II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2017/2336

ze dne 7. února 2017

o SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) a SA.31149 (2012/C) – Německo – Údajná státní podpora ve prospěch společností Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited, Ryanair a dalších leteckých společností využívajících letiště

(oznámeno pod číslem C(2017) 602)

(Pouze německé 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,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

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

vhledem k těmto důvodům:

1. **POSTUP**

1.1. *ŘÍZENÍ SA.21877*

(1) V letech 2002, 2003, 2004, 2005 a 2006 Komise obdržela několik stížností od letecké společnosti Air Berlin, nevládní organizace v oblasti životního prostředí (Bund Umwelt und Naturschutz) a soukromých občanů, které se týkaly údajné státní podpory ve prospěch společnosti Flughafen Lübeck GmbH (dále jen „FLG“), společnosti Infratil Limited (dále jen „Infratil“) ([3]) a letecké společnosti Ryanair ([4]).

(2) Dne 7. listopadu 2005 požádala Komise Německo o informace, které Německo poskytlo dne 7. února 2006. Další informace si vyžádala dopisem ze dne 22. března 2006, na nějž Německo odpovědělo dne 12. června 2006. Setkání mezi útvary Komise, společností Infratil, většinovým vlastníkem společnosti provozující letiště, a hanzovním městem Lübeck (Hansestadt Lübeck) se konala ve dnech 14. října a 4. prosince 2006. V návaznosti na tato setkání poskytla společnost Infratil doplňující informace e-maily a faxy ze dne 16. a 31. října 2006, 6. listopadu 2006 a 4., 6. a 21. prosince 2006.

([1]) Úř. věst. C 287, 29.11.2007, s. 27.
([2]) Úř. věst. C 295, 7.12.2007, s. 29, a Úř. věst. C 241, 10.8.2012, s. 56.
([3]) *Infratil* je investiční společnost působící v oblasti infrastruktury se sídlem na Novém Zélandu. Investuje do energetiky, letišť a odvětví veřejné dopravy. Vlastnila a provozovala zejména tato letiště: Wellington International Airport (Nový Zéland), Glasgow Prestwick Airport a Kent International Airport (Spojené království). Mezitím své investice na evropských letištích odprodala.
([4]) *Ryanair* je irská letecká společnost a člen Evropského sdružení nízkonákladových leteckých společností. Podnikání této letecké společnosti bylo spojeno s vedlejšími, regionálními letišti. Letecká společnost v současnosti provozuje lety do přibližně 160 evropských destinací. Společnost Ryanair měla homogenní letecký park sestávající z 272 letadel typu Boeing 737-800 se 189 sedadly. V době přijetí rozhodnutí o zahájení řízení v roce 2007 provozovala společnost Ryanair z letiště Lübeck 23 letů týdně do pěti evropských destinací, konkrétně London-Stansted (Spojené království), Milán-Bergamo a Pisa (Itálie), Palma de Mallorca (Španělsko) a Stockholm-Skavsta (Švédsko).

(3) Dopisem ze dne 18. ledna 2007 Německo požádalo Komisi, aby pozastavila předběžné šetření spisu. Dopisem ze dne 2. května 2007 Komise tuto žádost zamítla.

(4) Dne 24. dubna 2007 Německo zaslalo Komisi doplňující připomínky. Dne 21. června 2007 se konalo setkání zástupců Německa a útvarů Komise.

(5) Dopisem ze dne 10. července 2007 Komise informovala Německo o svém rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU, pokud jde o financování letiště Lübeck, finanční vztahy mezi hanzovním městem Lübeck a společností Infratil a finanční vztahy letiště se společností Ryanair (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2007“). Formální vyšetřovací řízení bylo zaevidováno jako věc č. SA.21877 (C 24/2007).

(6) Dne 24. října 2007 byla přijata oprava rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2007.

(7) Rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2007 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([1]) dne 29. listopadu 2007. Oprava byla zveřejněna dne 7. prosince 2007 ([2]). Komise v něm vyzvala zúčastněné strany, aby ve lhůtě jednoho měsíce od data zveřejnění podaly k předmětným opatřením své připomínky.

(8) Komise obdržela připomínky od společností Ryanair, Air Berlin, Infratil, FLG, dvou nevládních organizací ([3]), Obchodní a průmyslové komory Lübeck (dále jen „IHK Lübeck“) ([4]), německého sdružení leteckých společností (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, dále jen „BDF“) a fyzických osob ([5]). Na tyto připomínky Německo reagovalo dne 17. dubna 2008.

(9) Nezávislý poradce Komise, společnost Ecorys, si vyžádala od Německa informace dne 24. července 2008 za účelem vypracování zprávy v dané věci. Německo se obrátilo na Komisi dne 1. srpna 2008, aby zpochybnilo právo společnosti Ecorys získat informace a dokumenty. Komise odpověděla dne 8. srpna 2008 a potvrdila, že pravomoci Komise se v této věci rozšiřují i na Ecorys. Požadované informace tedy společnost získala dne 18. září 2008.

(10) Dne 16. dubna 2009 si Komise od Německa vyžádala další informace. Německo požádalo o prodloužení lhůty dne 21. dubna 2009 a znovu dne 7. července 2009. Požadované informace byly předloženy dne 30. října 2009. Dne 29. října 2009 si Komise vyžádala další informace, které Německo předložilo dne 16. prosince 2009.

(11) Dne 17. října 2010 Komise obdržela informace od společnosti Air Berlin.

(12) Dopisem ze dne 28. března 2011 si Komise od Německa vyžádala doplňující informace. Německo požádalo o prodloužení lhůty dne 15. dubna 2011. Dne 20. dubna 2011 Komise vyhověla žádosti Německa o prodloužení lhůty. Dne 21. dubna 2011 Německo požádalo o další prodloužení lhůty, které Komise poskytla dne 27. dubna 2011. Německo předložilo první část požadovaných informací dne 16. května 2011. V dopise ze dne 20. května 2011 měla Komise za to, že předložené informace jsou neúplné, a požádala o zbývající informace. Německo to zpochybnilo dopisem ze dne 7. června 2011. Komise odpověděla dne 15. června 2011 a žádala chybějící informace.

(13) Dne 8. dubna 2011 zaslala Komise společnosti Ryanair dotazník. Odpovědi se Komisi vrátily do 4. července 2011. Dne 18. července 2011 Komise tato podání postoupila Německu a vyzvala ho, aby do 18. srpna 2011 podalo připomínky. Dne 8. srpna 2011 Komise zaslala přeloženou verzi podání společnosti Ryanair Německu a prodloužila Německu lhůtu pro podání připomínek do 9. září 2011. Připomínky Německa byly nakonec Komisi zaslány dne 8. září 2011. Dne 7. února 2012 si Komise vyžádala od společnosti Ryanair další informace týkající se studie společnosti Oxera, které společnost Ryanair předložila dne 4. července 2011. Dne 13. února 2012 společnost Ryanair požádala o prodloužení lhůty na odpověď. Dne 16. února 2012 společnost Oxera požádala Komisi o vysvětlení týkající se jedné z položených otázek. Komise toto vysvětlení předložila dne 17. února 2012. Společnost Ryanair zaslala své připomínky dne 13. dubna 2012. Tyto připomínky zaslala Komise Německu dne 27. června 2012. Německo předložilo připomínky k podáním společnosti Ryanair dopisem ze dne 10. září 2012.

([1]) Úř. věst. C 287, 29.11.2007, s. 27.
([2]) Úř. věst. C 295, 7.12.2007, s. 29.
([3]) Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung Groß Grönau eV a Check-in Lübeck e.V.
([4]) Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK).
([5]) Peter C. Klanowski a Horst Conrad.

(14) Závěrečná zpráva společnosti Ecorys ze dne 29. března 2011 byla Německu zaslána dne 29. června 2011 a Německo bylo vyzváno k podání připomínek. Překlad zprávy byl Německu zaslán dne 24. srpna 2011 a Německo bylo vyzváno k podání připomínek do 26. září 2011. Německo zaslalo své připomínky dne 10. října 2011.

(15) Dne 30. června 2011 Německo zaslalo druhou část informací požadovaných Komisí. Dne 29. června 2011 Německo odpovědělo na dopis Komise ze dne 15. června 2011. Dne 5. července 2011 Komise požádala Německo, aby zaslalo chybějící informace. Chybějící informace Německo zaslalo dne 15. července 2011.

(16) Dne 4. července 2011 zaslala společnost Ryanair Komisi připomínky, které byly dne 8. srpna 2011 předány Německu. Německo zaslalo své připomínky k těmto podáním dne 8. října 2011.

(17) Dne 20. února 2012 si Komise od Německa vyžádala další informace. Dne 19. března 2012 Německo požádalo o prodloužení lhůty k předložení informací do 17. dubna 2012. Této žádosti Komise vyhověla dne 21. března 2012. Dopisem ze dne 17. dubna 2012 Německo odpovědělo na otázky Komise ze dne 24. února 2012. Dne 18. dubna 2012 Komise požádala Německo, aby do 28. dubna 2012 zaslalo chybějící informace, bez možnosti prodloužení lhůty. Komise dále uvedla, že v případě nesplnění bude vydán příkaz k poskytnutí informací podle čl. 10 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ([1]). Schůzka zástupců Komise a Německa se konala dne 2. května 2012. Dne 3. května 2012 Komise souhlasila s prodloužením lhůty do 11. května 2012. Dopisem ze dne 7. května 2012 Německo upozornilo na procesní chyby na straně Komise a odmítlo další informace předložit.

(18) Dopisem ze dne 10. dubna 2013 společnost Ryanair zaslala Komisi zprávu týkající se přístupu společnosti Oxera k zásadě tržně jednajícího hospodářského subjektu (dále jen „zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu“). Zpráva byla zaslána Německu dne 3. května 2013. Další podání společnosti Ryanair byla Komisi zaslána dne 20. prosince 2013.

(19) Dopisem ze dne 24. února 2014 Komise vyzvala společnost Ryanair, aby předložila své připomínky k použití pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 ([2]). Dne 21. března 2014 Komise vyzvala společnost Infratil, aby předložila své připomínky k pokynům pro leteckou dopravu z roku 2014. Formální výzva pro všechny zúčastněné strany k podání připomínek k pokynům pro leteckou dopravu z roku 2014 byla zveřejněna v Úředním věstníku dne 15. dubna 2014 ([3]). Německo zaslalo své připomínky dne 12. května 2014. Další připomínky předložily společnosti Air Berlin a Infratil a sdružení *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV* (dále jen „SGF“) ([4]).

1.2. *ŘÍZENÍ SA.27585 A SA.31149*

(20) Dne 28. ledna 2009 zaslalo sdružení SGF stížnost týkající se věci SA.21877. Tato stížnost byla zaevidována jako věc státní podpory č. CP 31/2009 (SA.27585).

(21) Dopisem ze dne 5. února 2009 si Komise od Německa vyžádala informace týkající se tiskových zpráv o letišti Lübeck. Německo odpovědělo dopisy ze dne 5. března 2009 a 12. března 2009.

(22) Dopisem ze dne 16. dubna 2009 si Komise od Německa vyžádala další informace. Německo odpovědělo dne 9. července 2009.

(23) Dne 22. června 2010 a 30. června 2010 podalo sdružení SGF další stížnost, v níž tvrdilo, že Německo poskytlo další protiprávní státní podporu ve prospěch společností FLG a Infratil. Tato stížnost byla zaevidována jako věc státní podpory č. CP 162/2010 (SA.31149).

(24) Komise tuto stížnost zaslala Německu dopisem ze dne 7. července 2010 a požádala ho, aby se k ní vyjádřilo. Dopisem ze dne 13. července 2010 požádalo Německo o prodloužení lhůty. Komise žádosti vyhověla dopisem ze dne 14. října 2010.

([1]) 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).

([2]) Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).

([3]) Úř. věst. C 113, 15.4.2014, s. 30.

([4]) Jedná se o nevládní organizaci registrovanou podle pravidel směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/35/ES ze dne 26. května 2003 o účasti veřejnosti na vypracovávání některých plánů a programů týkajících se životního prostředí a o změně směrnic Rady 85/337/EHS a 96/61/ES, pokud jde o účast veřejnosti a přístup k právní ochraně (Úř. věst. L 156, 25.6.2003, s. 17).

(25) Dopisem ze dne 28. března 2011 si Komise od Německa vyžádala další informace. Dopisem ze dne 8. dubna 2011 si Komise vyžádala od společnosti Ryanair informace týkající se jejích dohod se společností FLG.

(26) Německo požádalo o prodloužení lhůty do 15. července 2011. Dopisem ze dne 20. dubna 2011 Komise vyzvala Německo, aby do 28. dubna 2011 odpovědělo na otázky týkající se stížností. Dopisem ze dne 21. dubna 2011 Německo požádalo o další prodloužení lhůty. Dopisem ze dne 27. dubna 2011 Komise vyhověla žádosti o prodloužení lhůty do 16. května 2011. Německo zaslalo informace dne 16. května 2011.

(27) Dne 20. května 2011 Komise zaslala upomínku podle čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 659/1999 s tím, že zaslané informace byly neúplné. Lhůta pro zaslání odpovědí byla stanovena na 7. června 2011. Německo odpovědělo dopisem ze dne 7. června 2011, kterým odmítlo, že dopis ze dne 20. května 2011 byl upomínkou ve smyslu nařízení (ES) č. 659/1999, neboť dvě z otázek se jevily jako přeformulované a jedna z otázek byla podle jejich názoru nová.

(28) Dopisem ze dne 15. června 2011 Komise zaslala Německu druhou upomínku podle čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 659/1999, v níž umožnila poskytnutí informací do 29. června 2011. V případě nesplnění uvedené upomínky by Komise zvážila vydání příkazu k poskytnutí informací. Dopisem ze dne 29. června 2011 Německo odpovědělo na některé z otázek a informovalo Komisi, že odpovědi na zbývající otázky budou poskytnuty během července 2011.

(29) Dopisem ze dne 4. července 2011 Komise obdržela další informace od společnosti Ryanair.

(30) Dopisem ze dne 5. července 2011 Komise zaslala Německu třetí upomínku podle čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 659/1999, v níž mu umožnila poskytnout informace týkající se zbývajících otázek do 15. července 2011. Německo odpovědělo dopisem ze dne 15. července 2011.

(31) Dopisem ze dne 18. července 2011 předala Komise podání společnosti Ryanair ze dne 4. července 2011 Německu a vyzvala ho k podání připomínek. Německo si vyžádalo překlad podání společnosti Ryanair do němčiny. Německou verzi podání zaslala Komise Německu dopisem ze dne 8. srpna 2011.

(32) Dopisem ze dne 8. září 2011 Německo předložilo připomínky k podání společnosti Ryanair. Dne 7. února 2012 si Komise od společnosti Ryanair vyžádala další informace týkající se studie společnosti Oxera. Dne 13. února 2012 společnost Ryanair požádala o prodloužení lhůty na odpověď. Dne 16. února 2012 bylo vyžádáno vysvětlení týkající se jedné z otázek položených Komisí. Komise toto vysvětlení poskytla dne 17. února 2012.

(33) Dopisem ze dne 22. února 2012 Komise informovala Německo o svém rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU, pokud jde o potenciální státní podporu ve prospěch společností Infratil, FLG, Ryanair a dalších leteckých společností působících na letišti Lübeck (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012“) ([1]). V reakci na to Německo požádalo Komisi dopisem ze dne 14. března 2012 o začernění určitých informací obsažených v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012. Komise této žádosti částečně vyhověla dopisem ze dne 20. března 2012, v němž vysvětlila, že se začerněním určitých informací nemůže souhlasit. Německo dále zpochybnilo postoj Komise k důvěrnosti v dopise ze dne 3. dubna 2012. V této věci zaslala Komise Německu dopis dne 25. dubna 2012, kterým předložila další verzi rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012 a poskytla další argumenty.

(34) Dne 2. března 2012 zaslala společnost Ryanair Komisi žádost, aby mohla rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012 před jeho zveřejněním přezkoumat s cílem zabránit zveřejnění důvěrných informací. Komise odpověděla dne 6. března 2012 a zdůraznila, že je na členském státu, aby takové informace společnosti Ryanair předložil. Po několika výměnách mezi společností Ryanair, Komisí a Německem dne 27. dubna 2012 společnost Ryanair předložila seznam žádostí o odstranění důvěrných informací a zároveň kritizovala procesní záležitosti. Dne 30. dubna 2012 předložilo Německo Komisi další žádosti společnosti Ryanair o začernění určitých informací. Dne 29. června 2012 byla společnosti Ryanair zaslána začerněná verze rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012.

(35) Na základě požadavku Komise ze dne 7. února 2012 předložila společnost Ryanair své připomínky dopisem ze dne 13. dubna 2012. Komise tyto připomínky předala Německu dne 27. června 2012. Německo předložilo připomínky k podáním společnosti Ryanair dopisem ze dne 10. září 2012.

([1]) Před zahájením řízení byla opatření prošetřována ve věcech CP 31/2009 (SA.27585) a CP 162/2010 (SA.31149).

(36) Dopisem ze dne 24. února 2012 Komise požádala Německo, aby do dvaceti dní poskytlo více informací o uvedených věcech. Dne 19. března 2012 požádalo Německo o prodloužení lhůty do 20. dubna 2012. Dopisem ze dne 21. března 2012 Komise s prodloužením lhůty do 17. dubna 2012 souhlasila. Německo předložilo požadované informace dne 17. dubna 2012. V dopise ze dne 18. dubna 2012 Komise uvedla, že informace předložené Německem jsou neúplné, a požádala, aby byly chybějící informace předloženy do 28. dubna 2012. Komise dále uvedla, že v případě nesplnění bude zahájen postup vydání příkazu k poskytnutí informací podle čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 659/1999. Dne 3. května 2012 Komise zaslala Německu další dopis, v němž naléhala, aby Německo předložilo chybějící informace do 11. května 2012.

(37) Dne 14. května 2012 Německo předložilo Komisi své připomínky týkající se rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012.

(38) Rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012 bylo zveřejněno v Úředním věstníku dne 10. srpna 2012 ([1]). Všechny zúčastněné strany dostaly příležitost se k rozhodnutí vyjádřit ve lhůtě jednoho měsíce. Dvěma dopisy ze dne 16. srpna 2012 a 22. srpna 2012 požádala společnost Ryanair o prodloužení lhůty do 24. září 2012. Společnost Wizz Air požádala o prodloužení do 24. září 2012 dne 24. srpna 2012. Dne 31. srpna 2012 požádala společnost Infratil o prodloužení lhůty do 10. října 2012. Hanzovní město Lübeck a FLG požádaly Komisi o prodloužení lhůty do 10. října 2012 dne 5. září 2012. Dne 7. září 2012 Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen (dále jen „ADV“) ([2]) požádal o prodloužení lhůty do 10. října 2012. Tentýž den Komise vyhověla žádostem o prodloužení lhůty, které předložily Ryanair, Wizz Air, ADV, hanzovní město Lübeck, FLG a Infratil.

(39) Dne 9. září 2012 předložila své připomínky společnost Pro Airport Lübeck e.V.

(40) Dne 10. září 2012 Flughafen Hamburg GmbH (dále jen „letiště Hamburk“) a zemská vláda (*Landesregierung*) spolkové země Šlesvicko-Holštýnsko požádala Komisi o prodloužení lhůty k podání připomínek do 10. října 2012. Komise této žádosti o prodloužení lhůty následující den vyhověla. Dne 10. září 2012 podalo své připomínky Komisi sdružení SGF.

(41) Společnost Ryanair podala své připomínky Komisi dne 24. září 2012, včetně zprávy vypracované společností Oxera. Dopisem ze dne 8. října 2012 podalo své připomínky Komisi hanzovní město Lübeck. Dne 10. října 2012 podaly své připomínky Komisi ADV, FLG, Infratil a Wizz Air, včetně zprávy společnosti Oxera. Tentýž den společnost Ryanair doplnila svá podání o několik zpráv vypracovaných společností Oxera.

(42) Dne 3. května 2014 Komise předala nedůvěrné verze zpráv společnosti Oxera Německu a vyzvala ho k podání připomínek.

(43) Dne 15. května 2013, 17. ledna 2014 a 31. ledna 2014 společnost Ryanair předložila další informace.

(44) Dopisem ze dne 11. února 2013 Komise požádala Německo, aby do dvaceti dní předložilo všechny smlouvy týkající se privatizace letiště Lübeck. Poskytnutí těchto smluv bylo Komisi odepřeno dopisem ze dne 28. února 2014, neboť privatizace letiště Lübeck nebyla součástí stávajícího řízení. Po konzultacích mezi Komisí a Německem zaslalo Německo podrobné informace o privatizaci letiště Lübeck dopisem ze dne 13. března 2014.

(45) Dne 24. února 2013 a 17. března 2014 Komise informovala Německo o zavedení pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 a o jejich důležitosti pro stávající řízení a vyzvala Německo k podání připomínek. V reakci na to Německo předložilo informace dne 27. března 2014. Další podání učinily společnost Wizz Air dopisem ze dne 30. dubna 2014 a Německo dne 12. května 2014.

(46) Dopisy ze dne 2. září 2014, 12. září 2014 a 26. září 2014 společnost Ryanair předložila další zprávy, které vypracovala společnost Oxera, týkající se nedávného přístupu Komise k zásadě tržně jednajícího hospodářského subjektu.

1.3. *SPOJENÉ ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PODPOR SA.21877, SA.27585 A SA.31149*

(47) Komise spojila řízení SA.21877, SA.27585 a SA.31149 v roce 2014.

(48) Dopisem ze dne 30. září 2014 si Komise od Německa vyžádala další informace.

([1]) Úř. věst. C 241, 10.8.2012, s. 56.
([2]) Spolkový svaz německých komerčních letišť (Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen).

(49) Dne 6. října 2014 Německo požádalo Komisi o prodloužení lhůty pro předložení požadovaných informací do 30. listopadu 2014. Komise tuto lhůtu prodloužila do 17. listopadu 2014. Dne 21. listopadu 2014 Komise zaslala Německu upomínku k předložení požadovaných informací do 3. prosince 2014. Komise dále uvedla, že v případě nesplnění upomínky bude zahájen postup vydání příkazu k poskytnutí informací podle čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 659/1999. Německo poskytlo požadované informace dne 3. prosince 2014. Po telekonferenci dne 18. prosince 2014 Německo předložilo další informace dne 12. ledna 2015 a 14. ledna 2015.

(50) E-maily ze dne 26. ledna 2015, 9. února 2015 a 27. února 2015 Komise obdržela podání od společnosti Ryanair.

(51) Dne 30. ledna 2015 společnost Air Berlin vyjádřila svůj zájem o rozhodnutí Komise týkající se údajné státní podpory ve prospěch společnosti Ryanair.

(52) Dopisem ze dne 23. března 2015 Komise předložila další připomínky třetích stran a vyzvala Německo, aby se k nim vyjádřilo. Německo odpovědělo dne 9. dubna 2015 předáním svých připomínek k podáním třetích stran.

(53) E-mailem ze dne 20. dubna 2015 si Komise vyžádala další informace týkající se společnosti Yasmina Flughafen-management GmbH (dále jen „Yasmina“) ([1]), provozovatele letiště Lübeck v letech 2013 a 2014. Další otázky týkající se ceny prodejní opce zaplacené společností Infratil byly Německu zaslány dne 4. května 2015.

(54) Hanzovní město Lübeck reagovalo dne 5. května 2015 a zodpovědělo otázky týkající se společnosti Yasmina. Dopisem ze dne 11. května 2015 Německo odpovědělo na žádost Komise o další informace týkající se ceny prodejní opce.

(55) Dne 13. května 2015 Komise položila společnosti Oxera otázku týkající se údajné státní podpory na poplatky za odmrazování. V reakci na to společnost Oxera předložila zprávu o odmrazování dne 18. května 2015.

(56) E-mailem ze dne 22. května 2015 Komise požádala společnost Oxera o vysvětlení týkající se jejích zpráv od září 2014 do února 2015 o ziskovosti dodatků z roku 2010 uzavřených mezi společnostmi Ryanair a FLG. Odpověď Komise obdržela dne 28. května 2015.

(57) Dne 23. června 2015 Komise zaslala Německu doplňující otázky. Odpovědi byly obdrženy dne 25. června 2015 a 3. července 2015. Dne 29. června 2015 zaslala Komise Německu další otázky, na které obdržela odpovědi dopisem ze dne 24. července 2015.

(58) Společnost Ryanair zaslala Komisi vysvětlující sdělení společnosti Oxera dne 3. července 2015.

(59) Dne 4. srpna 2015 Komise zaslala Německu doplňující otázky. Odpovědi byly obdrženy dne 10. září 2015.

(60) Dne 30. listopadu 2015 společnost Ryanair předložila Komisi další sdělení společnosti Oxera týkající se posouzení dohod mezi letištěm a leteckými společnostmi z hlediska zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu v souvislosti s celkovou ziskovostí letiště. Hanzovní město Lübeck předložilo doplňující informace dne 20. ledna 2016 a Německo dne 19. února 2016.

1.4. *ODVOLÁNÍ PROTI ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ Z ROKU 2012 VE VZTAHU K LETIŠTNÍMU CENÍKU*

(61) Hanzovní město Lübeck požádalo o částečné zrušení rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012. Tribunál zrušil rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012 ve vztahu k letištnímu ceníku letiště Lübeck, který byl přijat v roce 2006 (dále jen „letištní ceník z roku 2006“) ([2]). Komise podala odvolání proti tomuto rozsudku k Soudnímu dvoru, který potvrdil rozsudek Tribunálu ([3]). Rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012 bylo tedy ve vztahu k letištnímu ceníku z roku 2006 s konečnou platností zrušeno. Letištní ceník z roku 2006 proto nebude v tomto rozhodnutí posuzován.

([1]) Společnost Yasmina byla 100 % dceřinou společností investiční společnosti 3 Y Logistic und Projektbetreuung GmbH (dále jen „3Y“), kterou vlastnila fyzická osoba, konkrétně saúdskoarabský občan Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Yasmina byla zřízena za účelem odkoupení a provozování letiště Lübeck.

([2]) Rozsudek Tribunálu, Hansestadt Lübeck v. Evropská komise, T-461/12, ECLI:EU:T:2014:758.

([3]) Rozsudek Soudního dvora, Komise v. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

2.1. *OKOLNOSTI ŠETŘENÍ A SOUVISLOSTI OPATŘENÍ*

2.1.1. ***Spádová oblast, vývoj objemu osobní přepravy a letecké společnosti obsluhující letiště***

(62) Letiště Lübeck se nachází přibližně 73 kilometrů od města Hamburku, v německé spolkové zemi Šlesvicko-Holštýnsko.

(63) Samotné letiště vymezuje svou spádovou oblast jako metropolitní oblast měst Hamburk a Öresund (Velká Kodaň/Malmö). Tento region by mohl být obsluhován těmito letišti:

— letiště Hamburk (vzdálené přibližně 78 kilometrů od letiště Lübeck, přibližně 65 minut jízdy autem),

— letiště Rostock (vzdálené přibližně 134 kilometrů od letiště Lübeck, přibližně 1 hodina 19 minut jízdy autem),

— letiště Brémy (vzdálené přibližně 185 kilometrů od letiště Lübeck, přibližně 1 hodina 56 minut jízdy autem),

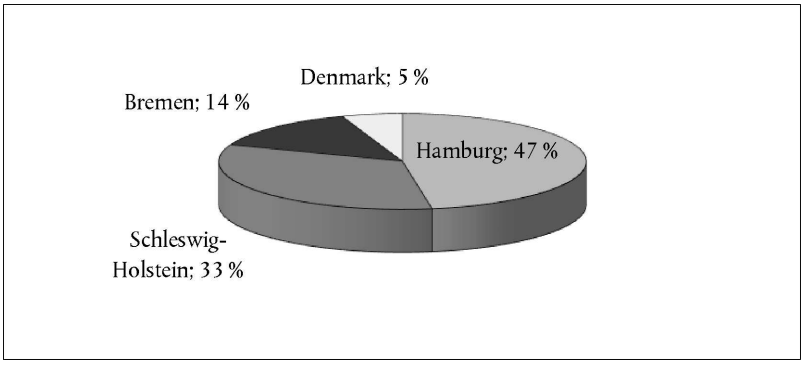
— letiště Hannover (vzdálené přibližně 208 kilometrů od letiště Lübeck, přibližně 2 hodiny 8 minut jízdy autem) a

— letiště Kodaň (vzdálené přibližně 280 kilometrů od letiště Lübeck, přibližně 3 hodiny jízdy autem a trajektem).

(64) Podle studie trhu provedené letištěm v roce 2009 většina (odlétajících) cestujících na letišti Lübeck přijela z Hamburku (tj. 47,20 %). Letiště očekávalo zvýšení počtu dánských odlétajících cestujících po dokončení pevného spojení přes Fehmarnovu úžinu mezi Německem a Dánskem. Obr. 1 shrnuje původ cestujících na letišti Lübeck.

Obr. 1

Původ odlétajících cestujících na letišti Lübeck (studie trhu, 2009)



(65) Objem osobní přepravy na letišti se zvýšil ze 48 652 cestujících v roce 1999 na 546 146 cestujících v roce 2010 (viz tabulka 1). Letiště očekávalo nárůst počtu cestujících na 2,2 milionu do roku 2015. Tento vývoj se však nerealizoval.

Tabulka 1

Vývoj objemu osobní přepravy na letišti Lübeck v letech 1999 až 2013 [1]

Rok	Počet cestujících
1999	48 652
2000	142 586
2001	192 726
2002	244 768
2003	514 560

Rok	Počet cestujících
2004	578 475
2005	710 788
2006	677 638
2007	612 858
2008	544 339
2009	697 559
2010	546 146
2011	344 068
2012	359 974
2013	367 252

([1]) Viz internetové stránky letiště Lübeck: http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (Stav: 22. května 2015).

(66) Ke dni tohoto rozhodnutí neprovozuje leteckou dopravu z letiště Lübeck žádná letecká společnost. V nabídce nejsou pravidelné ani charterové lety.

2.1.2. ***Vlastnictví letiště***

(67) Původním provozovatelem letiště Lübeck byla společnost s ručením omezeným FLG. Vlastnictví k části letištní infrastruktury a pozemkům zůstalo hanzovnímu městu Lübeck. Společnost FLG mohla využívat letištní infrastrukturu na základě smlouvy o pronájmu. Vlastnictví společnosti FLG se v posledních letech několikrát změnilo. Do 30. listopadu 2005 bylo jediným společníkem společnosti FLG hanzovní město Lübeck, které vlastnilo 100 % podíl. Na základě „dohody o účasti z roku 2005“ (*Beteiligungsvertrag*) hanzovní město Lübeck prodalo 90 % svého podílu ve společnosti FLG společnosti Infratil s účinností ke dni 1. prosince 2005. Zbývajících 10 % zůstalo hanzovnímu městu Lübeck jako menšinovému vlastníkovi. Dohoda o účasti z roku 2005 obsahovala řadu podmínek a prodejní/kupní opci pro obě strany (více podrobností viz oddíl 2.3.1).

(68) Aby společnost Infratil nemohla uplatnit svou prodejní opci, byla v roce 2009 podepsána mezi hanzovním městem Lübeck a společností Infratil dodatková dohoda (*Ergänzungsvereinbarung 2009*). Na základě dodatkové dohody z roku 2009 musela společnost Infratil i nadále provozovat letiště až do října 2009 a výměnou za to dostávala vyrovnání určitých nákladů (viz tabulka 3).

(69) Koncem roku 2009 uplatnila společnost Infratil svou prodejní opci a svůj podíl prodala zpět hanzovnímu městu Lübeck.

(70) Od listopadu 2009 bylo hanzovní město Lübeck opět jediným vlastníkem (100 % podíl) společnosti FLG. V listopadu 2009 Rada města Lübeck (*Bürgerschaft*) ([1]) rozhodla, že do konce února 2010 je zapotřebí najít nového soukromého investora pro FLG a že letiště by nemělo dostat žádné další finanční prostředky.

(71) Dne 25. dubna 2010 občané hanzovního města Lübeck rozhodli veřejným hlasováním o zachování letiště Lübeck. Hanzovní město Lübeck považovalo za nezbytné provést další investice pro zlepšení infrastruktury letiště s cílem letiště privatizovat.

(72) Dne 16. srpna 2012 hanzovní město Lübeck zveřejnilo výzvu k předkládání nabídek týkající se prodeje letiště Lübeck v dodatku k *Úřednímu věstníku Evropské unie* ([2]). Do 24. září 2012 bylo předloženo sedm vyjádření zájmu. Do 15. října 2012 podalo pět stran orientační nezávazné nabídky. Do 20. listopadu 2012 podaly tři strany

([1]) Rada hanzovního města Lübeck sestává ze zástupců občanů města.
([2]) Úř. věst. 2012/S 156-261107, 16.8.2012 (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EN:HTML&tabId=1).

závazné a konečné nabídky. Bylo provedeno srovnání tří nabídek. Toto srovnání zahrnovalo systém přidělování bodů s přihlédnutím jak k finanční nabídce, tak k příslušným obchodním a rozvojovým plánům. Nabídka společnosti 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH, Frankfurt (dále jen „3Y“), která počítala s převodem aktiv (*asset deal*), byla nesporně tou nejvýhodnější. 3Y byla holdingovou společností společnosti s ručením omezeným Yasmina, která byla zřízena pro účely odkoupení a provozování letiště Lübeck. Dne 29. listopadu 2012 Rada města Lübeck souhlasila s podmínkami a prodejem. Smlouva o prodeji byla podepsána dne 14. prosince 2012 a nabyla účinnosti dne 1. ledna 2013. Společnost Yasmina získala část majetku společnosti FLG. Majetek neprodaný společnosti Yasmina byl převeden na hanzovní město Lübeck sloučením společnosti FLG a hanzovního města Lübeck (*Verschmelzung*). Společnost FLG tedy přestala existovat jako nezávislá právnická osoba.

(73) V důsledku soustavných ztrát vykazovaných letištěm společnost Yasmina vyhlásila úpadek v dubnu 2014, což vedlo k zahájení úpadkového řízení dne 23. dubna 2014. Dne 1. srpna 2014 letiště Lübeck převzal čínský investor, PuRen Germany GmbH (dále jen „PuRen“). Společnost PuRen vyhlásila úpadek v září 2015, což vedlo k zahájení úpadkového řízení dne 30. září 2015. Dne 1. července 2016 letiště Lübeck převzala společnost Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG (dále jen „Stöcker“).

(74) Komise provedla šetření následujících opatření, která by mohla představovat státní podporu ve prospěch společností FLG, Infrantil, Ryanair a dalších leteckých společností využívajících letiště.

2.2. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI FLG*

(75) Komise zahájila formální vyšetřovací řízení týkající se níže uvedených opatření ve prospěch společnosti FLG:

— převzetí všech ztrát, které vznikly v období let 1978–2004,

— smlouva o pronájmu pozemků a letištní infrastruktury (před 1. lednem 2006) za nižší než tržní cenu,

— převzetí neuhrazených závazků vyplývajících z několika půjček, které společnost FLG sjednala s obchodními bankami,

— investiční podpora ve prospěch společnosti FLG prostřednictvím rozhodnutí o regionálních letištích z roku 2005 ([1]) a její údajné porušení,

— kompenzace ztrát společnosti FLG od listopadu 2009,

— financování investic do infrastruktury hanzovním městem Lübeck a spolkovou zemí Šlesvicko-Holštýnsko v letech 2010–2015,

— změna půjček společníků pro FLG na podřízené úvěry ze strany hanzovního města Lübeck.

2.3. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI INFRATIL*

2.3.1. ***Prodej podílu ve společnosti FLG***

(76) S ohledem na nepřetržité provozní ztráty společnosti FLG se hanzovní město Lübeck rozhodlo svůj podíl ve FLG prodat. S cílem určit nejlepšího kupujícího vypsalo nabídkové řízení, které bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 21. března 2003.

(77) Hanzovní město Lübeck obdrželo vyjádření zájmu od pěti podniků. Prvním čtyřem podnikům zaslalo balíček obsahující podrobnější informace. Jeden z podniků předložil orientační nabídku dne 17. června 2003, po uplynutí lhůty.

(78) Formální nabídku předložil pouze jeden podnik, konkrétně společnost Infratil. Hanzovní město Lübeck proto zahájilo jednání se společností Infratil. První kupní smlouva byla uzavřena v březnu 2005. Byla však podmíněna získáním pravomocného územního povolení (*Planfeststellungsbeschluss*) k prodloužení letištní ranveje ve stanoveném časovém rámci. V návaznosti na rozhodnutí Vrchního správního soudu (*Oberverwaltungsgericht*, OVG) v Schleswigu ze dne 18. července 2005 ([2]) tato podmínka již nemohla být splněna.

([1]) Rozhodnutí Komise ze dne 19. ledna 2005, N644i/2002 – Německo – Ausbau der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur nach Teil II Ziffer 7 des Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (i) Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen (Úř. věst. C 126, 12.5.2005, s. 10).

([2]) Územní povolení umožňující rozvoj letiště Lübeck, které bylo vydáno dne 20. ledna 2005 a zahrnovalo různá infrastrukturní opatření, bylo různými stranami soudně napadeno. V předběžném řízení vrchní soud přijal dvě rozhodnutí s platností zákona: jedná se o rozhodnutí Vrchního správního soudu (OVG) v Schleswigu 4 MR 1/05 ze dne 18. července 2005 a rozhodnutí Vrchního správního soudu (OVG) v Schleswigu 101/05 ze dne 21. října 2005. Na základě těchto rozhodnutí bylo územní povolení zamítnuto.

(79) Rozsudek zásadně změnil vyjednávací pozici obou stran. Jelikož výsledkem předchozího zadávacího řízení na veřejnou zakázku byla pouze jedna formální nabídka, hanzovní město Lübeck považovalo za nepravděpodobné, že poté, co bylo rozšiřování letiště zastaveno, by zájem projevilo více stran. Rozhodlo se tedy, že druhé nabídkové řízení nevyhlásí. Místo toho hanzovní město Lübeck a společnost Infratil znovu zahájily vyjednávání na základě nových skutečností a dohodly se na podmíněné privatizační smlouvě. Dne 24. října 2005 byla uzavřena dohoda o účasti (dále jen „dohoda o účasti z roku 2005“). Vstoupila v účinnost dne 1. prosince 2005.

(80) Dohoda o účasti z roku 2005 předpokládala převod 90 % podílu ve společnosti FLG z hanzovního města Lübeck na společnost Infratil ke dni 1. prosince 2005. Výměnou za to uhradila společnost Infratil hanzovnímu městu Lübeck tzv. „kupní cenu I“ ve výši […] EUR (*) a dalších […] EUR, což odpovídalo hotovostnímu úvěru, který hanzovní město Lübeck dříve poskytlo společnosti FLG na financování provozních nákladů a nových investic. Společnost Infratil také musela převzít provozní ztráty letiště za rok 2005.

(81) Kromě toho dohoda o účasti z roku 2005 stanovila, že „kupní cena II“ ve výši […] EUR má být společností Infratil uhrazena později, pokud budou splněny tyto dvě podmínky:

a) letiště získá bezpodmínečné a pravomocné územní povolení se smluvně určeným obsahem (viz 82. bod odůvodnění), které společnosti FLG neuloží aktivní opatření k řízení hluku, jako jsou zákaz nočních letů nebo pevná hladina hluku (*Lärmkontingent*), nebo společnost FLG nasmlouvá stavební práce v souvislosti se smluvně určenými opatřeními určité hodnoty;

b) v roce 2008 bude přepraveno alespoň […] cestujících, nebo pokud je podmínka 1 splněna již v letech 2006 nebo 2007, bude v roce 2006 přepraveno […] cestujících nebo v roce 2007 […] cestujících.

(82) Smluvně určený obsah územního povolení zahrnoval:

— rozšíření ranvejí,

— instalaci systému pro přesné přiblížení a přistání kategorie II nebo III (dále jen „ILS CAT II“ nebo „ILS CAT III“),

— rozšíření parkovací plochy,

— stávající areál letiště,

— rozšíření rampy.

(83) Níže uvedené položky bylo zapotřebí z kupní ceny II odečíst:

— kupní cenu I ([…] EUR),

— provozní ztráty letiště za období let 2005 až 2008 v celkové maximální výši […] EUR,

— náklady vyplývající ze soudní žaloby týkající se státní podpory podané společností Air Berlin u německých civilních soudů, které Německo odhaduje na […] EUR,

— pokud bude územní povolení vydáno se smluvně určeným obsahem (viz 82. bod odůvodnění), rozdíl mezi náklady na územní povolení, s výjimkou nákladů na vyrovnávací opatření, a pevně danou částkou […] EUR; tento rozdíl bude podle odhadu Německa činit […] EUR,

— pokud nebude územní povolení vydáno se smluvně určeným obsahem (viz 82. bod odůvodnění), náklady na územní povolení.

(84) Podle dohody o účasti z roku 2005 náklady na územní povolení zahrnují všechny náklady ovlivňující likviditu (*liquiditätswirksam*). To zahrnuje náklady vyrovnávacích opatření (*Aufwendungen für Ausgleichsmaßnahmen*) pro řízení o územním povolení, která probíhají v období od 1. října 2005 do 31. prosince 2008.

(85) Kromě toho dohoda o účasti z roku 2005 obsahovala prodejní opci umožňující společnosti Infratil vrátit zpět původní odkup podílu ve společnosti FLG a získat náhradu některých dohodnutých nákladů, pokud:

— do 31. prosince 2008 nebude získáno územní povolení nebo nebudou nasmlouvány stavební práce, pokud jde o opatření uvedená v 82. bodě odůvodnění, a

— nebude dosaženo určeného počtu cestujících.

(*) Důvěrné informace.

(86) V případě uplatnění prodejní opce bylo hanzovní město Lübeck povinno vrátit kupní cenu I a nahradit určité ztráty. Podle dohody o účasti z roku 2005 by hanzovní město Lübeck muselo společnosti Infratil uhradit […] EUR, pokud by společnost Infratil uplatnila prodejní opci. Uvedená částka byla vypočtena takto:

Tabulka 2

Cena prodejní opce ke dni 31. prosince 2008 v EUR

Půjčky společníků z roku 2005	[…]
+ Zůstatek půjček společníků poskytnutých na:	
skutečné schválené provozní ztráty	[…]
skutečné schválené investiční náklady	[…]
– Veřejné financování	[…]
Náklady na územní řízení	[…]
Právní náklady společnosti Air Berlin	[…]
= Zůstatek poskytnutých půjček společníků	**[…]**
+ 5 % roční úrok z půjček společníků	[…]
+ Kupní cena I	[…]
Celkem	**[…]**

2.3.2. ***Dodatková dohoda z roku 2009 a opětovné jednání o prodejní opci – převzetí dalších ztrát, investic a jiných nákladů***

(87) V roce 2008 společnost Infratil oznámila uplatnění prodejní opce, neboť územní povolení nebylo získáno, počet cestujících se nezvýšil na úroveň stanovenou v dohodě o účasti z roku 2005 a provozní ztráty společnosti FLG byly vyšší, než se očekávalo. S cílem udržet společnost Infratil jako provozovatele letiště souhlasilo hanzovní město Lübeck s tím, že bude znovu jednat o určitých podmínkách dohody o účasti z roku 2005, pokud jde o prodejní opci. Výsledkem byla dodatková dohoda z roku 2009 podepsaná dne 12. listopadu 2008, která přidala další ztráty, investice a jiné náklady související s provozem letiště v roce 2009 k ceně prodejní opce, kterou by hanzovní město Lübeck muselo uhradit společnosti Infratil podle dohody o účasti z roku 2005.

(88) Podle dodatkové dohody z roku 2009 byla cena prodejní opce vypočtena takto:

Tabulka 3

Cena prodejní opce v říjnu 2009 v EUR

Cena prodejní opce (31. prosince 2008)	[…]
+ Úroková sazba ve výši […] % z ceny prodejní opce v roce 2008 pro rok 2009	[…]
+ Zůstatek půjček společníků poskytnutých na:	
skutečné schválené provozní ztráty 2009	[…]
skutečné schválené investiční náklady v roce 2009	[…]
Náklady na územní řízení 2009	[…]
Jiné výdaje 2009	[…]
Právní náklady společnosti Air Berlin v roce 2009	[…]

= Zůstatek poskytnutých půjček společníků	**[…]**
+ […]% úrok z půjček společníků za rok 2009	[…]
– Výdaje 2009 nepokryté půjčkami	[…]
+ Kompenzace příspěvků na skupinové pojištění (tj. podíl skupinového pojistného společnosti Infratil přiřaditelný společnosti FLG)	[…]
Celkem	**[…]**

(89) Příspěvky na skupinové pojištění platilo hanzovní město Lübeck v souvislosti s půjčkou společníků, kterou společnosti FLG poskytla společnost Infratil. Pojistka zahrnovala všechna letiště spravovaná společností Infratil. Podíl nákladů přiřaditelný společnosti FLG činil […] EUR.

(90) Rozdíl mezi cenou prodejní opce uhrazenou podle dodatkové dohody z roku 2009 a cenou prodejní opce, kterou by hanzovní město Lübeck muselo uhradit podle dohody o účasti z roku 2005, tedy činí […] EUR.

(91) Výměnou za to se společnost Infratil vzdala svého práva uplatnit prodejní opci do 22. října 2009 a udělila hanzovnímu městu Lübeck další práva na účast. Kromě toho společnost Infratil poskytla hanzovnímu městu Lübeck písemné prohlášení o záměru mezi společnostmi FLG a Ryanair, v němž obě strany potvrdily svůj úmysl zvýšit počet cestujících a spolupracovat, pokud jde o zřízení základny společnosti Ryanair na letišti Lübeck.

2.4. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI RYANAIR*

2.4.1. ***Dohoda z roku 2000***

(92) Do roku 2000 byla společnost FLG letištěm závislým na příjmech z letecké dopravy, jejichž zdrojem byly charterové lety a všeobecné letectví. V roce 2000 letiště změnilo svůj obchodní model a stalo se letištěm pro nízkonákladové dopravce, kde jsou příjmy vytvářeny kombinací leteckých a jiných než leteckých činností.

(93) Společnost FLG podepsala dohodu o leteckých službách se společností Ryanair dne 29. května 2000 (dále jen „dohoda z roku 2000“). Dohoda z roku 2000 se společností Ryanair obsahovala specifikaci letištních poplatků, které má hradit společnost Ryanair, jakož i pobídky ve formě marketingové podpory, které mělo hradit letiště. Dohoda z roku 2000 měla podle plánu začít dne 1. června 2000 a pokračovat do 31. května 2010.

