bilo mogoče doseči z drugimi manj izkrivljajočimi instrumenti politike ali instrumenti pomoči.

⁽⁸¹⁾ Točki 137 in 116 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁸²⁾ Točki 137 in 124 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁸³⁾ Točki 137 in 125 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽⁸⁴⁾ Točki 137 in 131 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- (244) Po mnenju Nemčije so obravnavani ukrepi pomoči ustrezni za doseganje predvidenega cilja skupnega interesa, ki ga ne bi bilo mogoče doseči z drugim manj izkrivljajočim instrumentom politike.
- (245) V tej zadevi je znesek pomoči (razlika med tržno obrestno mero za sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, in dejansko obrestno mero) ostal pod dejansko nastalimi nekritimi izgubami iz poslovanja (glej preglednico 4, EBITDA brez izrednih prihodkov letališča) in je bil omejen na najmanjšega potrebnega, saj je bil odobren samo kot vračljivo posojilo in ne kot neposredna nepovratna sredstva. Z nobenim drugim ukrepom politike letališču ne bi bilo omogočeno nadaljevanje obratovanja. Nadomestilo izgub je torej omejeno na najmanjše potrebno in ne zagotavlja dobička.
- (246) Glede na uvodni izjavi 244 in 245 Komisija meni, da so bili obravnavani ukrepi ustrezni za doseg želenega cilja skupnega interesa.

(d) Obstoje spodbujevalnega učinka

- (247) V skladu z oddelkom 5.1.2(d) smernic za letalski sektor iz leta 2014 ima pomoč za tekoče poslovanje spodbujevalni učinek, če bi se brez nje raven gospodarske dejavnosti zadevnega letališča verjetno znatno zmanjšala. Pri tej oceni je treba upoštevati prisotnost pomoči za naložbe in raven prometa na letališču.
- (248) Brez pomoči bi bil obseg dejavnosti na letališču Frankfurt Hahn resno prizadet in bi se zmanjšal, to pa bi navsezadnje privedlo do tega, da bi letališče zaradi nekritih izgub iz poslovanja moralo zapustiti trg.
- (249) Glede na navedeno Komisija meni, da so obravnavani ukrepi pomoči imeli spodbujevalni učinek.

(e) Sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)

- (250) V skladu z oddelkom 5.1.2(e) smernic za letalski sektor iz leta 2014 mora biti pomoč za tekoče poslovanje, da bi bila sorazmerna, omejena na najmanjšo potrebno, da se dejavnost z dodeljeno pomočjo izvede.
- (251) V tej zadevi je bil znesek pomoči omejen na višino nekritih stroškov kapitala, saj so bili z njim nadomeščeni samo dejansko nastali stroški.
- (252) Komisija zato meni, da je bil znesek pomoči za tekoče poslovanje v tej zadevi sorazmeren in omejen na najmanjšega potrebnega za izvedbo dejavnosti, ki ji je bila dodeljena pomoč.

(f) Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino med državami članicami

- (253) V skladu z oddelkom 5.1.2(f) smernic za letalski sektor iz leta 2014 se bodo pri ocenjevanju združljivosti pomoči za tekoče poslovanje upoštevali izkrivljanja konkurence in učinki na trgovino.
- (254) Na standardnem gravitacijskem območju letališča Frankfurt Hahn (1 ura vožnje z avtomobilom ali radij 100 kilometrov) ni drugih letališč, ki se izkoriščajo v komercialne namene. Tudi če bi bilo to standardno gravitacijsko območje razširjeno na druga letališča v bližini letališča Frankfurt Hahn, kot je predstavljeno v uvodnih izjavah 224 in 228, med letališči, ki so v bližini letališča Frankfurt Hahn (to so letališča Frankfurt na Majni, Luxembourg in Saarbrücken) ni neupravičenih negativnih učinkov na konkurenco.
- (255) Glede na navedeno Komisija meni, da so morebitni neupravičeni negativni učinki na konkurenco in trgovino med državami članicami zaradi pomoči za tekoče poslovanje, odobrene družbi FFHG, omejeni na minimum.

Sklepna ugotovitev

- (256) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 238 do 255 Komisija ugotavlja, da so ukrepi združljivi z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.

7. SKLEPNA UGOTOVITEV

- (257) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 99 do 124 Komisija meni, da kreditna linija, ki jo je zvezna dežela Porenje – Pfalška zagotovila družbi FFHG iz združenih denarnih sredstev, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.
- (258) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 127 do 138 Komisija meni, da državno poroštvo, ki ga je izdala zvezna dežela Porenje – Pfalška za zavarovanje 100 % neodplačanih posojil banke ISB, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.
- (259) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 140 do 169 Komisija ugotavlja, da so bila posojila banke ISB št. 1, 3 in 4 odobrena po obrestnih merah, za katere je mogoče šteti, da so v skladu s tržnimi pogoji. Ker torej kumulativna merila iz člena 107(1) Pogodbe niso izpolnjena, Komisija meni, da ta posojila ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.
- (260) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 140 do 169 zgoraj Komisija ugotavlja, da sta bili posojili banke ISB št. 2 in 5 odobreni pod referenčno obrestno mero. Ker so izpolnjena tudi druga merila v skladu s členom 107(1) Pogodbe, navedeni posojili pomenita državno pomoč.
- (261) Ker so bili kreditna linija in sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev, 100-odstotno državno poroštvo in posojili banke ISB št. 2 in 5 že dani na voljo družbi FFHG, Komisija meni, da Nemčija ni upoštevala prepovedi iz člena 108(3) Pogodbe.
- (262) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 199 do 232 Komisija ugotavlja, da je pomoč za naložbe, dodeljena letališču Frankfurt Hahn, združljiva z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, saj je v skladu s pogoji za združljivost iz točke 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005.
- (263) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 238 do 255 Komisija ugotavlja, da so sredstva, zagotovljena iz združenih denarnih sredstev po prednostnih pogojih, v skladu s pogoji za združljivost pomoči za tekoče poslovanje iz točke 137 smernic za letalski sektor iz leta 2014 in združljiva z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe.
- (264) Komisija ugotavlja, da se Nemčija strinja s sprejetjem sklepa v angleškem jeziku –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo je Nemčija v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe v obdobju 2009–2012 nezakonito izvedla v korist družbe Flughafen Frankfurt Hahn GmbH z odobritvijo 100-odstotnega porošstva za posojila, ki jih je odobrila Investitions- und Strukturbank zvezne dežele Porenje – Pfalška, s posojiloma, ki ju je Investitions- und Strukturbank zvezne dežele Porenje – Pfalška odobrila 31. avgusta 2009 v višini 20,0 milijona EUR in 30. septembra 2009 v višini 6,8 milijona EUR, ter s tem, da je družbi Flughafen Frankfurt Hahn GmbH dovolila, da sodeluje v združenih denarnih sredstvih zvezne dežele Porenje – Pfalška in iz njih po prednostnih pogojih črpa posojila v višini do 45 milijonov EUR, je združljiva z notranjim trgovom.

Člen 2

Posojila, ki jih je Investitions- und Strukturbank zvezne dežele Porenje – Pflaška odobrila družbi Flughafen Frankfurt Hahn GmbH med 15. julijem 2007 in 30. septembrom 2009 v skupni vrednosti 46,8 milijona EUR, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 1. oktobra 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik
