II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1071

ze dne 1. října 2014

o státní podpoře SA 26190 (2012/C) (ex 2011/NN), kterou poskytlo Německo letišti Saarbrücken a leteckým společnostem, které letiště využívají

(oznámeno pod číslem C(2014) 5062)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské Unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy ([1]),

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([2]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) V rámci parlamentní otázky z roku 2008 nadnesla poslankyně Evropského parlamentu Hiltrud Breyer problém veřejného financování společnosti Verkehrsholding Saarland (dále jen „vh Saar“), letiště Saarbrücken a slev poskytnutých leteckým společnostem využívajícím letiště ([3]). Na tuto parlamentní otázku odpověděl komisař Tajani dne 5. září 2008. Tato otázka byla rovněž zaevidována jako stížnost pod číslem CP 171/2008.

(2) V parlamentní otázce se tvrdilo, že společnost vh Saar obdržela ze státního rozpočtu spolkové země Sársko částku ve výši 11 milionů EUR, a to ve formě navýšení kapitálu. Uvádělo se, že tyto finanční prostředky byly použity k uhrazení ztrát společnosti provozující letiště, která patřila dceřiné společnosti společnosti vh Saar. Provozovatel letiště, jeho mateřská společnost a společnost vh Saar měli být propojeni prostřednictvím smluv o odvodu zisku. To údajně sloužilo ke skrytému a trvalému dotování neziskového letiště.

(3) Komise si od Německa vyžádala další informace dne 31. července 2008, 24. září 2010, 24. března 2011 a 8. srpna 2011. Německo na tyto žádosti odpovědělo a další informace poskytlo dne 4. listopadu 2008, 17. ledna 2011, 14. června 2011 a 7. října 2011.

(4) Dopisem ze dne 22. února 2012 Komise Německo informovala, že se s ohledem na tuto podporu rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“).

([1]) S účinkem ode dne 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES stávají články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“). Oba soubory ustanovení jsou v zásadě totožné. Pro účely tohoto rozhodnutí by se odkazy na články 107 a 108 Smlouvy měly případně považovat za odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES. Smlouva o fungování EU zavedla rovněž některé změny v terminologii, například nahrazení slova „Společenství“ slovem „Unie“ nebo výrazu „společný trh“ výrazem „vnitřní trh“. V tomto rozhodnutí se používá terminologie podle Smlouvy o fungování EU.

([2]) Úř. věst. C 213, 19.7.2012, s. 1.

([3]) E-3778/08 ze dne 8. července 2008.

(5) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([4]). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek k údajné podpoře.

(6) Dne 20. srpna 2012 obdržela Komise připomínky jedné zúčastněné strany – společnosti Air Berlin. Dne 1. října 2012 Komise tyto připomínky předala Německu, které mělo možnost se k nim do jednoho měsíce vyjádřit; vyjádření Německa bylo obdrženo dopisem ze dne 29. října 2012. V rámci řízení zaslaly své připomínky i soukromé osoby, které uvedly, že poskytnutí veřejného financování letišti představovalo státní podporu.

(7) Po zahájení formálního vyšetřovacího řízení si Komise vyžádala další informace dne 24. února 2012, 23. dubna 2012, 16. října 2012, 26. listopadu 2013 a 14. března 2014. Německo na tyto žádosti odpovědělo a další informace poskytlo dne 17. dubna 2012, 4. května 2012, 14. prosince 2012, 14. ledna 2014 a 3. dubna 2014.

(8) Dne 24. února 2014 Komise Německu sdělila, že dne 20. února 2014 byly přijaty pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 ([5]), a vyzvala je, aby do dvaceti pracovních dnů ode dne zveřejnění nových pokynů pro leteckou dopravu v Úředním věstníku podalo své připomínky. Německo odpovědělo dne 6. května 2014.

(9) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 byly v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněny dne 4. dubna 2014 ([6]). Tyto pokyny nahradily pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 ([7]).

(10) Dne 15. dubna 2014 bylo v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněno oznámení, v němž byly členské státy a zúčastněné strany vyzvány, aby do dvaceti pracovních dnů ode dne zveřejnění tohoto oznámení podaly připomínky k použití pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 v daném případě ([8]). Dne 5. května 2014 podala připomínky společnost Air Berlin.

(11) Dne 17. června 2014 Německo Komisi sdělilo, že výjimečně souhlasí s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato v angličtině.

2. POPIS OPATŘENÍ A DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

2.1. *OKOLNOSTI ŠETŘENÍ*

2.1.1. HISTORIE A ROZVOJ LETIŠTĚ SAARBRÜCKEN

(12) Letiště Saarbrücken je letištěm hlavního města spolkové země Sársko, Saarbrückenu. Podle veřejně dostupných informací bylo letiště slavnostně otevřeno v roce 1928 a v provozu bylo do roku 1939, kdy bylo po vypuknutí války uzavřeno. Letiště obnovilo činnost v roce 1966, kdy byla vybudována moderní přistávací a vzletová dráha vhodná pro letadla středního doletu. V roce 1999 byla zahájena výstavba nového terminálu, která si vyžádala investice ve výši přibližně 11,8 milionu EUR. Nový terminál, který byl podle veřejně dostupných údajů navržen pro 800 000 cestujících ročně, byl otevřen v květnu 2005. Německo však uvedlo, že kvůli omezením souvisejícím s bezpečnostní infrastrukturou je skutečná kapacita letiště pouze 700 000 cestujících ročně.

(13) Tabulky 1 a 2 ukazují rozvoj letiště z hlediska počtu cestujících a pohybů letadel. Nákladní letecká doprava nemá na letišti Saarbrücken větší význam.

Tabulka 1

Počty cestujících v letech 1998–2012 ([1])

Rok	Pravidelná komerční doprava	Charterová komerční doprava	Komerční letecká doprava celkem	Nekomerční letecká doprava	Celkem
1998	126 231	293 449	419 680	10 070	429 750

([4]) Viz poznámka pod čarou 2.
([5]) Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).
([6]) Viz poznámka pod čarou 5.
([7]) Úř. věst. C 113, 15.4.2014, s. 30.
([8]) Viz poznámka pod čarou 7.

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

([1]) http://www.flughafen-saarbruecken.de/index.php?id=372

Tabulka 2

Pohyby letadel ([1])

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

Rok	Pravidelná komerční doprava	Charterová komerční doprava	Komerční letecká doprava celkem	Nekomerční letecká doprava	Celkem
2007	7 046	4 011	11 057	3 464	14 521
2008	11 173	3 475	14 648	2 596	17 244
2009	9 686	2 912	12 598	3 093	15 691
2010	8 775	4 983	13 758	2 487	16 245
2011	7 307	4 641	11 948	2 535	14 483
2012	6 567	3 398	9 965	2 359	12 324

([1]) http://www.flughafen-saarbruecken.de/index.php?id=daten_fakten

(14) Nejdůležitější událostí pro letiště byl na straně jedné odchod společnosti Hapag Lloyd v roce 2006 a na straně druhé usazení společnosti Air Berlin v roce 2007. Charterová letecká společnost Hapag Lloyd (nyní „TUIFly“) přispívala až do rozhodnutí o přemístění činnosti na nedaleké letiště Zweibrücken k celkovému objemu přepravy na letišti Saarbrücken více než 190 000 cestujících. Usazení společnosti Air Berlin na druhou stranu ohlašovalo významný nárůst objemu pravidelné letecké přepravy na letišti Saarbrücken. Zatímco do roku 2006 převládala na letišti Saarbrücken charterová doprava, od roku 2007 využívá většina cestujících na letišti Saarbrücken pravidelné linky.

(15) Pokud jde o budoucnost, Německo uvedlo, že podle nejnovějších prognóz týkajících se letecké dopravy (srpen 2010) lze očekávat, že se objem přepravy v roce 2020 zvýší na […] (*) cestujících.

2.1.2. GEOGRAFICKÁ POLOHA A SPÁDOVÁ OBLAST

(16) Letiště Saarbrücken se nachází přibližně 10 km na jihovýchod od města Saarbrücken. K nejbližším letištím patří ([9]):

— *letiště Zweibrücken* (přibližně 39 km nebo přibližně 29 minut doby strávené na cestě autem)

— *letiště Metz-Nancy-Lorraine* (přibližně 96 km nebo přibližně 61 minut doby strávené na cestě autem)

— *letiště Lucemburk* (přibližně 121 km nebo přibližně 77 minut doby strávené na cestě autem)

— *letiště Frankfurt-Hahn* (přibližně 128 km nebo přibližně 85 minut doby strávené na cestě autem)

— *letiště Štrasburk* (přibližně 140 km nebo přibližně 91 minut doby strávené na cestě autem)

— *letiště Frankfurt (nad Mohanem)* (přibližně 163 km nebo přibližně 92 minut doby strávené na cestě autem)

— *letiště Karlsruhe/Baden-Baden* (přibližně 161 km nebo přibližně 104 minut doby strávené na cestě autem)

(17) Podle Německa pochází velká většina cestujících z daného regionu. Uvádí se, že 71 % cestujících pochází ze Sárska, 15 % ze západní části spolkové země Porýní- Falc (včetně oblasti Zweibrückenu) a přibližně 14 % z Francie, Lucemburska a oblasti Trevíru. Odhadovaný nárůst počtu cestujících má podle očekávání vyplývat i z vyšší poptávky z oblasti Sárska.

2.1.3. PRÁVNÍ A EKONOMICKÁ SITUACE NA LETIŠTI SAARBRÜCKEN

(18) V roce 1997 byla společnost Flughafen Saarbrücken GmbH, dřívější vlastník a provozovatel letiště, rozdělena na dvě samostatné společnosti: Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH (dále jen „FSBG“) byla pověřena provozováním letiště, zatímco společnost Flughafen Saarbrücken Besitzgesellschaft mbH (dále jen „FSBesitzG“) byla vlastníkem letiště a byla pověřena údržbou infrastruktury. Za provozování a komerční využívání letiště musela společnost FSBG hradit společnosti FSBesitzG nájemné.

(*) Obchodní tajemství.
([9]) Zdroj: nejrychlejší trasa podle map Google.

(19) Do 30. června 2007 měla ve společnosti FSBG 48 % podíl společnost FSBesitzG, 51 % podíl společnost Fraport AG (provozovatel letiště ve Frankfurtu (nad Mohanem)) a 1 % podíl město Saarbrücken. Ve společnosti FSBesitzG měla zase 99,9 % podíl společnost vh Saar a 0,1 % podíl spolková země Sársko. Přímým vlastníkem společnosti vh Saar byla vždy spolková země Sársko.

(20) Dne 30. června 2007 prodala společnost Fraport AG svůj podíl ve společnosti FSBG společnosti FSBesitzG, která posléze vlastnila ve společnosti FSBG 99 % podíl. Počátkem roku 2008 se obě společnosti spojily a byla obnovena společnost Flughafen Saarbrücken GmbH (dále jen „FSG“), čímž byla v zásadě znovu nastolena situace, která existovala před částečnou privatizací společnosti Fraport AG v roce 1997. Od roku 2008 je společnost FSG zcela ve vlastnictví společnosti vh Saar.

(21) **Společnost vh Saar** založilo Ministerstvo hospodářství a financí spolkové země Sársko v roce 1996. Účelem společnosti je „koordinace činností souvisejících s výstavbou, rozšiřováním a provozováním veřejných letišť a přístavů v Sársku“. Ve stanovách společnosti vh Saar se předpokládalo uzavření smlouvy o ovládnutí se společností FSG. Představenstvo a dozorčí radu jmenuje vláda spolkové země Sársko jakožto její jediný akcionář. Kromě společnosti FSG vlastní společnost vh Saar i společnost Hafenbetriebe Saarland GmbH (dále jen „HSG“), která je vlastníkem a provozovatelem různých přístavů v Sársku.

(22) **Společnost FSBesitzG** byla založena dne 4. července 1997 jako právní nástupce původní společnosti FSG. Jejím účelem byla „výstavba, údržba a pronájem letiště a držení podílů ve společnosti [FSBG]“. Dozorčí radu jmenovala vláda spolkové země Sársko a jejího předsedu volilo ministerstvo spolkové země Sársko příslušné pro odvětví letecké dopravy. Pokud jde o výkon hlasovacích práv na valné hromadě akcionářů společnosti FSBG, vedení společnosti bylo vázáno pokyny, které obdrželo od Ministerstva hospodářství a financí.

(23) **Společnost FSBG** byla založena dne 4. července 1997. Jejím účelem bylo provozování letiště Saarbrücken. Vedení společnosti bylo jmenováno na valné hromadě akcionářů 75 % většinou. Dozorčí radu tvořilo deset členů, přičemž pět z nich jmenovala společnost Fraport AG a pět společnost FSBesitzG. Od roku 2006 měla dozorčí rada šest členů, z nichž dva jmenovala společnost Fraport AG a čtyři společnost FSBesitzG.

(24) **Společnost FSG** byla založena dne 30. srpna 2008. Jejím účelem je provozování letiště Saarbrücken pro účely civilní letecké dopravy a souvisejících vedlejších činností. Členy představenstva a dozorčí rady navrhuje vláda spolkové země Sársko. Předsedu dozorčí rady jmenuje ministerstvo příslušné pro leteckou dopravu.

2.2. *OPATŘENÍ, KTERÁ JSOU PŘEDMĚTEM ŠETŘENÍ, A DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ*

(25) Komise prověřovala řadu opatření týkajících se letiště Saarbrücken. Komise posoudila, zda tato opatření představují státní podporu a zda lze tuto státní podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.

(26) Níže uvedená opatření byla přezkoumána jako opatření, která mohou představovat státní podporu pro společnosti vh Saar, FSG a FSBesitzG:

a) financování společností vh Saar, FSG a FSBesitzG ze strany spolkové země Sársko;

b) převod různých pozemků spolkovou zemí Sársko na společnost FSBesitzG;

c) záruky za půjčky poskytnuté spolkovou zemí Sársko ve prospěch společností vh Saar a FSBesitzG.

(27) Nájemní smlouva mezi společností FSBesitzG a FSBG byla prověřena jako případná státní podpora pro společnost FSBG.

(28) Níže uvedená opatření byla přezkoumána jako opatření, která mohou představovat státní podporu pro různé letecké společnosti působící na letišti Saarbrücken:

a) slevy zavedené v roce 2007 pro letecké společnosti, které poprvé zahájí provozování činnosti z letiště Saarbrücken, které provozují nové trasy nebo které zvýší počet cestujících;

b) smlouva o poskytnutí podpory na zahájení činnosti uzavřená mezi společnostmi FSBesitzG a Cirrus Airlines;

c) marketingová dohoda mezi společnostmi FSG a Air Berlin.

2.2.1. FINANCOVÁNÍ SPOLEČNOSTÍ VH SAAR, FSG A FSBESITZG

Podrobný popis opatření

(29) Společnost vh Saar je finančně propojena se svou dceřinou společností – do 30. srpna 2008 se společností FSBesitzG a od tohoto dne se společností FSG – prostřednictvím smlouvy o odvodu zisku, na jejímž základě hradí společnost vh Saar veškeré ztráty, které uvedeným společnostem vzniknou. Společnost vh Saar současně obdržela zisk vytvořený její druhou dceřinou společností – HSG – a přímé kapitálové injekce od svého jediného akcionáře, spolkové země Sársko. Tyto finanční prostředky zajistily, že společnost vh Saar měla vždy k dispozici prostředky na pokrytí ztrát společností FSBesitzG/FSG. Smlouva o odvodu zisku byla dne 1. ledna 1997 uzavřena původně mezi společností vh Saar a právním předchůdcem společnosti FSBesitzG, společností FSG. Po obnovení společnosti FSG nahradila tato ve smlouvě společnost FSBesitzG.

(30) Společnost FSBG, která byla až do roku 2008 právně oddělená od společnosti FSBesitzG, byla do roku 2006 pravidelně zisková. Zisk byl buď rozdělen akcionářům (do 30. června 2007 společnostem FSBesitzG a Fraport AG), přičemž v tomto případě byl v rozvahách akcionářů vykázán v následujícím roce jako příjem, nebo byl znovu investován. V roce 2007 byla poté, co se společnost FSBesitzG stala jediným akcionářem společnosti FSBG, značná roční ztráta pokryta odpovídající kapitálovou injekcí, kterou poskytla společnost FSBesitzG. Společnosti FSBesitzG a FSBG se počátkem roku 2008 spojily, přičemž společné ztráty bude nyní hradit společnost vh Saar.

(31) Od roku 2000 se ztráty společností FSBesitzG/FSG a odpovídající kapitálové injekce poskytnuté společností vh Saar, které byly financovány z kapitálových injekcí získaných od spolkové země Sársko a z jiných příjmů, vyvíjely takto:

Tabulka 3

Roční ztráty společností FSBesitzG/FSG v EUR

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

(32) Odhadovaná ztráta společnosti FSG za rok 2013 činí 9 427 000 EUR.

(33) V období 2000–2012 se hospodářský výsledek společností FSBesitzG/FSG před úroky, zdaněním a odpisy (dále jen „EBITDA“) vyvíjel takto:

Tabulka 4

Vývoj EBITDA v EUR ([1])

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

([1]) EBITDA včetně veřejného financování a vyrovnávací platby za činnosti, které spadají do výkonu veřejné správy nebo které se považují za služby obecného hospodářského zájmu; viz informace poskytnuté Německem dne 5.5.2012, příloha II.
(*) Jelikož vlastníkem a provozovatelem byly v těchto letech samostatné společnosti (FSBesitzG a FSBG), představuje uvedená částka součet EBITDA obou společností.

(34) EBITDA společnosti FSG za rok 2013 má být podle odhadů opět záporný a má činit –5 144 000 EUR.

(35) Německo uvedlo, že v období 2000–2009 lze většinu nákladů přičíst investicím do infrastruktury a její údržbě, platbám úroků z půjček získaných za účelem financování investic do infrastruktury a výdajům na bezpečnost. Celkové náklady na tyto činnosti mají údajně činit přibližně […]. Tyto náklady nemají souviset s poskytováním letištních služeb, nýbrž vyplývají výhradně z výstavby a provozování infrastruktury.

Tabulka 5

Náklady na infrastrukturu a bezpečnost v období 2000–2009

1	Investice do ostatní infrastruktury	(…)

2	Údržba ostatní infrastruktury	(…)
	Ostatní infrastruktura celkem (1 a 2)	(…)
3	Celkové náklady na kapitál ([1])	(…)
4	Investice do bezpečnostní infrastruktury	(…)
5	Ostatní bezpečnostní opatření	(…)
	Bezpečnost celkem (4 a 5)	(…)
	Celkem (1 až 5)	(…)

([1]) Německo uvedlo, že kvůli používanému účetnímu systému nelze kapitálové náklady rozdělit jednotlivě na bezpečnost a ostatní infrastrukturu.

(36) Německo ([10]) upřesnilo, že se v období 2000–2009 uskutečnily tyto činnosti v oblasti investic a údržby:

i) *Výstavba nového terminálu s doplňkovými zařízeními v roce 2000 (čisté náklady ve výši přibližně* […]*)*

(37) Kapacita starého terminálu činila 390 000 cestujících ročně ([11]). Poprvé byla tato kapacita překročena v roce 1996. V tomto roce dosáhl objem přepravy na letišti Saarbrücken 395 000 cestujících a poté tento počet rostl až do roku 2000, kdy bylo odbaveno 484 566 cestujících. Podle Německa byl starý terminál často přetížen, zejména během hlavních měsíců doby cestování (letní období), což vedlo k dlouhým dobám čekání, přeplněným prostorám pro cestující nebo k tomu, že cestující čekali před terminálem. Starý terminál mimoto již nevyhovoval bezpečnostním požadavkům. Nový terminál je vybaven novým bezpečnostním systémem. Starý terminál nyní slouží jako čekárna a prostor, kde se nacházejí odletové brány.

ii) *Dovybavení přistávací a vzletové dráhy a bezpečnostních zón v letech 2009–2010 (čisté náklady včetně elektroinstalačních prací ve výši přibližně* […])

(38) V letech 2009–2010 byla dovybavena přistávací a vzletová dráha a bezpečnostní zóny, což zahrnovalo řadu stavebních a bezpečnostních opatření, která byla provedena k zvýšení bezpečnosti letištní infrastruktury a zajištění jejího souladu s platnými bezpečnostními požadavky. Došlo zejména k úpravě umístění dráhových světel v zájmu lepších signálů pro piloty, byla nainstalována ochranná návěstidla a konstrukce dráhy byla přizpůsobena potřebám moderních letadel.

iii) *Údržba přistávací a vzletové dráhy v roce 2009 (čisté náklady ve výši přibližně* […])

(39) V letech 2009–2010 byla provedena rovněž údržba přistávací a vzletové dráhy, aby se zamezilo poškození letadel provozovaných na letišti.

Důvody pro zahájení formálního vyšetřovacího řízení

Existence podpory

(40) V rozhodnutí o zahájení řízení se za prvé uvádělo, že financování společnosti vh Saar ze strany spolkové země Sársko a financování společností FSBesitzG/FSG ze strany společnosti vh Saar zahrnovalo převod státních prostředků, a to buď přímo, nebo z toho důvodu, že společnost vh Saar zcela ovládala spolková země Sársko a opatření společnosti lze přičíst této spolkové zemi. Činnosti společností FSBesitzG, FSGB a FSG a případně rovněž činnosti samotné společnosti vh Saar představují hospodářskou činnost.

(41) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo rovněž uvedeno, že podle dostupných informací se zdá, že samotná společnost vh Saar nezískala žádnou výhodu, jelikož veškeré finanční prostředky, které obdržela od spolkové země Sársko, zjevně převedla na společnosti FSBesitzG/FSG. Německo bylo požádáno, aby poskytlo další informace ohledně toho, zda si společnost vh Saar ponechala nějaké státní prostředky, které obdržela, k jinému účelu nebo na provádění jiné činnosti. Co se týká společností FSBesitzG/FSG, v rozhodnutí o zahájení řízení bylo uvedeno, že finanční prostředky získané od společnosti vh Saar snížily náklady, které by letiště muselo obvykle nést, což představovalo hospodářskou výhodu.

([10]) Informace poskytnuté Německem dne 17. ledna 2011, dodatek 6, a dne 16. dubna 2012, s. 9.
([11]) Informace poskytnuté Německem dne 16. dubna 2012, s. 9.

(42) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo dále posouzeno, zda lze financování považovat podle rozsudku ve věci Altmark za vyrovnávací platbu za službu obecného hospodářského zájmu. V rozhodnutí se konstatovalo, že podle dostupných informací se zdá, že není splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark. Konkrétně bylo uvedeno, že na provozování letiště nebylo nikdy vypsáno zadávací řízení a financování nebylo založeno ani na analýze nákladů, které by vynaložil průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený potřebnými prostředky. Jelikož kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark jsou kumulativní, postačovalo toto zjištění k vyvození předběžného závěru, že podle tohoto rozsudku nelze financování považovat za vyrovnávací platbu za službu obecného hospodářského zájmu.

(43) Na základě dostupných informací se rovněž nezdálo, že lze usuzovat, že financování je v souladu s chováním racionálního, tržně jednajícího hospodářského subjektu. Konkrétně bylo uvedeno, že Německo nepředložilo obchodní plán ani jinou dokumentaci, která by prokazovala, že bylo možno očekávat zisk. Narůstající roční ztráty naopak spíše poukazovaly na skutečnost, že bez finanční podpory ze strany spolkové země Sársko poskytované prostřednictvím společnosti vh Saar nebude letiště životaschopné, což mohlo naznačovat, že letiště je podnikem ve finančních obtížích. Komise proto zastávala předběžný názor, že financování letiště prostřednictvím společnosti vh Saar není v souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu, a požádala Německo, aby poskytlo informace o finanční situaci letiště.

(44) Bylo rovněž konstatováno, že financování je selektivní, že opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a že vzhledem k blízkosti řady letišť v jiných členských státech je (jak se zdá) ovlivněn obchod uvnitř Unie. Komise proto dospěla k předběžnému závěru, že financování představuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

Slučitelnost

(45) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo nejprve projednáno, zda lze financování letiště považovat za slučitelnou podporu podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 ([12]). V rozhodnutí se uvádělo, že nebyly poskytnuty žádné informace, které by prokazovaly, že bez letiště by byl region, v němž se letiště nachází, natolik izolován, že by to poškodilo jeho sociální a hospodářský rozvoj. Jelikož se zdá, že by spádovou oblast letiště Saarbrücken mohla obsluhovat i jiná letiště v regionu, vyvodila Komise předběžný závěr, že vymezení činnosti letiště Saarbrücken jako služby obecného hospodářského zájmu podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 představovalo zjevnou chybu.

(46) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo rovněž uvedeno, že letiště každopádně nebylo skutečně pověřeno službou obecného hospodářského zájmu spočívající v poskytování letištních služeb, že není zřejmé, zda je financování omezeno na základní činnosti letiště, a že nebyly předem stanoveny parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno. Komise proto dospěla k předběžnému závěru, že financování nesplňuje podmínky uvedené v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

(47) Bylo rovněž analyzováno, zda jsou splněny podmínky stanovené v oddíle 4.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Tyto podmínky jsou podobné jako podmínky obsažené v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005. Mimo jiné neexistence řádného pověřovacího aktu a předpisů omezujících financování na základní činnosti letiště vedla k předběžnému závěru, že financování nelze považovat za slučitelné podle oddílu 4.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

(48) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo dále analyzováno, zda by mohlo být financování slučitelné podle oddílu 4.1 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Bylo konstatováno, že smlouva o odvodu zisku nesloužila výhradně k financování investic do infrastruktury, nýbrž pouze hradila veškeré ztráty vyplývající z činnosti letiště. V rozhodnutí bylo rovněž uvedeno, že tento nástroj mohl mít stěží motivační účinek, pokud jde o investice, a bylo podotknuto, že Německo předpokládá, že v roce 2020 bude dosaženo pouze kladného hospodářského výsledku před úroky, zdaněním a odpisy (EBITDA), nikoli kladného celkového výsledku. Mělo se rovněž za to, že provozování letiště má negativní dopad na fungování nedalekého letiště v Zweibrückenu. Komise proto vyslovila pochybnosti ohledně slučitelnosti financování podle oddílu 4.1 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

(49) Rozhodnutí o zahájení řízení se zabývalo také možnou slučitelností financování podle pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci ([13]). Německo bylo požádáno, aby objasnilo, zda lze letiště považovat za podnik v obtížích, a pokud ano, zda byla přijata opatření v souladu s pokyny k podpoře na záchranu a restrukturalizaci.

([12]) Rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67).

([13]) Sdělení Komise: Pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (2004) (Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2).

(50) Komise dospěla k předběžnému názoru, že financování společností vh Saar, FSBesitzG a FSG prostřednictvím přímých grantů, které společnosti vh Saar poskytla spolková země Sársko, a kapitálové injekce, jež společnost vh Saar poskytla společnostem FSBesitzG/FSG, představují státní podporu. Na základě dostupných informací vyslovila Komise rovněž pochybnosti ohledně slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem.

2.2.2. PŘEVOD RŮZNÝCH POZEMKŮ NA SPOLEČNOST FSBESITZG

Podrobný popis opatření

(51) Od roku 1998 převedlo Německo na letiště různé pozemky, které měly podle podání Německa celkovou hodnotu ve výši 240 000 EUR. Z těchto různých pozemků byly pouze tři převedeny po roce 2000. Podle Německa měly tyto pozemky společně celkovou hodnotu ve výši […]. V letech 2002 a 2003 byly převedeny dva pozemky […] a v roce 2004 odkoupilo letiště jeden pozemek za cenu ve výši […].

Důvody pro zahájení formálního vyšetřovacího řízení

Existence podpory

(52) V rozhodnutí o zahájení řízení se za prvé konstatovalo, že převod pozemků ve vlastnictví státu představoval převod státních prostředků. Jelikož je třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhají systému kontroly státní podpory teprve ode dne vynesení rozsudku ve věci Aéroports de Paris (12. prosince 2000), jsou pro analýzu státní podpory důležité pouze převody, k nimž došlo po tomto datu, Německo bylo proto požádáno, aby upřesnilo, které pozemky byly převedeny po roce 2000 a jaká byla jejich hodnota. Komise dále podotkla, že převod nebyl v souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu, byl selektivní a z týchž důvodů, jaké byly uvedeny s ohledem na obecné financování, narušoval hospodářskou soutěž a ovlivnil obchod uvnitř Unie.

(53) Německo tvrdilo, že převedené pozemky byly přinejmenším částečně zapotřebí z bezpečnostních důvodů (například zhotovení bezpečnostního oplocení), takže tato opatření nemohou pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy představovat státní podporu. Komise Německo požádala, aby upřesnilo, která opatření souvisela přímo s bezpečností leteckého provozu a uplatňováním svrchovaných výsad, a vyslovila pochybnosti, že zhotovení bezpečnostního oplocení sloužilo pouze k zajištění bezpečnosti letiště, takže spadalo do nákladů, které jsou nutně spojeny s hospodářskou činností spočívající v provozování letiště. Německo bylo dále požádáno o vysvětlení, zda je veřejné financování činností spadajících do výkonu veřejné správy upraveno stejně s ohledem na všechna německá letiště, nebo zda některá letiště musí nést sama náklady, jež v případě jiných letišť hradí stát.

(54) V rozhodnutí o zahájení řízení byl proto vyvozen předběžný závěr, že převod pozemků představoval pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy státní podporu.

Slučitelnost

(55) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo připomenuto, že je povinností členských států, aby uvedly možné důvody slučitelnosti a prokázaly, že jsou splněny příslušné podmínky. V rozhodnutí se uvádělo, že jelikož se Německo nedomnívalo, že převod pozemků představoval státní podporu, nepředložilo žádná tvrzení týkající se slučitelnosti. Komise Německo požádala o vysvětlení, zda může být převod pozemků slučitelný podle pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci. Komise rovněž uvedla, že na základě informací, které byly k dispozici v době přijetí rozhodnutí o zahájení řízení, má pochybnosti ohledně slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem.

2.2.3. ZÁRUKY ZA PŮJČKY VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTÍ VH SAAR A FSBESITZG

Podrobný popis opatření

(56) Spolková země Sársko poskytla společnosti FSBesitzG tři záruky (dvě záruky v roce 1998, jednu záruku v roce 1999), pokaždé bez jakékoli odměny. Spolková země Sársko mimoto vydala jako zajištění dva doporučující dopisy související se dvěma půjčkami poskytnutými společnosti vh Saar. Společnost vh Saar tyto půjčky převedla na společnost FSBesitzG.

Tabulka 6

Záruky a doporučující dopisy

Rok	Výše půjčky (v EUR)	Doba trvání půjčky	Příjemce
1998	(…)	30. prosince 2017	FSBesitzG
	(…)	1. října 2017	FSBesitzG
1999	11 453 000	—	FSBesitzG
2005	3 700 000	31. ledna 2021	vh Saar
2006	10 000 000	31. srpna 2039	vh Saar

Důvody pro zahájení formálního vyšetřovacího řízení

Existence podpory

(57) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo uvedeno, že ze stejných důvodů, jaké byly uvedeny v 52. bodě odůvodnění, jsou pro posouzení státní podpory důležité pouze záruky, které byly uděleny po roce 2000. Na základě informací, které byly dostupné v té době, Komise předpokládala, že záruka vztahující se na půjčku ve výši 11 453 000 EUR byla poskytnuta po roce 2000. Komise uvedla, že jelikož se záruka za tuto půjčku stejně jako doporučující dopisy vydané s ohledem na půjčky, které společnost vh Saar získala v roce 2005 a 2006, vztahovaly na celou výši půjček a že jelikož spolková země Sársko neobdržela za záruku/doporučující dopisy žádnou odměnu, zdá se, že podle sdělení o zárukách ([14]) představují státní podporu. Co se týká selektivity, narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu, platily stejné úvahy jako v případě obecného financování společností FSBesitzG/FSG ze strany společnosti vh Saar.

Slučitelnost

(58) V rozhodnutí o zahájení řízení se předpokládalo, že záruka za půjčku ve výši 11 453 000 EUR byla poskytnuta po roce 2000. V tomto rozhodnutí se bralo v potaz, že dotyčná půjčka sloužila k financování výstavby nového terminálu, a byla v něm posouzena slučitelnost záruky podle oddílu 4.1 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. V rozhodnutí o zahájení řízení byl vyvozen předběžný závěr, že je sporné, zda nový terminál odpovídá jasně stanovenému cíli obecného zájmu (jelikož nebylo zřejmé, zda by spádovou oblast letiště Saarbrücken nemohla obsluhovat i ostatní nedaleká letiště), zda byl terminál nutný pro fungování letiště, zda měl dostatečné perspektivy střednědobého používání (neboť Německo neposkytlo žádné údaje ohledně toho, kdy bude letiště ziskové), zda mají všichni uživatelé k infrastruktuře stejný a nediskriminační přístup (jelikož nebylo jasné, zda stejné výhody jako společnosti Cirrus a Air Berlin získaly všechny subjekty) a zda nebyl rozvoj obchodu dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie.

(59) Pokud jde o doporučující dopisy z roku 2005 a 2006, v rozhodnutí o zahájení řízení se uvádělo, že Německo nevysvětlilo, k jakému účelu dotyčné půjčky sloužily. Z tohoto důvodu a vzhledem ke skutečnosti, že Německo nepředložilo žádná tvrzení ohledně slučitelnosti těchto opatření, dospěla Komise k předběžnému závěru, že státní podpora obsažená v těchto opatřeních není slučitelná s vnitřním trhem.

2.2.4. NÁJEMNÍ SMLOUVA UZAVŘENÁ MEZI SPOLEČNOSTMI FSBESITZG A FSBG

Podrobný popis opatření

(60) Poté, co se původní společnost FSG v roce 1997 rozdělila na společnosti FSBesitzG a FSBG, pronajala si společnost FSBG letištní infrastrukturu od společnosti FSBesitzG. Podle nájemní smlouvy ze dne 7. července 1997 musela společnost FSBG platit pevně stanovenou částku ve výši […] ročně s připočtením daně z obratu. Dne 3. srpna 2006 podepsaly společnosti FSBG a FSBesitzG novou nájemní smlouvu, která měla zpětnou účinnost od 1. července 2006.

([14]) Sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk (Úř. věst. C 155, 20.6.2008, s. 10).

(61) Podle smlouvy z roku 2006 činila pevně stanovená platba nájemného […] ročně. Společnost FSBG musela mimoto převést určité procento svého ročního zisku. […].

(62) Na základě těchto smluv uhradila společnost FSBG společnosti FSBesitzG jako nájemné za letištní infrastrukturu tyto částky:

Tabulka 7

Platby nájemného, které uskutečnila společnost FSBG

Rok	Výše nájemného
2000	(…)
2001	(…)
2002	(…)
2003	(…)
2004	(…)
2005	(…)
2006	(…)
2007	(…)

(63) Jelikož se společnosti FSBG a FSBesitzG počátkem roku 2008 spojily, nebyly po tomto datu splatné žádné další platby nájemného.

Důvody pro zahájení formálního vyšetřovacího řízení

Existence podpory

(64) V rozhodnutí o zahájení řízení se za prvé uvádělo, že pozměněná nájemní smlouva byla uzavřena mezi společnostmi FSBesitzG a FSBG, tudíž bez přímé účasti orgánů veřejné moci. V tomto rozhodnutí se však konstatovalo, že společnost FSBesitzG byla zcela ve vlastnictví orgánů veřejné moci (0,1 % podíl náležel spolkové zemi Sársko přímo, 99,9 % podíl patřil společnosti vh Saar, kterou zcela vlastnila spolková země Sársko), což znamená, že se jednalo o veřejný podnik. Ve zmíněném rozhodnutí bylo dále uvedeno, že kvůli různým kontrolním mechanismům měla spolková země Sársko nad společností FSBesitzG celkovou kontrolu, a byl vyvozen předběžný závěr, že pokud by bylo zjištěno, že nájemní smlouva poskytla společnosti FSBG výhodu ve formě výše nájemného, která je nižší než tržní cena, zahrnovala by tato výhoda převod státních prostředků a byla by přičitatelná státu.

(65) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo poté uvedeno, že od roku 2000 je nutno mít za to, že společnost FSBG vykonává hospodářskou činnost, a představuje tudíž podnik. V době přijetí rozhodnutí o zahájení řízení neměla Komise k dispozici žádné informace o nájemních smlouvách platných před rokem 2000 a o tom, zda nájemní smlouva, která existovala do roku 2006, byla po roce 2000 pozměněna. Smlouva, která byla v platnosti do roku 2006, mohla proto představovat existující podporu. Německo bylo požádáno o poskytnutí dalších informací v tomto ohledu.

(66) Pokud jde o otázku, zda nájemní smlouva poskytla společnosti FSBG výhodu, v rozhodnutí o zahájení řízení vyslovila Komise pochybnosti ohledně toho, zda byly platby nájemného, které uskutečnila společnost FSBG, v souladu s tržními podmínkami. Požádala proto Německo o zevrubné informace o finančních vztazích mezi společnostmi FSBesitzG a FSBG a rovněž o upřesnění podmínek nájemní smlouvy a jejich hospodářského odůvodnění.

67) Na základě těchto aspektů byl v rozhodnutí o zahájení řízení vyvozen předběžný závěr, že platby nájemného, které uskutečnila společnost FSBG, obsahovaly prvek státní podpory.

Slučitelnost

(68) V rozhodnutí o zahájení řízení je vyvozen předběžný závěr, že platby nájemného obsahují státní podporu ve smyslu provozní podpory, jelikož platby nižší než tržní cena snížily provozní náklady, které musela společnost FSBG nést. V rozhodnutí o zahájení řízení bylo uvedeno, že tato provozní podpora není v zásadě slučitelná s vnitřním trhem, a Německo bylo požádáno, aby objasnilo, zda by se na tuto podporu mohly vztahovat pokyny k podpoře na záchranu a restrukturalizaci, nebo aby předložilo jiná tvrzení ohledně slučitelnosti.

2.2.5. SLEVY PRO LETECKÉ SPOLEČNOSTI

Podrobný popis opatření

(69) Do roku 2007 nepředpokládal platný ceník letištních poplatků na letišti Saarbrücken žádné slevy pro letecké společnosti. Dne 1. dubna 2007 zavedla společnost FSBG nový ceník, který obsahoval řadu slev vztahujících se na letecké společnosti, jež splnily určité podmínky. Tento ceník přijaly i společnosti FSBesitzG/FSG po svém spojení.

(70) Ceník z roku 2007 zavedl tři druhy slev. První dvě slevy nebylo možno kumulovat, zatímco třetí slevu bylo možno připočítat k jakékoli jiné získané slevě.

a) Slevy pro nové letecké společnosti: leteckým společnostem, které poprvé zahájily provozování činnosti z letiště Saarbrücken, bylo nabídnuto snížení poplatků za pohyb letadla, startovacích/přistávacích poplatků a poplatků za cestující, a to o 50 % v prvním roce, o 30 % ve druhém roce a o 20 % ve třetím roce.

b) Slevy za nové destinace: slevy ve stejné výši a u stejných poplatků byly poskytnuty leteckým společnostem obsluhujícím nové destinace, tj. destinace, které nebyly obsluhovány v předchozích dvanácti měsících.

c) Náhrada v případě vyššího počtu cestujících: letecké společnosti, které během jednoho kalendářního roku přepravily 60 000 až 100 000 cestujících, nebo více než 100 000 cestujících, obdržely náhradu ve výši 5 % resp. 10 % poplatků za cestující, které v daném roce zaplatily.

Důvody pro zahájení formálního vyšetřovacího řízení

Existence podpory

(71) V rozhodnutí o zahájení podpory se předpokládalo, že nový ceník ze dne 1. dubna 2007 přijala společnost FSBesitzG. Na tomto základě bylo v rozhodnutí o zahájení řízení připomenuto, že vzhledem k celkové kontrole, kterou orgány veřejné moci vykonávají nad společností FSBesitzG, lze zavedení tohoto nového ceníku přičíst státu. Pokud tento ceník stanovil poplatky, které byly nižší než tržní ceny, představoval převod státních prostředků, jejž bylo možno přičíst státu.

(72) Německo uvedlo, že slevy byly odůvodněny ekonomickými aspekty a byly v souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu. V rozhodnutí o zahájení řízení však bylo zdůrazněno, že Německo dosud neposkytlo dostatečné informace, aby mohla Komise toto tvrzení plně posoudit. Německo bylo proto požádáno, aby poskytlo zevrubné informace o nákladech a příjmech letiště, zejména v souvislosti s komerční osobní leteckou dopravou. Komise mimoto požádala o objasnění, zda byl ceník poplatků používán, aniž by se rozlišovalo mezi jednotlivými leteckými společnostmi.

(73) V rozhodnutí o zahájení řízení byl vyvozen závěr, že je sporné, zda lze slevy v ceníku ze dne 1. dubna 2007 odůvodnit na základě kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu, a že tudíž nelze vyloučit, že dotyčné letecké společnosti byly zvýhodněny. Jelikož slevy mohly rovněž narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy, vyvodila Komise předběžný závěr, že slevy představovaly státní podporu.

Slučitelnost

(74) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo posouzeno, zda lze slevy považovat za slučitelnou podporu na zahájení činnosti podle oddílu 5 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. V rámci tohoto posouzení vyslovila Komise pochybnosti, zda byly splněny jednotlivé podmínky pro slučitelnost podpory na zahájení činnosti.

(75) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo zejména uvedeno, že:

a) je sporné, zda sleva za navýšení počtu cestujících splňuje podmínku stanovenou v bodě 79 písm. c) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož nevyžadovala otevření nové trasy ani novou četnost;

b) je sporné, zda sleva za navýšení počtu cestujících splňuje podmínku stanovenou v bodě 79 písm. d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož se postupně nesnižovala ani nebyla časově omezená;

c) je sporné, zda veškeré slevy splňují podmínku stanovenou v bodě 79 písm. f) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož společnostem nebyla uložena povinnost získané slevy vrátit v případě, že provozovaly činnosti z letiště Saarbrücken minimálně tři roky;

d) je sporné, zda slevy za nové trasy a pro nové letecké společnosti splňují podmínku stanovenou v bodě 79 písm. g) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož nebyly vázány na počty cestujících;

e) je sporné, zda přinejmenším slevy za zvýšení počtu cestujících splňují podmínku stanovenou v bodě 79 písm. i) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož neobsahovaly požadavek na předchozí předložení obchodního plánu;

f) je sporné, zda všechny slevy splňují podmínku stanovenou v bodě 79 písm. j) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož se zdálo, že nebyla zveřejněna žádná z požadovaných informací;

g) je sporné, zda veškeré slevy splňují podmínku stanovenou v bodě 80 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož nebylo jasné, zda je bylo možno kumulovat, a jelikož se zdálo, že přinejmenším sleva za vyšší počty cestujících mohla být kombinována s ostatními dvěma slevami.

(76) Jelikož patrně nebyly splněny kumulativní podmínky pro slučitelnou podporu na zahájení činnosti a nebyly zřejmé žádné jiné důvody slučitelnosti, dospěla Komise k předběžnému závěru, že slevy představují neslučitelnou státní podporu.

2.2.6. PODPORA SPOLEČNOSTI CIRRUS AIRLINES NA ZAHÁJENÍ ČINNOSTI

Podrobný popis opatření

(77) Dne 27. ledna 2005 podepsala společnost FSBesitzG se společností Cirrus Airlines Luftfahrtgesellschaft mbH (dále jen „Cirrus“) smlouvu o zahájení činnosti na dobu jednoho roku. Účelem smlouvy bylo zvýšení počtu cestujících na trase do […]. Ve smlouvě bylo uvedeno, že vyššího počtu cestujících lze dosáhnout pouze v případě významného snížení cen letenek, aby byla společnost Cirrus pro cestující přitažlivá. Ve smlouvě bylo dále objasněno, že tento projekt bude v počáteční fázi znamenat vysoké ztráty. Letiště bylo proto ochotno projekt podpořit poskytnutím finančních prostředků na zahájení činnosti.

(78) Zahájení leteckého provozu bylo stanoveno na 29. března 2005. Smlouva vycházela z obchodního plánu, který uváděl počty cestujících a průměrné čisté výnosy. Ve smlouvě byl určen rovněž typ používaných letadel.

(79) Smlouva ukládala společnosti Cirrus povinnost zajišťovat pravidelné lety mezi Saarbrückenem a […] s četností […] letů během […] dnů týdně, […] letů […]. Ve smlouvě bylo výslovně uvedeno, že společnost Cirrus […]. Smlouva byla následně několikrát prodloužena a pozměněna a její platnost skončila dne 31. prosince 2006.

(80) Odměna splatná podle smlouvy byla vypočítána podle tohoto vzorce:

(…)

V době trvání smlouvy byla roční výše odměny, kterou společnosti Cirrus vyplácela společnost FSBesitzG, následující:

Tabulka 8

Platby pro společnost Cirrus Airlines v EUR

Rok	Čistá odměna	Hrubá odměna
2005	(…)	(…)
2006	(…)	(…)

Důvody pro zahájení formálního vyšetřovacího řízení

Existence podpory

(81) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo nejprve uvedeno, že rozhodnutí společnosti FSBesitzG zahrnovalo převod státních prostředků a že je lze přičíst státu. Společnost Cirrus byla rovněž jednoznačně podnikem vykonávajícím hospodářskou činnost. Otázkou bylo, zda smlouva poskytla společnosti Cirrus výhodu, kterou by jinak nezískala na trhu. Jelikož Německo neposkytlo žádné vysvětlení týkající se důvodů uzavření smlouvy, bylo požádáno, aby objasnilo, zda se domnívá, že tím, že společnost FSBesitzG uzavřela smlouvu, jednala jako racionální, tržně jednající hospodářský subjekt, a pokud ano, aby předložilo dokumentaci, která tento názor dokládá.

(82) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo taktéž uvedeno, že v době přijetí rozhodnutí neměla Komise k dispozici žádné údaje o tom, že Německo porovnalo očekávané náklady a příjmy plynoucí z této smlouvy. Na tomto základě vyvodila předběžný závěr, že smlouva se společností Cirrus představovala státní podporu.

Slučitelnost

(83) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo posouzeno, zda lze smlouvu se společností Cirrus považovat za slučitelnou podporu na zahájení činnosti podle oddílu 5 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. V rámci tohoto posouzení vyslovila Komise pochybnosti ohledně toho, zda jsou splněny jednotlivé podmínky pro slučitelnou podporu na zahájení činnosti.

(84) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo konkrétně uvedeno, že smlouva se společností Cirrus zjevně nesplňovala tyto podmínky:

a) bod 79 písm. c) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož trasa, kterou společnost Cirrus provozovala mezi Saarbrückenem a […], již zjevně existovala, a nebyly poskytnuty žádné informace o nových četnostech, které by mohly vést k zvýšení počtu cestujících;

b) bod 79 písm. d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož se nezdálo, že by smlouva vyžadovala postupné snižování nebo že by byla skutečně časově omezená, neboť byla několikrát prodloužena, a nebylo zřejmé, zda společnost Cirrus prokázala dlouhodobou životaschopnost trasy;

c) bod 79 písm. e) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož smlouva neomezovala podporu na dodatečné náklady na zahájení činnosti;

d) bod 79 písm. f) první pododstavec pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož ve smlouvě nebylo stanoveno datum ukončení a výše podpory nebyla omezena s odkazem na náklady;

e) bod 79 písm. f) třetí pododstavec pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož bylo sporné, zda doba, po kterou byla společnosti Cirrus přiznána podpora, byla podstatně kratší než doba, po kterou se společnost zavázala provozovat své činnosti s odletem z letiště Saarbrücken;

f) bod 79 písm. g) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož bylo sporné, zda je podpora spojena s rozvojem počtu přepravených cestujících;

g) bod 79 písm. h) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož existovaly pochybnosti, zda byla smlouva před uzavřením zveřejněna a zda byla dostupná rovněž ostatním leteckým společnostem;

h) bod 79 písm. i) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož bylo sporné, zda měla společnost FSBetriebG přístup k obchodnímu plánu společnosti Cirrus a zda letiště prověřilo vliv podpory na konkurenční trasy;

i) bod 79 písm. j) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož zjevně nebyl zveřejněn požadovaný seznam dotovaných tras;

j) bod 79 písm. k) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož bylo sporné, zda Německo zavedlo požadované přezkumné řízení;

k) bod 80 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož se zdálo, že společnost Cirrus kombinovala podporu na základě smluv s podporou na základě ceníku poplatků z roku 2007.

(85) Jelikož se zdálo, že nebyly splněny kumulativní podmínky pro slučitelnou podporu na zahájení činnosti, a jelikož nebyly zjevné žádné jiné důvody slučitelnosti, vyvodila Komise předběžný závěr, že smlouva se společností Cirrus představovala neslučitelnou státní podporu.

2.2.7. MARKETINGOVÁ DOHODA SE SPOLEČNOSTÍ AIR BERLIN

Podrobný popis opatření

(86) Dne 6. dubna 2011 podepsala společnost FSG se společností Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (dále jen „Air Berlin“) marketingovou dohodu s dobou platnosti do 2. května 2014. Dohoda ukládala společnosti Air Berlin povinnost poskytovat společnosti FSG marketingové a propagační služby. V dohodě bylo uvedeno: […] Společnost FSG očekávala, že vyšší četnost povede k vyšším příjmům plynoucím z leteckých a jiných než leteckých činností. Společnost Air Berlin měla rovněž povinnost propagovat dva spoje z/do Saarbrückenu (informace o vyšší četnosti poskytované v tisku, prostřednictvím e-mailů, zpravení cestovních agentur, časopisů, tištěných médií, při odbavení, na palubě, v rozhlase atd.). Společnost FSG poskytla společnosti Air Berlin za marketingové služby celkovou odměnu ve výši [800 000 EUR–1 700 000 EUR].

Důvody pro zahájení formálního vyšetřovacího řízení

Existence podpory

(87) Obdobně jako v případě smlouvy se společností Cirrus vyvolávala i marketingová dohoda uzavřená se společností Air Berlin otázku, zda je tato dohoda v souladu s tržními podmínkami. Předpokládalo se, že jsou splněny všechny ostatní podmínky, jako je převod státních prostředků, který lze přičíst státu, a selektivita.

(88) Německo uvedlo, že byla provedena analýza nákladů a přínosů, která prokázala, že dohoda byla pro letiště z dlouhodobého hlediska zisková. Tuto analýzu však neposkytlo, což Komisi znemožnilo posoudit, jak letiště vypočítalo očekávané náklady a příjmy plynoucí z dohody. Jelikož jedinou výhodou plynoucí letišti z této dohody byl patrně očekávaný nárůst počtu cestujících, zdálo se, že samotná dohoda není ničím jiným než další slevou z letištních poplatků, která byla navíc kumulována se slevami, jež byly dostupné podle ceníku poplatků z roku 2007.

(89) Na základě těchto aspektů byl v rozhodnutí o zahájení řízení vyvozen předběžný závěr, že marketingová dohoda se společností Air Berlin poskytla této společnosti selektivní výhodu. Jelikož předběžně bylo zjištěno, že jsou přítomny i všechny ostatní prvky státní podpory, dospěla Komise k předběžnému závěru, že tato dohoda obsahovala prvek státní podpory.

Slučitelnost

(90) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo posouzeno, zda lze marketingovou dohodu považovat za slučitelnou podporu na zahájení činnosti podle oddílu 5 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. V rámci tohoto posouzení vyslovila Komise pochybnosti ohledně toho, zda jsou splněny jednotlivé podmínky pro slučitelnou podporu na zahájení činnosti.

(91) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo konkrétně uvedeno, že dohoda se společností Air Berlin zjevně nesplňuje tyto podmínky:

a) bod 79 písm. d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož nebylo zřejmé, zda společnost Air Berlin prokázala dlouhodobou životaschopnost trasy;

b) bod 79 písm. e) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož dohoda neomezovala podporu na dodatečné náklady na zahájení činnosti;

c) bod 79 písm. f) první pododstavec pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož dohoda neomezovala výši podpory s odkazem na náklady;

d) bod 79 písm. f) třetí pododstavec pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož bylo sporné, zda doba, po kterou byla společnosti Air Berlin přiznána podpora, byla podstatně kratší než doba, po kterou se společnost zavázala provozovat své činnosti s odletem z letiště Saarbrücken;

e) bod 79 písm. g) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož podpora nebyla spojena s rozvojem počtu cestujících;

f) bod 79 písm. h) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož existovaly pochybnosti, zda byla dohoda před uzavřením zveřejněna a zda byla dostupná rovněž ostatním leteckým společnostem;

g) bod 79 písm. i) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož nebylo zřejmé, zda je analýza nákladů a přínosů provedená letištěm, která nebyla Komisi předložena, v souladu s podmínkami;

h) bod 79 písm. j) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož zjevně nebyl zveřejněn požadovaný seznam dotovaných tras;

i) bod 79 písm. k) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož bylo sporné, zda Německo zavedlo požadované přezkumné řízení;

j) bod 80 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, jelikož se zdálo, že společnost Air Berlin kombinovala podporu na základě dohody s podporou na základě ceníku poplatků z roku 2007.

(92) Jelikož patrně nebyly splněny kumulativní podmínky pro slučitelnou podporu na zahájení činnosti a nebyly zřejmé jiné důvody slučitelnosti, vyvodila Komise předběžný závěr, že dohoda se společností Air Berlin představovala státní podporu, která není slučitelná s vnitřním trhem.

3. PŘIPOMÍNKY OBDRŽENÉ OD NĚMECKA

3.1. *FINANCOVÁNÍ SPOLEČNOSTÍ VH SAAR, FSG A FSBESITZG*

3.1.1. EXISTENCE PODPORY

Podnik a hospodářská činnost

(93) Německo nezpochybnilo skutečnost, že společnosti FSBesitzG a FSG vykonávají hospodářskou činnost a že pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy je třeba je považovat za podniky. Pokud však společnosti FSBesitzG a FSG vykonávají činnosti, které jsou součástí svrchovaných výsad státu, neměly by se za podniky pokládat.

(94) Německo poskytlo v této souvislosti tabulku s výdaji (provozní i investiční náklady) souvisejícími s výkonem veřejné správy, které byly vynaloženy v období od roku 2000 do roku 2011:

Tabulka 9

Náklady související s výkonem veřejné správy v EUR ([1])

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem
§ 8 LuftSiG													
Feuerwehr													
Au-ßenumzäunung/ Bestreifungsweg													

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem
Neues Zugangs-kontrollsystem													
Container Tor 1													
Rollwegbeschilde-rung													
Unterbrechungsf-reie Stromvers. (Notstrom)													
Abstellfläche Ost, Bombenbedrohte Flz.													
Erweiterung S/L-Bahnköpfe, RESA													
Flughafennaviga-tion													
Summe p.A.													

([1]) Informace poskytnuté Německem dne 5.5.2012, příloha II.

(95) Německo tvrdí, že financování opatření k zajištění bezpečnosti letiště podle § 8 *Luftsicherheitsgesetz* (zákon o bezpečnosti vzdušného prostoru), opatření k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru podle § 27 písm. c) bodu 2 *Luftverkehrsgesetz* (zákon o leteckém provozu) a jednotky požární ochrany spadají do výkonu veřejné správy. Podle Německa spadá oplocení letiště a obslužné komunikace podél oplocení, kontejnerová brána, značení dráhy, nouzový zdroj elektrické energie, parkovací plochy pro letadla, u nichž existuje hrozba bombového útoku, a rozšíření bezpečnostních zón na okraji dráhy do oblasti působnosti § 8 *Luftsicherheitsgesetz*, a tudíž rovněž do výkonu veřejné správy.

(96) Co se týká opatření k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru podle § 27 písm. c bodu 2) *Luftverkehrsgesetz*, Německo uvedlo, že stát nehradí náklady na tato opatření u všech letišť, rozdílné zacházení s jednotlivými letišti je však odůvodněné, neposkytuje tudíž žádnou výhodu. Ustanovení § 27 písm. c) bodu 2 rozlišuje konkrétně mezi určitými letišti, u nichž je financování těchto opatření na spolkové úrovni považováno za nutné z důvodu bezpečnosti a v zájmu dopravní politiky, a ostatními letišti, u nichž se tato opatření nepokládají na spolkové úrovni za naprosto nezbytná. Spolkové ministerstvo dopravy dosud uznalo financování řady letišť, mimo jiné i letiště Saarbrücken, jako nezbytné z důvodu bezpečnosti a dopravní politiky. Financování regionálních letišť, která by obvykle musela nést tyto náklady sama, není proto diskriminační. Financování opatření k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru bez ohledu na to, zda je poskytnuto přímo státem na spolkové úrovni, nebo jednotlivými spolkovými zeměmi, je každopádně součástí výkonu veřejné správy.

(97) Náklady na jednotku požární ochrany nejsou regulovány na spolkové úrovni, nýbrž spadají do pravomoci jednotlivých spolkových zemí, jednotka požární ochrany proto není na všech letištích financována státem. Rozdílné zacházení vyplývá jak z historických, tak i objektivních důvodů. Vzhledem k povaze činnosti letiště nemohou menší regionální letiště nést vysoké fixní náklady související s jednotkou požární ochrany, a proto je hradí příslušná spolková země.

(98) Co se týká společnosti vh Saar, Německo uvedlo, že společnost nelze považovat za podnik. Za prvé bylo uvedeno, že společnost vh Saar sama na trhu nepůsobí, nýbrž pouze drží podíly v ostatních společnostech (tj. letišti a společnosti HSG). S odkazem na rozsudek Soudního dvora ([15]) Německo připomenulo, že pouhé držení podílů v jiných společnostech, a to i majoritního podílu, nepředstavuje samo o sobě hospodářskou činnost. Německo rovněž uvedlo, že v případě společnost vh Saar se nepoužije výjimka z této zásady, podle níž holdingová společnost vykonává hospodářskou činnost, jestliže vykonává vliv nad společnostmi, v nichž vlastní podíly.

Výhoda

(99) S ohledem na společnost vh Saar Německo uvedlo, že tato společnost nezískala žádnou výhodu ze státních prostředků, jelikož veškeré finanční prostředky, které obdržela od spolkové země Sársko, převedla na společnosti FSBesitzG/FSG. Německo proto popřelo, že by společnost vh Saar bylo možno považovat za příjemce podpory.

(100) Co se týká finančních prostředků, které na základě smlouvy o odvodu zisku obdržely od společnosti vh Saar společnosti FSBesitzG/FSG, Německo uvedlo, že nebyla poskytnuta žádná výhoda, jelikož veškeré tyto finanční prostředky představovaly pro společnosti FSBesitzG/FSG pouze vyrovnání za poskytování služby obecného hospodářského zájmu v souladu s rozsudkem ve věci Altmark.

První kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark: pověření službou obecného hospodářského zájmu

(101) Německo uvedlo, že provozování letiště, včetně výstavby a údržby potřebné infrastruktury, představuje službu obecného hospodářského zájmu. Pojem „služba obecného hospodářského zájmu“ vymezilo Německo jako služby nabízené na trhu, jejichž spolehlivé a trvalé poskytování je v obecném zájmu veřejnosti, přičemž samotný trh není schopen jejich poskytování zajistit, jsou proto poskytovány subjektem, který byl pověřen plněním příslušné povinnosti.

(102) Co se týká provozování letiště Saarbrücken, Německo trvalo na tom, že zahrnuje nabízení služeb na trhu. Německo dále uvedlo, že vzhledem k méně než 500 000 odbavených cestujících ročně, a tudíž nedosažení prahové hodnoty stanovené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005, po jejímž překročení lze předpokládat, že letiště bude ziskové, nabízí letiště služby, které by jinak trh neposkytoval.

(103) Podle Německa bylo letiště Saarbrücken pověřeno povinností poskytovat tyto služby. Tato povinnost vyplývá podle Německa z provozní licence a ustanovení německého zákona o letecké dopravě. Německo odkázalo zejména na ustanovení § 45 odst. 1 vyhlášky o povolování letecké dopravy (*Luftverkehrszulassungsordnung*), v němž se uvádí, že provozovatel letiště musí „udržovat letiště v bezpečném provozním stavu a řádně je provozovat“. Povinnost týkající se provozování letiště zahrnuje poskytování letištních služeb letadlům bez jakékoli diskriminace, a to během běžné provozní doby, která je stanovena v provozní licenci a provozovatel letiště ji nemůže jednostranně změnit. Jakékoli porušení povinnosti týkající se provozování letiště by podle § 108 *Luftverkehrszulassungsordnung* ve spojení s § 58 odst. 1 bodem 10 a odst. 2 *Luftverkehrsgesetz* mělo za následek pokuty až do výše 50 000 EUR. Německo rovněž uvedlo, že spolková země zajišťuje řádné provozování letiště prostřednictvím celkové kontroly nad jeho provozovatelem.

(104) Pokud jde o poznámku uvedenou v rozhodnutí o zahájení řízení, že (jak se zdá) neexistuje žádný oficiální pověřovací akt, Německo tvrdilo, že kombinace faktorů uvedených v 103. bodě odůvodnění, a zejména celková a přísná kontrola, kterou nad letištěm vykonává spolková země Sársko, zajišťuje, že účelu pověření je dosaženo přinejmenším stejným způsobem jako v případě vydání oficiálního pověřovacího aktu.

(105) K doložení tvrzení, že provozování letiště představuje službu obecného hospodářského zájmu, Německo uvedlo, že letiště je ve spolkové zemi Sársko nezbytnou součástí dopravní infrastruktury, která je zapotřebí zejména ke spojení regionu s ostatními částmi země a hlavními letištními uzly. Obzvláštní význam tohoto spojení má vyplývat z geografické polohy Sárska na okraji Německa, daleko od hlavních metropolitních center země.

([15]) Věc Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA a další, C-222/04, bod 111.

(106) Letiště má za prvé sloužit obyvatelům regionu tím, že uspokojuje jejich potřeby v oblasti cestovního ruchu a individuální dopravy. Sársko se v rostoucí míře rozvíjí jako turistická destinace. Německo za druhé uvedlo, že letiště má zásadní význam pro spojení vědeckých, kulturních a sociálních institucí Sárska, které se nacházejí především v městě Saarbrückenu. Za třetí byl zdůrazněn význam letiště pro místní hospodářství a regionální rozvoj, zejména s ohledem na probíhající strukturální přeměnu hospodářství založeného na těžbě uhlí na mezinárodní a inovativní ekonomiku. Německo uvedlo, že společnosti zakládají své rozhodnutí o přemístění do Sárska často na skutečnosti, že se zde nachází letiště. Německo odkázalo rovněž na studii z roku 2009, podle níž má poptávka po poskytování služeb osobní letecké dopravy v budoucnu růst.

(107) Německo dokládá výše uvedené tvrzení trvalým růstem počtu cestujících na letišti Saarbrücken v posledních desetiletích, výsledky studie prokazující další růstový potenciál a skutečností, že ostatní letiště v regionu nemohou uspokojit místní poptávku, což vše prokazuje význam letiště pro místní obyvatelstvo a hospodářství. Německo odkazuje na pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005, v nichž se uvádí, že „ve výjimečných případech by mohla být správa letiště jako celku považována za hospodářskou službu obecného zájmu“, například v případě letiště umístěného v „izolovaném regionu“, a tvrdí, že Saarbrücken představuje vzhledem ke své geografické poloze a probíhajícím strukturálním změnám místního hospodářství takovýto výjimečný případ ([16]). Německo taktéž uvedlo, že finanční prostředky nejsou využity k financování činností jdoucích nad rámec „základních činností“ uvedených v bodě 53 iv) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

(108) Německo dále uvedlo, že existenci služby obecného hospodářského zájmu nemůže vyloučit údajně chybějící nezbytnost letiště. Německo tvrdilo, že ostatní letiště v regionu nemohou uspokojovat potřeby, jejichž uspokojování zajišťuje letiště Saarbrücken. Německo zejména uvedlo, že ostatní letiště v regionu jsou buď příliš vzdálená od spádové oblasti letiště Saarbrücken (například letiště Lucemburk, Metz-Nancy-Lorraine a Frankfurt-Hahn), nebo nejsou s letištěm Saarbrücken srovnatelná vzhledem k menší velikosti a omezeným službám, které poskytují (zejména letiště Zweibrücken).

Druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark: parametry pro výpočet vyrovnání

(109) Německo uvedlo, že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark má zamezit poskytování nadměrné náhrady a zajistit efektivní využití veřejného financování. Německo tvrdilo, že účel druhého kritéria naplněn na základě přísné kontroly, kterou místní orgány vykonávají nad letištěm, zajištění odpovědného ekonomického chování a skutečnosti, že činnosti letiště jsou omezeny na poskytování služby obecného hospodářského zájmu. Německo rovněž uvedlo, že způsoby financování jsou každopádně navrženy tak, aby byla vyloučena možnost nevhodného spoléhání se na vyrovnávací platby za službu obecného hospodářského zájmu.

Třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark: zamezení nadměrné vyrovnávací platbě

(110) Německo trvalo na svém stanovisku, že veřejné financování nikdy nepřesáhlo částku nezbytnou k usnadnění poskytování služby obecného hospodářského zájmu se zohledněním příslušných příjmů. Bylo zdůrazněno, že činnosti letiště jsou omezeny na poskytování dotyčné služby obecného hospodářského zájmu s tím, že nevznikají žádné jiné náklady, jež by mohly být dotovány. Bylo rovněž uvedeno, že činnosti infrastruktury a letiště jsou nezbytné a vhodné k uspokojování potřeb v oblasti letecké dopravy ve spádové oblasti letiště Saarbrücken. Společnosti FSBesitzG a FSG nevytvářely a nevytvářejí zisk a společnost FSBG dosáhla pouze zanedbatelného zisku. Německo uvedlo, že místní orgány podrobně sledují využívání veřejných prostředků a že by v případě neefektivnosti zasáhly.

Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark: veřejné zadávací řízení nebo referenční srovnávání

(111) Jelikož letiště existovalo dlouho předtím, než se poskytování letištních služeb začalo pokládat za hospodářskou činnost, Německo uvedlo, že se rozhodlo nevyhlásit zadávací řízení týkající se poskytování služby obecného hospodářského zájmu, nýbrž využívat i nadále stávající letiště. Německo však uvedlo, že čtvrté kritérium je splněno, jelikož místní orgány podrobně sledují činnosti letiště, což zajišťuje, aby byly uhrazeny pouze efektivně vynaložené náklady. Ačkoli spolková země Sársko nemá k dispozici přesné údaje o ostatních regionálních letištích, předpokládá, že efektivnost letiště Saarbrücken je průměrná a že by místní orgány případnou neefektivnost rozpoznaly a napravily. Německo taktéž uvedlo, že kvůli rozdílům mezi regionálními letišti v Německu není srovnání smysluplné. Komise by se měla v tomto případě spokojit se skutečností, že neexistují žádné náznaky, že by letiště Saarbrücken bylo neefektivní.

([16]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005, bod 34.

Předběžný závěr ohledně kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark/služby obecného hospodářského zájmu

(112) Jelikož se Německo domnívalo, že jsou všechna čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark splněna, tvrdilo, že financování letiště ze státních prostředků nepředstavuje výhodu, nýbrž pouze vyrovnávací platbu za poskytování služby obecného hospodářského zájmu.

Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu

(113) Německo objasnilo, že vzhledem k značnému strukturálnímu a hospodářskému významu letiště Saarbrücken pro region považuje spolková země Sársko jeho provozování za službu obecného hospodářského zájmu, a nikoli za ziskovou obchodní činnost. Uzavření letiště proto nepředstavuje alternativu a neexistují žádné analýzy nákladů a přínosů jeho uzavření.

Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

(114) Německo tvrdilo, že financování letiště nenarušuje hospodářskou soutěž ani neovlivňuje obchod mezi členskými státy, a uvedlo, že nepředstavuje státní podporu. Německo v této souvislosti připomenulo, že v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 je uvedeno, že financování malých regionálních letišť s méně než 1 milionem cestujících může „málo narušit hospodářskou činnost nebo ovlivnit obchody tak, že by to bylo v rozporu se společným zájmem“ ([17]). Letiště Saarbrücken spadá do této kategorie a podle Německa neexistují žádné důvody pro odchýlení se od tohoto obecného předpokladu: letiště Saarbrücken je typické regionální letiště uspokojující potřeby obyvatel regionu a většina cestujících skutečně pochází z této oblasti.

(115) S ohledem na ostatní letiště v regionu, zejména letiště nacházející se v jiných členských státech, bylo uvedeno, že spádová oblast letiště Saarbrücken pokrývá Saarbrücken a sousední oblasti, stěží však zahrnuje ostatní členské státy. Bylo uvedeno, že pouze [méně než 14 %] cestujících pochází z Francie […] nebo Lucemburska […]. Německo se domnívá, že s letištěm Saarbrücken potenciálně soutěží pouze letiště Metz-Nancy-Lorraine a letiště Lucemburk. Tato dvě letiště jsou však od Saarbrückenu vzdálena více než hodinu jízdy, takže za předpokladu, že spádová oblast letiště zahrnuje všechny lokality, z nichž se lze na letiště dostat do 60 minut, se jejich spádové oblasti překrývají pouze nepatrně. Lokality, v nichž se spádové oblasti překrývají, jsou mimoto řídce osídleny a pochází z nich jen málo cestujících, přičemž hlavní spádová oblast letiště Saarbrücken nepatří do spádové oblasti výše uvedených zahraničních letišť.

(116) Mimoto bylo uvedeno, že se profily obou zmíněných zahraničních letišť a letiště Saarbrücken velmi liší: Lucemburk je podstatně větší (přibližně 1,5 milionu cestujících ročně) a nabízí rozmanitější trasy, zatímco letiště Metz-Nancy-Lorraine je podstatně menší a nabízí výhradně pravidelné lety v rámci Francie a charterové lety do severní Afriky. Německo trvalo na tom, že zejména s ohledem na letiště Lucemburk neexistuje žádná hospodářská soutěž, jelikož obě letiště se spíše doplňují, než vzájemně nahrazují.

(117) Pokud jde o sousední letiště v Německu, Německo uvedlo, že letiště Saarbrücken s letištěm Frankfurt-Hahn ani s letištěm Zweibrücken nesoutěží. Co se týká prvního letiště, bylo uvedeno, že se spádové oblasti překrývají pouze nevýznamně, a to kvůli vzdálenosti mezi oběma letišti, skutečnosti, že letiště Frankfurt-Hahn je mnohem větší (přibližně 3,5 milionu cestujících ročně) a nabízí téměř výhradně lety na mezinárodních trasách, které provozují nízkonákladoví dopravci, přičemž tito dopravci letiště Saarbrücken neobsluhují. Na letišti Frankfurt-Hahn je mimoto důležitá nákladní letecká doprava, v Saarbrückenu však nehraje žádnou roli.

(118) Co se týká letiště Zweibrücken, Německo zdůraznilo, že ačkoli letiště Zweibrücken vzhledem ke své vzdálenosti od letiště Saarbrücken s tímto letištěm s největší pravděpodobností soutěží, obě letiště se ve skutečnosti vzájemně doplňují a nekonkurují si. Zatímco letiště Zweibrücken nenabízí pravidelné lety, nýbrž je využíváno výhradně pro charterové lety, letiště Saarbrücken se specializuje na pravidelné lety pro obchodní cestující. Tyto rozdílné profily se odrážejí v příslušné infrastruktuře, přičemž letiště Saarbrücken má kvalitnější zařízení, jež jsou typická pro letiště zaměřující se na pravidelné lety. Na letišti Zweibrücken hraje určitou úlohu nákladní letecká doprava, zatímco na letišti Saarbrücken tomu tak kvůli krátké přistávací a vzletové dráze a zákazu nočních letů není.

([17]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005, bod 39 druhý odstavec.

(119) S ohledem na údajnou doplňkovost letišť Zweibrücken a Saarbrücken Německo prohlásilo, že se mezi oběma letišti předpokládá užší spolupráce. Příslušné regionální vlády již rozhodly o budoucí užší spolupráci a předpokládá se zřízení společného letiště („Sársko-falcké letiště“) se dvěma lokalitami (Saarbrücken a Zweibrücken). Spolupráce by měla vést k synergiím a zajištěným finančním prostředkům. Německo rovněž zdůraznilo poptávku po službách letecké dopravy v regionu (obě letiště společně odbaví 750 000 cestujících) a uvedlo, že tuto poptávku mohou náležitě uspokojit pouze letiště Saarbrücken a Zweibrücken společně, zejména kvůli skutečnosti, že je sousední letiště nemohou nahradit.

(120) Německo zdůraznilo, že i kdyby bylo zjištěno, že letiště Saarbrücken, Zweibrücken a Frankfurt-Hahn vzájemně soutěží, opatření veřejné podpory by neovlivnila obchod mezi členskými státy. Všechna tři letiště se nacházejí v Německu, provozují je německé společnosti a akcionáři jsou německé územní jednotky.

(121) Rovněž se uvádělo, že by případné narušení hospodářské soutěže nebo ovlivnění obchodu bylo natolik malé, že by se v daném případě mělo použít pravidlo *de minimis* vedoucí k závěru, že takovéto dopady nejsou významné.

3.1.2. EXISTUJÍCÍ PODPORA A SLUČITELNOST

(122) Jako alternativu v případě, že by Komise nesouhlasila s tvrzením Německa, že finanční opatření nepředstavují státní podporu, Německo uvedlo, že dotyčná opatření představují existující podporu, jsou každopádně slučitelná a jsou vyňata z oznamovací povinnosti na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, jsou v souladu s kritérii slučitelnosti stanovenými v oddílech 4.1 a 4.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 a lze je odůvodnit jako slučitelná podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

Existující podpora

(123) Německo uvedlo, že pokud by bylo zjištěno, že smlouva o odvodu zisku uzavřená mezi společnostmi vh Saar a FSBesitzG/FSG představuje státní podporu, jednalo by se o existující podporu. Příslušná smlouva, právní základ pro krytí ročního schodku, byla uzavřena dne 7. května 1996 a od té doby se podle Německa nezměnila. Pokud by Komise zjistila, že smlouva o odvodu zisku představuje neslučitelnou státní podporu, mělo by toto zjištění účinek pouze do budoucna.

Rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005

(124) Německo uvedlo, že financování spadá do oblasti působnosti rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, jelikož jsou splněna kritéria platnosti pro podporu letišť (méně než 1 milion cestujících nebo obrat nižší než 100 milionů EUR v průběhu dvou let před pověřením; vyrovnávací platba nižší než 30 milionů EUR ročně). Německo dále uvedlo, že jsou splněny podmínky stanovené v článcích 4 a 5 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 (pověření poskytováním služby obecného hospodářského zájmu, žádné nadměrné vyrovnávací platby), a to z týchž důvodů, jaké byly uvedeny s ohledem na splnění kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark.

(125) Německo rovněž zopakovalo, že v regionu existuje po službách letecké dopravy značná poptávka, kterou nemohou uspokojit sousední letiště, a odmítlo tvrzení uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení, že letiště není nezbytné k uspokojení místní poptávky po službách letecké dopravy. Německo zdůraznilo, že příslušné studie prokazují další růstový potenciál, a to vzhledem k předpokládanému zvýšení poptávky ze strany cestujících, kterou nebudou schopna uspokojit sousední letiště (Německo odkázalo na svá vysvětlení týkající se nenahraditelnosti letišť v regionu a neexistence hospodářské soutěže mezi nimi).

(126) Pokud jde o tvrzení uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení, že chybí oficiální pověřovací akt, omezení na základní činnosti letiště a transparentní stanovení parametrů pro výpočet vyrovnávací platby, Německo odkázalo na svá podání týkající se souladu s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark a uvedlo, že v tomto kontextu lze použít stejné odůvodnění.

Rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2012

(127) Německo uvedlo, že rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2012, jež se bude vztahovat na opatření, která jsou předmětem tohoto rozhodnutí, až po uplynutí přechodného období v roce 2014, bude relevantní pouze do budoucna, zejména s ohledem na plánovanou spolupráci mezi letišti Saarbrücken a Zweibrücken.

Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005

(128) Německo za prvé uvedlo, že opatření týkající se obecného financování jsou slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy ve spojení s oddílem 4.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 (subvence na provozování letištních infrastruktur). K doložení tohoto tvrzení odkázalo Německo pouze na argumenty uvedené s ohledem na splnění kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark a rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

(129) Co se týká slučitelnosti podle oddílu 4.1 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 (financování letištních infrastruktur), Německo uvedlo, že jsou splněny všechny podmínky stanovené ve zmíněném oddíle.

Výstavba a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost ...)

(130) Německo ve svých podáních odkazuje na existenci služby obecného hospodářského zájmu s cílem prokázat, že letiště Saarbrücken odpovídá cíli obecného zájmu. Německo zopakovalo, že letiště uspokojuje potřeby místních obyvatel v oblasti letecké dopravy, že přístupnost regionu nemohou zajistit sousední letiště a že letiště má zásadní význam pro hospodářský rozvoj regionu.

Infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli

(131) Podle Německa je infrastruktura, zejména budova terminálu, která se používá od roku 2000, a modernizovaná přistávací a vzletová dráha, naprosto nezbytná k dosažení stanoveného cíle a není neúměrně velká nebo rozvinutá. Investice do infrastruktury byly nutné k zachování nebo nahrazení opotřebované infrastruktury a k přizpůsobení se rostoucímu počtu cestujících, větším nárokům na pohodlí a rovněž přísnějším bezpečnostním požadavkům. Bez těchto investic by letiště nebylo funkční. Německo rovněž připomenulo, že existující infrastruktura byla před výstavbou nového terminálu (která byla zahájena v roce 1999) pravidelně přetížena […]. Německo taktéž uvedlo, že nezbytné investice nebylo možno financovat z vlastního kapitálu společnosti provozující letiště.

Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání

(132) Na základě stávajícího využití a očekávaného dalšího růstu počtu cestujících Německo uvedlo, že infrastruktura nabízí více než dostatečné perspektivy používání. Německo odkázalo na prognózu rozvoje letecké dopravy v regionu, která prokazuje rostoucí poptávku v budoucnu.

(133) Německo uvedlo, že při zahájení výstavby nového terminálu v roce 1999 se nepředvídalo, že na počet cestujících odbavených na letišti Saarbrücken budou mít negativní dopad události dne 11. září 2001 v USA, sopečný mrak po výbuchu sopky na Islandu v roce 2010 a světová hospodářská krize mezi roky 2008 a 2011. Tyto události ovlivnily nepříznivě celé odvětví letecké dopravy v Evropě a zbrzdily jinak pozitivní vývoj. Podle Německa však dosud přetrvává pozitivní tendence, která byla patrná již v roce 1999, což vede k očekávání, že ve střednědobém horizontu bude kapacita letiště Saarbrücken plně využita (s přihlédnutím k plánované spolupráci s letištěm Zweibrücken).

(134) Pokud jde o finanční výhledy, Německo zdůraznilo, že pro rok 2020 se očekává kladný EBITDA a že to postačuje k splnění požadavku na dostatečnou perspektivu střednědobého používání. Německo připomenulo, že Komise sama uznala, že regionální letiště obvykle nevytvářejí zisk, jenž by bylo možno znovu investovat do infrastruktury, což je skutečnost, která nemůže vyloučit slučitelnost opatření podpory podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

Přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně

(135) Jelikož všechny letecké společnosti mají přístup k letišti na nediskriminačním základě a vztahuje se na ně obecně platný ceník poplatků, včetně slev, jež jsou v něm obsaženy, zastává Německo názor, že toto kritérium je splněno. Německo zejména zdůraznilo, že slevy nejsou navrženy tak, aby některým leteckým společnostem poskytovaly faktickou selektivní výhodu. Německo rovněž uvedlo, že individuální smlouvy, které byly uzavřeny se společnostmi Cirrus a Air Berlin, nejsou v této souvislosti podstatné a že všechny letecké společnosti měly každopádně možnost uzavřít takovéto smlouvy.

Rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie

(136) Německu není jasné, jak by mohlo „mírné“ rozšíření infrastruktury na letišti Saarbrücken ovlivnit obchod. Německo připomenulo, že Komise uznala, že podpora pro malá regionální letiště obvykle takovýto dopad nemá. Co se týká možného dopadu na letiště Zweibrücken, Německo zopakovalo, že tato dvě letiště spolu nesoutěží, nýbrž je nutno je považovat za letiště, která se vzájemně doplňují. Německo také uvedlo, že opatření týkající se infrastruktury neměla na letiště Metz-Nancy-Lorraine a Lucemburk dopad, jenž by byl v rozporu se zájmem Společenství.

Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy

(137) Německo tvrdilo, že přinejmenším pro období od roku 2000 do roku 2005 lze finanční podporu pro letiště považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. K prokázání významu letiště Saarbrücken pro regionální hospodářský rozvoj a přístupnost regionu odkázalo Německo na svá podání týkající se existence služby obecného hospodářského zájmu. Finanční podpora byla využita téměř výhradně na infrastrukturní projekty, které byly v souladu s cíli regionálního rozvoje. Německo uvedlo jako příklad rozsáhlé vysvětlení nezbytnosti tří největších investic do infrastruktury.

(138) Pokud jde o motivační účinek, Německo objasnilo, že letiště představuje pro společnosti nepocházející z daného regionu důležitou pobídku k investicím v Sársku. Obdobně jsou i společnosti, které již jsou v tomto regionu usazeny, motivovány k rozšiřování činnosti a k dalším investicím. Německo uvedlo, že pokud by motivační účinek chyběl, Sársko by vzhledem ke své složité rozpočtové situaci podporu letiště přehodnotilo. Německo opětovně zdůraznilo, že provoz letiště Zweibrücken není nepříznivě dotčen.

3.2. *PŘEVOD RŮZNÝCH POZEMKŮ NA SPOLEČNOST FSBESITZG*

3.2.1. EXISTENCE PODPORY

(139) Německo zastává názor, že převod pozemků sloužil bezpečnostním účelům a spadal do výkonu veřejné správy, ustanovení čl. 107 odst. 1 Smlouvy se na něj tudíž nevztahuje. Německo konkrétně uvedlo, že po změně přistávací a vzletové dráhy byly převedené pozemky nezbytné k zajištění bezpečnostních zón na jejích okrajích a k úpravě stávajícího bezpečnostního oplocení. Zabezpečení území letiště představuje podle Německa veřejný zájem a úkol státu, nikoli hospodářskou činnost. Tato bezpečnostní opatření byla provedena v důsledku legislativních změn, k nimž došlo po událostech dne 11. září 2001 v USA.

(140) Německo mimoto uvedlo, že převod pozemků v celkové hodnotě […], k němuž došlo po roce 2000, nenarušil v žádném případě hospodářskou soutěž ani neovlivnil obchod, a to ze stejných důvodů, jaké byly uvedeny s ohledem na obecné financování. Vzhledem k nízké hodnotě by se na převod pozemků vztahovalo pravidlo *de minimis*.

3.3. *ZÁRUKY ZA PŮJČKY VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTÍ VH SAAR A FSBESITZG*

3.3.1. EXISTENCE PODPORY

(141) V rozhodnutí o zahájení řízení se předpokládalo, že ze tří známých záruk poskytnutých společnosti FSBesitzG byla pouze jedna udělena po roce 2000. Německo však objasnilo, že dotyčná záruka byla ve skutečnosti poskytnuta v průběhu roku 1999, tj. před vynesením zásadního rozsudku ve věci Aéroports de Paris. Bylo proto uvedeno, že žádná ze tří záruk nemohla představovat opatření státní podpory. Pokud by však Komise zjistila, že tyto záruky představovaly státní podporu, Německo uvedlo, že by je bylo nutné posoudit jako existující podporu, takže rozhodnutí Komise by mělo pouze účinky *ex nunc*.

(142) Co se týká doporučujících dopisů, Německo odkázalo na své odůvodnění týkající se obecného financování ve prospěch letiště (93. až 121. bod odůvodnění) a uvedlo, že je lze použít i v tomto kontextu.

3.3.2. SLUČITELNOST

(143) Německo tvrdilo, že pokud by se opatření považovala za státní podporu, byla by slučitelná s vnitřním trhem podle podmínek stanovených v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005. Německo v této souvislosti odkázalo na svá tvrzení, která byla předložena ohledně obecného financování, a uvedlo, že je lze použít i v tomto kontextu.

3.4. *NÁJEMNÍ SMLOUVA MEZI SPOLEČNOSTMI FSBESITZG A FSBG*

3.4.1. EXISTENCE PODPORY

(144) Německo rozlišuje mezi nájemní smlouvou, která byla uzavřena v roce 1997 a platila do 1. července 2006, a nájemní smlouvou platnou od 1. července 2006 do spojení společností FSBesitzG a FSBG.

(145) Co se týká nájemní smlouvy z roku 1997, uvádělo se, že pokud by bylo zjištěno, že představuje státní podporu, jednalo by se o existující podporu. Jestliže Komise zjistí, že tato smlouva představuje neslučitelnou státní podporu, mělo by toto rozhodnutí účinek pouze do budoucna, nikoli zpětně.

(146) Pokud jde o nájemní smlouvu z roku 2006, Německo uvedlo, že tato smlouva představovala pouze změnu existující podpory a nejednalo se o novou podporu. Německo zejména zdůraznilo, že se nezměnil zákon, na jehož základě bylo možno tuto nájemní smlouvu uzavřít. Německo tvrdilo, že aby se jednalo o novou podporu, muselo by dojít ke změně právního základu.

(147) Německo mimoto uvedlo, že nájemní smlouva z roku 2006 byla v souladu s tržními podmínkami v té době. Německo tvrdilo, že variabilní výše nájemného není neobvyklá a že neexistují žádné náznaky, že skutečně účtovaná částka byla neobvykle nízká. Německo také uvedlo, že variabilní výše nájemného znamenala možnost získat podstatně vyšší platby nájemného než podle předchozí smlouvy. Uvádělo se, že nájemní smlouva z roku 2006 zlepšila schopnost společnosti FSBG jednat. Německo rovněž tvrdilo, že v zájmu společnosti FSBesitzG bylo udržet si společnost Fraport jakožto akcionáře, jelikož účast této společnosti zajišťovala přístup ke know-how a vytvářela synergie.

(148) Německo každopádně trvalo na svém stanovisku, že navzdory skutečnosti, že nebyly poskytnuty žádné dokumenty, které by dokládaly způsob výpočtu výše nájemného, není skutečná výše nájemného podstatná, jelikož úzké propojení mezi společnostmi FSBesitzG a FSBG znamenalo, že celkový hospodářský dopad byl neutrální. Vyšší platba nájemného by měla za následek, že by společnost FSBesitzG obdržela od společnosti vh Saar méně finančních prostředků, zatímco nižší platba by byla vyrovnána vyššími převody ze strany společnosti vh Saar.

(149) Pokud jde o narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu, Německo odkázalo na svá tvrzení předložená v souvislosti s obecným financováním a uvedlo, že je lze použít i v tomto kontextu.

3.5. *SLEVY PRO LETECKÉ SPOLEČNOSTI*

3.5.1. EXISTENCE PODPORY

(150) Německo uvedlo, že slevy z letištních poplatků, které byly zavedeny v roce 2007, byly z ekonomického hlediska účelné, neposkytly selektivní výhodu a nenarušily hospodářskou soutěž ani neovlivnily obchod.

Kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu

(151) Po odchodu společnosti Hapag Lloyd/TUIFly v roce 2006 klesl počet cestujících na letišti Saarbrücken o 30 %. Za této situace byla podle Německa zapotřebí opatření, která zajistí náležité využití stávající kapacity ve střednědobém až dlouhodobém horizontu a zachovají konkurenceschopnost a přitažlivost letiště. Předchozí ceník poplatků se z hlediska hospodářské soutěže ukázal jako nevýhodný, jelikož letiště mělo nejvyšší poplatky ze všech letišť v Německu. Německo uvedlo, že slevy skutečně vedly k trvalému růstu počtu cestujících od roku 2006. Německo doložilo kladný dopad slev odkazem na rozhodnutí společnosti Air Berlin zahájit provozování činnosti z letiště Saarbrücken, přičemž toto rozhodnutí bylo přijato až po zavedení slev.

(152) Německo své tvrzení, že slevy byly z ekonomického hlediska opodstatněné, zakládá na tom, že slevy byly přiznány pouze novým leteckým společnostem nebo za nové trasy. Německo proto tvrdilo, že bylo možno očekávat, že slevy nebudou mít na stávající situaci bezprostřední dopad, nýbrž povedou k zvýšení počtu cestujících v budoucnu. Ekonomický smysl mělo mimoto vyzdvihovat i omezení slevy na nejvýše 50 % investičních nákladů nové letecké společnosti nebo nové trasy.

(153) Německo trvalo na tom, že slevy měly ekonomický smysl, a uvedlo, že vzhledem k tomu, že slevy byly nabízeny všem leteckým společnostem, nebylo možné provést předem přesné výpočty nákladů a přínosů slev. Náklady na uzavření letiště nebyly na druhou stranu posouzeny, jelikož jeho uzavření nepředstavovalo nikdy alternativu.

Selektivita

(154) Vzhledem k tomu, že slevy zavedené v roce 2007 byly dostupné všem leteckým společnostem, trvalo Německo na tom, že opatření nebylo selektivní. Zveřejněný ceník poplatků, jehož součástí byly i slevy, byl obecný a abstraktní, slevy se vztahovaly automaticky na všechny letecké společnosti provozující činnost z letiště Saarbrücken, které poskytly příslušné údaje, a letiště nemělo při uplatňování slev žádný prostor pro uvážení.

(155) Německo uvedlo, že slevy měly zvýšit přitažlivost letiště Saarbrücken, nikoli zvýhodnit určitou leteckou společnost. Faktickou selektivitu vylučuje i skutečnost, že se na všechny letecké společnosti překračující maximální vzletovou hmotnost 5 700 kg vztahovaly stejné poplatky, takže se všemi letadly využívanými pro komerční leteckou dopravu se zacházelo stejně a nerozlišovalo se mezi vnitrostátními a mezinárodními lety. Slevy se nerozlišovaly ani podle počtu přistání.

Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

(156) Co se týká narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu, Německo odkázalo na svá tvrzení, která byla v této souvislosti předložena s ohledem na obecné financování, a uvedlo, že je lze použít i v tomto kontextu.

3.6. *PODPORA SPOLEČNOSTI CIRRUS AIRLINES NA ZAHÁJENÍ ČINNOSTI*

3.6.1. EXISTENCE PODPORY

(157) Německo uvedlo, že uzavřením smlouvy se společností Cirrus jednala společnost FSBesitzG stejně jako soukromý investor, takže platby pro společnost Cirrus nepředstavují státní podporu. Německo také uvedlo, že opatření nenarušilo hospodářskou soutěž ani neovlivnilo obchod.

Kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu

(158) Podle Německa bylo účelem smlouvy se společností Cirrus dosažení vyššího počtu cestujících. Tento nárůst měl podle předpokladů vyplývat z vyšší četnosti letů do […] a používání moderních letadel. Vyšší četnost i povinnost používat moderní letadla měly zejména zvýšit pohodlí a flexibilitu u obchodních cestujících.

(159) Německo uvedlo, že časté změny smlouvy prokazují, že společnost FSBesitzG podrobně sledovala hospodářský vývoj a v případě, že to bylo z ekonomického hlediska nutné, byla schopna rychle reagovat. Krátká výpovědní lhůta pro zrušení smlouvy (30 dnů) je dalším náznakem toho, že se společnost FSBesitzG zaměřovala na ekonomickou udržitelnost smlouvy, a umožňovala společnosti smlouvu zrušit, pokud by nebylo možno dosáhnout stanovených cílů. Předpokládalo se, že se ziskovost v dlouhodobém horizontu zvýší, usadí-li se společnost Cirrus na letišti Saarbrücken jako *domácí dopravce*. Podle Německa však nejsou přesné údaje o očekávaných nákladech a přínosech dostupné.

Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

(160) Co se týká narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu, Německo odkázalo na svá tvrzení předložená s ohledem na slevy z letištních poplatků, které byly zavedeny v roce 2007, a uvedlo, že je lze použít i v tomto kontextu.

3.6.2. SLUČITELNOST

(161) Německo uvedlo, že i v případě, že by se platby pro společnost Cirrus považovaly za státní podporu, lze je odůvodnit jako slučitelnou podporu na zahájení činnosti podle podmínek stanovených v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 a rovněž podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

(162) Německo připomenulo, že smlouva se společností Cirrus měla za následek vyšší četnost letů této letecké společnosti na trase […], že společnost FSBesitzG tuto smlouvu uzavřela s cílem dosáhnout zisku a že dopad vyšší četnosti na ostatní trasy nebylo možno prověřit, jelikož žádná jiná letecká společnost neprovozuje z letiště Saarbrücken lety […], a trvalo na tom, že jsou splněny příslušné podmínky. Německo rovněž objasnilo, že mezi Saarbrückenem a […] neexistovalo žádné jiné vysokorychlostní spojení a že platby na základě smlouvy nebyly kumulovány se slevami z letištních poplatků (ceník poplatků včetně slev vstoupil v platnost až poté, co smlouva se společností Cirrus pozbyla platnosti). Německo taktéž uvedlo, že jelikož nemělo za to, že smlouva obsahuje prvky státní podpory, nebyla existence smlouvy zveřejněna (na seznamu či jinak) a nebyl zaveden žádný zvláštní přezkumný mechanismus.

3.7. *MARKETINGOVÁ DOHODA SE SPOLEČNOSTÍ AIR BERLIN*

3.7.1. EXISTENCE PODPORY

(163) Německo uvedlo, že marketingová dohoda se společností Air Berlin byla uzavřena v souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu a pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy neposkytla společnosti Air Berlin žádnou výhodu. Německo rovněž uvedlo, že opatření nenarušilo hospodářskou soutěž ani neovlivnilo obchod.

Kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu

(164) Před uzavřením dohody se společností Air Berlin posoudila společnost FSG náklady a očekávané příjmy a dospěla k závěru, že dohoda je pro letiště zisková. Německo objasnilo, že ačkoli se původní očekávání zcela nenaplnila, extrapolace dostupných skutečných údajů prokazuje, že dohoda je jednoznačně zisková.

(165) Německo v této souvislosti zpochybnilo tvrzení uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení, že marketingová dohoda neměla pro letiště skutečný význam kromě zvýšení počtu cestujících na letech provozovaných společností Air Berlin. Německo uvedlo, že marketingové činnosti sjednané v dohodě letiště zviditelnily a upozornily na region jako na turistickou destinaci, což znamenalo možnost dosažení dalších příjmů (z jiných než leteckých činností). Německo uvedlo, že pokud letecká společnost prodává určitou destinaci, neberou spotřebitelé na vědomí pouze skutečnost, že letecká společnost obsluhuje dotyčnou destinaci, nýbrž jsou informováni i o daném regionu jakožto turistické destinaci obecně.

(166) Německo zpochybnilo taktéž předběžné zjištění uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení, že marketingová dohoda ve skutečnosti zavedla další zvláštní slevy pro společnost Air Berlin. Německo uvedlo, že marketingová dohoda měla pro letiště skutečný ekonomický význam, takže takovouto dohodu by uzavřel i soukromý investor, a že se dosažení zisku očekávalo již po třech letech.

Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

(167) Co se týká narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu, Německo odkázalo na svá tvrzení předložená v souvislosti se slevami z letištních poplatků, které byly zavedeny v roce 2007, a uvedlo, že je lze použít i v tomto kontextu.

4. **PŘIPOMÍNKY OBDRŽENÉ OD SPOLEČNOSTI AIR BERLIN**

(168) Letecká společnost Air Berlin nejprve uvedla obecnou poznámku, že se domnívá, že v regionu Saarbrücken existuje skutečná poptávka po službách letecké dopravy, načež tvrdila, že obě opatření přímo se dotýkající společnosti Air Berlin – obecný systém slev z letištních poplatků a marketingová dohoda uzavřená mezi společnostmi FSG a Air Berlin – jsou v souladu s pravidly státní podpory. Společnost Air Berlin zdůraznila, že její lety do […] a […] dosahují „faktoru vytíženosti sedadel“, který je srovnatelný s lety společnosti Air Berlin provozovanými do týchž destinací z […]. Společnost Air Berlin byla názoru, že žádné z ostatních stávajících letišť v regionu nepředstavuje reálnou alternativu letiště Saarbrücken, což vylučuje ovlivnění obchodu. Společnost Air Berlin zejména zdůraznila, že nikdy nezvažovala sousední letiště […] jako alternativní mateřské letiště, jelikož na těchto letištích není poptávka po letech do […], prázdninové destinace oblíbené zejména u německých turistů, srovnatelná s poptávkou po letech do těchto destinací na letišti Saarbrücken.

4.1. *SLEVY PRO LETECKÉ SPOLEČNOSTI*

(169) Co se týká slev stanovených v ceníku letištních poplatků z roku 2007, společnost Air Berlin stejně jako Německo tvrdila, že vzhledem k jejich abstraktní a obecné povaze nelze slevy považovat za selektivní. Pokud letecká společnost splnila uvedené podmínky, byly jí slevy přiznány bez jakéhokoli dalšího uvážení ze strany letiště.

(170) Společnost Air Berlin mimoto zpochybnila skutečnost, že mezi leteckými společnostmi z různých členských států existuje hospodářská soutěž. Společnost uvedla, že z letiště Saarbrücken provozuje činnost pouze jedna letecká společnost z jiného členského státu, a tvrdila, že předpoklad, že opatření ovlivnila obchod, nelze obhájit.

(171) Společnost Air Berlin také uvedla, že systém slev splňuje všechny podmínky stanovené v rozsudku Soudního dvora ve věci Charleroi, tj. slevy jsou časově omezené, postupně se snižují a nevztahují se na více než 50 % skutečných nákladů na zahájení činnosti a marketing.

(172) Společnost Air Berlin rovněž tvrdila, že letištní poplatky na letišti Saarbrücken nejsou ve srovnání s ostatními německými letišti obzvláště nízké. Společnost uvedla, že na letišti […] jsou poplatky za cestující o […] až […] nižší.

4.2. *MARKETINGOVÁ DOHODA SE SPOLEČNOSTÍ AIR BERLIN*

(173) Společnost Air Berlin uvedla, že rozvoj počtu cestujících od uzavření dohody potvrzuje očekávání, která v té době panovala. Na tomto základě lze předpokládat, že dojde k zvýšení příjmů z leteckých i jiných než leteckých činností, které společnosti FSG poplynou z této dohody.

(174) Společnost Air Berlin zmínila různé spoje, které jsou dostupné prostřednictvím […], a rovněž různé marketingové činnosti k propagaci letiště Saarbrücken. Společnost uvedla, že kombinace vyšší četnosti, přitažlivých spojů a propagace letiště Saarbrücken jako vhodného místa pro dovolenou a podnikání měla pro letiště i celý region značný význam. Podle společnosti Air Berlin má proto dohoda pro letiště ekonomický smysl, a mohl ji tudíž uzavřít i soukromý investor.

5. **POSOUZENÍ**

5.1. *FINANCOVÁNÍ SPOLEČNOSTÍ VH SAAR, FSG A FSBESITZG (KAPITÁLOVÉ INJEKCE DO SPOLEČNOSTI VH SAAR, KAPITÁLOVÉ INJEKCE DO SPOLEČNOSTÍ FSBESITZG/FSG ZA ÚČELEM POKRYTÍ ZTRÁT)*

(175) Předmětné financování společností vh Saar, FSG a FSBesitzG sestávalo z těchto opatření: společnost vh Saar vložila do společností FSBesitzG/FSG kapitál za účelem pokrytí jejich ztrát. Společnost vh Saar toto financovala prostřednictvím kapitálových injekcí, které obdržela od spolkové země Sársko, a z jiných příjmů.

5.1.1. EXISTENCE PODPORY

(176) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je stanoveno, že „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, ...“

(177) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy jsou kumulativní. Aby dotyčné opatření představovalo podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí být splněny všechny níže uvedené podmínky. Finanční podpora konkrétně:

a) musí být poskytnuta státem nebo ze státních prostředků;

b) musí zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;

c) narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a

d) musí ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

Hospodářská činnost a pojem podnik

(178) Podle ustálené judikatury musí Komise nejprve zjistit, zda jsou společnosti vh Saar, FSG a FSBesitzG podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Pojem podnik zahrnuje subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní postavení a způsob jejich financování ([18]). Hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu ([19]).