(94) Pokud jde o trasu na letiště Londýn-Stansted, letiště vyhodnotilo náklady a příjmy takto:

Tabulka 4

Náklady a příjmy zahrnuté do dohody z roku 2000 z pohledu společnosti FLG

Prvky dohody se společností Ryanair	< 18 obrátek týdně	≥ 18 obrátek týdně
Náklady společnosti FLG v EUR		
Marketingová podpora – náklady na přilétajícího cestujícího	[…]	[…]
	Do 31. května 2005	Od 1. června 2005
Příjmy společnosti FLG v EUR		
Poplatky splatné společností Ryanair na letadlo	[…]	[…]
Poplatky splatné společností Ryanair na přilétajícího cestujícího	[…]	[…]
Čisté poplatky splatné společností Ryanair na přilétajícího cestujícího (poplatky mínus marketingová podpora)	*[…]*	*[…]*

Prvky dohody se společností Ryanair	< 18 obrátek týdně	≥ 18 obrátek týdně
Jiné:		
Poplatek z obratu na letenku prodanou společností FLG	[…] %	[…] %
Provize z obratu z pronájmu aut rezervovaných společností FLG	[…] %	[…] %
Bezpečnostní poplatek (splatný společností Ryanair příslušnému státnímu orgánu) v EUR	[…]	[…]

2.4.2. ***Dohody z roku 2010***

(95) Dne 29. března 2010 Ryanair a letiště Lübeck podepsaly dodatek č. 1 k dohodě z roku 2000 vztahující se na období od 28. března 2010 do 30. října 2010. Tímto dodatkem byla prodloužena dohoda z roku 2000 do 30. října 2010 a byla zavedena nová pobídková platba ve výši […] EUR na cestujícího, kterou měla hradit společnost FLG společnosti Ryanair nad rámec platby za marketingové služby specifikované v dohodě z roku 2000 ve výši […] EUR na cestujícího (méně než 18 obrátek za týden) nebo ve výši […] EUR na cestujícího (více než 18 obrátek za týden). Jelikož společnost Ryanair měla více než 18 obrátek týdně, měla společnost FLG společnosti Ryanair celkově uhradit […] EUR na cestujícího. Jelikož všechny ostatní podmínky dohody z roku 2000 byly zachovány, činily poplatky za služby cestujícím hrazené společnosti FLG […] EUR za odlétajícího cestujícího, poplatky za manipulaci na rampě […] EUR za obrátku, poplatky za odbavení […] EUR za cestujícího a bezpečnostní poplatky […] EUR za cestujícího.

(96) V říjnu 2010 byl podepsán dodatek č. 2, který nezachoval podmínky dodatku z března 2010, ale vrátil se k ceníku marketingových služeb, jak jsou uvedeny v původní dohodě z roku 2000. Dodatek z října 2010 prodloužil dobu trvání dohody z roku 2000 o tři roky, do 1. listopadu 2013.

(97) V den, kdy dodatek č. 1 vstoupil v účinnost, konkrétně dne 29. března 2010, společnost FLG rovněž podepsala dohodu o marketingových službách se společností Airport Marketing Services Limited (dále jen „AMS“), dceřinou společností zcela ve vlastnictví společnosti Ryanair. Uvedená dohoda o marketingových službách se vztahovala také na období od 29. března 2010 do 30. října 2010 a stanovila reklamní služby, které měla společnost AMS poskytovat na internetových stránkách www.ryanair.com výměnou za to, že společnost FLG uhradí částku […] EUR.

2.5. *POPLATKY ZA ODMRAZOVÁNÍ LETADEL NA LETIŠTI*

(98) Poplatky za odmrazování jsou stanoveny v sazebníku zvláštních poplatků platném pro všechny letecké společnosti využívající letiště. Sazebník zvláštních poplatků je nezávislý na obecném letištním ceníku platném na letišti. Pravidelně se aktualizuje. Sazebník zvláštních poplatků rozlišuje několik kategorií, konkrétně odmrazování letadel do maximální vzletové hmotnosti 10 tun, odmrazování letadel od maximální vzletové hmotnosti 10 tun, odmrazovací kapalina a teplá voda, a stanoví cenu pro každou z těchto kategorií.

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

(99) Ve svých rozhodnutích o zahájení řízení z let 2007 a 2012 Komise zahájila šetření týkající se možné státní podpory ve prospěch společností FLG, Infratil a Ryanair, Wizz Air a jiných společností provozujících charterové lety, které obsluhují Globalis Reisen.

3.1. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI FLG*

(100) Komise měla pochybnosti ohledně dohody o převodu ztrát ze dne 19. října 1978 („dohoda o převodu ztrát“), podle které hanzovní město Lübeck pokrylo provozní ztráty společnosti FLG za období let 1978 až 2004, smlouvu o pronájmu pozemků a letištní infrastruktury a převzetí neuhrazených závazků. Komise měla dále pochybnosti o možné investiční podpoře prostřednictvím rozhodnutí o regionálních letištích z roku 2005 a jejím údajném porušení, o náhradě ztrát od listopadu 2009, o financování investic do infrastruktury hanzovním městem Lübeck a spolkovou zemí Šlesvicko-Holštýnsko a o změně půjček společníků pro FLG na podřízené úvěry ze strany hanzovního města Lübeck. V souvislosti s těmito opatřeními Komise vyjádřila pochybnosti, zda za běžných tržních podmínek by tržně jednající hospodářský subjekt také poskytl společnosti FLG obdobné výhody.

3.2. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI INFRATIL*

(101) Jakmile byl 90 % podíl ve společnosti FLG prodán společnosti Infratil, Komise měla pochybnosti o slučitelnosti privatizačního procesu s pravidly pro státní podporu. Kromě toho měla Komise podezření na možnou státní podporu poté, co byly v letech 2008–2009 nově vyjednány podmínky prodejní opce.

3.3. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI RYANAIR*

(102) Pokud jde o dohodu z roku 2000 uzavřenou se společností Ryanair a dodatky z března a října 2010, Komise vyjádřila pochybnosti, zda neposkytují selektivní výhodu společnosti Ryanair, a nepředstavují tedy státní podporu.

3.4. *POPLATKY ZA ODMRAZOVÁNÍ LETADEL NA LETIŠTI*

(103) Komise měla pochybnosti, zda poplatky za odmrazování účtované od listopadu 2009 nezahrnovaly státní podporu, neboť existovaly náznaky, že ceny účtované za odmrazování jsou nižší než náklady, které letišti vznikají.

4. **PŘIPOMÍNKY NĚMECKA**

4.1. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI FLG*

(104) Německo zdůraznilo, že společnost FLG již neexistuje. Během privatizace letiště Lübeck se společnost FLG sloučila s hanzovním městem Lübeck. Hanzovní město Lübeck se tak stalo univerzálním nástupcem společnosti FLG a všechny nároky mezi společností FLG a hanzovním městem Lübeck přestaly existovat. Německo tedy uvádí, že všechny otázky týkající se státní podpory mezi hanzovním městem Lübeck a společností FLG se staly bezpředmětnými. Německo navíc předložilo připomínky ke konkrétním opatřením s uvedením, že všechna opatření byla v souladu s pravidly pro státní podporu, neboť buď představují existující podporu, nebo splňují zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu.

— Dohoda o převodu ztrát: Německo se domnívá, že jelikož byla dohoda o převodu ztrát uzavřena v roce 1978 a skončila dne 31. prosince 2004, nelze ji zahrnout do šetření. Pokud by měla být kategorizována jako státní podpora, představovala by pouze existující podporu. Německo také tvrdilo, že dohoda o převodu ztrát představuje obecné opatření hospodářské politiky, které nelze považovat za státní podporu. Podle Německa dohoda o převodu ztrát rovněž splňuje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, neboť příslušná opatření měla přilákat letecké společnosti na letiště a zvýšit počet cestujících.

— Dohoda o pronájmu a převzetí půjček: Podle Německa by jakákoli podpora v souvislosti s uvedenými opatřeními byla existující podporou. Kromě toho Německo uvedlo, že nájemné bylo v souladu s tržními standardy, jak prokazuje nezávislá studie provedená společností Ernst & Young, kterou zadalo hanzovní město Lübeck před prodejem společnosti FLG společnosti Infratil a kterou Německo poskytlo Komisi. Pokud jde o převzetí půjček, Německo uvedlo, že všechny záruky za dluhy byly poskytnuty výhradně v rámci předfinancování investic do opatření v oblasti infrastruktury, které byly v každém případě následně financovány platbami na základě dohody o převodu ztrát.

— Investiční podpora pro společnost FLG prostřednictvím rozhodnutí o regionálních letištích z roku 2005 a její údajné porušení: Německo uvedlo, že některá dotyčná opatření nebyla nikdy provedena nebo spadala do výkonu veřejné správy.

— Náhrada ztrát společnosti FLG od listopadu 2009: Německo uvedlo, že financování společnosti FLG hanzovním městem Lübeck od roku 2009 bylo v souladu s pravidly Unie pro státní podporu, neboť společnost FLG nevykonávala hospodářskou činnost, protože její činnosti se týkaly služeb spadajících do výkonu veřejné správy nebo služeb obecného hospodářského zájmu.

— Financování investic do infrastruktury hanzovním městem Lübeck a spolkovou zemí Šlesvicko-Holštýnsko: Německo tvrdilo, že financování investic do infrastruktury se týká služeb veřejného zájmu nebo služeb spadajících do výkonu veřejné správy, a je tedy v souladu s pravidly pro státní podporu, jak stanoví pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994 ([1]) (jako v případě náhrady ztrát od roku 2009).

([1]) Použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).

— Změna půjček společníků pro FLG na podřízené úvěry ze strany hanzovního města Lübeck: Německo uvedlo, že dohoda o podřízenosti hanzovního města Lübeck ve prospěch společnosti FLG bylo běžnou tržní praxí a společnosti FLG neposkytla žádnou výhodu.

4.2. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI INFRATIL*

4.2.1. ***Prodej podílu ve společnosti FLG***

(105) Německo tvrdilo, že sjednaná kupní cena byla v souladu s tržními standardy. Německo dále uvedlo, že nabídkové řízení v souvislosti s odkupem 90 % podílu ve společnosti FLG bylo otevřené, transparentní, nediskriminační a bezpodmínečné. Německo konstatovalo, že jednání o novém znění dohody, v důsledku rozhodnutí OVG Schleswig ze dne 18. července 2005 ([1]), nezměnilo výsledek nabídkového řízení, tj. že nabídka společnosti Infratil byla jedinou a nejvyšší nabídkou. Podle Německa by nová výzva k vyjádření zájmu po vynesení soudního rozhodnutí byla zbytečná a bezvýsledná, neboť tehdejší situace byla pro potenciální uchazeče ještě méně lákavá než předtím.

(106) Německo konstatovalo, že pro novou výzvu k vyjádření zájmu neexistoval důvod, neboť rozhodnutí OVG Schleswig změnilo hodnotu letiště, ale nikoli skutečný předmět nabídkového řízení. Německo se navíc domnívá, že změna dohod musí být možná kdykoliv. Tyto argumenty byly podpořeny odkazem na německé právní předpisy v oblasti zadávání veřejných zakázek.

(107) Kromě toho Německo uvedlo, že odborná zpráva společnosti Ernst & Young dospěla k závěru, že podmínky privatizace odrážely současnou tržní hodnotu FLG a dalece přesahovaly hospodářské výsledky potenciální likvidace.

4.2.2. ***Dodatková dohoda z roku 2009 a opětovné jednání o prodejní opci – převzetí dalších ztrát, investic a jiných nákladů***

(108) Německo uvedlo, že dohoda mezi společností Infratil a hanzovním městem Lübeck musí být posuzována v souvislostech právní a hospodářské situace letiště Lübeck v roce 2009. To zahrnuje v té době probíhající řízení o vydání územního povolení, probíhající soudní řízení zahrnující letiště a hospodářskou a finanční krizi.

(109) Německo popřelo tvrzení, že společnost Infratil byla zvýhodněna, protože cena prodejní opce byla sjednána již v rámci počáteční dohody se společností Infratil v roce 2005 formou veřejného, transparentního a nediskriminačního nabídkového řízení. Německo tvrdilo, že mírné zvýšení ceny v roce 2009 v porovnání s částkou dohodnutou v roce 2005 by mělo být považováno za přiměřené protiplněním ze strany společnosti Infratil.

(110) Německo uvedlo, že převzetí ztrát bylo ekonomicky výhodnější než důsledky v případě, že by společnost Infratil uplatnila svou prodejní opci. Zaprvé Německo zdůraznilo, že neexistovala možnost letiště uzavřít, neboť plný provoz letiště byl závazkem veřejné služby. Zadruhé by nebylo možné v přiměřeném čase najít nového soukromého investora, neboť by bylo nutné nabídkové řízení v rámci celé Unie. Takové řízení potřebuje čas (přibližně dvanáct měsíců) a zdroje.

4.3. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI RYANAIR*

4.3.1. ***Dohoda z roku 2000***

(111) Podle Německa nezískala společnost Ryanair žádnou hospodářskou výhodu. Německo konstatovalo, že soukromý subjekt srovnatelný se společností FLG by dohodu se společností Ryanair za obdobných podmínek přijal. Při uzavírání dohody z roku 2000 bylo strategií společnosti FLG dosažení dlouhodobé ziskovosti. V této souvislosti Německo tvrdilo, že obchodní strategie letišť je obvykle založena na leteckých i jiných než leteckých činnostech, včetně provozování obchodů, restaurací a parkovacích ploch. Německo se tedy domnívá, že je ziskové nabízet nízké letištní poplatky všem leteckým společnostem s cílem zvýšit počet cestujících a dosáhnout významného nárůstu jiných než leteckých činností, což může kompenzovat snížené příjmy z leteckých činností.

([1]) Oberverwaltungsgericht Schleswig; 4MR1/05.

(112) Německo dále uvedlo, že při najímání leteckých společností, které poskytují pravidelné letecké spoje, se vyskytlo několik zvýhodnění. Německo zejména tvrdilo, že letiště mohlo očekávat, že příslušné letecké společnosti v budoucnu neuzavřou smlouvu s konkurenčními letišti. Kromě toho se očekávalo, že letiště přiláká další letecké společnosti.

(113) Německo podpořilo svůj argument týkající se dodržování podmínek na trhu odbornou zprávou vypracovanou společností Ernst & Young. Německo dále zdůraznilo, že po privatizaci letiště soukromý většinový vlastník Infratil rovněž nadále podporoval strategii uvedenou ve 112. bodě odůvodnění.

(114) Německo tvrdilo, že obchodní strategie z roku 2000 platí i z hlediska *ex post*. Počet cestujících se významně zvýšil, společnost Ryanair přidala nové destinace a letiště Lübeck dokázalo získat další letecké společnosti jako Wizz Air. Německo uvedlo, že dohoda se společností Ryanair byla pro přilákání soukromého investora Infratil zásadní.

(115) Německo dále uvedlo, že společnost Ryanair nezískala žádnou selektivní výhodu, neboť společnost FLG by bývala nabídla stejné podmínky jakémukoli jinému zájemci.

(116) Německo také zastává názor, že údajné výhody ve prospěch společnosti Ryanair nelze přičítat státu z důvodu rozsudku ve věci Stardust Marine ([1]). Podle Německa společnost FLG jednala nezávisle a bez jakéhokoli nátlaku ze strany státu, a to před uzavřením dohody z roku 2000, během jejího uzavírání i po jejím uzavření. Německo dále uvedlo, že společnost FLG nebyla součástí struktur veřejné správy. V neposlední řadě Německo uvedlo, že dohled orgánů veřejné moci nad řízením FLG je omezen na záležitosti týkající se letecké dopravy a výkonu veřejné správy a nezahrnuje činnosti obchodního řízení. Německo dále tvrdilo, že hanzovní město Lübeck, a zejména dozorčí rada společnosti FLG, nebyly zapojeny do rozhodnutí o dohodě z roku 2000, jak potvrzuje zápis ze zasedání dozorčí rady ze dne 11. července 2000 a písemné potvrzení bývalého generálního ředitele společnosti FLG.

(117) Kromě toho Německo uvedlo, že dohoda z roku 2000 nenarušuje ani nemůže narušit hospodářskou soutěž a neovlivňuje obchod mezi členskými státy, neboť mezi letištěm Lübeck a jinými letišti neexistuje skutečný soutěžní vztah.

4.3.2. ***Dohody z roku 2010***

(118) Německo uvedlo, že dodatek č. 1 splňuje tržní podmínky a že společnosti Ryanair neposkytl výhodu. Německo argumentovalo odkazem na věc Helaba I ([2]) s tím, že neexistuje žádné zvýhodnění, pokud ostatní provozovatelé regionálních letišť nabízejí společnosti Ryanair obdobné podmínky. Německo dále tvrdilo, že to bylo prokázáno srovnávací analýzou společnosti Ryanair.

(119) Německo tvrdilo, že nízkonákladoví letečtí dopravci, jako jsou Ryanair a Wizz Air, mají menší požadavky, pokud jde o služby pozemního odbavování a infrastrukturní služby. Zaprvé je zapotřebí méně odbavovacích přepážek, neboť odbavení pro lety společnosti Ryanair je dostupné on-line a přepravuje se méně zavazadel. Zadruhé neexistují autobusy pro cestující. Zatřetí, jelikož jsou pochozí vzdálenosti na letišti Lübeck kratší, je kratší i doba, kterou letadla společnosti Ryanair stráví na zemi. Začtvrté, jelikož neexistují transferové lety, nejsou zapotřebí žádná zařízení pro transfery. V neposlední řadě, jelikož letová posádka má často na starosti úklid uvnitř letadla, jsou požadavky na pozemní úklidové služby menší.

(120) Německo tvrdilo, že se nelze odvolávat na přičitatelnost státu, a uvedlo stejné argumenty jako v případě dohody z roku 2000.

(121) Německo zdůraznilo, že dodatek č. 2 je prodloužením dohody z roku 2000 a tuto dohodu nijak podstatně nemění. Stejně jako dohoda z roku 2000 splňuje požadavky trhu, splňoval by je i dodatek č. 2.

(122) V neposlední řadě Německo uvedlo, že neexistuje žádný negativní dopad na hospodářskou soutěž nebo obchod, neboť letiště Lübeck je malé regionální letiště a není konkurentem letiště v Hamburku.

([1]) Rozsudek Soudního dvora, Francie v. Komise („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Rozsudek Tribunálu, Bundesverband deutscher Banken v. Komise (Helaba I), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

4.4. *POPLATKY ZA ODMRAZOVÁNÍ LETADEL NA LETIŠTI*

(123) Německo uvedlo, že poplatky za odmrazování nejsou individuálně vyjednávány, ale vycházejí ze sazebníku pro zvláštní služby, který platí pro všechny letecké společnosti. Německo dále poznamenalo, že se nejednalo o státní podporu, neboť chyběly základní prvky takovéto podpory. Zaprvé poplatky nebyly selektivní. Zadruhé poplatky nebyly přičitatelné státu, což je potvrzeno skutečností, že společnosti Infratil a Yasmina, dva soukromí investoři, byli odpovědní za stanovení těchto poplatků v době, kdy po významnou dobu provozovali letiště. Zatřetí neexistovalo žádné zvýhodnění. Soukromí investoři Infratil a Yasmina se rozhodli sazebník pro zvláštní služby neměnit, což naznačuje, že poplatky za odmrazování byly v souladu s požadavky trhu.

5. **PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN**

5.1. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI FLG*

(124) Ve vztahu k možné státní podpoře ve prospěch společnosti FLG většina stran, které podaly připomínky, souhlasila v této záležitosti s Německem. Jednalo se zejména o Ryanair, FLG, IHK, Lübeck a ADV.

(125) Mezi třetí strany, které nesouhlasily, patřily SGF, BDF a dvě fyzické osoby: Peter C. Klanowski a Horst Conrad. Tyto strany tvrdily, že společnost FLG obdržela od hanzovního města Lübeck státní podporu.

— Dohoda o převodu ztrát: Sdružení SGF uvedlo, že závazek veřejné služby provozování letiště se týká pouze všeobecného letectví a nezahrnuje obchodní letectví. Na rozdíl od vyjádření Německa sdružení SGF zastávalo názor, že letiště v Německu mohou být na žádost provozovatele letiště uzavřena. SGF dále uvedlo, že nájemné hrazené společností FLG do roku 2006 i nájemné hrazené poté je příliš nízké.

— Dohoda o pronájmu a převzetí půjček: Podle sdružení BDF skutečnost, že Německo neposkytlo Komisi dostatečné informace, naznačuje existenci podpory.

— Potenciální investiční podpora pro společnost FLG prostřednictvím rozhodnutí o regionálních letištích z roku 2005 a její údajné porušení: Sdružení SGF nesouhlasilo s vyjádřeními v rozhodnutí o zahájení řízení a uvedlo, že podpora ve prospěch letiště byla poskytnuta předčasně, neboť v té době ještě nebylo vydáno žádné územní povolení. Podle SGF tato skutečnost přinesla časovou výhodu letišti Lübeck v porovnání s ostatními letišti a ohrozila hospodářskou soutěž na trhu. Pokud jde o možnou podporu opatření v oblasti infrastruktury, SGF a Klanowski zastávají názor, že některá z opatření (konkrétně financování bezpečnostního oplocení, osvětlení a systém pro přesné přiblížení a přistání) musí být považována za provozní podporu. Sdružení SGF dále uvedlo, že tato opatření nesplňují kritéria týkající se účetního a finančního výkaznictví, jak je vymezeno v rozhodnutí Soudního dvora ve věci Altmark ([1]). Mimo to je SGF toho názoru, že opatření nesledují jasně stanovený cíl obecného zájmu. Navíc neexistují uspokojivé střednědobé vyhlídky využívání infrastruktury. V neposlední řadě sdružení SGF uvedlo, že ani podle nového letištního ceníku není přístup k nové infrastruktuře rovný a nediskriminační, neboť pouze společnost Ryanair je schopna splnit kritéria tak, aby mohla využívat výhody nejnižších poplatků.

— Financování investic do infrastruktury hanzovním městem Lübeck a spolkovou zemí Šlesvicko-Holštýnsko: Sdružení SGF dále tvrdilo, že budoucí investice byly vypočteny na základě nesprávných předpokladů, a tudíž byly přehnané. SGF uvedlo, že kromě toho, že letiště nedosáhlo vyššího počtu cestujících, nebylo ani schopno omezit své ztráty. S odvoláním na severoněmeckou koncepci letecké dopravy (*Norddeutsches Luftverkehrskonzept*) SGF tvrdí, že všechna větší letiště v severním Německu (včetně Hamburku) mají k dispozici dostatečné možnosti. Uvádí se, že pokud jde o dostupné kapacity alespoň do roku 2030, neexistují žádná úzká místa. Kromě toho investice, zejména systém pro přesné přiblížení a přistání, nelze považovat za náhradu za veřejnou službu. Podle SGF bylo v ekonomickém zájmu společnosti FLG investovat do tohoto systému, aby mohlo dosáhnout svých střednědobých hospodářských cílů.

— Změna půjček společníků pro FLG na podřízené úvěry ze strany hanzovního města Lübeck: SGF je toho názoru, že letiště Lübeck je „podnikem v obtížích“ a byl jím i v letech 2008–2009. V této souvislosti je dohoda o podřízenosti sdružením SGF považována za důležitý nástroj pro předcházení úpadku. Podle SGF změna půjček společníků na podřízené úvěry dosahovala částky […] EUR.

([1]) Rozsudek Soudního dvora, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

5.2. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI INFRATIL*

5.2.1. ***Prodej podílu ve společnosti FLG***

5.2.1.1. **Infratil**

(126) Společnost Infratil uvedla, že podíl ve společnosti FLG byl odkoupen na základě nabídkového řízení, které bylo přístupné v rámci celé EU, otevřené, transparentní a nediskriminační. Mimo to kupní cena za daných okolností odpovídá tržní hodnotě 90 % podílu ve společnosti FLG. Z tohoto důvodu dohoda o účasti z roku 2005 neobsahovala žádné prvky státní podpory. Společnost Infratil dodala, že předložila nejlepší nabídku, a nic na tom nemění skutečnost, že hanzovní město Lübeck a společnost Infratil zahájily druhé kolo vyjednávání ve věci změny podmínek původní dohody.

5.2.1.2. **Ryanair**

(127) Podle společnosti Ryanair byla privatizace uskutečněna na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního nabídkového řízení, jak prokázala odborná zpráva vypracovaná společností Ernst & Young. V tomto ohledu společnost Ryanair zdůraznila pověst a nezávislost společnosti Ernst & Young. Podle společnosti Ryanair by uzavření letiště nebylo možné z ekonomických a politických důvodů.

5.2.1.3. **Schutzgemeinschaft (SGF)**

(128) Pokud jde o možnou státní podporu v souvislosti s privatizací společnosti FLG, vyjádřilo sdružení SGF silné pochybnosti o slučitelnosti kupní smlouvy s tržními standardy. Sdružení SGF dále tvrdilo, že dohoda obsahovala záruky hanzovního města Lübeck, které jsou z pohledu státní podpory také relevantní.

5.2.2. ***Dodatková dohoda z roku 2009 a opětovné jednání o prodejní opci – převzetí dalších ztrát, investic a jiných nákladů***

5.2.2.1. **Infratil**

(129) Společnost Infratil vysvětlila, že dodatkovou dohodu z roku 2009 je třeba vnímat v souvislosti s dohodou o účasti z roku 2005 a podmínkou získání územního povolení. Jelikož územní povolení nakonec získáno nebylo z důvodu rozsudku ve věci OVG, společnost Infratil oznámila, že uplatní svou prodejní opci v roce 2008. Jedinou možností hanzovního města Lübeck jak společnosti Infratil v tomto kroku zabránit, byla dodatková dohoda z roku 2009.

(130) Společnost Infratil uvedla, že možnost, kterou si hanzovní město Lübeck vybralo, splňovala požadavky trhu. Pokud by společnost Infratil uplatnila prodejní opci, hanzovní město Lübeck by muselo od 31. prosince 2008 nést všechny náklady a ztráty vyplývající z provozu letiště Lübeck. Další prodej letiště soukromému investorovi by nebyl v krátkém časovém horizontu možný a uzavření letiště nebylo pro hanzovní město Lübeck možným řešením z důvodu závazku podle veřejného práva a z finančních důvodů. Odchod společnosti Infratil by pravděpodobně způsobil to, že společnost Ryanair by omezila nabídku svých služeb na letišti Lübeck nebo by své služby přestala nabízet. Z tohoto důvodu společnost Infratil uvedla, že provozní ztráty společnosti FLG by byly vyšší, pokud by společnost Infratil uplatnila svou prodejní opci.

(131) Společnost Infratil uvedla, že rozdíl mezi cenou prodejní opce zaplacenou v souladu s dodatkovou dohodou z roku 2009 a cenou prodejní opce, která by byla splatná v lednu 2009, vycházel z plnění sjednaných mezi stranami. Hanzovní město Lübeck by v každém případě muselo po deprivatizaci uhradit veškeré další částky kromě dvou, což vedlo k závěru, že dodatková dohoda z roku 2009 byla nejhospodárnějším (*wirtschaftlich*) rozhodnutím.

(132) Společnost Infratil dále tvrdila, že další částky nepředstavují zvýhodnění pro společnost Infratil. Zaprvé dodatečné pokrytí ztrát v roce 2009 by společnost Infratil nemusela hradit, pokud by uplatnila svou prodejní opci. Zadruhé povinnost hanzovního města Lübeck uhradit úroky z půjček společníků za období od 1. ledna 2009 do 22. října 2009 nelze považovat za hospodářskou výhodu, neboť společnost Infratil mohla dosáhnout stejné nebo dokonce vyšší návratnosti z výnosů prodejní opce v lednu 2009. V hypotetickém scénáři by společnost Infratil výnos použila na splacení stávajících dluhů, aby ušetřila úroky. Mimo to nebyla společnosti Infratil poskytnuta žádná výhoda, neboť se neočekávalo, že letiště Lübeck v krátkodobém horizontu dosáhne zisku; spíše se očekávalo, že bude ve ztrátách pokračovat.

(133) Společnost Infratil tvrdila, že uplatnění prodejní opce jí neumožňovalo zcela obnovit situaci *ex quo ante*, neboť musela bez náhrady nést určité ztráty (rozdíl mezi schválenými provozními ztrátami a skutečnými provozními ztrátami).

(134) I kdyby Komise zjistila, že opětovné vyjednávání opční ceny představuje státní podporu, Infratil se domnívá, že je v souladu s vnitřním trhem. Pokud by Komise shledala, že hanzovní město Lübeck poskytlo podporu společnosti Infratil převzetím ztrát, které vznikly společnosti FLG v roce 2009, podle společnosti Infratil by taková podpora byla pouhou náhradou ztrát vzniklých při poskytování služeb obecného hospodářského zájmu.

5.2.2.2. **Hanzovní město Lübeck**

(135) Hanzovní město Lübeck tvrdilo, že dohoda o převzetí ztrát byla nejméně nákladnou a nejméně riskantní alternativou. To je částečně odůvodněno na základě zákonné povinnosti hanzovního města Lübeck provozovat letiště podle § 45 odst. 1 německého nařízení o licencích pro provozování letecké dopravy (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, „LuftVZO“). Uzavření letiště by proto nebylo možným řešením. Kromě toho by uzavření letiště stálo příliš mnoho času a zdrojů.

(136) Hanzovní město Lübeck navíc Komisi připomnělo, že ani hanzovní město Lübeck, ani společnost Infratil neměly předchozí zkušenosti s privatizací letiště. To může vést k určitým chybným výpočtům, ale jistě ne k závěru, že některá ze stran nejednala v souladu se zásadami trhu. Hanzovní město Lübeck dále tvrdilo, že společnost Infratil byla jediným uchazečem v rámci privatizace, a proto byla vyjednávací síla hanzovního města Lübeck omezena na minimum.

5.2.2.3. **Schutzgemeinschaft (SGF)**

(137) Sdružení SGF uvedlo, že dodatková dohoda z roku 2009 představuje novou podporu vedoucí ke zvýhodnění společnosti Infratil. Jelikož uvedená podpora přesahuje prahovou hodnotu *de minimis*, měla být oznámena, což Německo neučinilo.

(138) Podle SGF přinesla dodatková dohoda z roku 2009 společnosti Infratil jasnou výhodu. Pokud jde o uplatnění kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu, sdružení SGF zdůraznilo, že kladný dopad dohody na region by neměl být vzat v úvahu. V této souvislosti SGF uvedlo, že letiště Lübeck nemělo žádné vyhlídky ziskovosti. Sdružení SGF dodalo, že společnost FLG mohla zabránit úpadku pouze na začátku roku 2008 z důvodu ústupků provedených společností Infratil. Sdružení SGF nesouhlasilo s tím, že kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu bylo splněno, neboť žádný soukromý investor by nebyl ochoten pokračovat v činnosti s takovými ztrátami, jak ukazuje uplatnění prodejní opce společnosti Infratil.

(139) Pokud jde o uzavření letiště, sdružení SGF tvrdilo, že Hamburk má dostatečné kapacity fungovat bez Lübecku jako záložního letiště. Navíc podle SGF náklady na uzavření byly společností FLG nadhodnoceny. Tabulka 5 byla považována za realističtější, i když hodnoty mohou být podle SGF stále nadhodnocené:

Tabulka 5

Náklady na uzavření letiště Lübeck předložené sdružením SGF

Náklady	v tisících EUR
Náklady na likvidátora	[…]
Stávající ztráty za dočasné pokračování do roku 2010/11	[…]
Sociální plán	[…]
Splácení subvencí	[…]
Náklady na auditora	[…]

(140) Kromě toho údajnou povinnost provozovat letiště jako veřejnou službu SGF zpochybňuje, neboť povolení k provozování letiště nevede ke službě obecného hospodářského zájmu. Takovéto povolení lze zrušit.

5.2.2.4. **Ryanair**

(141) Společnost Ryanair tvrdila, že rozdíl mezi cenou prodejní opce sjednanou v letech 2005 a 2009 a skutečnou cenou prodejní opce zaplacenou hanzovním městem Lübeck mohl být způsoben řadou faktorů, jako například trendy v cenách aktiv. Ekonomické podmínky převažující v roce 2005 byly mnohem optimističtější než v roce 2009 a rozdíl v ceně toho mohl být odrazem.

5.3. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI RYANAIR*

5.3.1. ***Dohoda z roku 2000***

5.3.1.1. **Ryanair**

(142) Společnost Ryanair uvedla, že smlouva s FLG byla uzavřena na základě ekonomických úvah. Letiště Lübeck bylo vnímáno jako životaschopné vedlejší letiště k letišti Hamburk a samotný Lübeck byl považován za cennou kulturní destinaci. Kromě toho byly na letišti Lübeck zavedeny služby k zajištění nízkonákladové základny a k provedení analýzy demografické struktury s cílem stanovit, zda má nové letiště dostatečné zázemí. I když společnost Ryanair nemohla své rozhodnutí zahájit poskytování služeb na letišti Lübeck doložit podnikatelským plánem, zdůraznila, že takovýto podnikatelský plán není pro soukromého investora v tržním hospodářství obvykle vyžadován. Společnost Ryanair vysvětlila, že její služby z letiště Lübeck byly zrušeny z obchodních důvodů, včetně zvýšení nákladů a nižších výnosů, než se očekávalo (v důsledku hospodářské recese).

(143) Společnost Ryanair uvedla, že regionální letiště v Unii jsou na trhu v obtížném postavení. Proto je třeba přihlížet k příjmům jak z leteckých, tak jiných než leteckých činností, což je označováno jako „zásada samostatného financování“. Jelikož smlouvy se společností Ryanair obvykle slibují vysoký počet cestujících, takovéto obchodní vztahy často pomáhají zvyšovat odlišitelnost letiště a přilákat další letecké společnosti, jakož i maloobchodníky a jiné poskytovatele služeb. Společnost Ryanair dále uvedla, že existovaly pádné důkazy, že zvýšený počet cestujících by vedl ke zvýšení příjmů z jiných než leteckých činností. Na důkaz toho společnost Ryanair předložila tuto tabulku:

Tabulka 6

Příjmy z jiných než leteckých činností jako procento celkového příjmu na vybraných letištích

v mil. GBP	2010/11 (%)
Bournemouth	[…]
Liverpool	[…]
Leeds Bradford	[…]
Humberside	[…]
Doncaster Sheffield	[…]
Exeter	[…]
Bristol	[…]
Luton	[…]
Manchester	[…]
Belfast International	[…]

v mil. GBP	2010/11 (%)
East Midlands	[…]
Newcastle	[…]
Birmingham	[…]
Glasgow	[…]
Cardiff	[…]
Stansted	[…]
Edinburgh	[…]
Aberdeen	[…]
Southampton	[…]
Průměr	[…]

Zdroj: Ukazatel výkonnosti letišť ve Spojeném království.

(144) Společnost Ryanair tvrdila, že z pohledu tržně jednajícího hospodářského subjektu bude obvykle jakákoli obchodní nabídka zlepšením oproti tehdejší situaci, pokud očekává, že mezní příjmy budou překračovat její mezní náklady. Podle tvrzení společnosti Ryanair je rovněž třeba zohlednit, že společnost Ryanair významně omezila potřeby v porovnání s jinými leteckými společnostmi s ohledem na svůj obchodní model a provozní efektivnost.

(145) S cílem poskytnout více důkazů toho, že dohoda z roku 2000 splňuje požadavky trhu, společnost Ryanair provedla srovnání mezi letišti srovnatelné velikosti a situace s letištěm Lübeck. Srovnávací letiště zahrnují Bournemouth Airport, Grenoble Airport, Knock Airport, Maastricht Airport, Nimes Airport a Prestwick Airport. Porovnání poplatků hrazených společností Ryanair na srovnávacích letištích ukázalo, že náklady hrazené společností Ryanair na letišti Lübeck byly obecně vyšší než průměrná úroveň na srovnávacích letištích, a to jak v položce za cestujícího, tak v položce za obrátku. Společnost Ryanair naléhala na Komisi, aby při svém posuzování toho, zda dohoda z roku 2000 splňuje zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, více přihlížela ke srovnávací analýze než k analýze ziskovosti.

(146) Zpráva vypracovaná společností Oxera vypočítává čistou současnou hodnotu dohody z roku 2000. Zpráva konstatuje kladnou čistou současnou hodnotu ve výši […] EUR. Společnost Oxera provedla v souvislosti se svým výpočtem řadu kontrol citlivosti.

5.3.1.2. **Air Berlin**

(147) Společnost Air Berlin uvedla, že trasy nabízené společností Ryanair z letiště Lübeck přímo soutěží s trasami nabízenými společností Air Berlin na letišti Hamburk. Zejména se to týká destinací Londýn, Milán a Barcelona, neboť obě letecké společnosti je mají ve svém portfoliu.

(148) Společnost Air Berlin tvrdila, že cílem marketingové strategie společnosti Ryanair bylo přetáhnout potenciální klienty mimo jiné společnosti Air Berlin. Z důvodu nízkých cen společnosti Ryanair se klienti přesunuli z Hamburku na letiště Lübeck. Společnost Air Berlin tvrdí, že v důsledku státní podpory utrpěla podstatné hospodářské ztráty. Společnost Air Berlin musela zrušit některé ze svých letů z důvodu paralelní nabídky společnosti Ryanair na letišti Lübeck. Kromě toho společnost Air Berlin uvedla, že je pro ni obtížné otevírat nové destinace z letiště Hamburk, pokud jsou obdobné destinace nabízeny společností Ryanair z letiště Lübeck za nepřiměřené nízké ceny.

(149) Společnost Air Berlin dále zmínila uzavření letiště Lübeck na šest dní od 19. dubna 2004 na podporu svých argumentů, že společnost Ryanair platila nespravedlivě nízké poplatky a že mezi letišti Lübeck a Hamburk existuje hospodářská soutěž. Během uzavření letiště musela společnost Ryanair přesunout své lety z letiště Lübeck na letiště Hamburk. V důsledku vyšších letištních poplatků na letišti Hamburk vznikly společnosti Ryanair dodatečné náklady ve výši […] EUR, které společnost Ryanair naúčtovala společnosti FLG. Společnost Air Berlin proto zdůraznila, že již v těchto šesti dnech společnost Ryanair získala výhodu ve výši […] EUR oproti leteckým společnostem působícím na letišti Hamburk.

(150) Společnost Air Berlin dále podpořila svůj argument tím, že nabídla tabulku počtu cestujících a letů předtím (do roku 1999) a poté (od roku 2000), co společnost Ryanair zahájila svůj provoz na letišti Lübeck:

Tabulka 7

Tabulka společnosti Air Berlin uvádějící počet cestujících a letů

	Počet cestujících (osoby)	Pohyb letadel
1997	34 132	[…]
1998	60 520	[…]
1999	48 522	[…]
2000	142 586	[…]
2001	192 726	[…]
2002	244 684	[…]
2003	514 472	[…]

(151) Tabulka 7 ukazuje, že se počet cestujících významně zvýšil v roce 2000, kdy společnost Ryanair začala nabízet lety z letiště Lübeck. Společnost Air Berlin uvedla, že 97 % těchto cestujících lze přisuzovat společnosti Ryanair. Toto je uvedeno do souvislostí se ztrátami, které vznikly společnosti FLG předtím (do roku 1999) a poté (od roku 2000), co společnost Ryanair zahájila svůj provoz na letišti Lübeck:

Tabulka 8

Tabulka společnosti Air Berlin uvádějící ztráty FLG

FLG	Ztráty (*v EUR*)
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
Celkem	**[…]**

(152) Na základě tabulky 7 a tabulky 8 společnost Air Berlin tvrdila, že i když se počet cestujících v letech 2002 až 2003 téměř zdvojnásobil, ztráty se v uvedeném období zvýšily o více než […] EUR. Kromě toho společnost Air Berlin uvedla, že společnost FLG poskytla společnosti Ryanair zvýhodněné podmínky, slevy, jakož i náhrady a jiné platby. Poplatky hrazené společností Ryanair za používání letiště Lübeck byly nižší než poplatky stanovené v tehdy platném letištním ceníku. Společnost Air Berlin dále uvedla, že společnost Ryanair poskytovala marketingové služby nezávisle na marketingových nákladech. Podle společnosti Air Berlin se zdá, že platby za marketingové služby hrazené společnosti Ryanair neměly spojitost se skutečnými marketingovými výdaji, které společnosti Ryanair vznikly.

(153) Společnost Air Berlin se tedy domnívá, že dohoda z roku 2000 uzavřená mezi společnostmi FLG a Ryanair nesplňovala požadavky trhu. Podle společnosti Air Berlin je Lübeck provozován spíše z důvodu regionální politiky než ziskovosti.

(154) Podle společnosti Air Berlin lze dostupnost zvýhodněných podmínek pro společnost Ryanair v Lübecku na jedné straně a způsob a stav podmíněné privatizace letiště na straně druhé jen stěží posuzovat odděleně. Společnost Air Berlin nepovažuje dohodu o účasti uzavřenou se společností Infratil za důkaz dodržení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, neboť zahrnuje prodejní opci. Air Berlin je naopak toho názoru, že tržně jednající hospodářský subjekt by v roce 2005 v souvislosti s letištěm vypsal nové nabídkové řízení.

(155) Společnost Air Berlin dále uvedla, že dohoda se společností Ryanair byla přičitatelná Německu. Podle stanov společnosti FLG musí poplatky vyplývající z používání letiště schválit dozorčí rada (článek 12 stanov). Čtyři z šesti členů dozorčí rady jsou voleni hanzovním městem Lübeck. Společnost Air Berlin proto dospěla k závěru, že hanzovní město Lübeck lze činiti odpovědným. Air Berlin se domnívá, že některá prohlášení klíčových představitelů společnosti FLG jsou dalším důkazem přičitatelnosti dané dohody.

5.3.1.3. **Infratil**

(156) Pokud jde o možnou státní podporu poskytnutou společnosti Ryanair, společnost Infratil uvedla, že dohoda z roku 2000 byla ekonomicky účelná, byla důležitým přínosem pro rozvoj letiště a plně v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Infratil také zastává názor, že dohoda z roku 2000 a její provádění nejsou přičitatelné hanzovnímu městu Lübeck ani jiným státním subjektům. Hanzovní město Lübeck ani dozorčí rada nevydaly žádné příkazy nebo pokyny k přijetí dohody z roku 2000 a její přijetí neřídily.

5.3.1.4. **Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF)**

(157) BDF je toho názoru, že podmínky nabízené společnosti Ryanair společností FLG nejsou slučitelné s vnitřním trhem, neboť nesplňují požadavky transparentnosti a nediskriminace a neobsahují sankce, pokud společnost Ryanair své povinnosti podle dohody z roku 2000 nesplní.

(158) Podle BDF diskriminační odchylky od platných letištních ceníků ve prospěch jedné konkrétní letecké společnosti vedou k silnému narušení hospodářské soutěže a dotovanému přerozdělování cestujících v rámci téže aglomerace, což není z pohledu celého hospodářství smysluplné. Sdružení BDF dále uvedlo, že opatření musí být oznámeno Komisi, pokud nelze vyloučit, že toto opatření zahrnuje státní podporu. Sdružení BDF uvedlo, že z právního hlediska je možné německé letiště na žádost provozovatele za určitých podmínek uzavřít.

5.3.2. ***Dohody z roku 2010***

5.3.2.1. **Flughafen Lübeck GmbH (FLG)**

(159) Společnost FLG uvedla, že opatření nebylo přičitatelné Německu, neboť dohody z roku 2010 byly společností FLG vyjednány nezávisle.

5.3.2.2. **Ryanair**

(160) Společnost Ryanair tvrdila, že dohody z roku 2010 nejsou přičitatelné státu.

(161) Společnost Ryanair uvedla, že dodatek č. 1 a dodatek č. 2 jsou pouze krátké dodatky, které prodlužují dobu trvání stávajících ujednání podle dohody společnosti Ryanair z roku 2000. Jediným novým prvkem byla obchodně vyjednaná úprava marketingové podpory v dodatku č. 1. Společnost Ryanair uvedla, že důsledky obou dvou dodatků jsou obsaženy v podáních společnosti Ryanair týkajících se dohody z roku 2000.

(162) Společnost Ryanair předložila zprávu vypracovanou společností Oxera ([1]), která vyhodnocuje očekávanou ziskovost dodatku č. 1 a dodatku č. 2 na základě podnikatelského plánu z roku 2009 ([2]) zpracovaného letištěm Lübeck před podpisem dodatku č. 1 a dodatku č. 2. Ve zprávě se uvádí, že na základě rozumných předpokladů

([1]) Zpráva společnosti Oxera, *Economic MEOP assessment: Lübeck airport* (Ekonomické posouzení podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu: letiště Lübeck), 6. února 2015.

([2]) Podnikatelský plán „Takeoff Konzept" ze dne 21. prosince 2009, viz http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf.

v době, kdy byly oba dodatky podepsány, se očekávalo, že dodatky budou dostatečně ziskové. Letiště chovající se jako tržně jednající hospodářský subjekt by nabídlo obdobné podmínky. Podle společnosti Oxera to platí také v případě, že by dohoda o marketingových službách z roku 2010 měla být zohledněna společně s dodatky z března a října 2010. Marketingové náklady pro letiště Lübeck byly tedy do posouzení zahrnuty.

5.3.2.3. **Air Berlin**

(163) Společnost Air Berlin zdůraznila, že v roce 2010 byly podepsány tři dohody: dodatek č. 1, dodatek č. 2 a dohoda o marketingových službách z roku 2010. Komise by měla ve svém posouzení přihlédnout ke všem dohodám z roku 2010.

5.4. *POPLATKY ZA ODMRAZOVÁNÍ LETADEL NA LETIŠTI*

RYANAIR A WIZZ AIR

(164) Společnosti Ryanair a Wizz Air tvrdily, že veškerou údajnou podporu poskytnutou letištěm Lübeck společnosti Wizz Air a dalším leteckým společnostem nelze přičítat německému státu, a to na základě rozsudku ve věci Stardust Marine ([1]). Wizz Air tvrdí, že i když hanzovní město Lübeck bylo tehdy jediným vlastníkem letiště, nestačí to na potvrzení jakékoli přičitatelnosti státu. Wizz Air tvrdí, že nepřičitatelnost Německu byla ještě zjevnější během doby, kdy 90 % podíl ve společnosti FLG vlastnila společnost Infratil.

(165) Společnosti Ryanair a Wizz Air konstatovaly, že uvedené poplatky a jakékoli slevy představují nevýznamný podíl nákladů letecké společnosti spojených s letištěm. Podle společnosti Ryanair tyto poplatky nelze posuzovat odděleně, neboť neexistuje žádný maloobchodní trh pro odmrazování. Sleva na odmrazování je pravděpodobně vyvážena obchodním přínosem dosaženým letištěm v rámci vyjednávání. Společnost Ryanair citovala rozsudek ve věci Charleroi, který uvádí, že „přitom je nezbytné v rámci použití kritéria soukromého investora posuzovat obchodní transakci jako celek“ ([2]).

(166) V neposlední řadě společnosti Ryanair a Wizz Air uvedly, že cena kapaliny pro odmrazování účtovaná na letišti Lübeck je standardní cenou účtovanou na veřejnoprávních i soukromých letištích.

6. **VYJÁDŘENÍ NĚMECKA K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍCH STRAN**

6.1. *PŘIPOMÍNKY K PODÁNÍM SPOLEČNOSTI RYANAIR*

(167) Podle Německa podání společnosti Ryanair ukazují, že společnost FLG jednala v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(168) Německo zejména zdůraznilo užitečnost přístupu společnosti Ryanair při prokazování souladu dohody s trhem prostřednictvím analýzy ziskovosti a srovnávací analýzy.

(169) Podle Německa nejsou dodatek č. 1 a dodatek č. 2 pro toto šetření relevantní. Zaprvé dodatky z března a října 2010 nejsou přičitatelné státu, neboť byly nezávisle vyjednány a uzavřeny společností FLG bez zásahu hanzovního města Lübeck. Zadruhé, pokud jde o dodatek č. 2, Německo zdůraznilo, že tento dodatek pouze prodlužuje dohodu z roku 2000, a neobsahuje tedy žádnou podstatnou změnu. Všechny úvahy týkající se dohody z roku 2000 se tedy vztahují i na dodatky.