(179) Ve svém rozsudku ve věci letiště Leipzig-Halle Soudní dvůr potvrdil, že provozování letiště pro komerční účely a výstavba letištní infrastruktury představují hospodářskou činnost ([20]). Pokud provozovatel letiště vykonává hospodářskou činnost tím, že nabízí letištní služby za úplatu, představuje bez ohledu na své právní postavení a způsob financování podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, a pravidla Smlouvy týkající se státní podpory se proto mohou vztahovat na výhody, které byly provozovateli letiště poskytnuty státem nebo ze státních prostředků ([21]).

(180) Pokud jde o okamžik, od něhož se výstavba a provozování letiště pokládají za hospodářskou činnost, Komise připomíná, že z důvodu postupného vývoje tržních sil v odvětví letišť není možné určit přesné datum. Soudní dvůr Evropské unie však uznal vývoj povahy letištních služeb a ve svém rozsudku ve věci letiště Leipzig/Halle Tribunál konstatoval, že od roku 2000 nelze vyloučit použití pravidel státní podpory na financování letištní infrastruktury. Ode dne vynesení rozsudku ve věci Aéroports de Paris (12. prosince 2000) je proto třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhají systému kontroly státní podpory.

(181) Komise v této souvislosti bere na vědomí, že infrastruktura, jíž se týká toto rozhodnutí, byla provozovatelem letiště, společností FSBG, provozována od roku 1997, přičemž letištní infrastrukturu vlastnila a udržovala společnost FSBesitzG.

(182) Od roku 2008 je jak vlastníkem, tak i provozovatelem letiště Saarbrücken společnost FSG. Provozovatel letiště – do roku 2008 společnost FSBG a od té doby společnost FSG – účtuje uživatelům poplatky za využívání jeho služeb a infrastruktury, zatímco vlastník infrastruktury – do roku 2008 společnost FSBesitzG – pronajímal infrastrukturu provozovateli letiště za nájemné. Vlastník infrastruktury i její provozovatel tudíž využívají letištní infrastrukturu v Saarbrücken ke komerčním účelům. Z toho vyplývá, že subjekty využívající tuto infrastrukturu – společnosti FSBesitzG, FSBG a FSG – představují pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy podniky ode dne 12. prosince 2000, tj. ode dne vynesení rozsudku ve věci Aéroports de Paris.

(183) Pokud jde o společnost vh Saar, Německo uvedlo, že jakožto holdingová společnost nemůže být společnost vh Saar pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy považována za podnik. Komise připomíná, že podle Soudního dvora „pouhé držení podílů, dokonce majoritních, pokud umožňuje pouze výkon práv spojených s postavením akcionáře nebo společníka, jakož i případně přijímání dividend, pouhých plodů z vlastnictví zboží, nepostačuje k určení hospodářské činnosti subjektu vlastnícího tyto podíly“ ([22]). Soudní dvůr současně dodal, že „naproti tomu subjekt, který vlastnictvím majoritních podílů ve společnosti vykonává toto ovládání tím, že se přímo či nepřímo vměšuje do její správy, musí být považován za účastnícího se hospodářské činnosti vykonávané ovládaným podnikem“.

([18]) Věc Komise v. Itálie, C-35/96, Recueil 1998, s. I-3851; věc Höfner a Elser, C-41/90, Recueil 1991, s. I-1979; věc Fédération Française des Sociétés d'Assurances v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, Recueil 1995, s. I-4013; věc Job Centre, C-55/96, Recueil 1997, s. I-7119.

([19]) Věc Komise v. Itálie, 118/85, Recueil 1987, s. 2599; věc Komise v. Itálie, 35/96, Recueil 1998, s. I-3851.

([20]) Spojené věci Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH v. Komise, T-443/08 a T-455/08 (dále jen „rozsudek ve věci Leipzig/Halle“), Sb. rozh. 2011, s. II-1311, zejména body 93 a 94; potvrzený rozsudkem ve věci Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle v. Komise, C-288/11 P, Sb. rozh. 2012, dosud nezveřejněno.

([21]) Věci Poucet v. AGV a Pistre v. Cancave, C-159/91 a C-160/91, Recueil 1993, s. I-637.

([22]) Věc Ministero dell'Economia e delle Finanze/Casse di Risparmio di Firenze SpA a další, C-222/04, Sb. rozh. 2006, s. I-289, bod 111.

(184) Komise připomíná, že podle stanov má společnost vh Saar koordinovat „činnosti související s výstavbou, rozšiřováním a provozováním veřejných přístavů a letišť v Sársku“. Tato koordinace obvykle přesahuje pouhý výkon práv spojených s postavením akcionáře. Současně nejsou k dispozici žádné důkazy, že společnost vh Saar skutečně vykonává kontrolu nad společnostmi FSBesitzG či FSG nebo že se přímo vměšuje do jejich správy. V tomto kontextu není zcela jasné, zda lze společnost vh Saar označit za podnik. Komise však konstatuje, že vzhledem k úvahám uvedeným v 203. bodě odůvodnění, tj. že společnost vh Saar nezískala žádnou výhodu, lze tuto otázku ponechat otevřenou.

Výkon veřejné správy

(185) Ačkoli je tudíž nutno společnosti FSBesitzG, FSG a FSBG považovat pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy za podniky, je třeba připomenout, že ne všechny činnosti vlastníka a provozovatele letiště mají nutně hospodářskou povahu ([23]).

(186) Soudní dvůr ([24]) rozhodl, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí, nejsou hospodářského charakteru a nespadají do oblasti působnosti pravidel státní podpory. K takovým činnostem například patří činnost související s bezpečností, kontrola leteckého provozu, policie a celní služby. Financování těchto činností musí být omezeno pouze na nezbytné minimum nutné pro náhradu nákladů vzniklých na základě této činnosti a nelze je využít na pokrytí nákladů souvisejících s prováděním jiného typu hospodářské činnosti ([25]).

(187) Proto financování činností, které spadají do výkonu veřejné správy, nebo financování infrastruktury přímo související s těmito činnostmi nepředstavují státní podporu ([26]). Činnosti na letišti, například kontrola leteckého provozu, policie, celní služby, požární ochrana, realizace úkolů nutných pro zajištění ochrany civilního letectví před nelegálními zásahy, jakož i investice do infrastruktury a vybavení, jež jsou nutné pro realizaci těchto úkolů, se obecně nepovažují za činnosti hospodářského charakteru ([27]).

(188) Veřejné financování činnosti, která nemá hospodářský charakter a úzce souvisí s prováděním hospodářské činnosti, však nemůže vést k neoprávněné diskriminaci mezi leteckými společnostmi a provozovateli letišť. Podle ustálené judikatury se považuje za výhodu, pokud orgány veřejné moci osvobodí podnik od nákladů, které neoddělitelně souvisejí s jeho hospodářskou činností ([28]). Pokud je tedy podle právního řádu běžnou praxí, že letecké společnosti nebo provozovatelé letišť nesou náklady na jisté služby, ale některé letecké společnosti nebo provozovatelé letišť, kteří poskytují stejné služby jménem stejných orgánů veřejné moci, tyto náklady nést nemusí, existuje možnost, že druhým jmenovaným vzniká výhoda, i když se samotné tyto služby nepovažují za činnost hospodářského charakteru. Je tedy nutné provést analýzu právního rámce, který je platný pro daného provozovatele letiště, aby bylo možné posoudit, zda daný právní rámec zavazuje provozovatele letiště či leteckou společnost nést náklady na provozování některých typů činností, které by samy o sobě mohly být uznány za činnosti nehospodářského charakteru, které však neoddělitelně souvisejí s realizací hospodářské činnosti.

(189) Německo uvedlo, že níže uvedené činnosti je nutno považovat za činnosti spadající do výkonu veřejné správy, takže jejich provádění nepředstavuje hospodářskou činnost: opatření k zajištění bezpečnosti letiště podle § 8 *Luftsicherheitsgesetz* (zákon o bezpečnosti vzdušného prostoru) ([29]) (oplocení kolem letiště a obslužné komunikace, kontejnerová brána, značení dráhy, nouzový zdroj elektrické energie, parkovací plochy pro letadla, u nichž existuje hrozba bombového útoku, a rozšíření bezpečnostních zón na okraji dráhy spadající do oblasti působnosti § 8 *Luftsicherheitsgesetz*); jednotka požární ochrany a opatření k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru podle § 27 písm. c) bodu 2) *Luftverkehrsgesetz* (zákon o leteckém provozu).

([23]) Věc SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, s. I-43.

([24]) Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/2002, Bezpečnost letectví – kompenzace nákladů po útocích 11. září 2001.

([25]) Věc Cali & Figli v. Servizi ecologici porto di Genova, C-343/95, Recueil 1997, s. I-1547; rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/02; rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2002 ve věci N438/02, Subvence správ přístavů na výkon úkolů podřízených veřejné moci.

([26]) Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/02.

([27]) Viz zejména věc SAT/Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, s. I-43, bod 30 a věc Selex Sistemi Integrati v. Komise, C-113/07 P, Sb. rozh. 2009, s. I-2207, bod 71.

([28]) Viz mj. věc Wolfgang Heiser v. Finanzamt Innsbruck, C-172/03, Sb. rozh. 2005, s. I-01627, bod 36 a citovaná judikatura.

([29]) K opatřením podle § 8 *Luftsicherheitsgesetz* patří mimo jiné výstavba letištní infrastruktury, která umožňuje dostatečné bezpečnostní kontroly; určitá opatření související se zavazadly a nákladem; zabezpečení vyhrazených prostor; kontrola personálu a zboží vstupujícího do vyhrazených prostor; školení bezpečnostního personálu; odtažení a vyložení letadel, která představují bezpečnostní hrozbu.

(190) Komise se domnívá, že opatření podle § 8 *Luftsicherheitsgesetz*, opatření podle § 27 písm. c) bodu 2) *Luftverkehrsgesetz* a požární ochranu lze v zásadě považovat za činnosti spadající do výkonu veřejné správy.

(191) Co se týká opatření, která souvisejí čistě s provozní bezpečností, Komise se domnívá, že zajištění bezpečného provozu na letišti je obvyklou součástí hospodářské činnosti spočívající v provozování letiště ([30]). S výhradou podrobnějšího přezkumu jednotlivých činností a nákladů (viz 196. a 197. bod odůvodnění) Komise konstatuje, že opatření, která mají zajistit bezpečnost provozu na letišti, nepředstavují činnosti spadající do výkonu veřejné správy. Každý podnik, který chce provozovat letiště, musí zajistit bezpečnost zařízení, jako jsou přistávací a vzletové dráhy a odbavovací plochy.

(192) Pokud jde o právní rámec, Německo uvedlo, že s ohledem na jednotku požární ochrany neexistují žádné právní předpisy, které by provozovateli letiště ukládaly povinnost hradit tyto náklady. Komise mimoto bere na vědomí, že za úhradu nákladů na jednotku požární ochrany odpovídá dotyčný region a tyto náklady obvykle hradí příslušné regionální orgány. Úhrada těchto nákladů je omezena na míru nezbytnou k pokrytí těchto nákladů.

(193) Co se týká opatření k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru, v § 27 písm. d) *Luftverkehrsgesetz* je stanoveno, že náklady související s opatřeními uvedenými v § 27 písm. c) *Luftverkehrsgesetz* hradí u řady konkrétních letišť stát. Letiště jsou způsobilá pro náhradu nákladů jako „uznaná letiště" podle § 27 písm. d) *Luftverkehrsgesetz* v případě, že Spolkové ministerstvo dopravy uznalo nezbytnost opatření k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru z bezpečnostních důvodů a v zájmu dopravní politiky ([31]). Německá letiště, která nebyla takto uznána, nejsou pro náhradu nákladů podle § 27 písm. d) *Luftverkehrsgesetz* způsobilá, a musí proto v zásadě nést náklady spojené s opatřeními uvedenými v § 27 písm. c) *Luftverkehrsgesetz* sama. Tyto náklady neoddělitelně souvisejí s provozováním letišť. Jelikož některá letiště musí nést tyto náklady sama, zatímco jiná nikoli, mohou být posledně uvedená letiště zvýhodněna, ačkoli opatření k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru lze považovat za činnosti nehospodářského charakteru. Komise bere na vědomí, že letiště Saarbrücken bylo uznáno jako letiště způsobilé pro náhradu nákladů podle § 27 písm. d) *Luftverkehrsgesetz*. Ostatní letiště musí nést tyto náklady sama. Náhrada nákladů letiště Saarbrücken spojených s kontrolou letového provozu a bezpečnostními opatřeními podle § 27 písm. d) *Luftverkehrsgesetz* proto letiště Saarbrücken zvýhodňuje, ačkoli opatření k zajištění kontroly a bezpečnosti vzdušného prostoru lze považovat za činnost nehospodářského charakteru.

(194) Co se týká opatření podle § 8 *Luftsicherheitsgesetz*, Německo se (jak se zdá) domnívá, že veškeré náklady spojené s opatřeními uvedenými v tomto ustanovení mohou hradit orgány veřejné moci. Komise však podotýká, že, podle § 8 odst. 3 *Luftsicherheitsgesetz* lze uhradit pouze náklady související s poskytnutím a údržbou prostor nezbytných pro vykonávání činností uvedených v § 5 *Luftsicherheitsgesetz*. Veškeré ostatní náklady musí nést provozovatel letiště. Pokud veřejné financování poskytnuté společnostem FSBesitzG nebo FSG osvobodilo tyto podniky od nákladů, které musí nést podle § 8 odst. 3 *Luftsicherheitsgesetz*, není toto veřejné financování vyňato z kontroly podle pravidel Unie pro státní podporu.

Závěr ohledně výkonu veřejné správy

(195) Na základě těchto úvah považuje Komise za vhodné vyvodit konkrétnější závěry týkající se investičních nákladů a provozních výdajů, které údajně spadají do výkonu veřejné správy.

([30]) Rozhodnutí Komise ze dne 20. února 2014 ve věci státní podpory SA.35847 (2012/N) – Česká republika – letiště Ostrava, dosud nezveřejněno v Úředním věstníku, 16. bod odůvodnění.

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

(196) Co se týká provozních výdajů, Komise uznává, že provozní výdaje související s jednotkou požární ochrany představují výdaje na výkon veřejné správy, je-li úhrada těchto nákladů důsledně omezena na výši nezbytnou pro provádění těchto činností. Co se týká provozních nákladů spojených s opatřeními přijatými podle § 8 *Luftsicherheitsgesetz*, Komise se domnívá, že náklady na výkon veřejné správy představují pouze náklady, na jejichž úhradu má provozovatel letiště nárok podle § 8 odst. 3 *Luftsicherheitsgesetz*. Pokud jde o opatření k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru podle § 27 písm. c) bodu 2) *Luftverkehrsgesetz*, Komise bere na vědomí, že letiště Saarbrücken je jedním z letišť, která jsou způsobilá pro náhradu nákladů, zatímco jiná letiště nikoli, a konstatuje, že pokrytí provozních nákladů spojených s opatřeními k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru podle § 27 písm. d) *Luftverkehrsgesetz* letiště Saarbrücken zvýhodňuje, ačkoli lze mít za to, že opatření k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru nepředstavují činnost hospodářského charakteru. Stejně tak nepředstavují náklady na výkon veřejné správy ani provozní náklady související se zajištěním provozní bezpečnosti na letišti.

(197) Pokud jde o investice uskutečněné v období mezi roky 2000 a 2012, Komise uznává, že investice přímo související s jednotkou požární ochrany představují náklady na výkon veřejné správy, je-li náhrada těchto nákladů důsledně omezena na částku nezbytnou k provádění těchto činností. Co se týká investic souvisejících s opatřeními přijatými podle § 8 *Luftsicherheitsgesetz*, Komise se domnívá, že náklady na výkon veřejné správy představují pouze náklady, na jejichž úhradu má provozovatel letiště nárok podle § 8 odst. 3 *Luftsicherheitsgesetz*. Pokud jde o investice související s opatřeními k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru podle § 27 písm. c) bodu 2 *Luftverkehrsgesetz*, Komise bere na vědomí, že letiště Saarbrücken je jedním z letišť, která jsou způsobilá pro náhradu nákladů, a konstatuje, že investice související s opatřeními k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru podle § 27 písm. d) *Luftverkehrsgesetz* letiště Saarbrücken zvýhodnily, ačkoli lze mít za to, že opatření k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru nepředstavují činnost hospodářského charakteru. Stejně tak nepředstavují náklady na výkon veřejné správy ani investice související se zajištěním provozní bezpečnosti na letišti. To konkrétně znamená, že investice do oplocení kolem letiště, značení dráhy a rozšíření bezpečnostních zón na okraji dráhy nelze považovat za náklady spadající do výkonu veřejné správy.

(198) Bez ohledu na právní kvalifikaci těchto nákladů jako nákladů spadajících či nespadajících do výkonu veřejné správy bylo prokázáno, že podle platného právního rámce je musí nést provozovatel letiště. Pokud tyto náklady hradí stát, je provozovatel letiště osvobozen od nákladů, které by musel obvykle nést.

Státní prostředky a přičitatelnost státu

(199) Aby dotyčné opatření představovalo státní podporu, musí být financováno ze státních prostředků a rozhodnutí o provedení opatření musí být přičitatelné státu.

(200) Pojem státní podpory se vztahuje na jakoukoli výhodu poskytnutou ze státních prostředků samotným státem nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě pravomocí, které mu byly svěřeny ([32]). Zdroje místních orgánů představují pro účely použití článku 107 Smlouvy státní prostředky ([33]).

(201) Kapitálové injekce poskytnuté společnosti vh Saar pocházejí přímo z rozpočtu spolkové země Sársko, představují tudíž státní prostředky.

(202) Co se týká financování společností FSBesitzG/FSG ze strany společnosti vh Saar, je třeba uvést, že společnost vh Saar je zcela ve vlastnictví spolkové země Sársko, představuje proto veřejný podnik. Finanční prostředky, které společnost vh Saar poskytla společnostem FSBesitzG/FSG, tudíž představují ztrátu státních prostředků. Pokud jde o přičitatelnost smlouvy o odvodu zisku a převodů uskutečněných na základě této smlouvy, Komise bere na vědomí, že předpisy, podle nichž Ministerstvo hospodářství spolkové země Sársko založilo společnost vh Saar, pocházejí ze dne 7. května

([32]) Věc Francie v. Komise („Stardust Marine"), C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397.
([33]) Rozsudek ze dne 12. května 2011 ve spojených věcech Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 a T-279/08, dosud nezveřejněno, bod 108.

1996. K témuž dni byla mezi společnostmi vh Saar a FSBesitzG/FSG uzavřena smlouva o odvodu zisku. Podle Německa je společnost vh Saar pod „celkovou právní a faktickou kontrolou spolkové země Sársko" jakožto jediného akcionáře společnosti. Komise v této souvislosti za prvé uvádí, že podle výročních zpráv společnosti vh Saar lze mít za to, že tato společnost ovládá společnosti FSBesitzG/FSG ([34]). Podle stanov jmenuje dozorčí radu společnosti vh Saar vláda spolkové země Sársko a předseda dozorčí rady je zástupcem sárského ministerstva příslušného pro leteckou dopravu. Podle stanov jmenuje představenstvo valná hromada složená ze zástupců vlastníka, tj. spolkové země Sársko. Podle stanov měla společnost vh Saar uzavřít se společností FSG rovněž smlouvu o ovládnutí ([35]). Na základě těchto informací má Komise za to, že smlouvu o odvodu zisku uzavřenou mezi společnostmi vh Saar a FSBesitzG/FSG a převody uskutečněné na základě této smlouvy lze přičíst státu.

Hospodářská výhoda

(203) Německo potvrdilo, že veškeré veřejné prostředky poskytnuté společnosti vh Saar jsou tímto subjektem použity k plnění povinností podle smlouvy o odvodu zisku uzavřené se společnostmi FSBesitzG/FSG, tzn., že veškeré finanční prostředky převádí společnost vh Saar na společnosti FSBesitzG/FSG. Jelikož společnost vh Saar je tudíž pouze zprostředkovatelem, jehož prostřednictvím jsou finanční prostředky převáděny ze státu na společnosti FSBesitzG/FSG, nelze mít za to, že společnost vh Saar sama získala hospodářskou výhodu.

Společnosti FSBesitzG/FSG: tržně jednající hospodářský subjekt

(204) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nebyl schopen získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu ([36]). Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod ani cíl státního zásahu ([37]). Pokud se v důsledku státního zásahu zlepší finanční situace podniku, jedná se o zvýhodnění.

(205) Komise dále připomíná, že „není považováno za státní podporu, když stát za okolností dohodnutých za běžných podmínek poskytne přímo či nepřímo podniku kapitál" ([38]). V tomto případě musí Komise za účelem zjištění, zda veřejné financování letiště Saarbrücken poskytuje společnostem FSBesitzG/FSG výhodu, kterou by nezískaly za běžných tržních podmínek, porovnat chování veřejných akcionářů poskytujících financování s chováním tržně jednajícího hospodářského subjektu, které je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku v delším období ([39]).

(206) Při tomto posouzení by případné kladné účinky na hospodářství regionu, v němž se letiště nachází, neměly hrát žádnou úlohu, jelikož Soudní dvůr objasnil, že příslušnou otázkou pro použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je to, zda by „za podobných podmínek soukromý investor vycházel z předpokládaných možností rentability, přičemž by odhlédl od veškerých úvah sociálního charakteru nebo regionální politiky či politiky určitého odvětví a poskytl by tento vklad" ([40]).

(207) V rozsudku ve věci Stardust Marine Soudní dvůr uvedl, že „[…] pro zjištění, zda se stát choval jako rozumný investor v tržním hospodářství, je třeba vrátit se do kontextu období, v němž byla přijata opatření finanční podpory, aby bylo možno posoudit hospodářskou racionálnost chování státu, a je tedy třeba zdržet se jakéhokoli posuzování založeného na pozdější situaci" ([41]).

(208) Ve věci EDF Soudní dvůr mimoto prohlásil, že „hospodářská hodnocení provedená po poskytnutí uvedené výhody, zpětné konstatování o skutečné výnosnosti investice uskutečněné dotčeným členským státem nebo odůvodnění následující po rozhodnutí o zvoleném postupu nepostačují jako důkaz toho, že tento členský stát před nebo současně s poskytnutím takové podpory takové rozhodnutí učinil v postavení akcionáře" ([42]).

([34]) Společnosti vh Saar a FSBesitzG/FSG lze považovat za propojené společnosti ve smyslu § 290 obchodního zákoníku.
([35]) Smlouva, jejímž prostřednictvím přenechává jedna společnost kontrolu nad společností jinému podniku.
([36]) Věc Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další, C-39/94, Recueil 1996, s. I-3547, bod 60 a věc Španělské království v. Komise Evropských společenství, C-342/96, Recueil 1999, s. I-2459, bod 41.
([37]) Věc Italská republika v. Komise Evropských společenství, 173/73, Recueil 1974, s. 709, bod 13.
([38]) Věc Francie v. Komise („Stardust Marine"), C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397, bod 69.
([39]) Věc Itálie v. Komise („ALFA Romeo"), C-305/89, Recueil 1991, s. I-1603; věc Alitalia v. Komise, T-296/97, Recueil 2000, s. II-3871.
([40]) Věc Belgie v. Komise, 40/85, Recueil 1986, s. I-2321.
([41]) Věc Francie v. Komise, C-482/99, Recueil 2002, s. I-04397.
([42]) Věc Evropská komise v. Électricité de France (EDF), C-124/10P, Sb. rozh. 2012, dosud nezveřejněno (dále jen „rozsudek ve věci EDF"), bod 85.

(209) Aby bylo možno použít zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, musí se Komise vrátit do kontextu období, v němž bylo přijato konkrétní rozhodnutí o financování dotyčných opatření. Komise musí při svém posouzení vycházet rovněž z informací a předpokladů, které měly příslušné místní orgány k dispozici v okamžiku přijetí rozhodnutí o financování dotyčných opatření.

(210) Komise bere na vědomí tvrzení Německa, že se spolková země Sársko, která letiště Saarbrücken vlastní a financuje, nezajímá o výnosnost investice, nýbrž má za to, že financování souvisí s poskytnutím základní infrastruktury. Z tohoto důvodu neexistuje podle Německa žádná analýza nákladů případného uzavření letiště. Komise rovněž podotýká, že letiště zaznamenává od roku 2000 narůstající ztráty a že se kladný EBIDTA (nikoli však kladný celkový výsledek) očekává teprve v roce 2020. Na základě těchto úvah nelze mít za to, že veřejné financování společností FSBesitzG/FSG je v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

Společnosti FSBesitzG/FSG: vyrovnávací platba za službu obecného hospodářského zájmu

(211) Německo uvedlo, že v tomto případě představuje veřejné financování vyrovnávací platbu za službu obecného hospodářského zájmu, která neposkytuje žádnou hospodářskou výhodu. Podle rozsudku Soudního dvora ve věci Altmark ([43]) neposkytuje vyrovnávací platba za služby obecného hospodářského zájmu hospodářskou výhodu, jsou-li splněny čtyři kumulativní podmínky:

a) Zaprvé, podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány (dále jen „první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“).

b) Zadruhé, parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem (dále jen „druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“).

c) Zatřetí, vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený (dále jen „třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“).

d) Začtvrté, není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností (dále jen „čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“).