(170) Německo uvedlo, že nerozumí tomu, proč by dohoda o marketingových službách z roku 2010 měla být zahrnuta do tohoto šetření, neboť nezahrnovala žádné veřejné finanční prostředky. Náklady, jak je uvedeno v dohodě o marketingových službách z roku 2010, hradila IHK Lübeck. Německo rovněž poznamenalo, že dohodu o marketingových službách z roku 2010 lze považovat za dohodu, která je v souladu s tržními standardy. Toto je podpořeno připomínkou, že společnost FLG měla nižší náklady než jiná letiště s obdobnou dohodou. Navíc dohoda o marketingových službách z roku 2010 uzavřená s letištěm Lübeck vycházela z příslibu společnosti Ryanair, že rozšíří své portfolio letů o dvě destinace.

([1]) Rozsudek Soudního dvora, Francie v. Komise („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Rozsudek Tribunálu, Ryanair v. Komise („Charleroi“), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

(171) Německo dále zmínilo funkci letiště Lübeck jako záložního letiště pro letiště Hamburk a jako nezbytné infrastruktury pro severoněmecké obyvatelstvo.

6.2. *PŘIPOMÍNKY K PODÁNÍM SDRUŽENÍ SGF*

(172) Německo uvedlo, že sdružení SGF nebylo zúčastněnou stranou ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU a čl. 1 písm. h) nařízení (ES) č. 659/1999, a nemělo tedy žádné právo předkládat připomínky. Členové SGF pouze vlastní pozemky v blízkosti letiště, a proto se chtějí zbavit vnímaného obtěžovaní způsobeného provozem letiště. O dosažení těchto cílů je však třeba usilovat vnitrostátními právními prostředky.

(173) Německo také tvrdilo, že věcná stránka podání ze strany SGF byla nepřesná. Zaprvé Německo nesouhlasí s prohlášením SGF, že letiště Lübeck neplní funkci veřejné služby. Sdružení SGF tvrdilo, že letiště je provozováno pouze v obecném zájmu v rozsahu zájmů týkajících se „všeobecného letectví". Německo nesouhlasí s uvedeným prohlášením, neboť letiště Lübeck má provozní povinnost z důvodů infrastrukturních funkcí veřejné služby a záložní funkce pro letiště Hamburk. Záložní funkce je oficiálně stanovena v severoněmecké koncepci letecké dopravy (*Norddeutsches Luftverkehrskonzept*).

(174) Pokud jde o smlouvu o pronájmu, Německo zopakovalo svůj postoj v tom smyslu, že ze staré smlouvy o pronájmu až do konce roku 2005 ani z nové smlouvy o pronájmu od roku 2006 pro FLG neplynula žádná výhoda.

(175) Německo dále vyjádřilo připomínky k podáním společnosti SGF, která se týkala investic do infrastruktury. Německo konstatovalo, že územní povolení je pouze administrativním nástrojem, který může být vydán zpětně, a není předpokladem pro schválení financování ani nemá vliv na hospodářskou soutěž. Německo navíc nesouhlasí s kategorizací investic ze strany sdružení SGF jako udržovacích opatření spíše než opatření ke zlepšení funkce dopravy daného letiště. Německo tvrdilo, že pro splnění vnitrostátních a mezinárodních předpisů jsou opatření nezbytná. Podle Německa skutečnost, že společnost Ryanair je největším uživatelem letiště nevede k závěru, že je zvýhodňována.

(176) Pokud jde o výpočty SGF týkající se střednědobých vyhlídek letiště Lübeck, Německo uvedlo, že předložené připomínky jsou nesprávné. Podle tvrzení Německa bylo prokázáno, že v době investice existovaly optimistické střednědobé vyhlídky, jak potvrdila Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2007.

(177) Německo navíc vyjádřilo připomínky k tvrzením SGF, že společnost FLG byla „podnikem v obtížích". Německo je toho názoru, že jakákoli argumentace SGF na základě pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích byla sporná. Podle Německa tyto pokyny nejsou použitelné, neboť poskytnuté výhody v prvé řadě nepředstavují státní podporu. Výhody nebyly nikdy kategorizovány jako podpora na záchranu nebo restrukturalizaci ani nemusely být schváleny podle jiných pokynů.

(178) Německo nesouhlasí s prohlášením SGF, že hanzovní město Lübeck tvrdilo, že uzavření letiště bylo nemožné a že takovouto možnost nezvažovalo. Podle Německa hanzovní město Lübeck tuto možnost zvažovalo, ale rozhodlo se k ní nepřistoupit, neboť výpočty vedly k závěru, že by to nebylo nejhospodárnější rozhodnutí. Kromě toho Německo objasnilo, že uzavření letiště *ad hoc* není možné z důvodu čl. 45 odst. 1 LuftVZO. Letištní zařízení jsou veřejným statkem a mají provozní povinnost. Aby tedy bylo možné letiště uzavřít, muselo by být odebráno povolení k provozování letiště, čemuž předchází zdlouhavý právní postup. Německo tvrdí, že odebrání povolení je vyloučeno, pokud se odpovědná správa domnívá, že veřejný zájem převyšuje ve prospěch pokračování provozu letiště. Pokus uzavřít letiště by tedy nebyl nemožný, ale byl by jistě obtížný, zdlouhavý a tím nákladný. Takovéto důsledky byly zmíněny v souvislosti s uzavřením letiště Berlín-Tempelhof. Německo se proto domnívalo, že rozhodnutí vyloučit možnost uzavření letiště a spíše rozšířit infrastrukturu a investovat do ní s cílem přilákat soukromého investora bylo hospodárnějším rozhodnutím. Zpětně se jednalo o správný přístup, neboť soukromý investor byl nalezen.

6.3. *PŘIPOMÍNKY K PODÁNÍM SPOLEČNOSTI AIR BERLIN*

(179) Podle Německa by společnost Air Berlin získala stejné výhody jako Ryanair, pokud by splnila tatáž kritéria týkající se počtu cestujících a četnosti letů. Namísto toho společnost Air Berlin odmítla jakoukoli nabídku na vyjednávání s FLG, protože nikdy neměla v úmyslu začít poskytovat služby na letišti Lübeck. Naopak společnost Air Berlin nikdy nevznesla námitky proti podmínkám, za kterých společnost Ryanair působí na letišti Hamburk.

Kromě toho si několik leteckých společností stěžovalo (mimo jiné Komisi), že Air Berlin profituje z podstatné státní podpory Spojených arabských emirátů. Nemůže se tedy vůči svému hlavnímu konkurentovi, společnosti Ryanair, prezentovat jako oběť.

(180) Německo nesouhlasilo s připomínkami společnosti Air Berlin, které se týkaly existence hospodářské soutěže mezi letištěm Lübeck a letištěm Hamburk. Německo se zejména odvolává na skutečnost, že Hamburk měl v roce 2000, kdy byla se společností Ryanair podepsána dohoda z roku 2000, sedmdesátkrát více cestujících než letiště Lübeck. Absence stížností ze strany jiných letišť ukazuje, že tato dvě letiště mezi sebou vzájemně nesoutěžila. Německo také dodalo, že letiště Hamburk a letiště Rostock se v roce 2008 rozrostly, zatímco počet cestujících na letišti Lübeck se snížil o 10 %.

(181) Německo rovněž odmítlo argument společnosti Air Berlin, že společnost Ryanair měla hospodářskou výhodu. Německo uvedlo, že společnost Air Berlin použila nesprávné výpočty a že jediným relevantním kritériem pro posouzení toho, zda je dohoda mezi letištěm a leteckou společností v souladu s tržními podmínkami, byla zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu. Německo se domnívá, že dohody se společností Ryanair splňovaly požadavky trhu, neboť dlouhodobé vyhlídky letiště byly v roce 2000 pozitivní.

6.4. *PŘIPOMÍNKY K PODÁNÍM SDRUŽENÍ BDF*

(182) Německo zdůraznilo, že Air Berlin je členem BDF, což vede k úzkým vztahům a překrývajícím se podáním. Německo nesouhlasilo s tím, že by společnost FLG uměle vytvářela poptávku nepřiměřeně nízkými cenami a že by se odchylovala od letištního ceníku diskriminačním způsobem ve prospěch jedné letecké společnosti. Podle Německa by společnost FLG neměla žádný důvod diskriminovat jednotlivé letecké společnosti, aby zvýšila poptávku. Naopak více leteckých společností by znamenalo více obchodní činnosti na letišti Lübeck. Německo proto tvrdí, že jakákoli letecká společnost mohla uzavřít dohodu s letištěm Lübeck za obdobných podmínek, pokud by předložila nabídku srovnatelnou s nabídkou společnosti Ryanair.

7. **POSOUZENÍ**

7.1. *ÚVOD*

(183) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie „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“. Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Aby bylo možné určit, zda opatření představuje státní podporu, musí být splněny tyto podmínky:

— příjemce je podnikem,

— opatření poskytuje výhodu,

— výhoda je poskytována ze státních prostředků,

— výhoda je selektivní a

— opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(184) Musí se tedy určit, zda jsou uvedená kritéria splněna ve vztahu ke každému z posuzovaných opatření, a to:

— potenciální státní podpora ve prospěch společnosti FLG,

— potenciální státní podpora ve prospěch společnosti Infratil,

— potenciální státní podpora ve prospěch společnosti Ryanair a

— poplatky za odmrazování letadel na letišti.

(185) Pokud jde o potenciální státní podporu ve prospěch společnosti FLG, Komise nejdříve posoudí, zda potenciální příjemce státní podpory, společnost FLG, stále existuje, a pokud ne, zda hospodářská činnost společnosti FLG stále pokračuje. Kromě toho musí Komise posoudit, zda výhoda, kterou v sobě zahrnuje potenciální státní podpora ve prospěch společnosti FLG, mohla přejít na její nástupce, tj. zda existuje hospodářská návaznost.

(186) Pokud jde o státní podporu ve prospěch společnosti Ryanair, Komise posoudí pouze dohodu z roku 2000. Ke dni tohoto rozhodnutí Komise nemá ve spise dostatek informací, aby mohla posoudit, zda pozdější dohody, zejména dohody uzavřené v roce 2010, představují státní podporu ve prospěch společnosti Ryanair. Uvedené dohody budou proto posuzovány v samostatném rozhodnutí.

7.2. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI FLG*

7.2.1. ***Příjemce potenciální státní podpory***

(187) Komise zahájila formální vyšetřovací řízení týkající se potenciální státní podpory ve prospěch společnosti FLG. V lednu 2013 však byla část aktiv FLG prodána společnosti Yasmina. Společnost FLG se sloučila s hanzovním městem Lübeck a právnická osoba FLG přestala existovat. V roce 2014 společnost Yasmina vyhlásila úpadek, což vedlo v dubnu 2014 k zahájení úpadkového řízení. V srpnu 2014 převzala aktiva společnosti Yasmina společnost PuRen.

(188) V případech, kdy Komise přijme zamítavé rozhodnutí, kterým podniku nařídí navrácení neslučitelné podpory v souvislosti s články 107 a 108 Smlouvy, může být povinnost navrácení rozšířena na novou společnost, na kterou příjemce dotyčné podpory převedl nebo které prodal všechna svá aktiva nebo jejich část, pokud převod nebo struktura prodeje ukazují, že mezi oběma společnostmi existuje hospodářská návaznost.

(189) Pokud by Komise shledala, že společnosti FLG byla poskytnuta neslučitelná podpora, která musí být navrácena, musela by posoudit, kdo měl z podpory prospěch a na kterou společnost by se měla povinnost navrácení vztahovat. Pokud by neexistovala společnost, na kterou by mohla být povinnost navrácení rozšířena, Komise by musela posoudit, zda byla společnosti FLG poskytnuta podpora. Komise tedy považuje za vhodné nejdříve posoudit, zda mezi společnostmi FLG a Yasmina existovala hospodářská návaznost, zda lze povinnost navrácení rozšířit na společnost Yasmina (viz oddíl 7.2.2) a zda mohla mít společnost PuRen jakožto nabyvatel aktiv společnosti Yasmina z podpory prospěch (viz oddíl 7.2.3). Komise pak posoudí, zda hospodářská činnost, která mohla mít z podpory prospěch, stále existuje (viz oddíl 7.2.4). Otázka, zda opatření poskytnutá společnosti FLG zahrnovala státní podporu, a pokud ano, zda byla takováto podpora slučitelná, bude muset být přezkoumána pouze v případě, že bude možné určit příjemce podpory, tj. pokud existovala hospodářská návaznost mezi společností FLG a společností Yasmina nebo PuRen nebo pokud podpora zůstala na úrovni hospodářské činnosti, tj. na úrovni provozování letiště Lübeck.

7.2.2. ***Hospodářská návaznost mezi společnostmi FLG a Yasmina***

(190) Ve svém rozhodnutí týkajícím se prodeje aktiv letecké společnosti Alitalia ([1]) měla Komise za to, že pokud nabytí aktiv proběhne za tržní cenu a nenaznačuje hospodářskou návaznost mezi starou společností a novou strukturou, nelze předpokládat, že nová struktura využila konkurenční výhody, kterou vytvořila státní podpora poskytnutá již původní společnosti.

(191) Podle ustálené judikatury ([2]) je hospodářská návaznost mezi původním subjektem a novou strukturou stanovena na základě souboru ukazatelů. Tento soubor ukazatelů byl potvrzen Soudním dvorem ve věci Ryanair v. Komise ([3]). Není to však povinný soubor kumulativních požadavků, které musí být všechny v každém jednotlivém případě splněny ([4]). Při posuzování hospodářské návaznosti mezi dvěma subjekty lze zohlednit tyto skutečnosti:

— rozsah prodaných aktiv (aktiva a pasiva, zachování pracovní síly, seskupení aktiv),

([1]) Rozhodnutí Komise ze dne 12. listopadu 2008, státní podpora N 510/2008, – Itálie – *Prodej aktiv letecké společnosti Alitalia* (Úř. věst. C 46, 25.2.2009, s. 6).

([2]) Rozsudek Soudního dvora, Itálie a SIM 2 Multimedia v. Komise, spojené věcí C-328/99 a C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252; rozhodnutí Komise ze dne 17. září 2008, státní podpora N 321/2008, N 322/2008 a N 323/2008 – Řecko – *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services* (Úř. věst. C 18, 23.1.2010, s. 9); rozhodnutí Komise ze dne 12. listopadu 2008, státní podpora N 510/2008 – Itálie – *Prodej aktiv letecké společnosti Alitalia* (Úř. věst. C 46, 25.2.2009, s. 6); rozhodnutí Komise ze dne 4. dubna 2012, SA.34547 – Francie – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (Úř. věst. C 305, 10.10.2012, s. 5).

([3]) Rozsudek Tribunálu, Ryanair Ltd. v. Komise, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164.

([4]) Rozsudek Tribunálu, Ryanair Ltd v. Komise, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, bod 156.

— prodejní cena,

— totožnost nabyvatele (nabyvatelů),

— okamžik prodeje (po zahájení předběžného posouzení, po ukončení formálního vyšetřovacího řízení nebo po konečném rozhodnutí) a

— hospodářská logika transakce.

7.2.2.1. **Rozsah prodaných aktiv**

(192) Komise úvodem podotýká, že kompletní převzetí aktiv prodávajícího kupujícím může v zásadě poukazovat na hospodářskou návaznost mezi kupujícím a prodávajícím. Avšak nebylo by tomu tak v případě, že celkové hodnocení ukáže, že rozsah prodeje je ponechán na trhu. Pokud například rozsah prodeje vychází z otevřeného, transparentního, nediskriminačního a bezpodmínečného nabídkového řízení, může to poukazovat na neexistenci hospodářské návaznosti. V této souvislosti by uchazeči měli mít možnost se svobodně rozhodnout, zda předloží nabídku na jednotlivá aktiva, skupinu aktiv nebo všechna aktiva, neměli by být nuceni vstupovat do smluv uzavřených prodávajícím a měli by mít možnost se svobodně rozhodnout, zda chtějí převzít všechny zaměstnance prodávajícího, některé z nich nebo žádného z nich.

(193) Komise poznamenává, že ve zveřejněném oznámení o nabídkovém řízení na prodej aktiv FLG bylo stanoveno, že uchazeči mohou odkoupit buď 90 % podíl ve společnosti FLG, nebo realizovat srovnatelné ekonomické řešení k převzetí provozu letiště. To tedy uchazečům umožnilo předložit nabídku na podíl ve FLG, nabídku na aktiva nebo seskupení aktiv nebo najít jiné ekonomické řešení, jako například pronájem aktiv. Toto bylo potvrzeno v informačním memorandu předaném všem zájemcům o účast v nabídkovém řízení předtím, než předložili vyjádření zájmu. Zájemcům o účast v nabídkovém řízení tedy bylo jasné, že mohou nabídnout odkup podílu nebo odkup aktiv nebo seskupení aktiv. Z pěti uchazečů, kteří předložili orientační nabídku, dva nabídli odkup aktiv, zatímco ostatní uchazeči nabídli odkup podílu. Ze tří uchazečů, kteří předložili závaznou nabídku, dva nabídli odkup aktiv a jeden nabídl odkup podílu. 3Y, holdingová společnost společnosti Yasmina, nabídla nejvyšší cenu za převzetí seskupení aktiv. Podle Německa společnost Yasmina převzala přibližně […] % aktiv FLG na základě celkové účetní hodnoty aktiv v porovnání s hodnotou převzatých aktiv. Neodkoupené položky zahrnovaly mimo jiné […].

(194) Komise poznamenává, že neodkoupené položky byly předmětem dvou dohod o pronájmu mezi společností Yasmina a hanzovním městem Lübeck. Jedna se týkala letištní infrastruktury a pozemků, které byly předmětem smlouvy o pronájmu mezi společností FLG a hanzovním městem Lübeck před prodejem. Tuto smlouvu o pronájmu převzala společnost Yasmina. Ostatní se týkaly zbývajících aktiv letiště, která byla převedena ze společnosti FLG na hanzovní město Lübeck, jakmile byla společnost FLG pohlcena hanzovním městem Lübeck.

(195) Skutečnost, že společnost FLG byla prodána v rámci transakce s aktivy a že nabyvatel neodkoupil velkou část aktiv poukazuje na absenci hospodářské návaznosti. Na druhé straně společnost Yasmina si od hanzovního města Lübeck pronajala aktiva, která nebyla předmětem odkupu, což naznačuje, že v důsledku nabídkového řízení mohla společnost Yasmina používat všechna aktiva. To spíše poukazuje na existenci hospodářské návaznosti.

(196) Pokud jde o pracovní sílu, kupní smlouva stanovila, že zaměstnance společnost Yasmina převezme v souladu s § 613a německého občanského zákoníku (*Bürgerliches Gesetzbuch*, BGB). Ustanovení § 613a německého občanského zákoníku vycházejí ze směrnice Rady 2001/23/ES ([1]). Tento paragraf stanoví práva a povinnosti v případě převodu závodu. Přesněji řečeno podle § 613a „[p]okud závod nebo jeho část přechází právním aktem na jiného vlastníka, pak nový vlastník nastupuje do práv a povinností založených pracovními smlouvami existujícími v době převodu. Jsou-li tato práva a povinnosti upraveny právními ustanoveními kolektivní smlouvy nebo pracovní smlouvy, pak se stávají součástí pracovněprávního vztahu mezi novým vlastníkem a zaměstnancem a nelze je měnit v neprospěch zaměstnance před uplynutím jednoho roku po datu převodu […]“ ([2]). Kromě toho předchozí zaměstnavatel nebo nový vlastník musí zaměstnance dotyčné převodem písemně informovat před samotným převodem a zaměstnanec může k převodu pracovněprávního vztahu písemně vznést námitku.

([1]) Směrnice Rady 2001/23/ES ze dne 12. března 2001 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů (Úř. věst. L 82, 22.3.2001, s. 16).

([2]) *Bürgerliches Gesetzbuch* [BGB], 18.8.1896, § 613a 242.

(197) Na základě tohoto právního ustanovení byli zaměstnanci informováni o převodu, a pokud nevznesli námitku, byli převzati. V tomto případě společnost FLG měla […] zaměstnanců, z nichž […] vznesli proti svému převzetí námitku. Tito […] zaměstnanci byli převedeni pod zaměstnavatele hanzovní město Lübeck.

(198) Převod aktiv nezahrnoval žádnou podmínku, která by přesahovala zákonné povinnosti, jako například podmínku počtu zaměstnanců, kteří musí být převzati, nebo povinnost držet zaměstnance nad rámec obvyklých smluvních povinností, jak stanoví pracovní právo.

(199) Jediné smluvní ujednání týkající se zaměstnanců je odkaz na příslušné pracovní právo; celkově skutečnost, že většina zaměstnanců byla převedena, nezbytně nenaznačuje existenci hospodářské návaznosti ([1]).

(200) Uvážíme-li však, že kombinací prodeje části aktiv a dvou smluv o pronájmu zbývajících aktiv mohla společnost Yasmina využívat všechna aktiva, která předtím vlastnila a používala společnosti FLG, rozsah prodaných aktiv spíše poukazuje na existenci hospodářské návaznosti.

7.2.2.2. **Prodejní cena**

(201) Aby se zamezilo hospodářské návaznosti, musí být aktiva prodána za tržní cenu, například v otevřeném, transparentním, nediskriminačním a bezpodmínečném nabídkovém řízení.

(202) Komise musí posoudit, zda aktiva společnosti FLG byla skutečně prodána v rámci otevřeného, transparentního, nediskriminačního a bezpodmínečného nabídkového řízení uchazeči, který předložil nejvyšší nabídku, s přihlédnutím k bezpečnosti transakce.

(203) Zaprvé Komise uvádí, že výzva k vyjádření zájmu o aktiva FLG neobsahovala žádné omezení, pokud jde o strany, které mohou podat nabídky, a nestanovila žádné podmínky pro potenciální uchazeče. V nabídkovém řízení mohl nabídku předložit jakýkoli subjekt. Výzva byla také zveřejněna v elektronickém dodatku *Úředního věstníku Evropské unie*.

(204) Zadruhé, pokud jde o zásadu transparentnosti, Komise uvádí, že uchazeči měli více než měsíc na to, aby se rozhodli, zda vyjádření zájmu předloží, na základě informačního memoranda, které bylo možné si vyžádat od prodávajícího. Následně investoři, kteří předložili vyjádření zájmu, měli přibližně tři týdny na to, aby vyhodnotili informace, které jim byly poskytnuty během hloubkové prověrky (*due diligence*) ([2]), a aby se rozhodli, zda do 15. října 2012 předloží orientační nabídku. Všichni investoři, kteří předložili orientační nabídky, měli možnost se zúčastnit informační schůzky s prodávajícím. Lhůta pro podání závazných nabídek byla stanovena na 20. listopadu 2012.

(205) Komise také uvádí, že již před zveřejněním oznámení o nabídkovém řízení prodávající stanovil kritéria, na jejichž základě měla být vybrána ekonomicky nejvýhodnější nabídka, a příslušná kritéria oznámil uchazečům na začátku řízení.

(206) Zatřetí mezi uchazeči neexistovala diskriminace v žádné fázi nabídkového řízení. Všichni uchazeči obdrželi tytéž informace a objasnění týkající se pravidel a postupů nabídkového řízení, lhůt pro podání nabídek a FLG. Žádnému uchazeči nebyla při vyjednávání nabídnuta exkluzivita. V konečné fázi předložili závazné nabídky tři uchazeči.

(207) Po posouzení závazných nabídek na základě kritérií určených před zahájením řízení hanzovní město Lübeck dospělo k závěru, že ekonomicky nejvýhodnější nabídku předložila společnost 3Y. Hanzovní město Lübeck navrhlo městské radě (*Bürgerschaft*) uzavření kupní smlouvy. Dne 29. listopadu 2012 městská rada rozhodla o přijetí nabídky společnosti Yasmina a aktiva FLG byla prodána společnosti 3Y, která za tímto účelem založila společnost Yasmina, s účinností od 1. ledna 2013.

([1]) Rozhodnutí Komise ze dne 4. dubna 2012, SA.34547 – Francie – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (Úř. věst. C 305, 10.10.2012, s. 10).

([2]) Hloubková prověrka (*due diligence*) je přezkum potenciálního cíle pro sloučení, akvizici, privatizaci nebo obdobnou transakci v oblasti podnikových financí obvykle prováděný kupujícím.

(208) Začtvrté nabídkové řízení na prodej majetku je bezpodmínečné, pokud obecně může majetek získat a pro vlastní účely používat potenciální kupující, bez ohledu na to, zda vykonává určité obchodní činnosti, či nikoli ([1]). V této souvislosti Komise uvádí, že zveřejněné oznámení o nabídkovém řízení na prodej aktiv FLG stanovilo, že kupující by měl pokračovat v provozování letiště. Společnost Yasmina jako úspěšný uchazeč uhradila konečnou kupní cenu ve výši […] EUR za odkup aktiv FLG. Společnost Yasmina také uzavřela dvě smlouvy o pronájmu infrastruktury, pozemků a aktiv ve vlastnictví hanzovního města Lübeck. Tento pronájem činil v prvním případě […] EUR ročně a v druhém případě […] EUR ročně. Hanzovní město Lübeck se zároveň zavázalo poskytnout společnosti Yasmina investiční dotaci ve výši […] EUR, pokud budou splněny určité podmínky. Prodej aktiv FLG byl přímo spojen s budoucí investiční dotací společnosti Yasmina. Jelikož byla budoucí dotace vyšší než kupní cena, byla prodejní cena záporná.

(209) Na základě těchto informací Komise zpochybňuje bezpodmínečnost nabídkového řízení. Pokud je prodej aktiv uskutečněn na základě podmíněné nabídky, nelze předpokládat, že transakce byla v souladu s tržními podmínkami z důvodu nabídkového řízení. Komise tedy nemůže rozhodnout o otázce, zda společnost Yasmina zaplatila za aktiva FLG tržní cenu. Pokud společnost Yasmina ve skutečnosti zaplatila méně, než je tržní cena, pak by to ukazovalo na existenci hospodářské návaznosti.

7.2.2.3. **Totožnost kupujícího**

(210) Kupujícím byla Yasmina, dceřiná společnost holdingové společnosti 3Y. Jediným společníkem holdingové společnosti 3Y byl saúdskoarabský občan Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Společnost Yasmina byla soukromým podnikem bez předchozích vazeb na FLG nebo hanzovní město Lübeck. Skutečnost, že společnost Yasmina byla nezávislá na FLG, jakož i na orgánech veřejné moci, naznačuje, že zde neexistuje hospodářská návaznost. Komise proto dospěla k závěru, že totožnost kupujících nepoukazuje na existenci hospodářské návaznosti.

7.2.2.4. **Okamžik prodeje**

(211) Hanzovní město Lübeck mělo v úmyslu privatizovat letiště předtím, než Komise zahájila šetření. Poté, co v roce 2009 nebyla úspěšná první privatizace se společností Infratil, hanzovní město Lübeck zahájilo v roce 2012 druhý pokus, kdy se privatizace letiště podařila se společností Yasmina. Prodej společnosti Yasmina se uskutečnil po rozhodnutích o zahájení řízení z let 2007 a 2012, avšak předtím, než Komise přijala konečné rozhodnutí. Skutečnost, že prodej letiště je součástí nepřetržitého úsilí hanzovního města Lübeck letiště privatizovat ukazuje, že se nejedná o úmyslný pokus vyhnout se navrácení podpory. Načasování prodeje naznačuje absenci hospodářské návaznosti.

(212) Kromě toho Soudní dvůr již dříve rozhodl, že hospodářská návaznost existuje, pokud existuje „objektivní okolnost, že v důsledku převodu došlo k obejití povinnosti vrácení sporné podpory“ ([2]). Jelikož však v tomto případě Komise nepřijala žádné rozhodnutí o existenci podpory na letišti Lübeck od roku 2007, kdy bylo řízení v této věci původně zahájeno, nelze dospět k závěru, že tento úmysl existoval v době privatizace. Naopak v tomto případě hanzovní město Lübeck jednalo z hospodářského hlediska systematicky, neboť s privatizací letiště se počítalo předtím, než Komise začala zpochybňovat možnou státní podporu na letišti Lübeck ([3]).

(213) Kromě toho Soudní dvůr již dříve rozhodl, že může existovat hospodářská návaznost, pokud byla založena společnost s cílem pokračovat v části činností podniku, který skončil v úpadku ([4]). To však není tento případ, neboť hanzovní město Lübeck zahájilo a dokončilo prodej společnosti Yasmina, aniž by se společnost FLG dostala do úpadku. Komise proto dospěla k závěru, že okamžik prodeje nepoukazuje na existenci hospodářské návaznosti.

7.2.2.5. **Hospodářská logika operace**

(214) Při předkládání svého vyjádření zájmu společnost Yasmina představila ambiciózní podnikatelský plán, jehož cílem byla přeměna letiště Lübeck na moderní letiště, které bude atraktivní pro řadu podniků. Úmyslem bylo přilákat podniky s moderním, technologicky špičkovým obchodním parkem, který měl zahrnovat kina, banky, kavárny, restaurace a parkoviště se speciální zkušební dráhou, motokárovou dráhu, umělé kluziště, luxusní módní butiky,

([1]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), 94. bod odůvodnění.
([2]) Rozsudek Tribunálu, Řecko v. Komise, T-415/05, ECLI:EU:T:2010:386, bod 146.
([3]) Tamtéž. Soud konstatoval, že hospodářská nesystematičnost by mohla naznačovat hospodářskou návaznost.
([4]) Rozhodnutí Soudního dvora, Komise v. Španělsko, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, bod 106.

butikový hotel, kongresové centrum, jakož i outletové centrum. Kromě toho měl být postaven cargo areál, který by propojil vodní cesty s pozemními a vzdušnými cestami a usnadnil dopravu. To zahrnovalo možnosti skladování, delší ranveje a infrastrukturu pro údržbu. Plánovány byly také další změny stávajícího podnikatelského plánu, například levné palivo pro malá letadla, samoobslužné odbavovací kiosky, domovské základny s luxusními VIP cestujícími, propagace letiště jako místa pro letecké přehlídky a letecké výstavy. Zároveň mělo letiště Lübeck i nadále fungovat jako letiště, tj. nabízet charterové a pravidelné lety. Z hlediska *ex ante* mělo letiště Lübeck zůstat letištěm, ale s pozměněným podnikatelským plánem.

(215) Komise uvádí, že obchodní koncept společnosti Yasmina se sice lišil od činností provozovaných společností FLG, Yasmina však počítala s tím, že bude nabízet obdobné letecké činnosti jako FLG. Po důkladné úvaze to spíše poukazuje na existenci hospodářské návaznosti. Skutečnost, že *ex post* byla Yasmina schopna nabízet pouze omezené letecké činnosti, neboť společnost Ryanair opustila Lübeck a začala létat z nedalekého letiště v Hamburku, na tomto závěru nic nemění.

7.2.2.6. **Závěr týkající se hospodářské návaznosti mezi společnostmi FLG a Yasmina**

(216) Komise podotýká, že některé ukazatele naznačují absenci hospodářské návaznosti mezi společnostmi FLG a Yasmina a některé naznačují její existenci. Nejdůležitější však je, že Komise nemůže vyloučit, že společnost Yasmina zaplatila za aktiva společnosti FLG nižší než tržní cenu. Ačkoliv tedy některé ukazatele naznačují absenci hospodářské návaznosti, Komise nemůže vyloučit, že mezi společnostmi FLG a Yasmina hospodářská návaznost přesto existovala. Komise však uvádí, že v každém případě společnosti 3Y a Yasmina byly mezitím zrušeny. I kdyby tedy mezi společnostmi FLG a Yasmina hospodářská návaznost existovala, povinnost navrácení by již nebylo možné na společnost Yasmina vztáhnout.

7.2.3. ***Hospodářská návaznost mezi společnostmi FLG a PuRen***

(217) Pokud mezi společnostmi FLG a Yasmina existovala hospodářská návaznost a s ohledem na skutečnost, že společnost Yasmina byla mezitím zrušena, Komise musí posoudit, zda nabyvatel aktiv společnosti Yasmina měl prospěch z potenciální státní podpory ve prospěch FLG a zda bude nutné povinnost navrácení vztáhnout na tohoto nabyvatele.

(218) Dříve než byla společnost Yasmina zrušena, její aktiva byla prodána jinému soukromému investorovi, společnosti PuRen. Komise uvádí, že aktiva společnosti Yasmina byla prodána v úpadkovém řízení pod dohledem soudu, v souladu s německým úpadkovým právem ([1]). To zřejmě naznačuje, že pokud by existovala hospodářská návaznost mezi společnostmi FLG a Yasmina, řetězec hospodářské návaznosti by se v této fázi přerušil. Společnost PuRen tedy z potenciální státní podpory ve prospěch FLG neměla prospěch.

7.2.4. ***Výhoda pro prodanou hospodářskou činnost***

(219) Hlavní hospodářská činnost, kterou společnost FLG vykonávala, tj. provoz letiště Lübeck, už také neexistuje, vzhledem k tomu, že letiště Lübeck přestalo provozovat pravidelné a charterové lety. Ke dni tohoto rozhodnutí neobsluhuje letiště Lübeck žádná letecká společnost. Ani prodaná hospodářská činnost tedy nemohla profitovat z potenciální státní podpory ve prospěch FLG.

(220) Komise musí také posoudit, zda záporná prodejní cena zaplacená společností Yasmina za aktiva FLG mohla přesto poskytnout výhodu prodané hospodářské činnosti, ([2]) v tomto případě letišti. Za tímto účelem musí Komise posoudit, zda se hanzovní město Lübeck chovalo jako tržně jednající hospodářský subjekt. Náklady na prodej letiště by bylo nutné porovnat s náklady hypotetické srovnávací situace, což by v daném případě mohlo být uzavření letiště nebo nepřerušený provoz letiště společností FLG.

(221) Avšak vzhledem k tomu, že ke dni tohoto rozhodnutí žádná letecká společnost uvedené letiště neobsluhuje a že tedy nejsou nabízeny žádné pravidelné ani charterové lety na/z letiště Lübeck, má Komise za to, že není nutné posuzovat, zda záporná prodejní cena poskytla výhodu prodané hospodářské činnosti. Prodaná hospodářská činnost zmizela z trhu.

([1]) Zákon o úpadku (*Insolvenzordnung*) ze dne 5. října 1994 (BGBl. I S. 2866) ve znění článku 16 zákona ze dne 20. listopadu 2015 (BGBl. I S. 2010).

([2]) Viz rozhodnutí Komise ze dne 27. února 2008 o státní podpoře C 46/07 (ex NN 59/07), kterou Rumunsko uplatnilo ve prospěch podniku Automobile Craiova (dříve Daewoo Romania) (Úř. věst. L 239, 6.9.2008, s. 12).

(222) Tímto zjištěním není nijak dotčeno posouzení toho, zda nedávný prodej letiště Lübeck společnosti Stöcker zahrnoval státní podporu ve prospěch kupujícího. Komise dále Německu připomíná, že jakékoli opatření, jehož cílem je připravit letiště Lübeck na budoucí příjem pravidelných nebo charterových letů, podléhá kontrole státní podpory a muselo by být oznámeno Komisi.

7.2.5. ***Závěr***

(223) Komise zastává názor, že není zapotřebí přijmout rozhodnutí, pokud jde o to, zda potenciální státní podpora ve prospěch FLG představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a pokud ano, zda by tato státní podpora mohla být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem. Právnická osoba FLG přestala existovat, a stejně tak její hospodářská činnost. Kromě toho, i kdyby mezi společnostmi FLG a Yasmina existovala hospodářská návaznost, nebylo by již možné podporu od společnosti Yasmina získat, neboť byla zrušena a její aktiva byla prodána v úpadkovém řízení pod dohledem soudu, v souladu s německým úpadkovým právem.

7.3. *MOŽNÁ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI INFRATIL*

7.3.1. ***Prodej podílu ve společnosti FLG***

7.3.1.1. **Výhoda**

(224) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nebyl schopen získat za běžných podmínek, tj. bez zásahu státu ([1]).

(225) Článek 345 SFEU stanoví, že „[s]mlouvy se nijak nedotýkají úpravy vlastnictví uplatňované v členských státech". Privatizace firmy – převod z veřejného do soukromého sektoru – je rozhodnutím v oblasti hospodářské politiky, které samo o sobě spadá do výlučné působnosti členských států.

(226) V souladu s ustálenou judikaturou ([2]) a praxí Komise ([3]), pokud členský stát prodává podíly v podnicích, kupující nezískává výhodu, pokud se členský stát chová jako tržně jednající hospodářský subjekt. To se týká případu, kdy by do transakce vstoupil hypotetický soukromý vlastník motivovaný vyhlídkou zisku. Jiné než hospodářské aspekty, například důvody průmyslové politiky, hlediska zaměstnanosti nebo cíle regionálního rozvoje, nelze tedy vzít v úvahu. Tuto zásadu opakovaně potvrdila Komise a Soudní dvůr ([4]).

(227) 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" ([5]).

(228) Aby tedy bylo možné posoudit, zda hanzovní město Lübeck postupovalo při privatizaci letiště Lübeck jako tržně jednající hospodářský subjekt, je nezbytné vyhodnotit různé možnosti, které hanzovní město Lübeck v té době mělo, s cílem ověřit, zda hanzovní město Lübeck zvolilo finančně nejvýhodnější dostupnou možnost. V zásadě posouzení provedené jednou nebo více nezávislými auditorskými firmami může posloužit jako důkaz tržní hodnoty transakce.

(229) V roce 2004 hanzovní město Lübeck zadalo ocenění uzavření letiště a pokračování jeho činnosti nezávislé soukromé bance ([6]) (dále jen „studie Berenberg"). Studie Berenberg posoudila nejméně příznivý a nejpříznivější scénář těchto možností:

([1]) Rozsudek Soudního dvora, Španělské království v. Komise, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41; rozsudek Soudního dvora, Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60.

([2]) Viz například rozsudek Tribunálu, Alitalia v. Komise, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289; rozsudek Tribunálu, WestLB v. Komise, spojené věci T-228/99 a T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57; rozsudek Tribunálu, Scott SA v. Komise, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99; rozsudek Soudního dvora, Itálie a SIM 2 Multimedia v. Komise, spojené věci C-328/99 a C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252; rozsudek Tribunálu, Air France v. Komise, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194.

([3]) XXIII. zpráva o politice hospodářské soutěže, 1993, s. 255.

([4]) Rozhodnutí Komise C(2013) 3546 final ze dne 19. června 2013, SA.36197(N/2013) – *privatizace ANA – Aeroportos de Portugal*, Úř. věst. C 256, 5.9.2013, s. 3. Rozsudek Soudního dvora, Belgie v. Komise, C-40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

([5]) Rozsudek Soudního dvora, Francie v. Komise („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 71.

([6]) Ocenění provedené společností Berenberg Consult GmbH (dceřiný podnik společnosti Hamburger Privatbank Berenberg).

Tabulka 9

Možnosti hanzovního města Lübeck a ocenění provedené společností Berenberg Consult

Možnosti	Nejméně příznivý scénář (*v EUR*)	Nejpříznivější scénář (*v EUR*)	Střední hodnota (*v EUR*)
Privatizace (nejpříznivější scénář včetně subvencí, prodej areálu letiště v roce 2009, konsolidační příslib (*Besserungsschein*))	[…]	[…]	[…]
Řádné uzavření (*Ordentliche Schließung*) (nejpříznivější bez přímé odpovědnosti společníků – *Durchgriffshaftung*)	[…]	[…]	[…]
Úpadek (nejpříznivější scénář bez *Durchgriffshaftung*)	[…]	[…]	[…]
Pokračování provozu jako dříve (žádný rozdíl mezi nejpříznivějším a nejméně příznivým scénářem)	[…]	[…]	[…]

(230) Referenčním datem (*Stichtag*) byl 31. prosinec 2003. Studie Berenberg dospěla k závěru, že náklady na pokračování provozu letiště by činily […] EUR. Studie Berenberg tyto náklady odhadla za předpokladu, že by letiště v následujících letech i nadále vytvářelo ztráty. Pokud jde o možnost privatizace, při oceňování byly náklady odhadnuty v rozmezí od […] EUR do […] EUR. Toto ocenění zahrnovalo kladnou kupní cenu ve výši […] EUR. Jelikož potenciální kupující letiště by očekávané ztráty odrazil do své kupní ceny, tato odhadovaná cena ukazuje, že ocenění po privatizaci předpokládalo ziskovost. Předpoklad ziskovosti lze vysvětlit zvýšenou efektivitou po privatizaci a očekávaným nárůstem počtu cestujících. Je to tedy opodstatněné. Společnost Ryanair zejména oznámila, že v případě prodloužení ranveje zřídí na letišti Lübeck základnu.

(231) Na základě toho se hanzovní město Lübeck rozhodlo zahájit proces privatizace letiště, neboť finančně to byla nejvýhodnější dostupná možnost. Komise uvádí, že studie Berenberg očekávala možnost prodeje činností letiště za kladnou cenu, protože pokud by činnosti zůstaly ve veřejném vlastnictví, očekávalo se, že by i nadále vytvářely ztrátu.

(232) Dohoda uzavřená mezi hanzovním městem Lübeck a společností Infratil se skládá z několika částí a obsahuje různé scénáře, které odrážejí situaci v říjnu 2005.

(233) Jelikož územní povolení bylo pozastaveno rozsudkem ve věci OVG Schleswig v červenci 2005 (viz 78. bod odůvodnění), společnosti Infratil bylo znemožněno letiště rozšiřovat. Hodnota FLG se tedy snížila. Mimoto plánované rozšíření služeb ze strany společnosti Ryanair, a tedy zvýšení ziskovosti letiště, do značné míry záviselo na budoucím získání územního povolení.

(234) Společnost Infratil jako novozélandský investor a jeden z prvních investorů, kteří investovali do regionálního letiště v kontinentální Evropě, měl pouze malou informační základnu pro své hodnocení rizik. Na základě předchozích zkušeností a znalostí německého správního řízení mohlo hanzovní město Lübeck rozumně očekávat, že územní povolení bude získáno. Souběžně muselo hanzovní město Lübeck akceptovat, že společnost Infratil bude územnímu řízení přisuzovat vyšší riziko, a hanzovní město Lübeck tedy muselo od začátku akceptovat, že společnost Infratil nebude ochotna uhradit plnou kupní cenu. Výsledkem bylo jednání o prodejní opci, jakož i rozdělení kupní ceny do okamžitě splatné kupní ceny I a kupní ceny II, která měla být uhrazena pouze pokud a jakmile bude územní povolení získáno. Za daných okolností Komise dospěla k závěru, že soukromý vlastník by vyjednal obdobné opce.

(235) Komise musí také posoudit, zda cena transakce dohodnutá za vyjednané opce splňuje požadavky trhu.

Kupní cena I ([…] EUR) a prodejní opce

(236) V tomto scénáři nejsou podmínky stanovené v dohodě o účasti z roku 2005 splněny a územní povolení není získáno. V důsledku toho společnost Infratil nemusí uhradit kupní cenu II. Studie nezávislé poradenské společnosti Ecorys zadaná Komisí ukazuje, že bez uvedeného rozšíření se očekávala ztrátovost letiště Lübeck:

Obr. 2

Scénář vývoje s nízkým letovým provozem (hodnota vlastního kapitálu 90 %) a kupní cena

[…]

(237) Za daných okolností se očekávalo, že společnost Infratil uplatní prodejní opci. Kupní cena I tedy představuje pouze symbolickou cenu zajištěnou výstupní strategií, aby mohla společnost Infratil transakci zrušit. Jelikož v tomto scénáři by provoz letiště nebyl ziskový, dospěla Komise k závěru, že kladná cena ve výši […] splňuje tržní podmínky a že společnosti Infratil nebyla poskytnuta žádná hospodářská výhoda.

(238) Cena prodejní opce ve výši […] EUR (kterou mělo uhradit hanzovní město Lübeck) sestává zejména z plateb za půjčky společníků, investic, provozních ztrát a nákladů na územní řízení – nákladů, které by hanzovní město Lübeck muselo pokrýt bez privatizace letiště. Vzhledem k různým složkám ceny by prodejní opce odpovídala rozvázání dohody, zrušení původní transakce.

(239) Komise dále uvádí, že převzetí provozních ztrát je omezeno na […] EUR. Ze ztrát letiště v letech před privatizací však lze dospět k závěru, že společnost Infratil si musela být vědoma toho, že skutečné ztráty by tento limit značně překročily, pokud by se letiště Lübeck nerozrostlo podle očekávání.

Tabulka 10

Ztráty FLG v letech 1995–2010 (v tis. EUR)

Rok	Ztráty FLG (*v tis. EUR*)
1995	[…]
1996	[…]
1997	[…]
1998	[…]
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
2004	[…]
2005	[…]
2006 (1. ledna – 31. března)	[…]
2007	[…]
2008	[…]
2009	[…]
2010	[…]

(240) Na základě extrapolace navýšení ztrát ze tří let před privatizací (2002–2004) bylo možné očekávat ztráty ve výši více než […] EUR za období od 1. října 2005 do 31. prosince 2008. I za předpokladu, že by ztráty z roku před privatizací zůstaly konstantní, bylo možné očekávat ztráty ve výši […] EUR. V případě prodeje podílu

a s přihlédnutím k tomu, že hanzovní město Lübeck by převzalo ztráty ve výši […] EUR, mohla společnost Infratil rozumně očekávat, že bude muset pokrýt dodatečné ztráty v rozmezí […] EUR až […] EUR. Tento odhad je podložen údaji *ex post*, podle nichž v dotyčném období letiště dosáhlo kumulované ztráty ve výši […] EUR.

(241) Je jasné, že soukromý prodávající by nebyl schopen vyjednat výhodnější cenu prodejní opce. Komise tedy dospěla k závěru, že hanzovní město Lübeck postupovalo při vyjednávání prodejní opce jako tržně jednající hospodářský subjekt a že společnosti Infratil nebyla poskytnuta žádná hospodářská výhoda.

Kupní cena II ([…] EUR)

(242) Kupní cenu II ve výši […] EUR musela společnost Infratil uhradit pouze v případě splnění určitých podmínek zajišťujících ziskovost letiště.

(243) Cena odpovídá prodejní ceně vyjednané stranami v březnu 2005 během nabídkového řízení.

(244) Existenci hospodářské výhody lze vyloučit, pokud prodej splňuje tržní podmínky. To lze předpokládat, pokud je prodej uskutečněn formou nabídkového řízení a jsou splněny tyto kumulativní podmínky ([1]):

— majetkový podíl je prodán v soutěžním nabídkovém řízení, které je přístupné všem zájemcům, je transparentní a nediskriminační,

— s prodejem nejsou spojeny žádné podmínky, jež nejsou běžné u srovnatelných transakcí mezi soukromými subjekty a jež mohou případně snížit prodejní cenu,

— majetkový podíl je prodán subjektu, který předložil nejvyšší nabídku,

— uchazeči musí mít k dispozici nezbytný čas a informace, aby mohli provést správné posouzení aktiv, z nichž nabídka vychází.

(245) Tyto podmínky byly splněny konáním nabídkového řízení v březnu 2005. Jelikož zájem o odkoupení letiště vyjádřilo pět různých podniků, není zřejmé, že by pouze společnost Infratil byla schopna předložit důvěryhodnou nabídku. Veřejné nabídkové řízení bylo koncipováno tak, aby zajistilo účinnou a nediskriminační hospodářskou soutěž podle německého vnitrostátního práva.

(246) Komise podotýká, že prodejní cena v první kupní smlouvě z roku 2005 činila […] EUR. Podmínky smlouvy však byly znovu vyjednány v říjnu 2005. Výsledné podmínky pro kupní cenu II, jakož i dohodnuté srážky uvedené v 83. bodě odůvodnění nebyly výsledkem původního nabídkového řízení. Aby tedy bylo možné posoudit, zda dohodnutá cena splňuje požadavky trhu, musí být uplatněna zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(247) Aby bylo možné stanovit, zda by hanzovní město Lübeck bylo schopno vyjednat vyšší kupní cenu, je nutno přihlédnout k daným okolnostem, zejména k úrovni rizika vyplývajícího z uplatnění prodejní opce pro společnost Infratil a z toho vyplývajícím potenciálním ztrátám.