(212) Podle *čtvrtého kritéria uvedeného v rozsudku ve věci Altmark* musí být výše vyrovnávací platby stanovena v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, nebo na základě analýzy nákladů, které by vynaložil průměrný a správně řízený podnik. V případě letiště Saarbrücken nebylo provozování letiště předmětem veřejného zadávacího řízení, nýbrž bylo svěřeno společnostem FSBesitzG/FSG, které jsou ve vlastnictví státu. Výše vyrovnávací platby nebyla určena ani na základě analýzy nákladů, které by vynaložil průměrný a správně řízený podnik. Podmínky financování byly a jsou takové, že ztráty vzniklé společnostem FSBesitzG/FSG jsou hrazeny ze státních prostředků bez ohledu na to, zda odpovídají nákladům, které by vynaložil průměrný a správně řízený podnik.

(213) Aby bylo splněno *čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark*, nepostačuje, že orgány spolkové země Sársko, která je jediným akcionářem, mají pravomoci v oblasti celkového dohledu a kontroly, což má zajistit efektivní využívání prostředků. Ačkoli Německo uvedlo, že hrazeny jsou pouze náklady vzniklé v důsledku efektivních činností, u nichž existuje schodek, smlouva o odvodu zisku takovéto omezení neobsahuje, nýbrž umožňuje pokrytí veškerých ztrát, které mohou vzniknout.

(214) Nepostačuje ani porovnání nákladů letiště Saarbrücken s náklady podniků ve vlastnictví státu, které působí v jiných odvětvích, jelikož z tohoto srovnání nelze vyvodit žádné závěry ohledně efektivnosti provozovatele letiště. Srovnání s ostatními provozovateli letišť nebylo podle Německa provedeno, jelikož se usuzovalo, že regionální letiště jsou natolik odlišná, pokud jde o náklady a příjmy, že by smysluplné srovnání nebylo možné.

([43]) Věc Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Recueil 2003, s. I-7747, body 87–93.

(215) V konečné analýze proto Německo vychází ze svého hodnocení, že u provozovatele letiště Saarbrücken neexistují žádné známky neefektivity. Německo uvedlo, že Komise v minulosti uznala, že k splnění *čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark* postačuje neexistence známek neefektivity. Komise však podotýká, že rozhodnutí, na něž Německo odkázalo, nebylo v žádném případě založeno výhradně na neexistenci známek neefektivity. V uvedeném případě Komise odkázala na různé důvody zjištění, že *čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark* bylo splněno, a zdůraznila, že odůvodnění je založeno na „specifických faktických a právních překážkách, které se v tomto případě vyskytují“ ([44]).

(216) Komise proto konstatuje, že v daném případě není *čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark* splněno. Jelikož čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark jsou kumulativní, není proto nutné posoudit splnění ostatních kritérií.

Selektivita

(217) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy musí opatření zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“, aby se jednalo o státní podporu. V daném případě Komise uvádí, že veřejné financování zvýhodňuje pouze společnosti FSBesitzG/FSG. Je tudíž jednoznačně selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

(218) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží na vnitřním trhu, je nutno mít za to, že tyto podniky jsou dotyčnou podporou ovlivněny ([45]). Hospodářské výhody, které má provozovatel letiště z dotčeného opatření, posilují jeho hospodářské postavení, neboť provozovatel letiště bude moci zahájit svou činnost, aniž by sám hradil investiční a provozní náklady, které jsou s tímto opatřením neoddělitelně spojené.

(219) Podle hodnocení uvedeného v 178. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění představuje provozování letiště hospodářskou činnost. Na straně jedné existuje konkurence mezi letišti, která se snaží přilákat letecké společnosti a s nimi související letecký provoz (přepravu cestujících a nákladu), a na straně druhé existuje konkurence i mezi správci letišť, kteří mohou vzájemně soutěžit o to, aby byli pověřeni správou daného letiště. Zejména v případě nízkonákladových a charterových leteckých společností si konkurují také letiště, která se nenacházejí ve stejné spádové oblasti, či dokonce leží v různých členských státech, a která se snaží tyto letecké společnosti přilákat.

(220) Jak je uvedeno v bodě 40 pokynů pro letectví z roku 2005 a opětovně potvrzeno v bodě 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, ani malá letiště není možné vyloučit z působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(221) Letiště Saarbrücken v současnosti odbaví přibližně 425 000 cestujících ročně a v minulosti odbavovalo až 520 000 cestujících ročně. Výhledy, které předložilo Německo, předpokládají, že objem přepravy vzroste až na […] cestujících v roce 2020. Jak je uvedeno v 16. bodě odůvodnění, letiště se nachází v bezprostřední blízkosti letiště Zweibrücken (39 km) a ve vzdálenosti dvou hodin jízdy od šesti dalších letišť. Podle údajů poskytnutých Německem pochází přibližně [méně než 14 %] cestujících využívajících letiště Saarbrücken z jiných členských států. Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že veřejné financování společností FSBesitzG/FSG narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a má přinejmenším potenciální dopad na obchod mezi členskými státy.

(222) Kromě těchto obecných aspektů se Komise rovněž domnívá, že letiště Saarbrücken přímo soutěží nebo přinejmenším soutěžilo s letištěm Zweibrücken. Za prvé je třeba uvést, že společnost TUIFly, dřívější největší zákazník letiště Saarbrücken, se v roce 2007 přemístila do Zweibrückenu. Za druhé, dlouhou dobu (přibližně čtyři roky) byly lety do Berlína nabízeny současně z letiště Zweibrücken (Germanwings) i letiště Saarbrücken (Air Berlin a Luxair), což prokazuje hospodářskou soutěž mezi letišti i leteckými společnostmi ([46]).

([44]) Viz Úř. věst. L 219, 24.8.2007, s. 9, 111. bod odůvodnění a následující body odůvodnění.
([45]) Věc Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, Recueil 1998, s. II-717.
([46]) Viz rozhodnutí Komise ze dne 1. října 2014 ve věci státní podpory SA.27339 – Německo – letiště Zweibrücken, dosud nezveřejněno v Úředním věstníku.

(223) Kromě těchto ukazatelů hospodářské soutěže mezi letišti Saarbrücken a Zweibrücken existují rovněž důkazy, že navzdory oficiálním informacím Německa, podle nichž se sama uvedená letiště za přímo soutěžící podniky nikdy nepovažovala, se úředníci spolkové země Porýní-Falc jednoznačně domnívali, že mezi nimi hospodářská soutěž existuje. Ve dvou interních poznámkách vlády spolkové země Porýní-Falc z roku 2003 zastávají autoři názor, že v té době nebyla spolupráce mezi letišti Zweibrücken a Saarbrücken možná/žádoucí. V jedné poznámce bylo uvedeno, že přinejmenším do doby, dokud bude na letišti Saarbrücken působit společnost Fraport AG ([47]), budou vztahy mezi oběma letišti konkurenční ([48]). V poznámkách je dále uvedeno, že „z pohledu spolkové země Porýní-Falc lze očekávat, že letiště Zweibrücken v této soutěži v dlouhodobém horizontu zvítězí“ ([49]). Tato prohlášení naznačují, že přinejmenším již v roce 2003 se vztah mezi oběma letišti skutečně považoval za konkurenční.

(224) Německo zastává názor, že podle bodu 39 pokynů pro letectví z roku 2005 veřejná financování poskytnutá malým regionálním letištím „mohou málo narušit hospodářskou činnost nebo ovlivnit obchody tak, že by to bylo v rozporu se společným zájmem“. Německo rovněž uvedlo, že hospodářská soutěž s ostatními letišti je kvůli řadě faktorů, jako je obchodní model, velikost a vzdálenost, omezená. Případné narušení hospodářské soutěže nebo ovlivnění obchodu by bylo každopádně minimální.

(225) Komise se však domnívá, že ukazatele popsané v 221. až 223. bodě odůvodnění prokazují existenci přinejmenším potenciálního narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu. Komise zdůrazňuje, že definice státní podpory nevyžaduje, aby bylo narušení hospodářské soutěže nebo ovlivnění obchodu značné nebo podstatné, ačkoli se domnívá, že vzhledem k blízkosti letišť Saarbrücken a Zweibrücken a vztahu přímé konkurence (jak bylo uvedeno výše), tak tomu v tomto případě skutečně bylo.

(226) Z letiště Saarbrücken jsou provozovány mezinárodní lety do destinací jako Mallorca nebo Ankara či do jiných prázdninových destinací. Dráha v Saarbrückenu je dostatečně dlouhá (2 000 m) a umožňuje leteckým společnostem obsluhovat mezinárodní destinace ve střední vzdálenosti.

(227) Za této situace je třeba mít za to, že veřejné financování poskytnuté společnostem FSBesitzG/FSG mohlo narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod.

5.1.2. EXISTUJÍCÍ PODPORA A NOVÁ PODPORA

(228) Komise připomíná, že opatření podpory představují existující podporu podle čl. 1 písm. b) bodu v) nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ([50]) tehdy, pokud v době, kdy začala být uskutečňována, nevytvářela podporu a poté se stala podporou následkem vývoje společného trhu bez toho, že by byla členským státem pozměněna. Německo uvedlo, že smlouva o odvodu zisku uzavřená mezi společnostmi FSBesitzG/FSG a vh Saar, která představuje základ pro pokrytí ročního schodku a která se pokládala za státní podporu, byla zavedena v době, kdy veřejné financování letišť nebylo dosud pokládáno za státní podporu, a od té doby se nezměnila.

(229) Komise připomíná, že z důvodu postupného vývoje tržních sil v odvětví letišť není možné určit přesné datum, od kterého by mělo být provozování letiště nade vši pochybnost považováno za hospodářskou činnost. Jak je uvedeno v 180. bodě odůvodnění, ode dne vynesení rozsudku ve věci Aéroports de Paris (12. prosince 2000) je třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhají systému kontroly státní podpory.

(230) Kvůli nejistotě, která panovala před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris, mohly orgány veřejné moci naopak legitimně předpokládat, že financování letištní infrastruktury nepředstavuje státní podporu. Z toho plyne, že finanční opatření uskutečněná před rozsudkem Aéroport de Paris nemůže nyní Komise na základě pravidel státní podpory zpochybnit.

(231) Opatření státní podpory, která byla ve prospěch provozovatelů letišť provedena před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris, proto v době, kdy byla zavedena, nepředstavovala státní podporu a dne 12. prosince 2000 se stala existující podporou.

([47]) Společnost Fraport AG měla až do 30. června 2007 ve společnosti FSBG 51 % podíl.
([48]) *Vorlage für den Ministerrat, Gemeinsame Kabinettssitzung der Regierung des Saarlandes und der Landesregierung von Rheinland-Pfalz am 27. Mai 2003, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau,* 15. května 2003.
([49]) *Einschätzung der rheinland-pfälzischen Innenministeriums,* 15. května 2003.
([50]) Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

(232) V daném případě byla smlouva o odvodu zisku mezi společnostmi FSBesitzG/FSG a vh Saar (na jejímž základě se uskutečnily jednotlivé kapitálové injekce) uzavřena v roce 1996 a podle Německa se od té doby nezměnila. Lze mít tudíž za to, že od roku 2000 představovalo veřejné financování poskytované každoročně na základě této smlouvy existující podporu.

(233) Komise se však domnívá, že se dne 1. června 2007 tato existující podpora stala novou podporou. V bodě 83 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 Komise v souladu s nynějším čl. 108 odst. 1 Smlouvy navrhla členským státům příslušná opatření a požádala je, aby uvedly veškeré existující režimy státní podpory, na které se vztahují tyto pokyny, do souladu s pokyny nejpozději do dne 1. června 2007. Členské státy byly vyzvány, aby písemně potvrdily, že tento návrh přijímají. Pokud členský stát nejednal podle tohoto závazku, stala se existující podpora po dni stanoveném v příslušných opatřeních protiprávní podporou, která musí být navrácena.

(234) Německo přijalo příslušná opatření dopisem ze dne 30. května 2006. Jelikož smlouva o odvodu zisku stanovila režim podpory, který představoval základ pro opakované platby podpory v průběhu času, muselo Německo zajistit, aby byl režim podpory nejpozději ode dne 1. června 2007 v souladu s pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005. Od tohoto dne již veřejné financování společností FSBesitzG/FSG nepředstavovalo existující podporu.

5.1.3. ZÁVĚR

(235) Vzhledem k tvrzením uvedeným v 176. až 225. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že veřejné financování poskytnuté společnostem FSBesitzG/FSG mezi roky 2000 a 2012 ve formě pokrytí ročních ztrát (viz finanční údaje uvedené v tabulkách 3 a 4) představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, pokud souviselo s činnostmi nespadajícími do výkonu veřejné správy, a od 1. června 2007 představovalo tudíž novou podporu.

(236) Komise se rovněž domnívá, že zejména vzhledem k tvrzením uvedeným v 203. bodě odůvodnění nepředstavují kapitálové injekce poskytnuté společnosti vh Saar státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, jelikož společnost vh Saar veškeré veřejné prostředky, které obdržela, převedla, a sama proto nezískala žádnou hospodářskou výhodu.

5.1.4. ZÁKONNOST PODPORY

(237) Podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy musí členské státy informovat o svých záměrech poskytnout nebo upravit podpory a nesmí provést zamýšlená opatření, dokud není v oznamovacím řízení přijato konečné rozhodnutí.

(238) Jelikož financování již bylo společnostem FSBesitzG/FSG poskytnuto, má Komise za to, že Německo zákaz stanovený v čl. 108 odst. 3 Smlouvy ([51]) nedodrželo.

5.1.5. SLUČITELNOST

5.1.5.1. ***Použitelnost pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 a 2005***

(239) V čl. 107 odst. 3 Smlouvy jsou povoleny určité výjimky z obecného pravidla stanoveného v čl. 107 odst. 1 Smlouvy, že státní podpory nejsou slučitelné s vnitřním trhem. Dotyčnou podporu lze posoudit pouze na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, podle něhož za slučitelné s vnitřním trhem mohou být považovány „podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem“.

(240) V tomto ohledu stanoví příslušný rámec pro posouzení, zda lze podporu letišť prohlásit za slučitelnou podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014.

([51]) Věc Fleuren Compost v. Komise, T 109/01, Recueil 2004, s. II-127.

(241) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 má Komise za to, že by se na protiprávní investiční podpory letišť mělo použít její sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory ([52]). Pokud byla protiprávní investiční podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014, bude Komise uplatňovat pravidla slučitelnosti platná v době poskytnutí protiprávní investiční podpory. Komise již 238. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že každoroční krytí ztrát ze strany společnosti vh Saar představuje protiprávní státní podporu, která byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014. Komise proto na případy týkající se protiprávní investiční podpory poskytnuté letištím přede dnem 4. dubna 2014 uplatní zásady obsažené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 ([53]).

(242) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 má Komise za to, že by se ustanovení jejího sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory neměla použít na projednávané případy protiprávních provozních podpor poskytnutých letištím ještě přede dnem 4. dubna 2014. Komise bude místo toho uplatňovat zásady obsažené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 na všechny případy týkající se provozní podpory (podaná oznámení a protiprávní neoznámená podpora) letištím, přestože byla podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014 a začátkem přechodného období ([54]).

5.1.5.2. ***Rozdíl mezi investiční a provozní podporou***

(243) Vzhledem k ustanovením pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 zmíněným v 241. a 242. bodě odůvodnění musí Komise určit, zda dotyčné opatření představuje protiprávní investiční nebo provozní podporu.

(244) Podle bodu 25 podbodu 18 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je investiční podpora definována jako „podpora na financování investičního majetku, konkrétně na pokrytí schodku financování kapitálových nákladů“. Podle bodu 25 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 se může investiční podpora vztahovat jak na předem vyplacenou částku podpory (tj. částku určenou k pokrytí investičních nákladů), tak na podporu ve formě pravidelných splátek (k pokrytí kapitálových nákladů, pokud jde o roční odpisy a náklady na financování).

(245) Provozní podpora na druhou stranu souvisí s pokrytím všech nebo části provozních nákladů letiště, které jsou definovány jako „výchozí náklady letiště na poskytování provozních služeb, včetně kategorií nákladů, jako jsou náklady na zaměstnance, smluvně sjednané služby, komunikaci, odpady, energii, údržbu, nájem a správu, ovšem vyjma kapitálových nákladů, marketingové podpory nebo jakýchkoli dalších pobídek, které letiště poskytuje leteckým společnostem, a nákladů spadajících do výkonu veřejné správy“ ([55]).

(246) Podle těchto definic lze mít za to, že část každoročních kapitálových injekcí, která byla použita k pokrytí ročních provozních ztrát ([56]) společností FSBesitzG/FSG, po odečtení nákladů zahrnutých v EBITDA, jež spadají do výkonu veřejné správy (jak bylo uvedeno v 186. až 197. bodě odůvodnění), představuje provozní podporu pro společnosti FSBesitzG/FSG.

(247) Komise bere na vědomí, že společnosti FSBesitzG/FSG obdržely na pokrytí svých ztrát v letech 2000–2012 celkovou částku ve výši přibližně […]. V uvedeném období činil celkový kumulovaný EBITDA společností FSBesitzG (FSBG)/FSG přibližně –[…]. Od této částky je nutné odečíst náklady spadající do výkonu veřejné správy ([57]). V tomto kontextu se Komise domnívá, že maximální částka provozní podpory poskytnuté společnostem FSBesitzG/FSG v letech 2000–2012 na základě smlouvy o odvodu zisku činí přibližně […].

([52]) Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22.
([53]) Bod 173 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([54]) Bod 172 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([55]) Bod 25 podbod 22 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([56]) Vyjádřeno jako hospodářský výsledek před úroky, zdaněním a odpisy (EBITDA).
([57]) Přesné údaje o nákladech souvisejících s výkonem veřejné správy v období 2000–2012 nejsou k dispozici.

(248) Část každoročních kapitálových injekcí, která pokrývá ztráty společností FSBesitzG/FSG, jež nejsou zahrnuty v EBITDA (tj. roční odpisy majetku, náklady na financování a jiné náklady), po odečtení nákladů spadajících do výkonu veřejné správy (jak bylo stanoveno v 186. až 197. bodě odůvodnění), představuje investiční podporu ve prospěch společností FSBesitzG/FSG.

(249) Vzhledem k úvahám uvedeným v 247. a 248. bodě odůvodnění lze vyvodit závěr, že maximální částka investiční podpory činí přibližně […] ([58]).

5.1.5.3. ***Investiční podpora***

(250) Podle bodu 61 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 musí Komise posoudit, zda jsou splněny kumulativní podmínky stanovené v písmenech a) až e):

a) výstavba a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost …);

b) infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli;

c) infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur;

d) přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně a

e) rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie.

(251) Státní podpora letišť musí mít mimoto stejně jako jakékoli jiné opatření státní podpory motivační účinek a měla by být nezbytná a přiměřená sledovanému legitimnímu cíli, aby byla slučitelná.

Výstavba a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost ...)

(252) Předmětná opatření investiční podpory měla financovat výstavbu nového terminálu s kapacitou 700 000 cestujících, jelikož starý terminál (s kapacitou 390 000 cestujících) byl již několik let před zahájením stavebních prací přetížen. Investiční podpora byla mimoto využita k financování řady opatření, která letišti pomohla přizpůsobit se současným požadavkům na moderní letištní infrastrukturu v zájmu zachování jeho plné funkčnosti.

(253) Podle Německa bylo hlavním cílem financování infrastruktury na letišti Saarbrücken zlepšení přístupnosti regionu z hlediska letecké dopravy, a to odlehčením dopravního zatížení na letišti, a tudíž podpora regionálního rozvoje.

(254) Letiště Saarbrücken má pro rozvoj regionu zásadní význam, a to vzhledem k probíhající strukturální přeměně regionu a jeho přechodu od těžebního a ocelářského průmyslu na region zaměřený na technologie a služby, pro nějž je nezbytné dobré spojení s hlavními německými obchodními centry. Letiště Saarbrücken uspokojuje rovněž potřeby regionu v oblasti propojení, zejména s ohledem na rozvoj výzkumných a vzdělávacích institucí. Obchodní profil letiště Saarbrücken odpovídá těmto regionálním potřebám a zajišťuje náležitě rozvinutou a pohodlnou infrastrukturu pro řadu pravidelných letů do hlavních obchodních center v Německu (Berlín, Hamburk a v minulosti též Mnichov).

(255) Komise uvádí, že vzhledem k blízkosti letišť Saarbrücken a Zweibrücken může případná duplikace letištní infrastruktury hovořit proti zjištění, že výstavba a provozování infrastruktury v Saarbrückenu odpovídá jasně stanovenému cíli obecného zájmu. Komise však bere na vědomí, že až do roku 2006 nenabízelo letiště Zweibrücken letištní služby pro komerční leteckou dopravu ([59]), takže letiště Saarbrücken bylo jediným letištěm zajišťujícím v regionu letecké dopravní spojení. Po roce 2006, kdy letiště Zweibrücken vstoupilo na trh komerční letecké dopravy, to v zásadě znamenalo duplikaci infrastruktury v Saarbrückenu ([60]); současně však nelze dospět k závěru, že vstup letiště Zweibrücken na trh náhle změnil veřejné financování poskytované již existujícímu letišti Saarbrücken na financování duplicitní infrastruktury.

([58]) Komise bere na vědomí, že přesné údaje o nákladech spadajících do výkonu veřejné správy nejsou k dispozici. Za této situace není Komise s to určit přesnou výši investiční podpory, která byla společnostem FSBesitzG/FSG poskytnuta.
([59]) Viz poznámka pod čarou 46.
([60]) Viz poznámka pod čarou 46.

(256) Komise proto vyvozuje závěr, že výstavba a provozování infrastruktury na letišti Saarbrücken odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu.

Infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli

(257) Investiční podpora pro letiště Saarbrücken musí být nutná a úměrná sledovanému cíli. Důležitým aspektem v této souvislosti je skutečnost, zda investice nepředstavuje duplikaci existující neziskové infrastruktury.

(258) Komise za prvé uvádí, že nový terminál zvyšující roční kapacitu letiště z 390 000 cestujících na 700 000 cestujících byl vybudován v roce 2000. Roční kapacita starého terminálu byla poprvé překročena v roce 1996 a objem přepravy se trvale zvyšoval až do roku 2000, kdy dosáhl 484 566 cestujících. V období od roku 1996 do roku 2000 byl starý terminál často přetížen, zejména v letním období, což vedlo k dlouhým dobám čekání, přeplněným prostorám pro cestující nebo k tomu, že cestující čekali před terminálem. Starý terminál mimoto již nesplňoval bezpečnostní požadavky. Nový terminál je vybaven novým bezpečnostním systémem. V období 2009–2010 byla provedena dodatečná bezpečnostní opatření týkající se dráhy a bezpečnostních zón, došlo zejména k úpravě umístění světel v zájmu lepších signálů pro piloty, byla nainstalována ochranná návěstidla a konstrukce dráhy byla přizpůsobena potřebám moderních letadel. Byla provedena rovněž údržba dráhy, aby se zamezilo poškození letadel, která letiště využívají. Komise se proto domnívá, že investice do infrastruktury byly nutné k přizpůsobení se rostoucímu počtu cestujících a rovněž k splnění stávajících požadavků na moderní letištní infrastrukturu. Letiště mohlo zajistit propojení a rozvoj regionu pouze s vybudovanou infrastrukturou.

(259) Nová investice nepředstavovala za druhé duplikaci existující neziskové infrastruktury, jelikož se tři nejbližší letiště, tj. Lucemburk (121 km od Saarbrückenu), Metz-Nancy-Lorraine (96 km od Saarbrückenu) a Frankfurt-Hahn (128 km od Saarbrückenu), nenacházejí ve stejné spádové oblasti a používají obchodní modely, jež se podstatně liší od modelu letiště Saarbrücken. Letiště Saarbrücken nabízí především pravidelné lety spojující Saarbrücken s hlavními německými obchodními centry (Berlín, Hamburk a v minulosti též Mnichov) a řadou prázdninových destinací. Letiště Lucemburk nabízí zejména pravidelné lety do evropských hlavních měst, letiště Metz-Nancy-Lorraine se zaměřuje na pravidelné lety do francouzských měst a destinací v severní Africe a obchodní model letiště Frankfurt-Hahn je založen na nízkonákladových dopravcích, kteří nabízejí lety do řady prázdninových destinací, žádný z nich však nezajišťuje přepravu do jiných německých měst, a na letecké nákladní dopravě.

(260) Jedinou duplikaci infrastruktury lze zaznamenat mezi letišti Saarbrücken a Zweibrücken (39 km od Saarbrückenu). Je však třeba uvést, že letiště Saarbrücken je zavedené letiště, které se rozhodlo investovat do nového terminálu s cílem odlehčit dopravní zatížení u existujícího starého terminálu v době, kdy počet cestujících neustále rostl a letiště Zweibrücken dosud neposkytovalo letištní služby pro komerční leteckou dopravu ([61]). Investiční rozhodnutí letiště Saarbrücken bylo odůvodněné z ekonomického hlediska a bylo nutné k zajištění propojení regionu. Duplikaci dostupné infrastruktury lze proto přičíst spíše letišti Zweibrücken v době, kdy bylo rozhodnuto o jeho přeměně z vojenského letiště na komerční letiště ([62]).

(261) Nezbytnost a přiměřenost investiční podpory pro letiště Saarbrücken proto vyplývá z přetížení a rovněž z potřeby uspokojit stávající požadavky na moderní letištní infrastrukturu. Vybudovaná infrastruktura byla nezbytná, aby mohlo letiště zajistit propojení a rozvoj regionu. Komise proto vyvozuje závěr, že dotyčná infrastruktura je nutná a úměrná sledovaným cílům.

([61]) Viz poznámka pod čarou 46.
([62]) Viz poznámka pod čarou 46.

Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur

(262) Po období značného růstu byla letecká doprava v Německu a v Evropě v posledních letech nepříznivě ovlivněna hospodářskou a finanční krizí v roce 2009, která měla za následek snížení objemu osobní letecké dopravy v Německu v roce 2009 o 4,6 %, takže tento rok byl pro leteckou dopravu jedním z nejhorších. Celková růstová tendence v odvětví letecké dopravy se však nezastavila, pouze zpomalila. Od června 2010 se měsíční tempa růstu objemu osobní letecké dopravy v Německu zvýšila a byla o 7 % vyšší než měsíční tempa růstu v předchozím roce. V úvahu je třeba vzít i skutečnost, že podle odhadů zaznamenává Německo od roku 2009 silný hospodářský růst přibližně o 3 % ročně. Tempo růstu trhu letecké dopravy je obvykle vyšší než celkový hospodářský růst ([63]).

(263) Dostatečné střednědobé používání nového terminálu na letišti Saarbrücken potvrzuje skutečnost, že roční počet cestujících značně převyšuje horní mez (tj. 390 000 cestujících) kapacity starého terminálu. K prudkému poklesu počtu cestujících došlo pouze v roce 2007, což se časově shodovalo s významným nárůstem počtu cestujících na letišti Zweibrücken. To vysvětluje skutečnost, že v roce 2007 odešla letecká společnost Hapag Lloyd/TUIFly z letiště Saarbrücken a začala provozovat činnost z letiště Zweibrücken. K podstatné změně situace došlo v roce 2008, kdy letiště Saarbrücken zaznamenalo absolutně nejvyšší počet cestujících, a to 518 288. Kvůli finanční krizi v Německu se tuto úroveň nepodařilo podle Německa v následujících letech zachovat ([64]).

(264) Celková měsíční kapacita letiště Saarbrücken činí […] cestujících. Nejpozději od roku 2005 je tato kapacita plně využita, či v letních měsících (červenec až září) dokonce překročena ([65]). Lze proto vyvodit závěr, že letiště Saarbrücken již nyní využívá novou kapacitu ve velké míře a že perspektivy střednědobého používání kapacity jsou dostatečné.

Přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně

(265) Podle informací poskytnutých Německem ([66]) byl přístup k infrastruktuře vždy otevřen všem potenciálním uživatelům bez jakékoli neodůvodněné hospodářské diskriminace.

Rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie

(266) Podle bodu 39 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 mohou kategorie letišť poskytnout informace o tom, do jaké míry jsou letiště mezi sebou v hospodářské soutěži, a tedy do jaké míry může mít veřejné financování poskytnuté letišti vliv na narušení hospodářské soutěže. Ačkoli podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 může veřejné financování poskytnuté malým regionálním letištím (kategorie D) málo narušit hospodářskou činnost nebo ovlivnit obchody tak, že by to bylo v rozporu se společným zájmem, toto se nezakládá na předpokladu ani to nenaznačuje, že narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu je vyloučeno.

(267) Roční kapacita starého terminálu na letišti Saarbrücken činila 390 000 cestujících. Po výstavbě nového terminálu se roční kapacita letiště zvýšila na 700 000 cestujících. S touto kapacitou spadá letiště do kategorie D „malá regionální letiště“, jak jsou vymezena v bodě 15 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Od roku 2000 je roční objem osobní přepravy na letišti Saarbrücken stálý ve výši přibližně 500 000 cestujících, což představuje polovinu počtu cestujících stanoveného jako horní mez v případě malého regionálního letiště. Letiště Saarbrücken je mimoto typické regionálně orientované letiště, což se projevuje ve skutečnosti, že značný počet cestujících využívajících toto letiště pochází ze Sárska. Počet cestujících z pohraničních oblastí Francie a Lucemburska je omezený a představuje [méně než 14 %] ([…] z Francie a […] z Lucemburska) ([67]).

(268) Vzhledem ke koncepci spádové oblasti vymezené jako oblast do vzdálenosti 100 km a 60 minut cestovní doby lze předpokládat, že se tři letiště nejblíže Saarbrückenu, tj. letiště Lucemburk (121 km od Saarbrückenu), letiště Metz-Nancy-Lorraine (97 km od Saarbrückenu) a letiště Frankfurt-Hahn (128 km od Saarbrückenu), nenacházejí ve stejné spádové oblasti. Tato letiště rovněž používají obchodní modely, jež se značně liší od modelu letiště Saarbrücken.

([63]) *Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden, Intraplan Consult GmbH*, 12. března 2012, s. 8.
([64]) Informace poskytnuté Německem dne 16. dubna 2012, s. 65.
([65]) Informace poskytnuté Německem dne 16. dubna 2012, s. 9 a dodatek 2.
([66]) Informace poskytnuté Německem dne 16. dubna 2012, s. 66.
([67]) Informace poskytnuté Německem dne 16. dubna 2012, s. 33.

(269) Pokud jde o letiště Lucemburk, obchodní modely letiště Lucemburk a Saarbrücken jsou odlišné. Letiště Lucemburk je s přibližně 1,5 milionem cestujících podstatně větší než letiště Saarbrücken. Toto letiště nabízí rozmanité pravidelné a charterové lety do evropských hlavních měst. Volba destinací odpovídá do značné míry potřebám zaměstnanců finančních a mezinárodních institucí, které se v Lucemburku nacházejí. Letiště Saarbrücken nabízí naopak především pravidelné lety do řady německých měst, která se pokládají za německá obchodní centra (Berlín, Hamburk, Mnichov), a do řady prázdninových destinací.

(270) Pokud jde o letiště Metz-Nancy-Lorraine, lze uvést, že mezi lety nabízenými tímto letištěm a letištěm Saarbrücken může sotva existovat překrývání, jelikož letiště Metz-Nancy-Lorraine nabízí především pravidelné lety do francouzských měst a charterové lety do severní Afriky.

(271) Z velké části lze vyloučit i narušení hospodářské soutěže mezi letišti Saarbrücken a Frankfurt-Hahn, a to již jen kvůli vzdálenosti mezi oběma letišti, která činí 2 hodiny cestovní doby. Na letišti Frankfurt-Hahn mimoto působí především nízkonákladoví dopravci (Ryanair) a důležitý prvek jeho obchodního modelu představuje nákladní doprava, zatímco letiště Saarbrücken nabízí především pravidelné lety do německých destinací a nákladní letecká doprava je na tomto letišti omezená.

(272) Důležitější je konkurenční vztah mezi letišti Saarbrücken a Zweibrücken, a to vzhledem k jejich blízkosti (39 km, tj. 34 minut cestovní doby) a velkému překrývání jejich spádových oblastí. Německo uvedlo, že obě letiště mají rozdílné obchodní modely: letiště Saarbrücken je zavedené letiště (které bylo otevřeno před více než 80 lety) a má dokonalejší infrastrukturu, která cestujícím (s velkým podílem obchodních cestujících) poskytuje větší pohodlí. Letiště nabízí především pravidelné lety do hlavních německých obchodních center a řady prázdninových destinací. Letiště Zweibrücken má méně pohodlnou infrastrukturu a jeho obchodní model je založen na nízkonákladových dopravcích, prázdninových letech a letecké nákladní dopravě. Komise však uvádí, že navzdory skutečnosti, že se obchodní modely obou letišť do jisté míry jeví jako odlišné, je zřejmé, že hlavní oblast podnikání letiště Zweibrücken (prázdninové lety, zejména do destinací Antalya/Palma de Mallorca) je stejná jako v případě letiště Saarbrücken. Je pravdou, že se letiště Saarbrücken jinak soustředí na pravidelné lety do velkých měst, jako je Lucemburk, Berlín a Hamburk. To však nemění skutečnost, že letiště Zweibrücken má (jak se zdá) pouze omezenou oblast činnosti, která není nebo která nemůže být provozována ze Saarbrückenu.

(273) Mimoto lze uvést, že se značný nárůst počtu cestujících na letišti Zweibrücken v roce 2007 časově shodoval s poměrně prudkým poklesem cestujících na letišti Saarbrücken v témže roce. Zdá se tudíž, že ačkoli se obchodní plány obou letišť do jisté míry doplňují, tato letiště spolu přesto soutěží.

(274) Současně je třeba zmínit, že letiště Saarbrücken je zavedené letiště, které existuje více než 80 let. Po výstavbě nového terminálu v roce 2000 se jeho roční kapacita zvýšila z 390 000 cestujících na 700 000 cestujících. Tuto kapacitu však nebylo nikdy možno plně využít, a to i z toho důvodu, že v roce 2006 začalo poskytovat služby pro komerční osobní leteckou přepravu rovněž letiště Zweibrücken s postupně rostoucími počty cestujících. Vzhledem k historickému vývoji obou letišť (letiště Saarbrücken je součástí německé sítě letišť již více než 80 let), geografické poloze (překrývání spádových oblastí) a volné kapacitě, která byla k dispozici na letišti Saarbrücken v době, kdy letiště Zweibrücken vstoupilo v roce 2006 na trh komerční letecké dopravy, vyvozuje Komise závěr, že zbytečnou duplikaci infrastruktury, která narušuje hospodářskou soutěž, představuje spíše otevření letiště Zweibrücken.

(275) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že investiční podpora poskytnutá letišti Saarbrücken nenarušuje hospodářskou soutěž ani neovlivňuje obchod v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem.

Podpora je nezbytná a přiměřená; motivační účinek

(276) Komise musí zjistit, zda státní podpora, která byla poskytnuta letišti Saarbrücken, změnila jednání příjemce, takže ten se podílel na činnosti přispívající k dosažení cíle společného zájmu, která by i) se bez podpory neuskutečnila, nebo ii) by se uskutečnila v omezenějším či jiném rozsahu. Podpora se mimoto považuje za přiměřenou pouze tehdy, nelze-li téhož výsledku dosáhnout s nižší podporou, která hospodářskou soutěž narušuje v menší míře. To znamená, že výše a intenzita podpory musí být omezeny na minimum potřebné k provedení podporované činnosti.

(277) Podle informací poskytnutých Německem by se bez podpory investice neuskutečnila. Z tabulky 3 vyplývá, že letiště je dosud ztrátové. Lze proto vyvodit závěr, že podpora byla nezbytná k realizaci investic s cílem snížit přetížení letištní infrastruktury a uspokojit stávající požadavky na moderní letištní infrastrukturu. Bez podpory by letiště Saarbrücken neuspokojilo očekávanou poptávku leteckých společností a cestujících ve spádové oblasti; objem hospodářské činnosti letiště by se snížil. Komise se proto domnívá, že dotyčné opatření podpory má motivační účinek a že výše podpory je omezená na minimum potřebné k provedení podporované činnosti, je tudíž přiměřená.

Závěr

(278) Komise proto vyvozuje závěr, že investiční podpora poskytnutá letišti Saarbrücken je slučitelná s čl. 107 dost. 3 písm. c) Smlouvy, jelikož splňuje podmínky slučitelnosti stanovené v bodě 61 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

(279) Komise se rovněž domnívá, že jelikož bylo zjištěno, že státní podpora pro společnosti FSBesitzG/FSG je slučitelná podle oddílu 4.1 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, není nutné posoudit ostatní důvody možné slučitelnosti, které Německo předložilo.

5.1.5.4. ***Provozní podpora***

(280) V oddíle 5.1.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou stanovena kritéria, která bude Komise používat při posouzení slučitelnosti provozní podpory s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Podle bodu 172 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 bude Komise uplatňovat tato kritéria na všechny případy týkající se provozní podpory letiště, včetně podaných oznámení a protiprávní neoznámené podpory.

(281) Protiprávní provozní podpora poskytnutá přede dnem použitelnosti pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 může být prohlášena za slučitelnou do plné výše nepokrytých provozních nákladů, pokud jsou splněny tyto podmínky ([68]):

(282) Kritéria slučitelnosti provozní podpory, kterou lze poskytnout během přechodného období v délce deseti let ode dne zveřejnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, jsou tato:

a) příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu: tato podmínka je splněna mimo jiné tehdy, pokud podpora zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů nebo napomáhá regionálnímu rozvoji ([69]);

b) potřeba státního zásahu: podpora musí být zaměřena na situace, v nichž může přinést materiální zlepšení, které trh sám není schopen poskytnout ([70]);

c) existence motivačního účinku: tato podmínka je splněna, je-li pravděpodobné, že by se při neexistenci provozní podpory a s ohledem na možné poskytnutí investiční podpory a objem přepravy výrazně snížil objem činnosti dotyčného letiště ([71]);

d) přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum): aby byla provozní podpora letištím přiměřená, musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti ([72]);

e) zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod ([73]).

([68]) Podle bodu 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 se na provozní podporu poskytnutou v minulosti nevztahují všechny podmínky stanovené v oddíle 5.1 pokynů.
([69]) Body 113 a 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([70]) Body 116 a 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([71]) Body 124 a 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([72]) Body 125 a 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([73]) Body 131 a 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

Provozní podpora přispívá k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu

(283) Předmětná provozní podpora, která zahrnuje ztráty společností FSBesitzG/FSG od roku 2000 a odpovídající kapitálové injekce ze strany společnosti vh Saar financované z kapitálových injekcí, jež byly obdrženy od spolkové země Sársko, jak dokládá tabulka 3, měla za cíl zachování přiměřeného objemu činnosti letiště Saarbrücken.

(284) Podle bodu 113 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je provozní podpora letištím považována za podporu, která přispívá k dosažení cíle společného zájmu, pokud zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů, bojuje proti přetížení letecké dopravy na hlavních letištních uzlech Unie, nebo napomáhá regionálnímu rozvoji.

(285) Jak je objasněno v 235. bodě odůvodnění, provozní podpora pro letiště Saarbrücken přispěla k lepšímu propojení a rozvoji regionu vzhledem k jeho strukturální přeměně z regionu s těžebním a ocelářským průmyslem na region zaměřený na technologie a služby a jeho rozvoji na regionální centrum výzkumu a vzdělávání. Rozvoj letiště Saarbrücken vycházel také ze spolehlivého odhadu objemu osobní přepravy, jelikož větší kapacita letiště je již nyní z velké části plně využita.

(286) Problematická však může být duplikace letištní infrastruktury na letišti Saarbrücken v důsledku existence obdobné infrastruktury na letišti Zweibrücken. V případě duplikace se v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 v bodě 114 předpokládá, že státní podpora nepřispívá k cíli společného zájmu. Po posouzení sledu událostí týkajících se rozšíření letiště Saarbrücken a přeměny letiště Zweibrücken z vojenského letiště na letiště určené pro civilní leteckou dopravu je jasně patrné, že smlouva o odvodu zisku, na jejímž základě jsou hrazeny ztráty letiště Saarbrücken, byla zavedena v době, kdy letiště Zweibrücken dosud nevstoupilo na trh komerční letecké dopravy a letiště Saarbrücken bylo několik let přetíženo. Tvrzení týkající se duplikace se proto vztahuje spíše na státní podporu, která byla poskytnuta letišti Zweibrücken ([74]).

(287) Komise se tudíž domnívá, že provozní podpora poskytnutá letišti Saarbrücken přispěla k dosažení cíle společného zájmu spočívajícího ve zlepšení propojení a podpoře regionálního rozvoje Sárska, a to provozováním bezpečné dopravní infrastruktury k uspokojení dopravních potřeb tohoto regionu.

Potřeba státního zásahu

(288) Podle bodu 116 a následujících bodů uvedených v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 se provozní podpora letištím bude považovat za nezbytnou, pokud přináší materiální zlepšení, které trh sám není schopen poskytnout. V pokynech se rovněž uznává, že potřeba financování provozních nákladů z veřejných zdrojů bude u menších letišť obyčejně úměrně vyšší v důsledku vysokých fixních nákladů a skutečnosti, že letiště s ročním objemem přepravy 200 000 až 700 000 cestujících zřejmě nejsou schopna pokrýt podstatnou část svých provozních nákladů.

(289) Od výstavby nového terminálu se roční objem přepravy na letišti Saarbrücken ustálil na přibližně 500 000 cestujících, což je značně méně než 700 000 cestujících, tj. počet stanovený v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 jako horní mez u této kategorie regionálních letišť. Ačkoli kapacita letiště je plně využita nejméně v […], není letiště schopno vytvářet dostatečné příjmy k hrazení svých provozních nákladů, což je v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 u letišť této velikosti pokládáno za obvyklé.

(290) Komise se proto domnívá, že provozní podpora pro letiště Saarbrücken je nezbytná.

([74]) Viz poznámka pod čarou 46.

Vhodnost státní podpory jako nástroje politiky

(291) Podle bodu 120 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 by provozní podpora měla být vhodným nástrojem politiky k dosažení zamýšleného cíle nebo řešení problémů, na které je podpora zaměřena. Jelikož letiště Saarbrücken je ztrátové na provozní úrovni, je jediným vhodným nástrojem provozní podpora, která letišti umožňuje zachovat činnosti zajišťující propojení spolkové země Sársko. Ostatní nástroje jako investiční podpora nebo regulační opatření se nejeví jako vhodné k řešení finančních problémů letiště Saarbrücken na provozní úrovni. Komise má tudíž za to, že provozní podpora poskytnutá letišti Saarbrücken představuje vhodný nástroj.

Existence motivačního účinku a přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum)

(292) Podle bodu 124 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 má provozní podpora motivační účinek, pokud je pravděpodobné, že by se při neexistenci provozní podpory a s ohledem na možné poskytnutí investiční podpory a objem přepravy výrazně snížil objem hospodářské činnosti dotyčného letiště.

(293) Letiště Saarbrücken obdrželo investiční podporu na výstavbu nového terminálu a na zavedení opatření k uspokojení stávajících požadavků na moderní letištní infrastrukturu. To letišti umožnilo uspokojovat potřeby spolkové země Sársko v oblasti propojení a dopravy, jež se z hlediska objemu přepravy v posledních letech ustálily na úrovni 500 000 cestujících ročně. Navzdory poměrně stálému počtu cestujících však není letiště schopno hradit své provozní náklady. Bez provozní podpory by letiště nemohlo zachovat stávající objem přepravy a objem jeho hospodářské činnosti by se snížil. Podpora současně nepřesáhla výši nezbytnou k uhrazení provozních ztrát, výše podpory je tudíž omezena na nezbytné minimum.

(294) Komise proto vyvozuje závěr, že provozní podpora letiště Saarbrücken má motivační účinek a je přiměřená.

Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod

(295) Podle bodu 131 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 zohlední Komise při posuzování slučitelnosti provozní podpory letišti narušení hospodářské soutěže a účinky na obchod. Známkou možného narušení hospodářské soutěže nebo ovlivnění obchodu může být skutečnost, že se letiště nachází ve stejné spádové oblasti jiného letiště s volnou kapacitou.

(296) Jak bylo prokázáno v 237. bodě odůvodnění a následujících bodech odůvodnění, lze vzhledem ke koncepci spádové oblasti vymezené jako oblast do vzdálenosti 100 km a 60 minut cestovní doby předpokládat, že se tři letiště nejblíže letišti Saarbrücken, tj. letiště Lucemburk (121 km od Saarbrückenu), letiště Metz-Nancy-Lorraine (96 km od Saarbrückenu) a letiště Frankfurt-Hahn (128 km od Saarbrückenu), nenacházejí ve stejné spádové oblasti a používají obchodní modely, jež se značně liší od modelu letiště Saarbrücken. Letiště Saarbrücken nabízí především pravidelné lety spojující Saarbrücken s hlavními německými obchodními centry (Berlín, Hamburk a v minulosti i Mnichov) a řadou prázdninových destinací. Letiště Lucemburk nabízí zejména pravidelné lety do evropských hlavních měst, letiště Metz-Nancy-Lorraine se zaměřuje na pravidelné lety do francouzských měst a destinací v severní Africe a obchodní model letiště Franfurt–Hahn je založen na nízkonákladových dopravcích a nákladní letecké dopravě.

(297) Problém duplikace letištní infrastruktury ve stejné spádové oblasti vyvstává pouze s ohledem na letiště Zweibrücken. Jak však bylo objasněno v 252. bodě odůvodnění, vzhledem ke sledu událostí týkajících se rozšíření infrastruktury na letišti Saarbrücken a přeměny letiště Zweibrücken z vojenského letiště na letiště pro civilní leteckou dopravu, což ve spolkové zemi Sársko vytvořilo volnou kapacitu, lze vyvodit závěr, že zbytečnou duplicitní infrastrukturu narušující hospodářskou soutěž vytvořilo letiště Zweibrücken.

Závěr

(298) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že provozní podpora poskytnutá letišti Saarbrücken je slučitelná s čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy na základě podmínek slučitelnosti stanovených v oddíle 5.1.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

(299) Komise se rovněž domnívá, že jelikož bylo zjištěno, že provozní podpora pro společnosti FSBesitzG/FSG je slučitelná podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, není nutné posoudit ostatní důvody možné slučitelnosti, které Německo uvedlo.

5.2. *PŘEVOD RŮZNÝCH POZEMKŮ NA SPOLEČNOST FSBESITZG*

5.2.1. EXISTENCE PODPORY

(300) Z důvodů objasněných v 179. až 182. bodě odůvodnění lze společnost FSBesitzG považovat od roku 2000 za podnik.

Pokud jde o převody různých pozemků, které byly zmíněny v rozhodnutí o zahájení řízení, pro účely tohoto rozhodnutí jsou podstatné pouze převody, k nimž došlo po roce 2000. Převody před rokem 2000 nezvýhodnily určitý podnik, a proto nepředstavují státní podporu. Co se týká převodů, k nimž došlo po roce 2000, Německo uvedlo, že tyto převody byly nezbytné z bezpečnostních důvodů, a spadají tudíž do výkonu veřejné správy a jsou vyňaty ze systému kontroly státní podpory. Podle názoru Německa spadají převody do oblasti působnosti § 8 *Luftsicherheitsgesetz*. Ze stejného důvodu, jak bylo uvedeno v 186. až 194. bodě odůvodnění, zastává Komise názor, že opatření podle § 8 *Luftsicherheitsgesetz* lze v zásadě považovat za činnosti spadající do výkonu veřejné správy. Pokud však převod pozemků osvobodil společnosti FSBesitzG nebo FSG od nákladů, které by musely nést podle § 8 odst. 3 *Luftsicherheitsgesetz*, nejsou převody vyňaty z kontroly podle pravidel Unie pro státní podporu.

(301) Po roce 2000 došlo ke třem převodům, dvěma […] (2002 a 2003) a jednomu za úplatu (2004). Dotyčné pozemky převedla spolková země Sársko. Komise proto může vyvodit závěr, že převody pozemků na společnost FSBesitzG zahrnují státní prostředky ve formě přímých grantů ze státního rozpočtu, lze je proto přičíst státu.

(302) Je třeba mít za to, že dva bezúplatné převody poskytly společnosti FSBesitzG výhodu, kterou by jinak na trhu nezískala. Německo předložilo interní ocenění těchto dvou pozemků, podle něhož by společná tržní hodnota činila přibližně […]. Třetí pozemek byl prodán za cenu ve výši […]. Německo předložilo ocenění pozemků, které byly převedeny v roce 2002. Podle tohoto ocenění měly převedené pozemky nacházející se mimo původní oplocení hodnotu ve výši […]; pozemky v prostorách letiště měly hodnotu […]. Německo uvedlo, že toto ocenění lze použít rovněž ke stanovení hodnoty pozemku prodaného v roce 2004. Na tomto základě odhadlo Německo hodnotu pozemku prodaného v roce 2004 v době transakce na […], což se rovná kupní ceně, kterou zaplatila společnost FSBesitzG. Komise v této souvislosti za prvé uvádí, že ocenění, na něž Německo odkazuje, neprovedl nezávislý odborník, nýbrž bylo provedeno interně útvarem sárského Ministerstva financí příslušného pro prodej pozemků. Německo mimoto neobjasnilo, jak dospělo k tomuto závěru. Není zejména jasné, které pozemky se nacházely v prostorách letiště a které mimo ně. Komise proto nemůže vyloučit, že uhrazená cena byla nižší než tržní hodnota, a společnost FSBesitzG tudíž zvýhodnila. Jelikož z těchto tří převodů měla prospěch pouze společnost FSBesitzG, je třeba mít za to, že byly selektivní. Ze stejného důvodu, jak bylo uvedeno v 218. až 225. bodě odůvodnění, mohou převody narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod. Převod těchto tří pozemků proto představoval státní podporu.

(303) Komise se rovněž domnívá, že jelikož podpora souvisela s bezúplatným převodem investičního majetku, je nutno ji považovat za investiční podporu.

5.2.2. SLUČITELNOST

(304) Investiční podpora byla použita k rozšíření bezpečnostních zón na okraji dráhy. Jak je uvedeno v oddíle 5.1.5.3, tato investice se uskutečnila s cílem zachovat plnou funkčnost letiště, a tím podpořit regionální rozvoj. Komise se domnívá, že investiční podpora ve formě převodu pozemků splňuje i všechny ostatní podmínky slučitelnosti podle bodu 61 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, a to ze stejných důvodů, jaké byly uvedeny v oddíle 5.1.5.3. Vyvozuje se proto závěr, že investiční podpora ve formě převodu pozemků je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

5.3. *ZÁRUKY ZA PŮJČKY VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTÍ VH SAAR A FSBESITZG*

5.3.1. EXISTENCE PODPORY

(305) Komise uvádí, že spolková země Sársko udělila tři záruky za půjčky poskytnuté společnosti FSBesitzG, aniž by obdržela nějakou odměnu. Komise však rovněž poznamenává, že všechny záruky byly uděleny před rokem 2000. Jelikož společnost FSBesitzG lze pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy považovat za podnik teprve od roku 2000, Komise konstatuje, že tyto záruky nezvýhodnily určitý podnik, nepředstavují tudíž státní podporu.

(306) Co se týká doporučujících dopisů vydaných společnosti vh Saar, Komise připomíná svůj předchozí závěr uvedený v 203. bodě odůvodnění, že společnost vh Saar používá finanční prostředky, které obdrží, k plnění svých povinností týkajících se financování letiště Saarbrücken. Rovněž půjčky, které společnost vh Saar získala na základě doporučujících dopisů, byly převedeny na letiště Saarbrücken. Lze proto vyvodit závěr, že zvýhodnění obsažené v těchto dopisech nepřineslo společnosti vh Saar žádný prospěch, nýbrž že případná výhoda v nich obsažená byla přenesena na letiště.

(307) Co se týká zvýhodnění letiště, půjčky zajištěné doporučujícími dopisy byly použity k financování investic do infrastruktury. Pokud doporučující dopisy obsahovaly podporu, jednalo se o podporu slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, a to z důvodů uvedených v oddíle 5.1.5.3.

5.4. *NÁJEMNÍ SMLOUVA MEZI SPOLEČNOSTMI FSBESITZG A FSBG*

5.4.1. EXISTENCE PODPORY

(308) Komise již v 181. bodě odůvodnění uvedla, že pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy představuje společnost FSBG podnik. Proto je třeba posoudit pouze to, zda nájemní smlouvy společnost FSBG zvýhodnily, zda byla tato výhoda poskytnuta ze státních prostředků a zda narušila hospodářskou soutěž a ovlivnila obchod mezi členskými státy.

Rozlišování mezi existující a novou podporou

(309) Komise za prvé uvádí, že je třeba rozlišovat mezi nájemní smlouvou, která byla uzavřena dne 7. července 1997 a platila do 1. července 2006 (dále jen „smlouva z roku 1997“), a smlouvou platnou od 1. července 2006 (dále jen „smlouva z roku 2006“). Jak bylo zdůrazněno výše, výstavba a provozování letiště se do roku 2000 nepokládaly za hospodářskou činnost, takže případný režim podpory zavedený před tímto datem by v případě, že by se pokládal za státní podporu, představoval po tomto dni *existující podporu* (viz oddíl 5.1.2). Není tudíž nutné blíže prověřit, zda smlouva z roku 1997 (která uváděla pevně stanovené platby ročního nájemného) skutečně představovala podporu, jelikož ta by se každopádně považovala za existující podporu.

(310) Uzavření nové nájemní smlouvy společností FSBG v roce 2006 se změněnými podmínkami pro stanovení ročního nájemného, jež mělo být hrazeno (zejména zavedení nového prvku ceny, a to převodu určitého procenta ročního zisku společnosti FSBG), nelze na druhou stranu považovat za pouhou „změnu [] čistě formálního či administrativního charakteru, která nemůže ovlivnit hodnocení slučitelnosti opatření se společným trhem“ ([75]). Smlouvu z roku 2006 nelze tudíž v případě, že by představovala státní podporu, považovat za existující podporu, nýbrž by se jednalo o novou podporu.

Státní prostředky a přičitatelnost státu

(311) Aby dotyčné opatření představovalo státní podporu, musí být financováno ze státních prostředků a rozhodnutí o provedení opatření musí být přičitatelné státu.

([75]) Čl. 4 odst. 1 nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (Es) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

(312) Smlouva z roku 2006 byla uzavřena mezi společnostmi FSBesitzG a FSBG. Společnost FSBesitzG zcela vlastnil (nepřímo) stát, který tudíž mohl nad společností vykonávat kontrolu. Sjednání nájemní smlouvy s nájemným nižším než tržní cena by pro tuto společnost a jejího vlastníka, tj. spolkovou zemi Sársko, znamenalo ušlý příjem, a bylo by tudíž financováno ze státních prostředků. Co se týká přičitatelnosti, Komise bere na vědomí, že podle stanov společnosti FSBesitzG jmenuje členy dozorčí rady této společnosti vláda spolkové země Sársko a předsedu jmenuje ministerstvo příslušné pro leteckou dopravu. Uzavření smlouvy z roku 2006 vyžadovalo souhlas dozorčí rady ([76]), kterou představuje vláda spolkové země Sársko. Komise proto může vyvodit závěr, že opatření lze přičíst státu.

Hospodářská výhoda

(313) Za účelem zjištění, zda smlouva z roku 2006 poskytla společnosti FSBG hospodářskou výhodu, je nutné porovnat podmínky této smlouvy s podmínkami, které byly u stejného druhu smlouvy obvyklé na trhu v dané době, nebo pokud by to nebylo možné, posoudit, zda by se ziskově orientovaný a tržně jednající hospodářský subjekt zúčastnil takovéto transakce.

(314) Německo nepředložilo žádné důkazy prokazující, že smlouva z roku 2006 odpovídala obvyklým tržním podmínkám v té době. Je proto nutno analyzovat, zda by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt usilující o dosažení přiměřeného zisku smlouvu z roku 2006 uzavřel.

(315) Komise podotýká, že společnost FSBesitzG vykazuje trvale ztráty nejméně od roku 2000 (viz tabulka 3). Jelikož nájemní smlouva se společností FSBG byla prakticky jediným zdrojem příjmů (kromě krytí ročních ztrát ze strany společnosti vh Saar), zdá se, že by se rozumný, tržně jednající hospodářský subjekt na místě společnosti FSBesitzG snažil uhradit vlastní náklady z příjmů plynoucích z této nájemní smlouvy. Náklady vynaložené společností FSBesitzG byly vyšší než příjmy plynoucí z pronájmu letiště společnosti FSBG. Rovněž se nezdá, že společnost FSBesitzG usilovala uzavřením smlouvy z roku 2006 o sledování zvláštní strategie vedoucí v dlouhodobém horizontu k dosažení ziskovosti.

(316) Na základě těchto aspektů nelze mít za to, že uzavření smlouvy z roku 2006 bylo v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, a společnost FSBG tudíž zvýhodnilo.

Selektivita

(317) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy musí opatření zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“, aby se pokládalo za státní podporu. Jelikož smlouva z roku 2006 zvýhodnila pouze společnost FSBG, lze ji považovat za selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

(318) Opatření mohlo rovněž narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod, a to z důvodů objasněných v oddíle 5.1.1.

Závěr

(319) Komise proto usuzuje, že smlouva z roku 2006 zahrnovala státní podporu pro společnost FSBG. Tuto podporu je nutno posoudit jako provozní podporu.

5.4.2. SLUČITELNOST

(320) Jak je popsáno v oddíle 5.1.5.4, provozní podporu poskytnutou přede dnem použitelnosti pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 lze prohlásit za slučitelnou do plné výše nepokrytých provozních nákladů, jsou-li splněny tyto podmínky ([77]):

— příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu,

— potřeba státního zásahu,

— existence motivačního účinku,

([76]) Viz § 10 písm. i) stanov společnosti FSBesitzG, podle něhož musí jakoukoli změnu nájemní smlouvy mezi společnostmi FSBesitzG a FSBG schválit dozorčí rada společnosti FSBesitzG.

([77]) Podle bodu 137 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 se na provozní podporu poskytnutou v minulosti nevztahují všechny podmínky stanovené v oddíle 5.1 pokynů.

— přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum),

— zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod.

(321) Předmětná státní podpora, která se týkala pronájmu letištní infrastruktury za nižší než tržní cenu, měla za cíl zachování odpovídajícího objemu činnosti letiště Saarbrücken.

(322) Podle bodu 113 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 bude provozní podpora letištím považována za podporu, která přispívá k dosažení cíle společného zájmu, pokud zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů, bojuje proti přetížení letecké dopravy na hlavních letištních uzlech Unie, nebo napomáhá regionálnímu rozvoji.

(323) Jak bylo objasněno v 254. bodě odůvodnění, provozní podpora pro letiště Saarbrücken přispěla k lepšímu propojení a rozvoji regionu. Z důvodů uvedených v 284. bodě odůvodnění se tvrzení týkající se duplikace vztahuje spíše na státní podporu, která byla poskytnuta letišti Zweibrücken.

(324) Komise se proto domnívá, že provozní podpora poskytnutá společnosti FSBG přispěla k dosažení cíle společného zájmu týkajícího se zlepšení propojení a podpory regionálního rozvoje spolkové země Sársko prostřednictvím provozování dopravní infrastruktury k uspokojení dopravních potřeb tohoto regionu.

(325) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 mohou mít menší letiště potíže při zajišťování financování provozu bez veřejného financování. Podle bodu 118 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 nejsou zřejmě letiště s ročním objemem přepravy nižším než 700 000 cestujících ročně schopna pokrýt podstatnou část svých provozních nákladů. Objem přepravy na letišti Saarbrücken byl trvale nižší než 700 000 cestujících. Komise se proto domnívá, že podpora byla nezbytná, jelikož umožnila zlepšit propojení regionu, které trh sám není schopen zajistit.

(326) Jak bylo uvedeno výše, letiště Saarbrücken obdrželo investiční podporu, která letišti umožňuje uspokojovat potřeby spolkové země Sársko v oblasti propojení a dopravy (viz 285. bod odůvodnění). Navzdory poměrně stálému počtu cestujících není letiště schopno hradit své provozní náklady. Komise v této souvislosti uvádí, že společnost FSBG byla v letech 2006 a 2007, kdy byla v platnosti smlouva z roku 2006, ztrátová (vykázané ztráty v roce 2006 činily - 214 709 EUR a v roce 2007 pak −2 737 773 EUR). Tyto ztráty vznikly navzdory skutečnosti, že nájemné, které společnost FSBG hradila v těchto letech, bylo nižší než nájemné hrazené podle smlouvy z roku 1997 (viz tabulka 7). Lze tudíž předpokládat, že podpora obsažená ve smlouvě z roku 2006 měla motivační účinek a nepřesahovala částku potřebnou k pokrytí provozních ztrát, byla tudíž omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti.

(327) Na tomto základě vyvozuje Komise závěr, že podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou splněny.

5.5. *SLEVY PRO LETECKÉ SPOLEČNOSTI/MARKETINGOVÉ DOHODY*

5.5.1. EXISTENCE PODPORY

(328) Poskytováním služeb letecké dopravy vykonávají letecké společnosti hospodářskou činnost, představují tudíž podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Je třeba analyzovat, zda ujednání mezi leteckými společnostmi a dotyčným letištěm poskytla zmíněným společnostem hospodářskou výhodu.

Hospodářská výhoda

(329) Má-li letiště k dispozici veřejné prostředky, lze podporu letecké společnosti v zásadě vyloučit, pokud vztah mezi letištěm a touto leteckou společností splňuje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu. Existenci výhody lze obvykle vyloučit, pokud a) cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně, nebo b) lze analýzou *ex ante* prokázat, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště a je součástí naplňování celkové strategie, která má v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti.

(330) K posouzení toho, zda ujednání, které letiště uzavřelo s leteckou společností, splňuje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, by se měly spolu s letištními poplatky, po odečtení případných slev, marketingové podpory nebo systémů pobídek, vzít v úvahu i očekávané příjmy z jiných než leteckých činností, které pocházejí z činnosti letecké společnosti. Podobně by měly být zohledněny veškeré očekávané náklady, které letišti v souvislosti s činností letecké společnosti na letišti inkrementálně vznikly. Tyto inkrementální náklady by mohly zahrnovat všechny kategorie výdajů nebo investic, jako například inkrementální náklady na personál, na vybavení a na investice vyvolané přítomností letecké společnosti na letišti. Pokud například letiště potřebuje rozšířit nebo postavit nový terminál nebo další zařízení především proto, aby uspokojilo potřeby konkrétní letecké společnosti, vezmou se příslušné náklady při výpočtu inkrementálních nákladů v úvahu. Naproti tomu náklady, které by letišti vznikly i nezávisle na ujednání s leteckou společností, by pro účely kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu neměly být brány v potaz.

(331) Letištní infrastruktura musí být navíc otevřena všem leteckým společnostem a nesmí být určena jednomu specifickému uživateli, aby se vyloučilo přenesení zvýhodnění plynoucího ze slučitelné podpory pro provozovatele letiště na konkrétní leteckou společnost.

(332) V tomto kontextu posoudí Komise celkový systém letištních poplatků platných na letišti Saarbrücken a rovněž individuální smlouvy mezi leteckými společnostmi a letištěm Saarbrücken, které se odchylují od systému letištních poplatků nebo nespadají do jeho působnosti.

Slevy pro letecké společnosti

(333) Dne 1. dubna 2007 byl na letišti Saarbrücken zaveden nový ceník poplatků (dále jen „ceník poplatků z roku 2007“). Tento ceník předpokládal slevy pro letecké společnosti splňující určité podmínky. Ceník poplatků z roku 2007 nabízel konkrétně slevy pro nové letecké společnosti, za nové destinace a za vyšší počet cestujících. Do té doby se v ceníku poplatků žádné slevy nepředpokládaly. Letiště Saarbrücken přijalo nový ceník poplatků, který vstoupil v platnost dne 1. září 2013 a nahradil ceník poplatků z roku 2007. Na ceník poplatků z roku 2013 se toto rozhodnutí nevztahuje.

(334) Při použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu na dotyčné opatření musí Komise za prvé posoudit, zda účtovaná cena odpovídá tržní ceně. Komise má pochybnosti, zda je v současnosti možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují. V případě neexistence zjistitelné tržní referenční hodnoty musí Komise posoudit inkrementální ziskovost ceníku poplatků z roku 2007 *ex ante*.

(335) Ceník poplatků z roku 2007 byl zaveden s cílem zvýšit konkurenceschopnost letiště Saarbrücken. Při vypracovávání ceníku poplatků z roku 2007 analyzoval provozovatel letiště Saarbrücken počty cestujících, pohyby na letišti a finanční výsledky za roky 1997–2006. Podle Německa analýza trhu, která byla v té době provedena, ukázala, že Saarbrücken je jedním z nejdražších letišť v Německu. Komise podotýká, že koncem roku 2006 odešla z letiště Saarbrücken společnost TUIFly. Od roku 2006 čelilo mimoto letiště Saarbrücken nové konkurenci ze strany letiště Zweibrücken. Všechny tyto faktory společně vedly k tomu, že letiště Saarbrücken svou cenovou politiku přehodnotilo a v zájmu zajištění budoucí životaschopnosti a ziskovosti letiště zavedlo revidovaný ceník poplatků, který nabízel pobídky ve formě slev.

(336) Ačkoli podle dostupných informací nebyly pro ceník poplatků z roku 2007 vyhotoveny žádné studie ziskovosti *ex ante*, Německo uvedlo, že letiště Saarbrücken předpokládalo, že k poskytování dodatečných letištních služeb leteckým společnostem nebudou zapotřebí prakticky žádné další investice a že nevzniknou žádné dodatečné provozní náklady. Podle názoru Německa proto nebyla zapotřebí žádná studie ziskovosti *ex ante*. Inkrementální náklady byly tudíž omezeny na poskytnuté pobídky. Komise v této souvislosti uvádí, že ceník poplatků z roku 2007 skutečně nabízel slevy pouze pro nové letecké společnosti, za nové spoje nebo za vyšší počet cestujících s tím, že to nemělo negativní dopad na stávající situaci na letišti. Komise poznamenává, že před zavedením ceníku poplatků z roku 2007 byla kapacita letiště Saarbrücken využívána pouze z 50 %. Počet cestujících klesl z 487 000 v roce 2005 na 350 000 v roce 2007, zatímco potenciální roční kapacita letiště činila 700 000 cestujících ročně. Komise uvádí, že po odchodu společnosti TUIFly mělo letiště Saarbrücken volné kapacity, takže dodatečný objem přepravy bylo možno zvládnout, aniž by bylo nutné modernizovat infrastrukturu nebo pořídit dodatečné zařízení či přijmout nové zaměstnance. Německo potvrdilo, že za účelem obsluhy nových leteckých společností nebo spojů nebylo nutné přijmout nové zaměstnance ani rozšířit stávající infrastrukturu či jiná zařízení (postačovaly například stávající zavazadlové pásy a zaměstnanci).

(337) V důsledku nové letecké společnosti nebo nového spojení by byly vytvořeny příjmy pocházející z leteckých i jiných než leteckých činností. Jelikož výše nákladů byla stálá, znamenala by nová letecká společnost nebo nové spojení podle Německa kladný příspěvek k ziskovosti letiště. Skutečnost, že se letišti Saarbrücken po přijetí ceníku poplatků z roku 2007 skutečně podařilo přilákat řadu nových společností (např. Air Berlin, která začala provozovat činnost z letiště Saarbrücken koncem roku 2007) a zavést nové spoje, naznačuje, že strategie rozšíření činnosti na základě slev byla úspěšná. Dostupné údaje prokazují, že ceník poplatků z roku 2007 vedl k postupnému zvýšení příjmů letiště (z […] v roce 2007 na […] v roce 2010).

(338) Komise také uvádí, že by při posouzení ujednání mezi letištěm a leteckou společností měla zohlednit rovněž míru, do jaké lze tato ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti. Komise musí v této souvislosti zohlednit faktické důkazy, které byly k dispozici, a vývoj, jenž bylo možno přiměřeně očekávat v době vypracování ceníku poplatků z roku 2007, vzít v úvahu bylo nutno zejména převládající tržní podmínky, konkrétně změny na trhu, které byly způsobeny liberalizací na trhu letecké dopravy, vstup nízkonákladových a jiných dopravců nabízejících přímé lety na trh a jejich rozvoj, změny organizační a ekonomické struktury odvětví letišť a rovněž míru diverzifikace a složitosti funkcí vykonávaných letišti, zvýšení hospodářské soutěže mezi leteckými společnostmi a letišti, nejisté hospodářské prostředí kvůli změnám převládajících tržních podmínek či jiné nejistoty související s hospodářským prostředím. Komise uvádí, že (jak bylo popsáno v 335. bodě odůvodnění) řada důvodů (např. nová konkurence ze strany letiště Zweibrücken od roku 2006 a odchod společnosti TUIFly koncem roku 2006) vedla letiště Saarbrücken k zvážení revidovaného ceníku poplatků se slevami jako k nezbytnému kroku k zajištění budoucí životaschopnosti a ziskovosti.

(339) Komise bere rovněž na vědomí, že letištní infrastruktura je otevřená všem leteckým společnostem a není vyhrazena pro konkrétní leteckou společnost.

(340) Vzhledem k těmto úvahám Komise uznává, že zvýšení objemu činnosti nevedlo prakticky k žádným inkrementálním nákladům, bylo však možno očekávat vytvoření inkrementálních příjmů, a připouští, že přijetím ceníku poplatků z roku 2007 a slev v něm obsažených jednalo letiště Saarbrücken jako tržně jednající hospodářský subjekt. Opatření proto neposkytlo dotčeným leteckým společnostem žádnou hospodářskou výhodu.

Marketingová dohoda se společností Air Berlin

(341) Ve smlouvě, která byla mezi společností Air Berlin a letištěm Saarbrücken uzavřena dne 6. dubna 2011, se obě strany dohodly, že společnost Air Berlin zvýší do konce dubna 2014 četnost letů do/z Berlína o dalších pět zpátečních letů týdně a četnost letů z/do […] o další tři zpáteční lety týdně. Za toto zvýšení četnosti a závazek společnosti Air Berlin týkající se propagace nové četnosti letů se letiště Saarbrücken zavázalo zaplatit společnosti Air Berlin v roce 2011 a 2012 celkovou částku ve výši [800 000 EUR – 1 700 000 EUR].

(342) Německo předložilo analýzu očekávané ziskovosti smlouvy v době jejího uzavření, kterou provedla společnost FSG. Bylo uvedeno, že kromě plateb za přímý marketing nepovede vyšší četnost k žádným dodatečným nákladům ([78]) pro letiště, které může podle Německa dodatečný objem přepravy zvládnout na základě stávající infrastruktury a zaměstnanců. Analýza vycházela z těchto předpokladů:

Tabulka 10

Ziskovost *ex ante* u marketingové dohody se společností Air Berlin (údaje v EUR)

	2011	2012	2013	2014	2011–2014
Inkrementální příjmy	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Inkrementální náklady	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

([78]) Inkrementální náklady uvedené v tabulce 10 se týkají plateb souvisejících s marketingem.

	2011	2012	2013	2014	2011–2014
Výsledek	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(343) Ačkoli analýza *ex ante*, kterou provedla společnost FSG a kterou předložilo Německo, nediskontovala budoucí platby ke dni uzavření smlouvy, je zřejmé, že se předpokládalo, že smlouva bude zisková. Německo potvrdilo, že si vyšší četnost letů, jak se předpokládala v marketingové dohodě, nevyžádala přijetí nových zaměstnanců ani realizaci zvláštních investic: očekávání letiště byla velkou měrou splněna a smlouva je zisková. Německo v této souvislosti poskytlo odhad pro dobu trvání smlouvy založený na ziscích, jichž bylo dosaženo v prvních osmi měsících doby platnosti smlouvy (od dubna 2011 do ledna 2012), podle něhož se smlouva jeví jako zisková.

(344) Po analýze smlouvy a očekávání společnosti FSG v době jejího uzavření se Komise přesvědčila, že smlouva přispěla k ziskovosti letiště Saarbrücken, neboť očekávané inkrementální příjmy byly vyšší než očekávané inkrementální náklady. Jelikož smlouva je tudíž v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, neposkytla společnosti Air Berlin žádnou výhodu.

Závěr

(345) Poté, co bylo zjištěno, že ceník poplatků z roku 2007 a slevy v něm obsažené, jakož i marketingová dohoda z roku 2011 uzavřená mezi společností Air Berlin a letištěm Saarbrücken příslušné letecké společnosti nezvýhodňují, není třeba posoudit ostatní kritéria pro existenci podpory. Lze vyvodit závěr, že dotyčným leteckým společnostem nebyla poskytnuta žádná státní podpora.

5.6. *PODPORA SPOLEČNOSTI CIRRUS AIRLINES NA ZAHÁJENÍ ČINNOSTI*

(346) Komise uvádí, že společnost Cirrus Airlines, která v roce 2005 a 2006 obdržela od společnosti FSBesitzG přímé platby, podala v lednu 2012 návrh na zahájení insolvenčního řízení; insolvenční řízení bylo zahájeno v dubnu 2012. Společnost Cirrus Airline proto ukončila svou hospodářskou činnost. Jelikož výsledek insolvenčního řízení je nejasný, není Komise v současnosti schopna zaujmout stanovisko ohledně toho, zda se šetření týkající se plateb pro společnost Cirrus Airlines mohlo stát bezpředmětným. Toto rozhodnutí se tudíž na platby pro společnost Cirrus Airline nevztahuje.

6. **ZÁVĚR**

(347) Komise proto vyvozuje závěr, že financování společností FSBesitzG/FSG ve formě kapitálové injekce k pokrytí ztrát v období 2000–2012 představuje státní podporu, pokud souviselo s činnostmi, které nespadají do výkonu veřejné správy. Od 1. června 2007 představuje tato podpora novou podporu. Část podpory představuje slučitelná investiční podpora podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 a část podpory slučitelná provozní podpora podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014. Komise dospěla rovněž k závěru, že kapitálové injekce poskytnuté společnosti vh Saar nepředstavují státní podporu, jelikož společnost vh Saar veškeré veřejné prostředky, které obdržela, převedla, a sama tudíž nezískala žádnou hospodářskou výhodu.

(348) Převod pozemků v letech 2002, 2003 a 2004 bez jakékoli odměny nebo za cenu nižší než tržní cena představuje státní podporu, pokud souvisel s činnostmi, které nespadají do výkonu veřejné správy. Podpora je slučitelná jako investiční podpora podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

(349) Všechny záruky za půjčky byly uděleny před rokem 2000, a proto nepředstavují státní podporu. Případné zvýhodnění obsažené v doporučujících dopisech bylo ze společnosti vh Saar přeneseno na společnosti FSBesitzG/FSG.

(350) Nájemní smlouva z roku 2006 obsahovala státní podporu pro společnost FSBG, tato podpora představuje slučitelnou provozní podporu podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

(351) Prostřednictvím ceníku poplatků z roku 2007 a marketingové dohody se společností Air Berlin nebyla leteckým společnostem poskytnuta žádná výhoda. Podpora společnosti Cirrus Airline na zahájení činnosti není předmětem tohoto rozhodnutí.

(352) Komise bere na vědomí, že dopisem ze dne 17. června 2014 Německo Komisi sdělilo, že výjimečně souhlasí s přijetím tohoto rozhodnutí v angličtině,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Německo poskytlo letišti Saarbrücken, je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Opatření, která Německo provedlo ve prospěch leteckých společností (ceník poplatků z roku 2007, marketingová dohoda se společností Air Berlin), nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 1. října 2014.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA

místopředseda