(248) Jak je naznačeno ve 240. bodě odůvodnění, musela společnost Infratil očekávat dodatečné finanční ztráty v rozmezí […] EUR až […] EUR v případě uplatnění prodejní opce, a to i s přihlédnutím ke ztrátám ve výši […] EUR krytým hanzovním městem Lübeck. Z hlediska *ex ante* tedy společnost Infratil čelila situaci potenciálně se realizujících zisků v případě uskutečnění druhého scénáře, ale zároveň riskovala vysoké ztráty v případě uplatnění prodejní opce.

(249) Německo uvedlo, že z pohledu roku 2005 hanzovní město Lübeck považovalo za velmi nepravděpodobné, že podmínky pro uplatnění prodejní opce se naplní, konkrétně že územní povolení nebude získáno a počet cestujících bude nižší než […].

(250) Jak je však uvedeno ve 234. bodě odůvodnění, hanzovní město Lübeck muselo očekávat, že společnost Infratil bude územnímu řízení přisuzovat vyšší riziko.

([1]) Viz bod 403 XXIII. zprávy Evropské komise o politice hospodářské soutěže, 1993; bod 4.2.3.1 sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1).

(251) Pokud jde o počet cestujících, Německo tvrdí, že společnost Ryanair oznámila, že na letišti Lübeck zřídí základnu, pokud budou stávající ranveje prodlouženy, a očekávalo se, že zřízení základny (*base*) přinese […] cestujících ročně.

(252) Komise uvádí, že skutečný počet cestujících na letišti Lübeck nedosahoval této prahové hodnoty, ale spíše se v letech 2005 až 2008 snížil na 544 339 v roce 2008 (viz tabulka 1). Komise však v této souvislosti uvádí, že uvedené okolnosti, jako jsou účinky hospodářské krize, které nebylo možné v roce 2005 předvídat, mohou vysvětlovat významnou odchylku mezi očekávaným a skutečným počtem cestujících.

(253) Studie společnosti Ecorys zadaná Komisí, jakož i odborná zpráva vypracovaná společností Ernst & Young a zadaná hanzovním městem Lübeck v roce 2005 očekávaly nárůst počtu cestujících na […] v roce 2008. Tento údaj vycházel z předpokladu, že územní povolení bude získáno v prvním pololetí roku 2008 a že stavební práce na letišti Lübeck budou odloženy na konec roku 2008.

(254) Na základě těchto údajů by bylo celkem rozumné, aby hanzovní město Lübeck zohlednilo možnost, že počet cestujících zůstane pod prahovou hodnotou […]. Jelikož dosažení prahové hodnoty počtu cestujících bylo předpokladem pro vypršení prodejní opce a jelikož získání územního povolení bylo nejisté, uplatnění prodejní opce muselo být zohledněno jako jedna z možností.

(255) S ohledem na přiměřenou možnost společnosti Infratil uplatnit prodejní opci a odpovídající riziko vysokých ztrát se tedy Komise domnívá, že soukromý vlastník by býval nebyl schopen vyjednat vyšší kupní cenu, protože jinak by obchod nebyl ziskový pro potenciálního investora.

(256) Komise proto považuje rozhodnutí hanzovního města Lübeck přijmout prodejní cenu ve výši […] EUR s dohodnutými srážkami, jak je stanoveno v dohodě o účasti z roku 2005, za ekonomicky rozumnou.

(257) Tento výsledek odpovídá zjištěním studie provedené společností Ernst & Young, která odhaduje příjmy z prodeje podílu ve společnosti FLG na přibližně […] EUR, a dospěla tedy k závěru, že dohodnutá cena by byla ve srovnatelné situaci soukromým investorem přijata.

(258) Studie společnosti Ecorys odhaduje mnohem vyšší tržní hodnotu podílu, a to ve výši […] EUR. Studie však nepřihlíží k vysokým finančním rizikům pro společnost Infratil v případě uplatnění prodejní opce, jak je naznačeno ve 247. a 248. bodě odůvodnění. Ve studii společnosti Ecorys je toto riziko bráno jako nulové, a při odhadu kupní ceny II tedy k němu není přihlíženo. Rozdílná čísla použitá pro výpočet, pokud jde o investice/CAPEX, dále přispívají k odlišnému posouzení rizik obou studií.

(259) Kromě toho používání různé míry nárůstu počtu cestujících vede k podstatnému rozdílu ve výsledcích studií.

(260) Na základě těchto úvah Komise dospěla k závěru, že kupní cena II, jak je stanovena v dohodě o účasti z roku 2005, splňuje tržní podmínky a že žádná hospodářská výhoda nebyla společnosti Infratil poskytnuta.

7.3.1.2. **Závěr ohledně celkové ziskovosti transakce**

(261) Z výše uvedeného posouzení opatření vyplývá, že hanzovní město Lübeck stálo před rozhodnutím letiště uzavřít, pokračovat v jeho ztrátovém provozu nebo letiště Lübeck prodat. Rozhodnutím letiště prodat si hanzovní město Lübeck zvolilo nejhospodárnější dostupnou možnost. Při posuzování konkrétních podmínek dohody o účasti z roku 2005 je zapotřebí přihlédnout ke vzájemnému propojení obou scénářů (kupní cena I a prodejní opce a kupní cena II). Jelikož bylo zjištěno, že z hlediska *ex ante* bylo rozumné považovat jak úhradu kupní ceny II, tak uplatnění prodejní opce za možné, je zapotřebí přihlédnout k rizikům obou stran z tohoto kroku vyplývajících. Zejména pokud jde o potenciální finanční ztráty společnosti Infratil vyplývající z uplatnění prodejní opce, považuje Komise za nepravděpodobné, že by soukromý prodávající na místě hanzovního města Lübeck byl schopen vyjednat příznivější dohodu.

(262) Komise proto dospěla k závěru, že hanzovní město Lübeck při vyjednávání dohody o účasti z roku 2005 vystupovalo jako tržně jednající hospodářský subjekt. V důsledku toho opatření neposkytlo společnosti Infratil žádnou hospodářskou výhodu, a nepředstavuje tedy státní podporu.

7.3.2. ***Dodatková dohoda z roku 2009 a opětovné jednání o prodejní opci – převzetí ztrát, investic a jiných nákladů společnosti FLG v roce 2009***

(263) Jak je uvedeno výše, dodatkovou dohodou z roku 2009 podepsanou dne 12. listopadu 2008 se nezměnily splatné částky za prodejní opci podle dohody o účasti z roku 2005, ale bylo zahrnuto převzetí ztrát, dohodnutých investic a dalších nákladů souvisejících s provozem letiště Lübeck v roce 2009, což vedlo k celkové prodejní opci ve výši […] EUR (viz 90. bod odůvodnění).

(264) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012 Komise zahájila šetření dvou samostatných opatření:

a) převzetí ztrát, investic a jiných opatření společnosti FLG v roce 2009;

b) rozdíl mezi cenou prodejní opce sjednanou v roce 2005 a skutečně zaplacenou cenou prodejní opce.

Na základě obdržených informací však Komise konstatuje, že tyto dvě záležitosti se týkají téhož opatření, konkrétně dodatkové dohody z roku 2009 mezi hanzovním městem Lübeck a společností Infratil.

7.3.2.1. **Výhoda**

(265) Pro určení toho, zda cena prodejní opce podle dohody z roku 2009 zahrnovala hospodářskou výhodu pro společnost Infratil, musí Komise uplatnit kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu. Aby bylo možné určit, zda hanzovní město Lübeck zvolilo finančně nejvýhodnější dostupnou možnost, musí se Komise přenést do situace soukromého vlastníka v době, kdy byla dohoda podepsána ([1]).

(266) Komise konstatuje, že poté, co společnost Infratil vyhlásila svůj záměr uplatnit prodejní opci v roce 2009, hanzovní město Lübeck mělo tyto dvě možnosti:

a) uzavřít letiště;

b) hledat nového soukromého provozovatele a mezitím

— obnovit provoz letiště nebo

— podepsat dodatkovou dohodu z roku 2009 tak, aby společnost Infratil pokračovala v provozu letiště do té doby, než bude nalezen nový provozovatel.

(267) Možnost uzavření letiště (možnost a)) by vyžadovala, aby hanzovní město Lübeck neprodleně uhradilo cenu prodejní opce ve výši […] EUR (viz 238. bod odůvodnění) a zahájilo postup uzavření letiště, což by znamenalo dodatečné náklady (viz studie Berenberg představená v tabulce 9).

(268) V prvním podscénáři možnosti b) (hanzovní město Lübeck obnoví provoz letiště, dokud nebude nalezen nový soukromý investor) by hanzovní město Lübeck muselo společnosti Infratil uhradit cenu prodejní opce stanovenou v dohodě o účasti z roku 2005 a pokrýt všechny náklady vyplývající z provozu letiště až do té doby, než bude nalezen nový investor. Vycházíme-li z ceny prodejní opce uhrazené v roce 2009 (viz tabulka 3), náklady na provozní ztráty, investice, územní řízení a samotné právní náklady by dosáhly výše […] EUR. Už v říjnu 2009 by tedy hanzovní město Lübeck čelilo nákladům přibližně ve výši […] EUR (cena prodejní opce podle dohody o účasti z roku 2005 plus provozní náklady za listopad 2008 až říjen 2009).

(269) Německo uvedlo, že další prodej společnosti FLG novému soukromému investorovi by vyžadoval nové nabídkové řízení v rámci celé Unie, jehož doba trvání se odhaduje alespoň na dvanáct měsíců. Komise uvádí, že soukromý provozovatel by ve skutečnosti musel přihlédnout k odhadované době trvání nabídkového řízení.

(270) Dalším podscénářem v možnosti b) byl podpis dodatkové dohody z roku 2009, aby společnost Infratil prodejní opci neuplatnila do 22. října 2009. Za předpokladu, že by společnost Infratil uplatnila svou prodejní opci v říjnu 2009, muselo by podle tohoto scénáře hanzovní město Lübeck uhradit cenu prodejní opce podle dodatkové dohody z roku 2009. Jelikož tato cena sestává z ceny prodejní opce podle dohody o účasti z roku 2005 a z dodatečných nákladů souvisejících s provozováním letiště v roce 2009, potenciální náklady pro hanzovní město Lübeck jsou srovnatelné s náklady ve druhém scénáři.

([1]) Rozsudek Soudního dvora, Francie v. Komise („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 71.

(271) Dodatková dohoda z roku 2009 však představovala výhodu pro hanzovní město Lübeck, neboť poskytovala hanzovnímu městu Lübeck čas připravit nabídkové řízení k nalezení nového investora. Kromě toho okamžitý odchod společnosti Infratil představoval riziko, že společnost Ryanair bude muset omezit své služby na letišti Lübeck, a tím se potenciálně zvýší budoucí provozní ztráty. Omezení služeb společnosti Ryanair mohlo navíc negativně ovlivnit řízení o územním povolení, neboť společnost FLG odůvodňovala svou potřebu rozšíření letiště zejména nárůstem nízkonákladového segmentu.

(272) Na základě těchto úvah Komise dospěla k závěru, že podpis dodatkové dohody z roku 2009 byl nejvýhodnější dostupnou možností a že hanzovní město Lübeck tedy postupovalo jako tržně jednající hospodářský subjekt.

7.3.2.2. **Závěr**

(273) S ohledem na srovnání různých možností a souvisejících nákladů lze dospět k závěru, že dodatková dohoda z roku 2009 byla v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, neboť v té době představovala finančně nejméně náročnou a ekonomicky nejprogresivnější možnost.

(274) Toto zjištění je podloženo rozumným předpokladem, že hanzovní město Lübeck nebude schopné v roce 2009 najít nového investora. *Ex post* se tento předpoklad ukázal být pravdivým, neboť nový investor byl nalezen až v roce 2012.

(275) Kromě toho složky ceny prodejní opce odpovídají složkám podle dohody o účasti z roku 2005 a pouze rozšiřují složky ceny prodejní opce o náklady v roce 2009. Stejně jako dohoda o účasti z roku 2005 také dodatková dohoda z roku 2009 obsahuje mezní hodnotu provozních ztrát a investičních nákladů, které mělo hradit hanzovní město Lübeck.

(276) Na základě těchto úvah Komise dospěla k závěru, že společnosti Infratil nebyla poskytnuta žádná hospodářská výhoda, a opatření tedy nepředstavuje státní podporu.

7.4. *POTENCIÁLNÍ STÁTNÍ PODPORA VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI RYANAIR*

7.4.1. ***Hospodářská výhoda***

(277) 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.

(278) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 ([1]) lze podporu letecké společnosti, která letiště využívá, v zásadě vyloučit, pokud cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně („první přístup“) nebo lze analýzou *ex ante*, to znamená analýzou založenou na informacích dostupných v okamžiku poskytnutí podpory a na vývojích předvídatelných v oné době, prokázat, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště a toto ujednání je součástí celkové strategie vedoucí k dosažení ziskovosti v dlouhodobém horizontu („druhý přístup“).

(279) Druhý přístup znamená, že je nutné posoudit, zda by ke dni, kdy byla uzavřena dohoda, rozumný tržně jednající hospodářský subjekt očekával, že dohoda bude inkrementálně zisková. To je vyčísleno rozdílem mezi inkrementálními příjmy, jež mají být podle očekávání vytvořeny na základě dohody (tj. rozdíl mezi příjmy, jichž by bylo dosaženo, pokud by byla dohoda uzavřena, a příjmy, jichž by bylo dosaženo, pokud by žádná dohoda neexistovala), a inkrementálními náklady vyplývajícími pravděpodobně z dohody (tj. rozdíl mezi náklady, které by vznikly, pokud by byla dohoda uzavřena, a náklady, které by vznikly, pokud by žádná dohoda neexistovala), přičemž výsledné peněžní toky jsou diskontovány pomocí příslušné diskontní sazby.

(280) Pokud jde o první přístup (srovnání s „tržní cenou“), Komise se nedomnívá, že je v současnosti možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují ([2]). Proto se domnívá, že nejvhodnějším přístupem pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*.

([1]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 53.
([2]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 59.

(281) Je třeba uvést, že obecně může být použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na základě průměrné ceny na jiných podobných trzích užitečné, pokud lze tuto cenu přiměřeně určit nebo ji odvodit z jiných tržních ukazatelů. V případě letištních služeb však není tato metoda natolik relevantní, jelikož se struktura nákladů a příjmů mezi jednotlivými letišti obvykle velmi liší. Důvodem je skutečnost, že náklady a příjmy závisejí na stupni rozvoje letiště, na počtu leteckých společností, které letiště využívají, na jeho kapacitě, pokud jde o objem osobní přepravy, na stavu infrastruktury a souvisejících investicích, na regulačním rámci, který se může mezi jednotlivými členskými státy lišit, a na dluzích či jiných závazcích, jež letiště přijalo v minulosti ([1]).

(282) Čistě srovnávací analýzu mimoto ztěžuje liberalizace trhu letecké dopravy. Jak je patrné v daném případě, obchodní vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi nejsou založeny vždy výhradně na zveřejněném letištním ceníku. Tyto obchodní vztahy se spíše do značné míry liší. Zahrnují sdílení rizik s ohledem na osobní přepravu a související obchodní a finanční závazky, běžné systémy pobídek a změnu rozdělení rizik během doby trvání dohod. Jednu transakci proto nelze porovnat s jinou transakcí na základě ceny obrátky nebo ceny stanovené za cestujícího.

(283) Kromě toho referenční srovnávání nemusí být vhodnou metodou ke zjištění tržních cen v případě, kdy dostupné referenční hodnoty nejsou stanoveny s ohledem na tržní aspekty nebo kdy jsou stávající ceny významně narušeny veřejnými zásahy. Takovéto narušení zjevně existuje v odvětví letecké dopravy z důvodů vysvětlených v bodech 57 až 59 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014:

> „Orgány veřejné správy na letiště ve veřejném vlastnictví tradičně nahlížejí jako na infrastrukturu napomáhající místnímu rozvoji, a nikoli jako na podniky provozované podle tržních pravidel. Ceny účtované těmito letišti proto nebývají určovány s ohledem na tržní aspekty a zejména ani na to, zda před poskytnutím financování (ex ante) existují dobré vyhlídky na dosažení zisku, ale především s ohledem na sociální nebo regionální aspekty.
>
> I když je vlastnictví nebo provoz některých letišť v soukromých rukou a nepřihlíží se k sociálním nebo regionálním aspektům, mohou být ceny účtované těmito letišti silně ovlivněny cenami účtovanými většinou veřejně subvencovaných letišť, neboť posledně jmenované ceny berou letecké společnosti v úvahu při jednáních se soukromě vlastněnými nebo provozovanými letišti.
>
> Za těchto okolností má Komise velké pochybnosti, zda je v současnosti vůbec možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují. Tento stav se může v budoucnu změnit nebo dále vyvíjet […]“ ([2]).

(284) Jak připomněly soudy Unie, srovnávání odkazem na dotyčné odvětví je pouze jedním z analytických nástrojů umožňujících určit, zda příjemce získal hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nedostal ([3]). Komise tedy sice může tento přístup používat, ale není povinna tak činit, pokud (jako v tomto případě) by to bylo nevhodné.

(285) Společnost Ryanair v podstatě argumentovala tím, že je možno uplatnit kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu na základě srovnání s obchodními postupy jiných evropských letišť. Zejména porovnala poplatky placené společností Ryanair na letištích Bournemouth, Grenobble, Knock, Maastricht, Nîmes a Prestwick s poplatky, které společnost Ryanair platila na letišti Lübeck na základě dohod. Studie neposuzovala, zda vzorek srovnávacích letišť splňoval všechna kritéria uvedená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014, neboť posuzovala pouze objem provozu, druh provozu na letišti a prosperitu okolní oblasti ([4]).

(286) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012 Komise srovnávala poplatky stanovené dodatky z března a října 2010 s poplatky na letišti Hamburk, což vyvolalo pochybnosti, pokud jde o soulad poplatků stanovených v dodatcích s trhem. Komise uvádí, že objem provozu v Lübecku je mnohem nižší než na letišti Hamburk. Ve skutečnosti Hamburk je letiště s nejsilnějším provozem v severním Německu. Hamburk se používá pro všechny segmenty letecké dopravy, zatímco Lübeck se specializoval na nízkonákladové dopravce, což vyžadovalo méně

([1]) Rozhodnutí Komise 2011/60/EU ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava a společností Ryanair, 88. a 89. bod odůvodnění (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24).
([2]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, body 57–59.
([3]) Pokud jde o srovnávání odkazem na ziskovost (nikoli ceny) v tomto odvětví, viz rozsudek Tribunálu, Španělsko a Ciudad de la Luz v. Komise, spojené věci T-319/12 a T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, bod 44.
([4]) Další posuzovaná kritéria viz pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 60.

odbavovacích přepážek a zařízení pro transfer cestujících, žádné autobusy pro cestující, méně personálu a zařízení pro manipulaci se zavazadly a méně pracovníků úklidu a umožňovalo kratší dobu obrátky. Z tohoto důvodu není letiště Hamburk s letištěm Lübeck dostatečně srovnatelné.

(287) Vzhledem k výše uvedenému se Komise domnívá, že na tento případ je nutno uplatnit přístup obecně doporučovaný v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 pro uplatnění kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu na vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi, tj. analýzu inkrementální ziskovosti *ex ante* ([1]).

(288) Tento přístup je odůvodněn skutečností, že provozovatel letiště může mít objektivní zájem uzavřít transakci s leteckou společností, pokud může rozumně očekávat, že tato transakce zlepší jeho zisk (nebo sníží jeho ztráty) oproti hypotetické srovnávací situaci, v níž by tato transakce nebyla uzavřena, a to bez ohledu na jakékoliv srovnání s podmínkami, které leteckým společnostem nabízejí jiní provozovatelé letišť, nebo dokonce s podmínkami, které tento provozovatel nabízí jiným leteckým společnostem.

(289) Kromě těchto úvah musí být letištní infrastruktura otevřená všem leteckým společnostem a nesmí být vyhrazena pro konkrétní leteckou společnost, aby bylo vyloučeno, že zvýhodnění provozovatele letiště ze slučitelné podpory je přeneseno na konkrétní leteckou společnost.

(290) Komise v této souvislosti rovněž uvádí, že cenová diferenciace je běžným obchodním postupem. Politiky diferencovaných cen by však měly být obchodně odůvodněné.

(291) Komise má za to, že v případě ujednání uzavřených mezi leteckými společnostmi a letištěm lze mít za to, že splňují kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, pokud z hlediska *ex ante* inkrementálně přispívají k ziskovosti letiště. Letiště by v době uzavírání ujednání s leteckou společností (například ve formě individuální smlouvy nebo obecného sazebníku letištních poplatků) mělo prokázat, že po dobu trvání daného ujednání dokáže veškeré náklady plynoucí z tohoto ujednání pokrýt s přiměřeným ziskovým rozpětím na základě dobrých střednědobých vyhlídek ([2]).

(292) 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 mohou zahrnovat všechny kategorie výdajů nebo investic, jako například inkrementální náklady na personál, na vybavení a na investice vyvolané přítomností letecké společnosti na letišti ([3]).

(293) Komise má ve své zavedené rozhodovací praxi za to, že 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 ([4]).

(294) Podle rozsudku ve věci Charleroi ([5]) má Komise povinnost při hodnocení předmětných opatření vzít v úvahu všechny relevantní skutečnosti a jejich kontext. Jinými slovy Komise musí analyzovat očekávaný dopad dohody uzavřené se společností Ryanair na FLG s přihlédnutím ke všem relevantním skutečnostem předmětného opatření.

(295) Ve svém 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“ ([6]).

([1]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, body 59 a 63.
([2]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 63.
([3]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 64.
([4]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 64; rozhodnutí Komise (EU) 2015/1226 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême) a společností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services (Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 48); rozhodnutí Komise (EU) 2015/1584 ze dne 1. října 2014 o státní podpoře SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kterou poskytla Itálie ve prospěch společnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. a různých leteckých dopravců působících na letišti Alghero (Úř. věst. L 250, 25.9.2015, s. 38); rozhodnutí Komise (EU) 2016/2069 ze dne 1. října 2014 o opatřeních SA.14093 (C 76/2002) provedených Belgií ve prospěch společností Brussels South Charleroi Airport a Ryanair (Úř. věst. L 325, 30.11.2016, s. 63).
([5]) Rozsudek Tribunálu, Ryanair v. Komise („Charleroi“), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, bod 59.
([6]) Rozsudek Soudního dvora, Francie v. Komise („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 71.

(296) Aby bylo možno uplatnit kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, musí se Komise přenést do období, v němž byla dohoda uzavřena. Komise musí také založit své hodnocení na informacích a předpokladech, které měla společnost FLG k dispozici při uzavírání dohody.

7.4.2. ***Použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na dohodu z roku 2000***

7.4.2.1. **Úvodní poznámky**

(297) Komise uvádí, že podle tvrzení společnosti Air Berlin nebyly dohody mezi společností Ryanair a letištěm Lübeck ziskové, neboť ztráty FLG se po příchodu společnosti Ryanair neustále zvyšovaly (viz tabulka 8). Jelikož společnosti Ryanair a Wizz Air byly jedinými leteckými společnostmi, které létaly pravidelné linky z tohoto letiště, dospěla společnost Air Berlin k závěru, že ztráty FLG musí být přičitatelné těmto leteckým společnostem.

(298) Komise naproti tomu uvádí, že i kdyby bylo možné stanovit významný vzájemný vztah mezi počtem cestujících společnosti Ryanair na letišti Lübeck a ztrátami, které vznikly společnosti FLG, takovýto vzájemný vztah by nezbytně neznamenal, že ztráty vyplývají z činnosti společnosti Ryanair. Německo uvedlo, že více než […] % ztrát v letech 2000 až 2005 vyplynulo z investic nezbytných k tomu, aby se letiště přizpůsobilo zvýšenému počtu cestujících. Tyto investice byly nezbytné pro zvýšení hodnoty letiště v případě plánované privatizace a pro přípravu letiště k přilákání jakékoli letecké společnosti.

(299) Kromě toho Komise připomíná, že kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu vychází z posouzení *ex ante*. Podle judikatury Soudního dvora chování soukromého účastníka trhu, které se používá k posouzení chování veřejného účastníka trhu, nemusí být zaměřeno na krátkodobou ziskovost, ale může být vedeno výhledem dosažení ziskovosti v dlouhodobém horizontu ([1]). I když je letiště po dobu činnosti společnosti Ryanair ztrátové, je přesto možné, že dohoda s leteckou společností je pro letiště z hlediska *ex ante* inkrementálně zisková.

(300) Závěrem Komise uvádí, že v souvislosti s tímto šetřením byla požádána společnost Ecorys, aby vypracovala zprávu o ziskovosti dohody z roku 2000 uzavřené mezi společnostmi FLG a Ryanair ([2]). Zpráva však vycházela z přístupu založeného na celkových nákladech spíše než z přístupu založeného na inkrementálních nákladech, a nebude k ní tedy přihlíženo.

7.4.2.2. **Posouzení inkrementálních nákladů a příjmů**

(301) Pokud jde o časový rámec pro posouzení předmětné dohody, tržně jednající hospodářský subjekt by jako výchozí bod zvolil datum podpisu dohody, tj. 29. května 2000. Jako konečné datum by tržně jednající hospodářský subjekt vzal konečné datum stanovené v dohodě z roku 2000, tj. 31. května 2010.

(302) Pro účely posouzení předmětné dohody a s ohledem na zjištění uvedená ve 282. až 301. bodě odůvodnění je nutno jak existenci, tak výši možné podpory v této dohodě posuzovat při zohlednění situace, která převládala v okamžiku jejího podpisu, a konkrétněji při zohlednění dostupných informací a vývoje předvídatelného v té době.

(303) V době vyjednávání dohody společnost FLG očekávala, že činnost společnosti Ryanair na letišti Lübeck povede ke zvýšení počtu cestujících, a tím ke zvýšení příjmů z jiných než leteckých činností, k rozšíření jiných než leteckých služeb, jakož i k přilákání dalších leteckých společností. Ačkoli společnost FLG vykazovala v letech předcházejících dohodě ztráty, očekávalo se, že činnost společnosti Ryanair na letišti povede ve střednědobém až dlouhodobém horizontu k mírným ziskům.

(304) Německo poskytlo údaje týkající se očekávaného nárůstu počtu cestujících, jakož i očekávaných inkrementálních nákladů a příjmů z hlediska *ex ante*, a to v případě nejpříznivějšího i nejméně příznivého scénáře.

([1]) Rozsudek Soudního dvora, Italská republika v. Komise Evropských společenství (Alfa Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.
([2]) Zpráva byla zmíněna již v oddíle 7.3.1.1 týkajícím se ziskovosti dohody mezi hanzovním městem Lübeck a společností Infratil.

(305) Inkrementální příjmy, které by soukromý investor od dohody rozumně očekával, zahrnují:

a) další příjmy z leteckých činností od cestujících a přistávací poplatky hrazené společností Ryanair a

b) další příjmy z jiných než leteckých činností, například parkování, franšízové obchody nebo přímo provozované obchody.

(306) Při uplatnění zásady „samostatného financování“ zastává Komise názor, že je nutno zohlednit příjmy z leteckých i jiných než leteckých činností ([1]).

(307) Německo uvedlo, že na základě poplatků sjednaných v dohodě z roku 2000 letiště očekávalo, že bude dosahovat průměrných příjmů z leteckých činností ve výši […] EUR na cestujícího. Společnost FLG odhadla, že příjmy z jiné než letecké činnosti představují […] % příjmů z letecké činnosti.

(308) Inkrementální náklady, které by soukromý investor přiměřeně očekával od dohody, zahrnují:

a) inkrementální provozní náklady bezprostředně vyvolané dohodami se společností Ryanair;

b) náklady na marketingové služby;

c) investiční náklady bezprostředně spjaté s dohodou uzavřenou se společností Ryanair.

(309) Německo uvedlo, že pro zvládnutí očekávaného počtu cestujících bylo nezbytné zvýšit počet zaměstnanců společnosti FLG. Společnost FLG očekávala inkrementální provozní a personální náklady ve výši […] EUR na cestujícího.

(310) Na základě dohody z roku 2000 společnost FLG očekávala inkrementální marketingové náklady na období 2000–2012 ve výši […] EUR v nejpříznivějším scénáři a ve výši […] EUR v nejméně příznivém scénáři.

(311) Pokud jde o investiční náklady, Německo uvedlo, že letištní infrastruktura existovala již před uzavřením dohody se společností Ryanair a že původně plánovaná činnost společnosti Ryanair na letišti Lübeck nevyžadovala žádné další investice do infrastruktury.

(312) Německo předložilo níže uvedené příjmy a provozní náklady pro nejpříznivější scénář (tabulka 11) a nejméně příznivý scénář (tabulka 12):

Tabulka 11

Náklady a příjmy v nejpříznivějším scénáři

Rok	Cestující	Příjmy z leteckých činností	Příjmy z jiných než leteckých činností	Provozní náklady
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 64.

Rok	Cestující	Příjmy z leteckých činností	Příjmy z jiných než leteckých činností	Provozní náklady
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Celkem	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabulka 12

Náklady a příjmy v nejméně příznivém scénáři

Rok	Cestující	Příjmy z leteckých činností	Příjmy z jiných než leteckých činností	Provozní náklady
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Celkem	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

(313) Společnost FLG odhadovala, že dohoda z roku 2000 se společností Ryanair bude mít kladný finanční dopad. V tomto ohledu tabulka 13 shrnuje příjmy z leteckých i jiných než leteckých činností, jakož i náklady přímo přičitatelné činnosti společnosti Ryanair na letišti a marketingové náklady.

Tabulka 13

Posouzení ziskovosti *ex ante*

Posouzení ziskovosti	Nejpříznivější scénář (*v EUR*)	Nejméně příznivý scénář (*v EUR*)
Příjmy z leteckých činností	[…]	[…]
Příjmy z jiných než leteckých činností	[…]	[…]
Provozní náklady	[…]	[…]
Marketingové náklady	[…]	[…]
Celkem	**[…]**	**[…]**

(314) V nejpříznivějším scénáři Německo zaokrouhlilo počty cestujících na […], což vedlo k příjmům z leteckých činností ve výši […] EUR. V nejméně příznivém scénáři se očekávalo celkem […] cestujících, což vedlo k příjmům z leteckých činností ve výši […] EUR. Jelikož se očekávalo, že příjmy z jiných než leteckých činností budou představovat […] % příjmů z leteckých činností, příjmy z jiných než leteckých činností byly vypočteny ve výši […] EUR v nejpříznivějším scénáři a […] EUR v nejméně příznivém scénáři. Bylo vypočteno, že provozní náklady dosáhnou celkové výše […] EUR v nejpříznivějším scénáři a […] EUR v nejméně příznivém scénáři. Marketingové náklady nebyly vypočteny na cestujícího, ale jejich celková výše byla odhadnuta na […] EUR v nejpříznivějším scénáři a […] EUR v nejméně příznivém scénáři.

(315) Tabulka 13 ukazuje, že příjmy vyplývající z dohody z roku 2000 měly podle očekávání překročit náklady, což by vedlo k ročnímu přebytku ve výši […] EUR v nejpříznivějším scénáři a […] EUR v nejméně příznivém scénáři.

(316) Komise považuje přístup použitý Německem za rozumný. Odhadované průměrné příjmy z leteckých činností vycházely z podmínek dohody z roku 2000 uzavřené se společností Ryanair. Příjmy z jiných než leteckých činností měly podle očekávání dosahovat […] % příjmů z leteckých činností, což se zdá být v souladu s všeobecným očekáváním, pokud jde o příjmy z jiných než leteckých činností na jiných letištích (viz tabulka 6). Předpoklad, že počet zaměstnanců bude nutné zvýšit, pokud se zvýší počet cestujících, se rovněž zdá být rozumný.

(317) Komise uvádí, že investice související s rozšiřováním letiště Lübeck nebyly konkrétně určeny pro společnost Ryanair, ale potenciálně jich mohly využívat i jiné letecké společnosti. To naznačuje, že investiční náklady nemusely být zařazeny do inkrementálních nákladů dohody se společností Ryanair. V tomto ohledu Komise uvádí, že Německo zdůraznilo, že společnost FLG se neustále pokoušela přilákat další letecké společnosti a v tomto snažení uspěla a další letecké společnosti (např. Wizz Air) přilákala. Podle Německa se letiště Lübeck navíc roky neúspěšně snažilo zahájit jednání o dohodě se společností Air Berlin.

(318) Německo uvedlo, že pro úspěšnou privatizaci letiště Lübeck bylo nezbytné významně zvýšit počty cestujících. Komise uznává, že investice byly uskutečněny s cílem připravit letiště Lübeck na vyšší počty cestujících ([1]).

(319) Komise dále uvádí, že dohoda z roku 2000 nevyžadovala, aby společnost FLG investice uskutečnila ([2]). Společnost FLG mohla splnit své povinnosti podle smlouvy, aniž by investovala do rozšiřování letiště.

(320) Na základě těchto úvah Komise dospěla k závěru, že přístup Německa nepřičítat investice uskutečněné na letišti Lübeck dohodě se společností Ryanair je rozumný.

(321) Po provedení analýzy informací poskytnutých Německem však Komise nesouhlasí s jedním bodem analýzy a odpovídajícím způsobem jej mění. Dohoda z roku 2000 stanoví jako konečné datum 30. květen 2010. Při výpočtu inkrementální ziskovosti dohody z roku 2000 Německo přihlédlo k inkrementálním nákladům a příjmům za období let 2011 a 2012. Komise má za to, že je vhodné zohlednit pouze inkrementální náklady a příjmy vytvořené během trvání smlouvy. S ohledem na tuto nezbytnou změnu Komise provedla svou vlastní analýzu přímým použitím analýzy inkrementální ziskovosti předložené Německem a podle potřeby tuto analýzu pozměnila, jak je shrnuto v tabulkách 14, 15 a 16:

Tabulka 14

Náklady a příjmy v nejpříznivějším scénáři

Rok	Cestující	Příjmy z leteckých činností	Příjmy z jiných než leteckých činností	Provozní náklady
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Viz rozhodnutí (EU) 2015/1226.
([2]) Rozhodnutí (EU) 2015/1584.

Rok	Cestující	Příjmy z leteckých činností	Příjmy z jiných než leteckých činností	Provozní náklady
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Celkem	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabulka 15

Náklady a příjmy v nejméně příznivém scénáři

Rok	Cestující	Příjmy z leteckých činností	Příjmy z jiných než leteckých činností	Provozní náklady
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Celkem	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabulka 16

Posouzení ziskovosti *ex ante*

Posouzení ziskovosti	Nejpříznivější scénář (*v EUR*)	Nejméně příznivý scénář (*v EUR*)
Příjmy z leteckých činností	[…]	[…]
Příjmy z jiných než leteckých činností	[…]	[…]
Provozní náklady	[…]	[…]
Marketingové náklady	[…]	[…]
Celkem	**[…]**	**[…]**

(322) Komise vyjmula příjmy a provozní náklady očekávané pro období let 2011 a 2012, neboť v těchto letech měla podle očekávání dohoda z roku 2000 již vypršet (viz tabulky 14 a 15). Komise místo toho vycházela z příjmů a provozních nákladů očekávaných pro období let 2000–2010, což vedlo k příjmům a provozním nákladům uvedeným v tabulce 16. Pokud jde o marketingové náklady, Komise vypočítala průměrné marketingové náklady na cestujícího, které bylo možné podle informací poskytnutých Německem očekávat při nejpříznivějším scénáři a při nejméně příznivém scénáři. Následně vynásobila průměrné marketingové náklady na cestujícího počtem cestujících, které bylo možné očekávat pro období let 2000–2010, což vedlo k očekávaným marketingovým nákladům ve výši […] EUR v nejpříznivějším scénáři a […] EUR v nejméně příznivém scénáři (viz tabulka 16).

(323) V neposlední řadě, ačkoli analýza *ex ante*, kterou provedla společnost FLG a kterou předložilo Německo, nediskontovala budoucí platby ke dni uzavření smlouvy, je z údajů zřejmé, že se předpokládala ziskovost smlouvy.

(324) Kromě údajů poskytnutých Německem společnost Oxera předložila analýzu ziskovosti dohody z roku 2000 ([1]). Společnost Oxera použila údaje o výsledcích, tj. údaje o skutečně vzniklých nákladech a příjmech, pokud možno od období před uzavřením dohody, aby mohla vyvodit předpoklady o očekáváních společnosti FLG v době podpisu dohody. Společnost Oxera vypočítala počet cestujících na základě údajů o výsledcích až do okamžiku uzavření dohody. Příjmy z leteckých činností a marketingové náklady vycházely z poplatků a plateb sjednaných v dohodě z roku 2000. Pro výpočet příjmů z jiných než leteckých činností a provozních nákladů společnost Oxera použila údaje o výsledcích z období po uzavření dohody.

(325) Čistá současná hodnota dohody z roku 2000 uzavřená se společností Ryanair byla odhadována na částku […] EUR. Očekávala se tedy ziskovost dohody.

(326) Společnost Oxera vypočítala čistou současnou hodnotu, aniž by investiční náklady přisoudila dohodě z roku 2000 uzavřené se společnosti Ryanair. To je v souladu se zjištěním Komise (viz 316. až 320. bod odůvodnění), že investice realizované na letišti Lübeck nemusely být přičteny dohodě z roku 2000.

(327) Komise uvádí, že společnost Oxera použila pro výpočet počtu cestujících, příjmů z jiných než leteckých činností a marketingových poplatků údaje dostupné *ex ante*, ale své posouzení založila na údajích *ex post* týkajících se příjmů z jiných než leteckých činností a provozních nákladů. Společnost Oxera uvedla, že neměla přístup k prognózám *ex ante* týkajícím se příjmů z jiných než leteckých činností a provozních nákladů. Komise uvádí, že pouze příjmy a náklady, jejichž vznik letiště očekávalo *ex ante*, tedy v okamžiku, kdy uzavíralo dohodu s příslušnou leteckou společností, lze zohlednit při posuzování toho, zda takováto dohoda byla v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Posouzení částečně založené na údajích *ex post* však může podpořit validaci předpokladů použitých k určení příjmů a nákladů očekávaných *ex ante*. Údaje *ex ante* rekonstruované společností Oxera, pokud jde o příjmy z leteckých činností ([…] EUR), se skutečně pohybují mezi příjmy z leteckých činností společnosti FLG předložených Německem v nejpříznivějším scénáři ([…] EUR) a v nejméně příznivém scénáři ([…] EUR). Údaje *ex ante* rekonstruované společností Oxera, pokud jde o marketingové náklady ([…] EUR), jsou dokonce nižší než údaje uváděné Německem: společnost FLG očekávala *ex ante* marketingové náklady ve výši […] EUR v nejpříznivějším scénáři a […] EUR v nejméně příznivém scénáři. To potvrzuje, že očekávání *ex ante* společnosti FLG bylo dostatečně konzervativní.

7.4.3. ***Závěr***

(328) Informace poskytnuté Německem ukazují, že společnost FLG mohla očekávat kladnou inkrementální návratnost dohody z roku 2000. Předpoklad, na kterém bylo toto očekávání založeno, se zdá být rozumný. To je doloženo skutečností, že očekávaný nárůst počtu cestujících byl překonán skutečným nárůstem během let 2000–2005. Omezení nárůstu počtu cestujících bylo do značné míry způsobeno nemožností získat územní povolení a rozšířit letiště, což nebylo v době uzavření dohody z roku 2000 předvídatelné. Očekávání společnosti FLG jsou podpořena studií, kterou vypracovala společnost Oxera.

(329) Bylo tedy možné rozumně předpokládat, že dohoda z roku 2000 uzavřená se společností Ryanair bude pro FLG inkrementálně zisková. Tržně jednající hospodářský subjekt by tedy dohodu uzavřel, neboť z hlediska *ex ante* inkrementálně přispívala k ziskovosti letiště. Obdobně s ohledem na jasně pozitivní přínos lze dohodu z roku 2000 také považovat za součást naplňování celkové strategie, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti.

([1]) Zpráva společnosti Oxera, *Economic MEOP assessment: Lübeck airport* (Ekonomické posouzení podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu: letiště Lübeck), 1. září 2014.

(330) Dohoda z roku 2000 uzavřená mezi společností FLG a Ryanair proto neposkytuje žádnou hospodářskou výhodu, kterou by společnost Ryanair nezískala za běžných tržních podmínek. Nepředstavuje proto státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Tímto zjištěním není nijak dotčeno posouzení toho, zda dohody z roku 2010 zahrnovaly státní podporu ve prospěch společnosti Ryanair.

7.5. *POPLATKY ZA ODMRAZOVÁNÍ LETADEL*

7.5.1. ***Selektivita***

(331) Aby opatření státu spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, musí zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby". Pojem „státní podpora" se tudíž vztahuje pouze na opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky.

(332) Podle judikatury evropských soudů je zapotřebí určit, zda v rámci daného právního režimu (tzv. „referenční rámec") může vnitrostátní opatření zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby" vůči ostatním, které se nacházejí s ohledem na cíl sledovaný dotyčným opatřením ve srovnatelné skutkové a právní situaci. Opatření, které rozlišuje mezi podniky ve srovnatelné situaci, by bylo *prima facie* selektivní. Je-li *prima facie* selektivní opatření odůvodněno povahou nebo obecnou strukturou systému, nebude se považovat za selektivní, a nebude tudíž spadat do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU ([1]).

(333) Komise tedy musí provést třístupňovou analýzu: Zaprvé je třeba určit referenční systém. Za druhé je třeba rozhodnout, zda určité opatření představuje odchylku od tohoto systému, jelikož rozlišuje mezi hospodářskými subjekty, které se z hlediska vlastních cílů systému nacházejí ve srovnatelné právní a faktické situaci. Jestliže odchylku představuje (a je proto *prima facie* selektivní), je třeba v třetím kroku analýzy zjistit, zda je odchylka odůvodněna povahou nebo obecnou strukturou (referenčního) systému.

(334) V daném případě Komise zahájila formální vyšetřovací řízení v souvislosti s poplatky za odmrazování letadel.

(335) Zaprvé Komise musí určit referenční systém, na jehož základě mají být poplatky za odmrazování posuzovány. V této souvislosti Komise uvádí, že poplatky za odmrazování letadel na letišti jsou stanoveny v sazebníku zvláštních poplatků. Tento sazebník zvláštních poplatků sice není součástí obecného ceníku letištních poplatků za používání infrastruktury, má však s obecným letištním ceníkem určité společné prvky: sazebník zvláštních poplatků stanoví ceny za určité služby poskytované letištěm leteckým společnostem a ceny za materiál potřebný pro takovéto služby. Vztahuje se na všechny letecké společnosti využívající letiště. Upravuje se každých několik let, aby odrážel změny v nákladech na zvláštní služby. Samotné letiště je oprávněno vypracovat sazebník zvláštních poplatků.

(336) Ve svém rozsudku ve věci Lübeck Soudní dvůr rozhodl, že letištní ceník letiště Lübeck z roku 2006 má být považován za referenční systém ([2]). S ohledem na podobnosti mezi obecným letištním ceníkem a sazebníkem zvláštních poplatků Komise dospěla k závěru, že sazebník zvláštních poplatků na letišti Lübeck musí být považován za referenční rámec, podle nějž mají být posouzeny poplatky za odmrazování letadel na letišti Lübeck.

(337) Zadruhé Komise musí posoudit, zda sazebník zvláštních poplatků rozlišuje mezi hospodářskými subjekty, které jsou ve srovnatelné skutkové a právní situaci. Komise poznamenává, že sazebník zvláštních poplatků se vztahuje na všechny letecké společnosti využívající letiště Lübeck. Při využívání služeb odmrazování letadel sazebník zvláštních poplatků nerozlišuje mezi různými leteckými společnostmi. Ve skutečnosti každé odmrazované letadlo na letišti Lübeck podléhá stejným poplatkům, které závisí na vzletové hmotnosti letadla, jakož i na množství použité odmrazovací kapaliny a teplé vody. Poplatky za odmrazování letadel na letišti Lübeck tedy nepředstavují odchylku od referenčního systému, neboť nerozlišují mezi leteckými společnostmi využívajícími letiště. Komise dospěla k závěru, že poplatky za odmrazování nejsou *prima facie* selektivní.

([1]) Rozsudek Tribunálu, British Aggregates Association v. Komise, T-210/02 RENV, ECLI:EU:T:2012:110, body 82 a 83; rozsudek Soudního dvora, Komise a Španělsko v. Government of Gibraltar a Spojené království, spojené věci C-106/09 P a C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, body 74 a 75; rozsudek Soudního dvora, Eventech v. The Partking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, body 54 a 55.

([2]) Rozsudek Soudního dvora, Komise v. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, bod 62.

(338) Za předpokladu, že poplatky za odmrazování nejsou *prima facie* selektivní, není zapotřebí posuzovat, zda jsou takovéto poplatky odůvodněny povahou nebo obecnou strukturou systému.

7.5.2. ***Závěr***

(339) Poplatky za odmrazování letadel nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8. **ZÁVĚR**

(340) Komise zastává názor, že není nutné přijímat rozhodnutí, pokud jde o to, zda potenciální státní podpora ve prospěch společnosti FLG představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a pokud ano, zda by tato státní podpora mohla být prohlášena za slučitelnou. Právnická osoba FLG přestala existovat, a stejně tak její hospodářská činnost. Kromě toho, i kdyby mezi společnostmi FLG a Yasmina existovala hospodářská návaznost, nebylo by již možné podporu od společnosti Yasmina získat, neboť byla zrušena a její aktiva byla prodána v úpadkovém řízení pod dohledem soudu, v souladu s německým úpadkovým právem.

(341) Prodej podílu ve FLG společnosti Infratil v roce 2005 neposkytl společnosti Infratil výhodu, neboť hanzovní město Lübeck postupovalo při prodeji podílu jako tržně jednající hospodářský subjekt. Opětovné jednání o prodejní opci v roce 2009 a převzetí dalších ztrát, investic a jiných nákladů, jak je stanoveno v dodatkové dohodě z roku 2009, také společnosti Infratil neposkytlo žádnou výhodu. Rovněž v této souvislosti postupovalo hanzovní město Lübeck jako tržně jednající hospodářský subjekt.

(342) Dohoda z roku 2000 uzavřená mezi společnostmi FLG a Ryanair by z hlediska *ex ante* přispěla k ziskovosti letiště. Z tohoto důvodu by tržně jednající hospodářský subjekt tuto dohodu, která společnosti Ryanair neposkytuje žádnou výhodu, uzavřel.

(343) Poplatky za odmrazování letadel nejsou evidentně selektivní,

PŘIJALA TOTO ROZHODUTÍ:

Článek 1

Není nezbytné rozhodnout, zda potenciální státní podpora ve prospěch společnosti FLG představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, a pokud ano, zda by mohla být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem, protože hospodářská činnost společnosti FLG přestala existovat a protože již nelze podporu získat zpět.

Článek 2

Prodej 90 % podílu ve FLG společnosti Infratil a podmínky prodejní opce nově vyjednané v roce 2009 nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

Dohoda z roku 2000 uzavřená mezi společností Ryanair a letištěm Lübeck nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 4

Poplatky za odmrazování letadel nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 7. února 2017.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise