II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2017/2336

zo 7. februára 2017

SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) a SA.31149 (2012/C) – Nemecko Údajná štátna pomoc v prospech spoločností Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited, Ryanair a iných leteckých dopravcov, ktorí využívajú dané letisko

[oznámené pod číslom C(2017) 602]

(Iba nemecké znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([2]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. **POSTUP**

1.1. *POSTUP SA.21877*

(1) V rokoch 2002, 2003, 2004, 2005 a 2006 bolo Komisii doručených niekoľko sťažností leteckého dopravcu Air Berlin, environmentálnej MVO (Bund Umwelt und Naturschutz) a súkromných osôb, týkajúcich sa údajnej štátnej pomoci v prospech spoločností Flughafen Lübeck GmbH (ďalej len „FLG“), Infratil Limited (ďalej len „Infratil“) ([3]) a leteckého dopravcu Ryanair ([4]).

(2) Komisia požiadala 7. novembra 2005 Nemecko o informácie, ktoré Nemecko poskytlo 7. februára 2006. Ďalšie informácie boli vyžiadané listom z 22. marca 2006, na ktorý Nemecko odpovedalo 12. júna 2006. Stretnutia medzi útvarmi Komisie, spoločnosťou Infratil, ktorá bola väčšinovým vlastníkom prevádzkovateľa letiska, a hanzovým mestom Lübeck (ďalej len „mesto Lübeck“) sa uskutočnili 14. októbra a 4. decembra 2006. Po týchto stretnutiach spoločnosť Infratil poskytla doplňujúce informácie formou e-mailu a faxu 16. a 31. októbra 2006, 6. novembra 2006 a 4., 6. a 21. decembra 2006.

([1]) Ú. v. EÚ C 287, 29.11.2007, s. 27.
([2]) Ú. v. EÚ C 295, 7.12.2007, s. 29 a Ú. v. EÚ C 241, 10.8.2012, s. 56.
([3]) *Infratil* je novozélandská spoločnosť zaoberajúca sa investíciami do infraštruktúry so zameraním na energetiku a sektor prevádzky letísk a verejnej dopravy. Vlastnila a prevádzkovala najmä tieto letiská: Wellington International Airport na Novom Zélande, Glasgow Prestwick Airport a Kent International Airport v Spojenom kráľovstve. Svoje investície do európskych letísk už medzičasom odpredala.
([4]) *Ryanair* je írsky letecký dopravca a člen Európskej asociácie nízkonákladových leteckých spoločností. Obchodná činnosť tohto leteckého dopravcu bola spätá so sekundárnymi, regionálnymi letiskami. Tento letecký dopravca v súčasnosti pôsobí v približne 160 európskych destináciách. Spoločnosť Ryanair má homogénnu flotilu pozostávajúcu z 272 lietadiel typu Boeing 737-800 so 189 sedadlami. V čase, keď bolo vydané rozhodnutie o začatí konania v roku 2007, spoločnosť Ryanair prevádzkovala 23 letov týždenne z letiska Lübeck do 5 destinácií v Európe, a to Londýn-Stansted v Spojenom kráľovstve, Mainland-Bergamo a Pisa v Taliansku, Palma de Mallorca v Španielsku a Štokholm-Skavsta vo Švédsku.

(3) V liste z 18. januára 2007 požiadalo Nemecko Komisiu o prerušenie predbežného vyšetrovania v tejto veci. Komisia žiadosť zamietla listom z 2. mája 2007.

(4) Dňa 24. apríla 2007 Nemecko poslalo Komisii ďalšie pripomienky. Dňa 21. júna 2007 sa uskutočnilo stretnutie zástupcov Nemecka s útvarmi Komisie.

(5) V liste z 10. júla 2007 Komisia informovala Nemecko o svojom rozhodnutí začať konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ, pokiaľ ide o financovanie letiska Lübeck a finančné vzťahy medzi mestom Lübeck a spoločnosťou Infratil a finančné vzťahy medzi letiskom a spoločnosťou Ryanair (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania z roku 2007“). Formálne vyšetrovacie konanie bolo zaevidované pod číslom SA.21877 (C 24/2007).

(6) Dňa 24. októbra 2007 bolo prijaté korigendum k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2007.

(7) Rozhodnutie o začatí konania z roku 2007 bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([1]) 29. novembra 2007. Korigendum k rozhodnutiu bolo uverejnené 7. decembra 2007 ([2]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky k predmetným opatreniam do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia.

(8) Komisii boli doručené pripomienky týchto zúčastnených strán: Ryanair, Air Berlin, Infratil, FLG, dvoch MVO ([3]), Priemyselnej a obchodnej komory v Lübecku (ďalej len „IHK v Lübecku“) ([4]), Nemeckej asociácie leteckých spoločností (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, ďalej len „BDF“) a jednotlivcov ([5]). Nemecko odpovedalo na pripomienky 17. apríla 2008.

(9) Nezávislá konzultačná spoločnosť pre Komisiu Ecorys požiadala 24. júla 2008 Nemecko o informácie, potrebné na vypracovanie správy o predmetnej záležitosti. Nemecko sa obrátilo na Komisiu 1. augusta 2008 s námietkou proti právu spoločnosti Ecorys na získanie informácií a dokumentov. Komisia vo svojej odpovedi z 8. augusta 2008 potvrdila, že kompetencie Komisie v tejto záležitosti sa vzťahujú aj na spoločnosť Ecorys. Požadované informácie boli následne doručené 18. septembra 2008.

(10) Dňa 16. apríla 2009 Komisia požiadala Nemecko o ďalšie informácie. Nemecko požiadalo o predĺženie lehoty 21. apríla 2009 a opäť 7. júla 2009. Vyžiadané informácie boli predložené 30. októbra 2009. Komisia požiadala o ďalšie informácie 29. októbra 2009 a Nemecko ich poskytlo 16. decembra 2009.

(11) Dňa 17. októbra 2010 Komisia dostala informácie od spoločnosti Air Berlin.

(12) Komisia listom z 28. marca 2011 požiadala Nemecko o poskytnutie doplňujúcich informácií. Nemecko požiadalo o predĺženie lehoty 15. apríla 2011. Dňa 20. apríla 2011 Komisia vyhovela žiadosti Nemecka o predĺženie lehoty. Dňa 21. apríla 2011 Nemecko požiadalo o ďalšie predĺženie lehoty. Komisia tejto žiadosti vyhovela 27. apríla 2011. Nemecko poskytlo prvú časť požadovaných informácií 16. mája 2011. V liste z 20. mája 2011 Komisia konštatovala, že poskytnuté informácie sú neúplné a požiadala o zaslanie zvyšných informácií. Nemecko voči tomu namietalo listom zo 7. júna 2011. Komisia si v reakcii z15. júna 2011 vyžiadala chýbajúce informácie.

(13) Dňa 8. apríla 2011 Komisia zaslala spoločnosti Ryanair dotazník. Odpovede boli doručené Komisii do 4. júla 2011. Komisia postúpila tieto odpovede Nemecku 18. júla 2011 a vyzvala ho predložiť pripomienky do 18. augusta 2011. Dňa 8. augusta 2011 zaslala Komisia preloženú verziu predložených pripomienok od spoločnosti Ryanair Nemecku a predĺžila jeho lehotu na predloženie pripomienok do 9. septembra 2011. Nemecko napokon poslalo pripomienky Komisii 8. septembra 2011. Dňa 7. februára 2012 Komisia požiadala spoločnosť Ryanair o ďalšie informácie týkajúce sa štúdie spoločnosti Oxera, ktoré spoločnosť Ryanair poskytla 4. júla 2011. Spoločnosť Ryanair si vyžiadala predĺženie lehoty na odpoveď 13. februára 2012. Spoločnosť Oxera sa obrátila na Komisiu 16. februára 2012 so žiadosťou o objasnenie jednej z položených otázok. Komisia poskytla objasnenie 17. februára 2012. Spoločnosť Ryanair zaslala svoje pripomienky 13. apríla 2012. Komisia tieto pripomienky zaslala Nemecku 27. júna 2012. Nemecko predložilo pripomienky k pripomienkam spoločnosti Ryanair v liste z 10. septembra 2012.

([1]) Ú. v. EÚ C 287, 29.11.2007, s. 27.
([2]) Ú. v. EÚ 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) Záverečná správa spoločnosti Ecorys z 29. marca 2011 bola 29. júna 2011 odoslaná Nemecku s výzvou na predloženie pripomienok. Preklad správy bol poslaný Nemecku 24. augusta 2011 spolu s výzvou na predloženie pripomienok do 26. septembra 2011. Nemecko predložilo pripomienky 10. októbra 2011.

(15) Nemecko zaslalo druhú časť informácií, ktoré žiadala Komisia, 30. júna 2011. Dňa 29. júna 2011 Nemecko odpovedalo na list Komisie z 15. júna 2011. Komisia 5. júla 2011 požiadala Nemecko o poskytnutie chýbajúcich informácií. Nemecko poslalo chýbajúce informácie 15. júla 2011.

(16) Dňa 4. júla 2011 spoločnosť Ryanair zaslala Komisii pripomienky, ktoré boli postúpené Nemecku 8. augusta 2011. Nemecko sa vyjadrilo k týmto pripomienkam 8. októbra 2011.

(17) Komisia požiadala Nemecko o ďalšie informácie 20. februára 2012. Nemecko si 19. marca 2012 vyžiadalo predĺženie lehoty na poskytnutie informácií do 17. apríla 2012. Komisia žiadosti vyhovela 21. marca 2012. V liste zo 17. apríla 2012 Nemecko odpovedalo na otázky Komisie z 24. februára 2012. Dňa 18. apríla 2012 Komisia požiadala Nemecko o poskytnutie chýbajúcich informácií do 28. apríla 2012 bez možnosti predĺženia lehoty. Komisia ďalej uviedla, že v prípade nesplnenia povinnosti mu bude uložený príkaz na poskytnutie informácie podľa článku 10 ods. 3 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 ([1]). Dňa 2. mája 2012 sa uskutočnilo stretnutie medzi Komisiou a Nemeckom. Dňa 3. mája 2012 Komisia súhlasila s predĺžením lehoty do 11. mája 2012. V liste zo 7. mája 2012 Nemecko poukázalo na procesné chyby zo strany Komisie a odmietlo poskytnúť ďalšie informácie.

(18) Spoločnosť Ryanair zaslala Komisii správu o prístupe spoločnosti Oxera k zásade súkromného subjektu v trhovom hospodárstve v liste z 10. apríla 2013. Správa bola Nemecku zaslaná 3. mája 2013. Spoločnosť Ryanair predložila Komisii ďalšie informácie 20. decembra 2013.

(19) Listom z 24. februára 2014 Komisia vyzvala spoločnosť Ryanair, aby sa vyjadrila k uplatňovaniu usmernení v oblasti letectva z roku 2014 ([2]). Dňa 21. marca 2014 vyzvala Komisia spoločnosť Infratil, aby sa vyjadrila k usmerneniam v oblasti letectva z roku 2014. Formálna výzva pre zainteresované strany predložiť pripomienky k usmerneniam v oblasti letectva z roku 2014 bola uverejnená v úradnom vestníku 15. apríla 2014. ([3]) Nemecko zaslalo pripomienky 12. mája 2014. Ďalšie pripomienky predložili spoločnosti Air Berlin, Infratil a združenie *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV* (ďalej len „združenie SGF“) ([4]).

1.2. *POSTUPY SA.27585 A SA.31149*

(20) Dňa 28. januára 2009 poslalo združenie SGF sťažnosť vo veci SA 21877. Táto sťažnosť bola zaregistrovaná pod číslom štátnej pomoci CP 31/2009 (SA.27585).

(21) Komisia listom z 5. februára 2009 požiadala Nemecko o informácie týkajúce sa tlačových správ o letisku Lübeck. Nemecko odpovedalo listami z 5. marca 2009 a 12. marca 2009.

(22) Listom zo 16. apríla 2009 Komisia požiadala Nemecko o ďalšie informácie. Nemecko odpovedalo 9. júla 2009.

(23) Združenie SGF predložilo ďalšiu sťažnosť 22. júna 2010 a 30. júna 2010, v ktorej tvrdilo, že Nemecko poskytlo spoločnostiam FLG a Infratil neoprávnenú štátnu pomoc. Táto sťažnosť bola zaevidovaná pod číslom štátnej pomoci CP 162/2010 (SA.31149).

(24) Listom zo 7. júla 2010 Komisia postúpila sťažnosť Nemecku a požiadala o informácie. Nemecko požiadalo o predĺženie lehoty v liste z 13. júla 2010. Komisia žiadosti vyhovela listom zo 14. októbra 2010.

([1]) Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie Zmluvy o ES (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).
([2]) Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti, (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3).
([3]) Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.
([4]) Mimovládna organizácia registrovaná v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/35/ES z 26. mája 2003, ktorou sa ustanovuje účasť verejnosti pri navrhovaní určitých plánov a programov týkajúcich sa životného prostredia, a ktorou sa menia a dopĺňajú s ohľadom na účasť verejnosti a prístup k spravodlivosti, smernice Rady 85/337/EHS a 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 156, 25.6.2003, s. 17).

(25) Listom z 28. marca 2011 Komisia požiadala Nemecko o ďalšie informácie. V liste z 8. apríla 2011 si Komisia vyžiadala informácie od spoločnosti Ryanair týkajúce sa jej dohôd so spoločnosťou FLG.

(26) Nemecko požiadalo o predĺženie lehoty do 15. júla 2011. Listom z 20. apríla 2011 Komisia vyzvala Nemecko, aby odpovedalo na otázky týkajúce sa sťažností do 28. apríla 2011. Nemecko požiadalo o ďalšie predĺženie lehoty v liste z 21. apríla 2011. Listom z 27. apríla 2011 Komisia povolila predĺženie lehoty do 16. mája 2011. Nemecko zaslalo informácie 16. mája 2011.

(27) Dňa 20. mája 2011 Komisia zaslala upomienku podľa článku 10 ods. 3 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999, pričom uviedla, že poslané informácie neboli úplné. Odpoveď mala byť poskytnutá v lehote do 7. júna 2011. Nemecko odpovedalo listom zo 7. júna 2011 a vyjadrilo nesúhlas s tým, že list z 20. mája 2011 mal byť upomienkou v zmysle nariadenia (ES) č. 659/1999, keďže dve z otázok sa zdali byť prepracované a jedna z otázok bola podľa jeho názoru nová.

(28) Dňa 15. júna 2011 Komisia zaslala Nemecku druhú upomienku podľa článku 10 ods. 3 nariadenia (ES) č. 659/1999 s možnosťou poskytnúť informácie do 29. júna 2011. Ak by Nemecko nesplnilo svoju povinnosť na základe upomienky, Komisia by zvážila uloženie príkazu na poskytnutie informácie. Nemecko odpovedalo listom z 29. júna 2011 na niektoré z otázok a informovalo Komisiu, že odpovede na zvyšné otázky poskytne v júli 2011.

(29) Komisia dostala ďalšie informácie od spoločnosti Ryanair v liste zo 4. júla 2011.

(30) Dňa 5. júla 2011 Komisia zaslala Nemecku tretiu upomienku podľa článku 10 ods. 3 nariadenia (ES) č. 659/1999 s možnosťou poskytnúť informácie k zvyšným otázkam do 15. júla 2011. Nemecko odpovedalo listom z 15. júla 2011.

(31) V liste z 18. júla 2011 Komisia postúpila vyjadrenie spoločnosti Ryanair zo 4. júla 2011 Nemecku a vyzvala ho na predloženie pripomienok. Nemecko požiadalo o preklad vyjadrenia spoločnosti Ryanair do nemčiny. Komisia odoslala Nemecku nemeckú verziu tohto vyjadrenia 8. augusta 2011.

(32) Nemecko poskytlo pripomienky k vyjadreniu spoločnosti Ryanair v liste z 8. septembra 2011. Dňa 7. februára 2012 Komisia požiadala Ryanair o ďalšie informácie týkajúce sa štúdie vypracovanej spoločnosťou Oxera. Spoločnosť Ryanair si vyžiadala predĺženie lehoty na odpoveď 13. februára 2012. Komisia bola požiadaná o objasnenie jednej zo svojich otázok 16. februára 2012. Komisia poskytla objasnenie 17. februára 2012.

(33) Listom z 22. februára 2012 Komisia informovala Nemecko o svojom rozhodnutí začať konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ, pokiaľ ide o možné poskytnutie štátnej pomoci v prospech spoločností Infratil, FLG, Ryanair a ďalších leteckých dopravcov, ktorí pôsobia na letisku Lübeck (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania z roku 2012“) ([1]). Nemecko požiadalo Komisiu o začiernenie určitých údajov v rozhodnutí o začatí konania z roku 2012 v liste zo 14. marca 2012. V liste z 20. marca 2012 Komisia oznámila, že čiastočne vyhovela žiadosti a vysvetlila, že nemohla súhlasiť so začiernením niektorých informácií. Nemecko vyjadrilo ďalšiu námietku týkajúcu sa postoja Komisie k dôvernosti informácií v liste z 3. apríla 2012. Komisia poskytla Nemecku vyjadrenie k tejto veci v liste z 25. apríla 2012, pričom poskytla ďalšiu verziu rozhodnutia o začatí konania z roku 2012 a poskytla ďalšie argumenty.

(34) Dňa 2. marca 2012 požiadala spoločnosť Ryanair Komisiu o možnosť preskúmať rozhodnutie o začatí konania z roku 2012 pred uverejnením, s cieľom zabrániť uverejneniu dôverných informácií. Komisia vo svojej odpovedi zo 6. marca 2012 upozornila, že tieto informácie by mal poskytnúť spoločnosti Ryanair členský štát. Po niekoľkých výmenách medzi spoločnosťou Ryanair, Komisiou a Nemeckom spoločnosť Ryanair 27. apríla 2012 predložila zoznam požiadaviek týkajúcich sa odstránenia dôverných informácií a vyjadrila výhrady k procesným záležitostiam. Okrem toho Nemecko predložilo Komisii ďalšie požiadavky spoločnosti Ryanair týkajúce sa začiernenia určitých údajov 30. apríla 2012. Začiernená verzia rozhodnutia o začatí konania z roku 2012 bola odoslaná spoločnosti Ryanair 29. júna 2012.

(35) Na základe požiadavky Komisie zo 7. februára 2012 spoločnosť Ryanair poskytla pripomienky v liste z 13. apríla 2012. Komisia tieto pripomienky postúpila Nemecku 27. júna 2012. Nemecko reagovalo na vyjadrenie spoločnosti Ryanair listom z 10. septembra 2012.

([1]) Začatiu konania predchádzalo vyšetrovanie opatrení vo veciach CP31/2009 (SA.27585) a CP 162/2010 (SA.31149).

(36) V liste z 24. februára 2012 Komisia požiadala Nemecko o poskytnutie ďalších informácií týkajúcich sa predmetných záležitostí v lehote do 20 dní. Dňa 19. marca 2012 Nemecko požiadalo o predĺženie lehoty do 20. apríla 2012. Komisia v liste z 21. marca 2012 súhlasila s predĺžením lehoty do 17. apríla 2012. Nemecko poskytlo požadované informácie 17. apríla 2012. Komisia v liste z 18. apríla 2012 skonštatovala, že informácie, ktoré Nemecko poskytlo, boli neúplné a požiadala o doplnenie chýbajúcich informácií do 28. apríla 2012. Komisia ďalej uviedla, že v prípade nesplnenia povinnosti bude Nemecku uložený príkaz na poskytnutie informácií podľa článku 10 ods. 3 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999. V liste z 3. mája 2012 Komisia opätovne vyzvala Nemecko, aby Komisii poskytlo chýbajúce informácie do 11. mája 2012.

(37) Dňa 14. mája 2012 poskytlo Nemecko Komisii pripomienky týkajúce sa rozhodnutia o začatí konania z roku 2012.

(38) Rozhodnutie o začatí konania z roku 2012 bolo uverejnené v úradnom vestníku 10. augusta 2012 ([1]). Všetky zainteresované strany mali možnosť predložiť pripomienky k rozhodnutiu do jedného mesiaca. Dvomi listami zo 16. augusta 2012 a z 22. augusta 2012 spoločnosť Ryanair požiadala o predĺženie lehoty do 24. septembra 2012. Dňa 24. augusta 2012 spoločnosť Wizz Air požiadala o predĺženie lehoty do 24. septembra. Dňa 31. augusta 2012 spoločnosť Infratil požiadala o predĺženie lehoty do 10. októbra 2012. Mesto Lübeck a spoločnosť FLG sa obrátili na Komisiu 5. septembra 2012 so žiadosťou o predĺženie lehoty do 10. októbra 2012. Dňa 7. septembra 2012 požiadala asociácia Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen (ďalej len „ADV“) ([2]) o predĺženie lehoty do 10. októbra 2012. V ten istý deň Komisia vyhovela žiadosti o predĺženie spoločnostiam Ryanair, Wizz Air, FLG, Infratil, asociácii ADV a mestu Lübeck.

(39) Dňa 9. septembra 2012 predložilo pripomienky združenie Pro Airport Lübeck e.V.

(40) Dňa 10. septembra 2012 spoločnosť Flughafen Hamburg GmbH (ďalej len „letisko Hamburg“) a Landesregierung, t. j. štátna správa spolkovej krajiny Šlezvicko-Holštajnsko požiadala Komisiu o predĺženie lehoty na poskytnutie pripomienok do 10. októbra 2012. Komisia žiadosti o predĺženie vyhovela nasledujúci deň. Združenie SGF predložilo pripomienky Komisii 10. septembra 2012.

(41) Spoločnosť Ryanair poskytla Komisii pripomienky 24. septembra 2012 spolu so správou spoločnosti Oxera. V liste z 8. októbra 2012 predložilo mesto Lübeck svoje pripomienky Komisii. Dňa 10. októbra 2012 predložili Komisii pripomienky ADV, FLG, Infratil a Wizz Air spolu so správou spoločnosti Oxera. V ten istý deň spoločnosť Ryanair pripojila ku svojmu vyjadreniu viaceré správy zostavené spoločnosťou Oxera.

(42) Komisia 3. mája 2014 postúpila tie verzie správ spoločnosti Oxera, ktoré neboli dôverné, Nemecku a vyzvala ho predložiť pripomienky.

(43) Spoločnosť Ryanair poskytla ďalšie informácie 15. mája 2013, 17. januára 2014 a 31. januára 2014.

(44) Listom z 11. februára 2013 Komisia požiadala Nemecko o predloženie všetkých zmlúv týkajúcich sa privatizácie letiska Lübeck v lehote do 20 dní. Listom z 28. februára 2014 Nemecko odmietlo sprístupniť tieto informácie Komisii na základe toho, že privatizácia letiska Lübeck nebola súčasťou terajšieho postupu. Po konzultáciách medzi Komisiou a Nemeckom poskytlo Nemecko podrobné informácie o privatizácii letiska Lübeck v liste z 13. marca 2014.

(45) Komisia informovala Nemecko 24. februára 2013 a 17. marca 2014 o zavedení usmernení v oblasti letectva z roku 2014 a ich relevantnosti k terajšiemu postupu a vyzvala Nemecko, aby predložilo pripomienky. Nemecko následne poskytlo informácie 27. marca 2014. Spoločnosť Wizz Air poskytla ďalšie vyjadrenia 30. apríla 2014 a Nemecko 12. mája 2014.

(46) V listoch z 2. septembra 2014, 12 septembra 2014 a 26. septembra 2014 spoločnosť Ryanair predložila ďalšie správy vypracované spoločnosťou Oxera, týkajúce sa nedávneho prístupu Komisie k zásade súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

1.3. *SPOLOČNÝ POSTUP TÝKAJÚCI SA ŠTÁTNEJ POMOCI SA.21877, SA.27585 A SA.31149*

(47) Komisia spojila postupy týkajúce sa štátnej pomoci SA.21877, SA.27585 a SA.31149 v roku 2014.

(48) Listom z 30. septembra 2014 Komisia požiadala Nemecko o ďalšie informácie.

([1]) Ú. v. EÚ C 241, 10.8.2012, s. 56.
([2]) Spolková asociácia prevádzkovateľov komerčných letísk v Nemecku (Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen).

(49) Nemecko sa obrátilo na Komisiu 6. októbra 2014 so žiadosťou o predĺženie lehoty na poskytnutie požadovaných informácií do 30. novembra 2014. Komisia predĺžila lehotu do 17. novembra 2014. Dňa 21. novembra 2014 Komisia zaslala Nemecku upomienku a požiadala ho o poskytnutie chýbajúcich informácií do 3. decembra 2014. Komisia uviedla, že v prípade nesplnenia povinnosti na základe upomienky mu bude uložený príkaz na poskytnutie informácií podľa článku 10 ods. 3 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999. Nemecko poskytlo požadované informácie 3. decembra 2014. Po telefonickej konferencii, ktorá sa konala 18. decembra 2014, Nemecko predložilo ďalšie informácie 12. januára 2015 a 14. januára 2015.

(50) Spoločnosť Ryanair poskytla informácie Komisii prostredníctvom e-mailu 26. januára 2015, 9. februára 2015 a 27. februára 2015.

(51) Dňa 30. januára 2015 spoločnosť Air Berlin prejavila záujem o rozhodnutie Komisie, ktoré sa týkalo údajnej štátnej pomoci spoločnosti Ryanair.

(52) V liste z 23. marca 2015 Komisia poskytla ďalšie pripomienky tretích strán a vyzvala Nemecko na predloženie pripomienok. Nemecko poskytlo svoje pripomienky k vyjadreniam tretích strán 9. apríla 2015.

(53) Komisia požiadala o ďalšie informácie týkajúce sa prevádzkovateľa letiska Lübeck v rokoch 2013 a 2014, spoločnosti Yasmina Flughafenmanagement GmbH (ďalej len „spoločnosť Yasmina“) ([1]), e-mailom z 20. apríla 2015. Komisia adresovala Nemecku doplňujúce otázky týkajúce sa ceny predajnej opcie, ktorú zaplatila spoločnosť Infratil, 4. mája 2015.

(54) Mesto Lübeck poskytlo odpovede na otázky týkajúce sa spoločnosti Yasmina 5. mája 2015. Nemecko poskytlo Komisii vyžiadané informácie o cene predajnej opcie v liste z 11. mája 2015.

(55) Dňa 13. mája 2015 sa Komisia obrátila na spoločnosť Oxera s otázkou týkajúcou sa údajnej štátnej pomoci na odnámrazovacie poplatky. Spoločnosť Oxera poskytla správu o odnámrazovaní 18. mája 2015.

(56) E-mailom z 22. mája 2015 si Komisia od spoločnosti Oxera vyžiadala objasnenie týkajúce sa správ zo septembra 2014 a februára 2015 o ziskovosti sprievodných listov z roku 2010, uzavretých medzi spoločnosťami Ryanair a FLG. Komisia dostala odpoveď 28. mája 2015.

(57) Komisia adresovala Nemecku doplňujúce otázky 23. júna 2015. Odpovede prijala 25. júna 2015 a 3. júla 2015. Ďalšie otázky zaslala Komisia Nemecku 29 júna 2015 a odpovede dostala v liste z 24. júla 2015.

(58) Spoločnosť Ryanair poslala Komisii vysvetľujúci dokument od spoločnosti Oxera 3. júla 2015.

(59) Komisia položila Nemecku doplňujúce otázky 4. augusta 2015. Odpovede prijala 10. septembra 2015.

(60) Spoločnosť Ryanair poskytla Komisii ďalší dokument od spoločnosti Oxera týkajúci sa posúdenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve v dohodách medzi letiskom a leteckými dopravcami vzhľadom na celkovú výnosnosť letiska 30. novembra 2015. Mesto Lübeck poskytlo doplňujúce informácie 20. januára 2016 a Nemecko 19. februára 2016.

1.4. *ODVOLANIE SA VOČI ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA Z ROKU 2012 V SÚVISLOSTI SO SADZOBNÍKOM LETISKOVÝCH POPLATKOV*

(61) Mesto Lübeck požiadalo o čiastočné zrušenie rozhodnutia o začatí konania z roku 2012. Všeobecný súd zrušil rozhodnutie o začatí konania z roku 2012 v súvislosti so sadzobníkom letiskových poplatkov letiska Lübeck, ktorý bol prijatý v roku 2006 (ďalej len „sadzobník letiskových poplatkov z roku 2006“) ([2]). Komisia sa voči tomuto rozsudku odvolala na Súdnom dvore, ktorý však rozsudok Všeobecného súdu potvrdil ([3]) Rozhodnutie o začatí konania z roku 2012 v súvislosti so sadzobníkom poplatkov z roku 2006 bolo teda definitívne zrušené. Z tohto dôvodu sa v tomto rozhodnutí neposudzuje sadzobník letiskových poplatkov z roku 2006.

([1]) Spoločnosť Yasmina bola 100 % dcérska spoločnosť investičnej spoločnosti 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH (ďalej len „3Y“), ktorej jediným vlastníkom bola fyzická osoba, občan Saudskej Arábie Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Spoločnosť Yasmina bola založená na účely kúpy a prevádzkovania letiska Lübeck.

([2]) Vec T-461/12, Hansestadt Lübeck/Európska Komisia, ECLI:EU:T:2014:758.

([3]) Vec C-524/14 P, Komisia/Hansestadt Lübeck, ECLI:EU:C:2016:971.

2. PODROBNÝ OPIS OPATRENÍ

2.1. *KONTEXT VYŠETROVANIA A OPATRENÍ*

2.1.1. ***Spádová oblasť, vývoj počtu cestujúcich a leteckí dopravcovia poskytujúci služby na letisku***

(62) Letisko Lübeck sa nachádza približne 73 kilometrov od mesta Hamburg v spolkovej krajine Šlezvicko-Holštajnsko v Nemecku.

(63) Samotné letisko vymedzuje svoju spádovú oblasť ako metropolitnú oblasť mesta Hamburg a Öresund (metropolitná oblasť Kodaň/Malmö). V tomto regióne by služby mohli poskytovať tieto letiská:

— letisko Hamburg (vzdialenosť ~ 78 kilometrov od letiska Lübeck, ~ 65 minút jazdy autom),

— letisko Rostock (vzdialenosť ~ 134 kilometrov od letiska Lübeck, ~ 1 hodina a 19 minút jazdy autom),

— letisko Brémy (vzdialenosť ~ 185 kilometrov od letiska Lübeck, ~ 1 hodina a 56 minút jazdy autom),

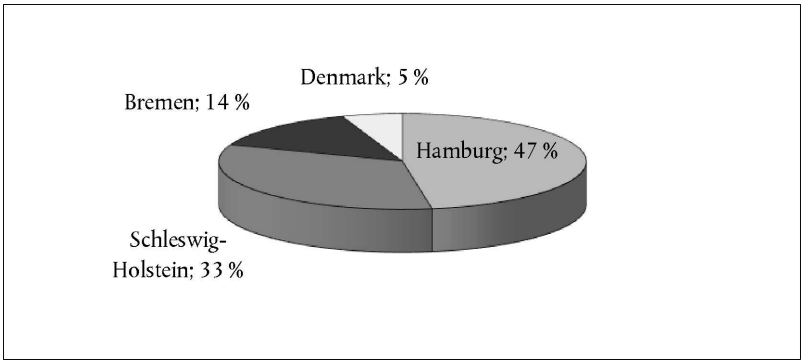
— letisko Hannover (vzdialenosť ~ 208 kilometrov od letiska Lübeck, ~ 2 hodiny a 8 minút jazdy autom),

— letisko Kodaň (vzdialenosť ~ 280 kilometrov od letiska Lübeck, ~ 3 hodiny jazdy autom a dopravy trajektom).

(64) Podľa štúdie trhu, ktorú letisko uskutočnilo v roku 2009, väčšina (odlietajúcich) cestujúcich na letisku Lübeck prišla z Hamburgu (47,20 %) Letisko očakávalo, že počet odlietajúcich dánskych cestujúcich sa zvýši po dokončení tunelu pod Fehmarnovou úžinou, ktorý spojí Nemecko a Dánsko. Figure 1 znázorňuje miesto, odkiaľ cestujúci prileteli na letisko Lübeck.

Obrázok 1

Miesto, odkiaľ cestujúci prileteli na letisko Lübeck (štúdia trhu z roku 2009)



(65) Počet cestujúcich na letisku vzrástol zo 48 652 v roku 1999 na 546 146 v roku 2010 (pozri tabuľku 1). Letisko predpokladalo, že počet cestujúcich sa zvýši na 2,2 milióna do roku 2015. Tento predpoklad sa však nerealizoval.

Tabuľka 1

Vývoj počtu cestujúcich na letisku Lübeck v rokoch 1999 až 2013 [1]

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

Rok	Počet cestujúcich
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]) Pozri webové sídlo letiska Lübeck: http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (Stav: 22. máj 2015).

(66) K dátumu tohto rozhodnutia žiadny letecký dopravca nelieta z Lübecku. Letisko neponúka ani pravidelné, ani charterové lety.

2.1.2. ***Vlastníctvo letiska***

(67) Pôvodným prevádzkovateľom letiska Lübeck bola spoločnosť s ručením obmedzeným *FLG*. Vlastníctvo časti letiskovej infraštruktúry a pozemkov zostalo v rukách mesta Lübeck. Spoločnosť FLG mohla používať letiskovú infraštruktúru na základe zmluvy o prenájme. Vlastníctvo spoločnosti FLG sa v posledných rokoch niekoľkokrát zmenilo. Do 30. novembra 2005 bolo jediným akcionárom spoločnosti FLG mesto Lübeck, ktoré vlastnilo 100 % akcií. Na základe tzv. dohody o účasti z roku 2005 (Beteiligungsvertrag) mesto Lübeck predalo spoločnosti Infratil 90 % akcií spoločnosti FLG s účinnosťou od 1. decembra 2005. Zvyšných 10 % ostalo vo vlastníctve mesta Lübeck ako menšinového akcionára. Dohoda o účasti z roku 2005 zahŕňala viacero podmienok a predajných a kúpnych opcií pre obe strany (podrobnejšie informácie sú uvedené v oddiele 2.3.1).

(68) S cieľom predísť tomu, aby spoločnosť Infratil uplatnila svoju predajnú opciu mesto Lübeck a spoločnosť Infratil uzavreli v roku 2009 dodatkovú dohodu (Ergänzungsvereinbarung 2009). Na základe dodatkovej dohody z roku 2009 mala spoločnosť Infratil pokračovať v prevádzkovaní letiska do októbra 2009, za čo jej boli kompenzované určité výdavky (pozri tabuľku 3).

(69) Koncom roka 2009 spoločnosť Infratil uplatnila predajnú opciu a predala svoje akcie späť mestu Lübeck.

(70) V novembri 2009 sa mesto Lübeck opäť stalo jediným vlastníkom akcií (100 %) spoločnosti FLG. V novembri 2009 mestské zastupiteľstvo mesta Lübeck („*Bürgerschaft*“, ďalej len „mestské zastupiteľstvo“) ([1]) rozhodlo, že je potrebné nájsť nového súkromného investora pre spoločnosť FLG do konca februára 2010 a že by sa letisku nemali poskytnúť ďalšie finančné prostriedky.

(71) Dňa 25. apríla 2010 rozhodli obyvatelia mesta Lübeck verejným hlasovaním o zabezpečení záchrany letiska Lübeck. Mesto Lübeck považovalo za potrebné ďalšie investície do zlepšenia letiskovej infraštruktúry, aby sa mohlo letisko privatizovať.

(72) Dňa 16. augusta 2012 mesto Lübeck uverejnilo v dodatku k *Úradnému vestníku Európskej únie* ([2]) výzvu na predloženie ponuky na kúpu letiska Lübeck. Do 24. septembra 2012 bolo predložených sedem žiadostí o účasť. Do 15. októbra 2012 predložilo päť uchádzačov predbežnú, nezáväznú ponuku. Do 20. novembra 2012

([1]) Mestské zastupiteľstvo mesta Lübeck tvoria zástupcovia obyvateľov mesta.
([2]) Ú. v. EÚ S 2012, 156-261107 zo 16. augusta 2012 (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EN:HTML&tabId=1).

predložili traja uchádzači záväznú a konečnú ponuku. Tieto tri ponuky boli porovnané. Na základe finančnej ponuky, ako aj príslušných obchodných plánov a plánov rozvoja, boli týmto ponukám pridelené body. Ponuka spoločnosti 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH, Frankfurt (ďalej len „3Y“), ktorá spočívala v kúpe aktív (tzv. *asset deal*), bola zďaleka najvýhodnejšia. 3Y bola holdingovou spoločnosťou spoločnosti s ručením obmedzeným Yasmina, založenou na účely kúpy a prevádzkovania letiska Lübeck. Mestské zastupiteľstvo mesta Lübeck odsúhlasilo podmienky a predaj 29. novembra 2012. Kúpna zmluva bola podpísaná 14. decembra 2012 a nadobudla účinnosť 1. januára 2013. Spoločnosť Yasmina nadobudla niektoré aktíva spoločnosti FLG. Aktíva, ktoré sa nepredali spoločnosti Yasmina, prešli na mesto Lübeck včlenením spoločnosti FLG do mesta Lübeck (po nemecky Verschmelzung). Spoločnosť FLG tak prestala existovať ako samostatná právnická osoba.

(73) V dôsledku pretvárajúcich strát, ktoré vykazovalo letisko, spoločnosť Yasmina oznámila v apríli 2014 platobnú neschopnosť, následkom čoho 23. apríla 2014 začalo insolvenčné konanie. Dňa 1. augusta 2014 čínsky investor PuRen Germany GmbH (ďalej len „PuRen“) prevzal letisko Lübeck. PuRen oznámil platobnú neschopnosť v septembri 2015, v dôsledku čoho začalo insolvenčné konanie 30. septembra 2015. Dňa 1. júla 2016 prevzala letisko Lübeck spoločnosť Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG (ďalej len „Stöcker“).

(74) Komisia vyšetrovala ďalej uvedené opatrenia, ktoré mohli predstavovať štátnu pomoc v prospech spoločností FLG, Infratil, Ryanair a ďalších leteckých dopravcov, ktorí využívali letisko.

2.2. *MOŽNÉ POSKYTNUTIE ŠTÁTNEJ POMOCI V PROSPECH SPOLOČNOSTI FLG*

(75) Komisia začala formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o tieto opatrenia v prospech FLG:

— prevzatie všetkých strát zaznamenaných v období rokov 1978 až 2004,

— zmluva o prenájme pozemnej a letiskovej infraštruktúry (pred 1. januárom 2006) za cenu nižšiu ako trhová cena,

— prevzatie nesplatených záväzkov z viacerých pôžičiek, ktoré spoločnosť FLG čerpala od komerčných bánk,

— investičná pomoc spoločnosti FLG prostredníctvom rozhodnutia o regionálnych letiskách z roku 2005 ([1]) a jeho údajné porušenie,

— náhrada strát spoločnosti FLG od novembra 2009,

— financovanie investícií do infraštruktúry mestom Lübeck a spolkovou krajinou Šlezvicko-Holštajnsko v rokoch 2010 až 2015,

— podriadenie akcionárskych úverov mesta Lübeck pre spoločnosť FLG.

2.3. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI INFRATIL*

2.3.1. ***Predaj akcií v spoločnosti FLG***

(76) Z dôvodu pretrvávajúcej prevádzkovej straty spoločnosti FLG sa mesto Lübeck rozhodlo predať svoje akcie v spoločnosti FLG. S cieľom nájsť najlepšieho kupca uverejnilo výzvu na predloženie ponuky v *Úradnom vestníku Európskej únie* 21. marca 2003.

(77) Záujem o investíciu vyjadrilo mestu Lübeck päť podnikov. Mesto Lübeck poslalo súbor detailných informácií prvým štyrom z nich. Jeden podnik predložil predbežnú ponuku 17. júna 2003, t. j. po uplynutí lehoty.

(78) Iba jediný podnik, konkrétne Infratil, predložil formálnu ponuku. Preto mesto Lübeck začalo rokovať so spoločnosťou Infratil. Prvá dohoda o predaji bola uzavretá v marci 2005. Bola však podmienená získaním konečného územného rozhodnutia (Planfeststellungsbeschluss) o predĺžení vzletovej a pristávacej dráhy letiska do stanoveného termínu. Po rozsudku vyššieho správneho súdu v Šlezvicku (Oberverwaltungsgericht – ďalej len „OVG“) z 18. júla 2005 ([2]) táto podmienka nemohla byť splnená.

([1]) Rozhodnutie Komisie z 19. januára 2005, N644i/2002 – Nemecko – Ausbau der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur nach Teil II Ziffer 7 des Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, i) Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen (Ú. v. EÚ C 126, 12.5.2005, s. 10).

([2]) Viaceré strany napadli na súde schválenie územného rozhodnutia vydané 20. januára 2005, ktoré by umožnilo rozvoj letiska Lübeck a týkalo sa rôznych opatrení v oblasti infraštruktúry. V predbežnom konaní boli vydané dva rozhodnutia vyššieho súdu, ktoré majú právny účinok. Ide o rozhodnutie č. 4 MR 1/05 z 18. júla 2005 vyššieho správneho súdu v Šlezvicku (OVG) a rozhodnutie č. 101/05 z 21. októbra 2005 vyššieho správneho súdu v Šlezvicku (OVG). Na základe týchto rozsudkov bolo územné rozhodnutie zamietnuté.

(79) Rozsudok zásadne zmenil vyjednávaciu pozíciu oboch strán. Vzhľadom na to, že výsledkom predošlého postupu verejného obstarávania bola iba jedna formálna ponuka, mesto Lübeck nepredpokladalo, že by sa po zastavení rozvoja letiska našli ďalší záujemcovia. Rozhodlo sa preto nevyhlásiť ďalšiu výzvu na predkladanie ponúk. Namiesto toho sa mesto Lübeck a spoločnosť Infratil vrátili k rokovaniam na základe nových skutočností a dohodli sa na podmienenej privatizačnej zmluve. Dohoda o účasti bola uzavretá 24. októbra 2005 (ďalej len „dohoda o účasti z roku 2005“) Účinnosť nadobudla 1. decembra 2005.

(80) Dohoda o účasti z roku 2005 spočívala v prevzatí 90 % akcií spoločnosti FLG spoločnosťou Infratil od mesta Lübeck k 1. decembru 2005. Za to zaplatila spoločnosť Infratil takzvanú „kúpnu cenu I“ […] EUR (*) ako aj doplnkových […] EUR mestu Lübeck, ktorá zodpovedala hotovostnému úveru, ktorý mesto Lübeck predtým poskytlo spoločnosti FLG na pokrytie prevádzkových nákladov a nových investícií. Spoločnosť Infratil mala na seba prevziať prevádzkové straty letiska za rok 2005.

(81) Okrem toho, na základe dohody o účasti z roku 2005 mala spoločnosť Infratil neskôr zaplatiť tzv. „kúpnu cenu II“ vo výške […] EUR, ak by sa splnili tieto dve podmienky:

a) letisko by dostalo nepodmienené a konečné územné rozhodnutie týkajúce sa zmluvne stanoveného obsahu (pozri odôvodnenie 82), ktoré nezahŕňa povinnosť vykonať aktívne opatrenia na riadenie hluku, ako zákaz nočných letov alebo hluková kvóta (Lärmkontingent) pre spoločnosť FLG, alebo ak by spoločnosť FLG zazmluvnila stavebné práce týkajúce sa zmluvne stanovených opatrení v určitej hodnote;

b) najmenej […] cestujúcich by bolo prepravených v roku 2008 alebo, ak prvá podmienka bola splnená už v rokoch 2006 a 2007, v roku 2006 by bolo prepravených […] cestujúcich alebo v roku 2007 […] cestujúcich.

(82) Zmluvne stanovený obsah územného rozhodnutia zahŕňal:

— rozšírenie vzletových a pristávacích dráh,

— inštaláciu systému zariadení na presné priblíženie a pristátie II. alebo III. kategórie (ILS CAT II alebo ILS CAT III),

— rozšírenie parkovacej plochy,

— existujúcu lokalitu letiska,

— rozšírenie odbavovacej plochy.

(83) Z kúpnej ceny II je potrebné odpočítať tieto položky:

— kúpnu cenu I ([…] EUR),

— prevádzkové straty letiska za roky 2005 až 2008 v maximálnej výške spolu […] EUR,

— náklady spojené so žalobou týkajúcou sa štátnej pomoci, ktorú spoločnosť Air Berlin podala na nemecké občianske súdy a ktoré Nemecko odhaduje vo výške […] EUR,

— ak by bolo vydané územné rozhodnutie so zmluvne stanoveným obsahom (pozri odôvodnenie 82), rozdiel medzi nákladmi na územné rozhodnutie (bez nákladov na kompenzačné opatrenia) a pevnou sumou […] EUR. Nemecko odhaduje, že tento rozdiel by predstavoval […] EUR,

— ak by územné rozhodnutie nebolo vydané so zmluvne stanoveným obsahom (pozri odôvodnenie 82), náklady na územného rozhodnutie.

(84) Podľa dohody o účasti z roku 2005 zahŕňali náklady na územné rozhodnutie všetky náklady ovplyvňujúce likviditu (liquiditätswirksam). Medzi ne patria náklady na kompenzačné opatrenia (Aufwendungen für Ausgleichsmaßnahmen) pre konanie o územnom rozhodnutí, ktoré vznikli medzi 1. októbrom 2005 a 31. decembrom 2008.

(85) Dohoda o účasti z roku 2005 obsahovala aj predajnú opciu, ktorá umožňovala spoločnosti Infratil vrátiť odkúpené akcie spoločnosti FLG a nárok na vrátenie niektorých dohodnutých nákladov, ak

— by nebolo vydané územné rozhodnutie alebo by neboli zazmluvnené stavebné práce v súvislosti s opatreniami uvedenými v odôvodnení 82 do 31. decembra 2008 a

— by nebol dosiahnutý stanovený počet cestujúcich.

(*) Dôverné informácie.

(86) V prípade uplatnenia predajnej opcie bolo mesto Lübeck povinné vrátiť kúpnu cenu I a nahradiť určené straty. V súlade s dohodou o účasti z roku 2005 by mesto Lübeck zaplatilo spoločnosti Infratil EUR […], ak by tá uplatnila predajnú opciu. Táto suma bola vypočítaná takto:

Tabuľka 2

Cena predajnej opcie k 31. decembru 2008 v EUR

Akcionárske úvery 2005	[…]
+ zostatok akcionárskych úverov poskytnutých na:	
skutočné schválené prevádzkové straty	[…]
skutočné schválené investičné náklady	[…]
– verejné prostriedky	[…]
náklady na konanie o územnom rozhodnutí	[…]
náklady súvisiace s právnym sporom so spoločnosťou Air Berlin	[…]
= zostatok poskytnutých akcionárskych úverov	**[…]**
+ 5 % úroková sadzba z akcionárskych úverov p.a.	[…]
+ kúpna cena I	[…]
Spolu	**[…]**

2.3.2. ***Dodatková dohoda z roku 2009 a opätovné prerokovanie predajnej opcie – Prevzatie ďalších strát, investícií a iných nákladov***

(87) V roku 2008 spoločnosť Infratil oznámila úmysel uplatniť si predajnú opciu, keďže sa jej nepodarilo získať územné rozhodnutie, počty cestujúcich sa nezvýšili na úroveň stanovenú v dohode o účasti z roku 2005 a prevádzková strata spoločnosti FLG bola vyššia, ako sa očakávalo. S cieľom udržať spoločnosť Infratil ako prevádzkovateľa letiska mesto Lübeck súhlasilo s opätovným prerokovaním určitých podmienok dohody o účasti z roku 2005 týkajúcich sa predajnej opcie. Výsledkom bola dodatková dohoda z roku 2009 podpísaná 12. novembra 2008, podľa ktorej boli ďalšie straty, investície a iné náklady v súvislosti s prevádzkou letiska v roku 2009 zahrnuté do ceny predajnej opcie, ktorú by mesto Lübeck muselo zaplatiť spoločnosti Infratil v súlade s dohodou o účasti z roku 2005.

(88) V súlade s dodatkovou dohodou z roku 2009 bola nová cena predajnej opcie vypočítaná takto:

Tabuľka 3

Cena predajnej opcie v októbri 2009 v EUR

cena predajnej opcie (31. decembra 2008)	[…]
+ […] % úroková sadzba z ceny predajnej opcie v roku 2008 za rok 2009	[…]
+ zostatok akcionárskych úverov poskytnutých na:	
skutočné schválené prevádzkové straty za rok 2009	[…]
skutočné schválené investičné náklady za rok 2009	[…]
náklady na konanie o územnom rozhodnutí v roku 2009	[…]
iné výdavky za rok 2009	[…]
náklady na právne úkony spoločnosti Air Berlin vzniknuté v roku 2009	[…]

= zostatok poskytnutých akcionárskych úverov	**[…]**
+ […] % úrok z akcionárskeho úveru za rok 2009	[…]
– výdavky za rok 2009, ktoré neboli kryté úverom	[…]
+ kompenzácia skupinového poistného plnenia (t. j. podiel skupinového poistného za spoločnosť FLG)	[…]
Spolu	**[…]**

(89) Skupinové poistné plnenie bolo splatné zo strany mesta Lübeck v kontexte akcionárskeho úveru, ktorý spoločnosť Infratil poskytla spoločnosti FLG. Poistná zmluva sa vzťahovala na všetky letiská spravované spoločnosťou Infratil. Podiel na nákladoch pripísateľný spoločnosti FLG predstavoval […] EUR.

(90) Rozdiel medzi cenou predajnej opcie zaplatenou v súlade s dodatkovou dohodou z roku 2009 a cenou predajnej opcie, ktorú by mesto Lübeck zaplatilo v súlade s dohodou o účasti z roku 2005, tak predstavuje […] EUR.

(91) Za to sa spoločnosť Infratil vzdala práva uplatniť si predajnú opciu pred 22. októbrom 2009 a poskytla ďalšie práva na účasť mestu Lübeck. Okrem toho spoločnosť Infratil poskytla mestu Lübeck písomné vyhlásenie o zámere medzi spoločnosťami FLG a Ryanair, v ktorom obe strany potvrdili svoj zámer zvýšiť počet cestujúcich a spolupracovať na vybudovaní základne spoločnosti Ryanair na letisku Lübeck.

2.4. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI RYANAIR*

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

(92) Do roku 2000 bola spoločnosť FLG závislá na príjmoch z letectva, ktoré produkovali charterové lety a všeobecné letectvo. V roku 2000 došlo k zmene obchodného modelu a letisko sa otvorilo pre nízkonákladových dopravcov, ktorých príjmy pochádzajú z kombinácie leteckých a neleteckých činností.

(93) Spoločnosť FLG podpísala zmluvu o leteckých službách s leteckým dopravcom Ryanair 29. mája 2000 (ďalej len „dohoda z roku 2000“). Dohoda z roku 2000 so spoločnosťou Ryanair upravovala aj letecké poplatky, ktoré mal platiť Ryanair, ako aj príspevok na marketingovú podporu, ktorú malo platiť letisko. Dohoda z roku 2000 mala začať platiť 1. júna 2000 a mala trvať do 31. mája 2010.

(94) Náklady a príjmy zo spojenia s letiskom Stansted odhadlo letisko takto:

Tabuľka 4

Náklady a príjmy zahrnuté v dohode z roku 2000 z pohľadu FLG

Prvky dohody so spoločnosťou Ryanair	< 18 spiatočných letov týždenne	≥ 18 spiatočných letov týždenne
Náklady spoločnosti FLG v EUR		
Marketingová podpora – náklady na prilietajúceho cestujúceho	[…]	[…]
	do 31. mája 2005	od 1. júna 2005
Príjem spoločnosti FLG v EUR		
Poplatky spoločnosti Ryanair splatné za lietadlo	[…]	[…]
Poplatky spoločnosti Ryanair splatné za prilietajúceho cestujúceho	[…]	[…]
Čisté splatné poplatky za prilietajúceho cestujúceho (poplatky bez marketingovej podpory) spoločnosti Ryanair	*[…]*	*[…]*

Prvky dohody so spoločnosťou Ryanair	< 18 spiatočných letov týždenne	≥ 18 spiatočných letov týždenne
Iné:		
Poplatok z obratu z letenky predanej spoločnosťou FLG	[…] %	[…] %
Provízia z obratu z prenájmu auta rezervovaného prostredníctvom spoločnosti FLG	[…] %	[…] %
Bezpečnostný poplatok (ktorý spoločnosť Ryanair uhrádza príslušnému štátnemu orgánu) v EUR	[…]	[…]

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

(95) Dňa 29. marca 2010 podpísala spoločnosť Ryanair s letiskom Lübeck sprievodný list č. 1 k dohode z roku 2000 s platnosťou na obdobie od 28. marca 2010 do 30. októbra 2010. Sprievodným listom sa predĺžia platnosť dohody z roku 2000 do 30. októbra 2010 a zaviedol sa nový motivačný poplatok za cestujúceho vo výške […] EUR, ktorý mala spoločnosť FLG platiť spoločnosti Ryanair popri platbe za marketingové služby uvedené v dohode z roku 2000 vo výške […] EUR za cestujúceho (pri menej ako 18 spiatočných letoch týždenne) alebo […] EUR za cestujúceho (pri viac ako 18 spiatočných letoch týždenne). Keďže spoločnosť Ryanair prevádzkovala viac ako 18 spiatočných letov týždenne, spoločnosť FLG mala zaplatiť spoločnosti Ryanair celkovú sumu […] EUR za cestujúceho. Vzhľadom na to, že ostatné podmienky dohody z roku 2000 boli zachované, poplatky za služby cestujúcim za odchádzajúceho cestujúceho pre letiskovú spoločnosť predstavovali […] EUR, poplatky za obsluhu rampy za spiatočný let predstavovali […] EUR, poplatky za vybavenie cestujúcich predstavovali […] EUR a bezpečnostné poplatky za cestujúceho predstavovali […] EUR.

(96) V októbri 2010 bol podpísaný sprievodný list č. 2, ktorým sa nezachovali podmienky sprievodného listu z marca 2010, ale znamenal návrat k sadzobníku marketingových poplatkov, ktorý bol súčasťou pôvodnej dohody z roku 2000. Sprievodným listom z októbra 2010 sa predĺžili podmienky dohody z roku 2000 o tri roky, t. j. do 1. novembra 2013.

(97) V deň, keď bol uzatvorený sprievodný list č. 1, t. j. 29. marca 2010, spoločnosť FLG podpísala dohodu o marketingových službách so spoločnosťou Airport Marketing Services Limited (ďalej len „AMS“), dcérskou spoločnosťou v úplnom vlastníctve leteckého dopravcu Ryanair. Táto dohoda o marketingových službách sa vzťahovala aj na obdobie od 29. marca 2010 do 30. októbra 2010 a upravovala reklamné služby, ktoré mala spoločnosť AMS poskytovať na webovej lokalite www.ryanair.com za odplatu vo výške […] EUR od spoločnosti FLG.

2.5. *POPLATKY ZA ODNÁMRAZOVANIE LIETADIEL NA LETISKU*

(98) Poplatky za odnámrazovanie sú súčasťou systému osobitných poplatkov, ktorý sa vzťahuje na všetky letecké spoločnosti, ktoré využívajú letisko. Systém osobitných poplatkov je dokument oddelený od všeobecného sadzobníka poplatkov platných na letisku. Aktualizuje sa každých niekoľko rokov. Systém osobitných poplatkov má niekoľko kategórií, konkrétne odnámrazovanie lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou 10 t, odnámrazovanie lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou nad 10 t, odnámrazovacie kvapaliny a horúcu vodu a stanovuje sa tu cena pre každú kategóriu.

3. DÔVODY NA ZAČATIE FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

(99) V rozhodnutiach o začatí konania z roku 2007 a 2012 Komisia začala vyšetrovanie možnej štátnej pomoci v prospech spoločností FLG, Infratil a Ryanair, Wizz Air a ďalších charterových leteckých dopravcov poskytujúcich služby spoločnosti Globalis Reisen.

3.1. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI FLG*

(100) Komisia mala pochybnosti týkajúce sa dohody o prevode strát z 19. októbra 1978 (ďalej len „dohoda o prevode strát“), na základe ktorej mesto Lübeck uhradilo prevádzkové straty spoločnosti FLG za obdobie rokov 1978 až 2004, zmluvy o prenájme pozemnej a letiskovej infraštruktúry, ako aj o prevzatí nevyrovnaných záväzkov. Okrem toho mala Komisia pochybnosti o možnej investičnej pomoci prostredníctvom rozhodnutia o regionálnych letiskách z roku 2005 a jeho údajného porušenia, kompenzácii strát od novembra 2009, financovaní investícií do infraštruktúry zo strany mesta Lübeck a spolkovej krajiny Šlezvicko-Holštajnsko a podriadenosti akcionárskych úverov spoločnosti FLG pre mesto Lübeck. V súvislosti s týmito opatreniami Komisia vyjadrila pochybnosti, či by za bežných trhových podmienok mohol súkromný subjekt v trhovom hospodárstve poskytnúť podobné výhody spoločnosti FLG.

3.2. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI INFRATIL*

(101) V súvislosti s predajom 90 % akcií v spoločnosti FLG spoločnosti Infratil Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o zlučiteľnosť privatizačného procesu s pravidlami štátnej pomoci. Okrem toho Komisia mala podozrenie o možnej štátnej pomoci pri opätovnom prerokovaní podmienok predajnej opcie v rokoch 2008 a 2009.

3.3. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI RYANAIR*

(102) Pokiaľ ide o dohodu z roku 2000 so spoločnosťou Ryanair a sprievodné listy z marca a októbra 2010, Komisia mala pochybnosti či neposkytli selektívnu výhodu spoločnosti Ryanair, a preto predstavovali štátnu pomoc.

3.4. *POPLATKY ZA ODNÁMRAZOVANIE LIETADIEL NA LETISKU*

(103) Komisia mala pochybnosti, či poplatky za odnámrazovanie účtované od novembra 2009 nezahŕňali štátnu pomoc, keďže existovali náznaky, že ceny účtované za odnámrazovanie boli nižšie ako náklady letiska.

4. **PRIPOMIENKY NEMECKA**

4.1. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI FLG*

(104) Nemecko upozornilo, že spoločnosť FLG už neexistuje. V rámci privatizácie letiska Lübeck sa spoločnosť FLG včlenila do mesta Lübeck. Týmto spôsobom sa mesto Lübeck stalo univerzálnym nástupcom FLG a všetky nároky medzi FLG a mestom Lübeck zanikli. Z tohto dôvodu Nemecko vyhlasuje, že všetky otázky týkajúce sa štátnej pomoci medzi mestom Lübeck a FLG sa stali bezpredmetnými. Okrem toho sa Nemecko vyjadrilo ku konkrétnym opatreniam a trvalo na tom, že všetky opatrenia boli v súlade s pravidlami štátnej pomoci, keďže buď predstavovali existujúcu pomoc alebo boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

— Dohoda o prevode strát: Nemecko tvrdilo, že keďže dohoda o prevode strát bola uzavretá v roku 1978 a jej platnosť skončila 31. decembra 2004, nemohla byť predmetom vyšetrovania. Ak by bola kategorizovaná ako štátna pomoc, predstavovala by iba existujúcu pomoc. Nemecko argumentovalo aj tým, že dohoda o prevode strát bola všeobecným opatrením hospodárskej politiky, ktoré nemôže byť považované za štátnu pomoc. Podľa Nemecka dohoda o prevode strát splnila aj kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, keďže príslušné opatrenia mali prilákať leteckých dopravcov na letisko a zvýšiť počet cestujúcich.

— Zmluva o prenájme a prevzatie úverov: podľa Nemecka by akákoľvek pomoc pri týchto opatreniach predstavovala existujúcu pomoc. Okrem toho sa Nemecko vyjadrilo, že nájomné bolo v súlade s trhovými štandardmi, čo dokázala aj nezávislá štúdia spoločnosti Ernst & Young, ktorú si objednalo mesto Lübeck pred predajom spoločnosti FLG spoločnosti Infratil a ktorú Nemecko predložilo Komisii. V súvislosti s prevzatím úverov Nemecko uviedlo, že všetky záruky na úvery boli poskytnuté iba v rámci predbežného financovania investícií do infraštruktúrnych opatrení, ktoré boli v každom prípade financované následne prostredníctvom platieb v súlade s dohodou o prevode strát.

— Investičná pomoc spoločnosti FLG prostredníctvom rozhodnutia o regionálnych letiskách z roku 2005 a jeho údajné porušenie: Nemecko uviedlo, že všetky príslušné opatrenia sa buď nerealizovali, alebo spadali do oblasti verejnoprávneho poslania.

— Náhrada strát spoločnosti FLG od novembra 2009: Nemecko zastáva názor, že financovanie spoločnosti FLG mestom Lübeck od roku 2009 bolo v súlade s pravidlami Únie o štátnej pomoci, keďže spoločnosť FLG nevyvíja hospodársku činnosť a jej činnosť sa sústredila na verejnoprávne poslanie alebo služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

— Financovanie investícií do infraštruktúry mestom Lübeck a spolkovou krajinou Šlezvicko-Holštajnsko: Nemecko argumentovalo, že financovanie investícií do infraštruktúry predstavovalo služby verejného záujmu alebo služby v rámci verejnoprávneho poslania, a preto bolo v súlade s pravidlami štátnej pomoci stanovenými v usmerneniach v oblasti letectva z roku 1994 ([1]) (tak ako v prípade kompenzácie strát od roku 2009).

([1]) Uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v leteckom sektore (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).

— Podriadenie akcionárskych úverov mesta Lübeck v prospech spoločnosti FLG: Nemecko uviedlo, že dohoda o podriadení úveru mesta Lübeck v prospech spoločnosti FLG bola bežnou trhovou praxou a neposkytla spoločnosti FLG žiadnu výhodu.

4.2. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI INFRATIL*

4.2.1. ***Predaj akcií v spoločnosti FLG***

(105) Nemecko trvalo na tom, že dohodnutá kúpna cena bola v súlade s trhovými štandardmi. Nemecko ďalej uviedlo, že ponukové konanie na nadobudnutie 90 % akcií v spoločnosti FLG bolo otvorené, transparentné, nediskriminačné a nepodmienené. Podľa Nemecka opätovné prerokovanie dohody v súvislosti s rozhodnutím *OVG vo Šlezvicku* z 18. júla 2005, ([1]) nemalo vplyv na výsledok ponukového konania, ktorým bolo, že ponuka spoločnosti Infratil bola jediná a najvyššia. Nemecko zastávalo názor, že nová výzva na prejavenie záujmu po vynesení rozsudku by bola zbytočná a neefektívna, keďže vtedajšia situácia bola pre potenciálnych záujemcov ešte menej atraktívna ako predtým.

(106) Nemecko tvrdilo, že nebol dôvod vyhlásiť novú výzvu na prejavenie záujmu, keďže rozhodnutie *OVG vo Šlezvicku* zmenilo hodnotu letiska, ale nie skutočný predmet ponukového konania. Navyše Nemecko zastávalo názor, že zmena dohôd má byť kedykoľvek možná. Tieto tvrdenia podložilo odkazom na nemecký zákon o verejnom obstarávaní.

(107) Okrem toho Nemecko tvrdilo, že na základe znaleckého posudku spoločnosti Ernst & Young podmienky privatizácie odrážali súčasnú trhovú hodnotou FLG a ďaleko presiahli hospodárske výsledky možnej likvidácie.

4.2.2. ***Dodatková dohoda z roku 2009 a opätovné prerokovanie predajnej opcie – Prevzatie ďalších strát, investícií a iných nákladov***

(108) Nemecko sa vyjadrilo, že dohoda medzi spoločnosťou Infratil a mestom Lübeck musí byť posúdená v kontexte právnej a ekonomickej situácie letiska Lübeck v roku 2009. Tá zahŕňala prebiehajúce konanie o územnom rozhodnutí, prebiehajúce súdne konania, ktoré sa týkali letiska, a hospodársku a finančnú krízu.

(109) Nemecko odmietlo tvrdenie, že spoločnosti Infratil bola poskytnutá výhoda, vzhľadom na to, že cena predajnej akcie už bola dohodnutá na základe pôvodnej dohody so spoločnosťou Infratil z roku 2005 vo verejnom, transparentnom a nediskriminačnom verejnom obstarávaní. Nemecko argumentovalo, že mierne navýšenie ceny v roku 2009 v porovnaní so sumou, ktorá bola dohodnutá v roku 2005, by sa malo považovať za primerané k protiplneniu od spoločnosti Infratil.

(110) Nemecko uviedlo, že prevzatie strát bolo ekonomicky výhodnejšie, ako by boli dôsledky toho, že by si spoločnosť Infratil uplatnila predajnú opciu. Po prvé, Nemecko zdôraznilo, že zatvorenie letiska nebolo možné, keďže plná prevádzka letiska bola záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme Po druhé, nájsť nového súkromného investora v rozumnom čase by nebolo možné, pretože by na to bolo potrebné verejné obstarávanie na úrovni celej EÚ. Takýto postup si vyžaduje čas (približne 12 mesiacov) a zdroje.

4.3. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI RYANAIR*

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

(111) Podľa Nemecka nebola spoločnosti Ryanair poskytnutá žiadna hospodárska výhoda. Nemecko uviedlo, že súkromný prevádzkovateľ porovnateľný so spoločnosťou FLG by akceptoval dohodu so spoločnosťou Ryanair s podobnými podmienkami. Pri uzatváraní dohody v roku 2000 sa spoločnosť FLG usilovala o dosiahnutie ziskovosti z dlhodobého hľadiska. V tejto súvislosti Nemecko tvrdilo, že obchodná stratégia letísk je zvyčajne postavená na leteckých činnostiach ako aj neleteckých činnostiach, vrátane prevádzkovania obchodov, reštauračných zariadení a parkovacích plôch. Z tohto dôvodu Nemecko považovalo za ziskové ponúkať nízke letecké poplatky všetkým leteckým dopravcom s cieľom zvýšiť počty cestujúcich a dosiahnuť významný rast v neleteckom sektore, ktorý by kompenzoval nižšie príjmy v leteckom sektore.

([1]) Vyšší správny súd (Oberverwaltungsgericht) vo Šlezvicku, 4MR1/05.

(112) Nemecko ďalej uviedlo, že získanie leteckých spoločností, ktoré prevádzkujú pravidelné služby, prinášalo viaceré výhody. Nemecko napríklad uviedlo, že letisko mohlo očakávať, že príslušní leteckí dopravcovia v budúcnosti neuzavrú dohodu s konkurenčnými letiskami. Okrem toho, letisko mohlo očakávať, že priláka iných leteckých dopravcov.

(113) Nemecko podporilo svoj argument týkajúci sa súladu s podmienkami na trhu znaleckým posudkom od spoločnosti Ernst & Young. Okrem toho Nemecko zdôraznilo, že súkromný väčšinový akcionár Infrantil pokračoval v podporovaní stratégie uvedenej v odôvodnení 112 po privatizácii letiska.

(114) Nemecko tvrdilo, že obchodná stratégia z roku 2000 sa z pohľadu *ex post* osvedčila. Počty cestujúcich sa výrazne zvýšili, spoločnosť Ryanair pridala nové destinácie a letisku Lübeck sa podarilo získať nových leteckých dopravcov, ako napr. Wizz Air. Nemecko vyhlásilo, že dohoda so spoločnosťou Ryanair bola zásadná pokiaľ ide o prilákanie súkromného investora Infratil.

(115) Nemecko ďalej uviedlo, že spoločnosti Ryanair nebola poskytnutá selektívna výhoda a že FLG by poskytla rovnaké podmienky akémukoľvek inému leteckému dopravcovi, ktorý by prejavil záujem.

(116) Nemecko zastáva názor, že údajné výhody v prospech spoločnosti Ryanair nemôžu byť pripísané štátu na základe rozsudku vo veci *Stardust Marine* ([1]). Podľa Nemecka spoločnosť FLG konala samostatne a bez akéhokoľvek vplyvu štátu pred uzavretím dohody z roku 2000, počas je uzatvárania aj po ňom. Okrem toho Nemecko uviedlo, že spoločnosť FLG sa nestala súčasťou štruktúr verejnej správy. A nakoniec, Nemecko uviedlo, že dohľad orgánov verejnej moci nad riadením spoločnosti FLG sa obmedzuje na letectvo a záležitosti verejnoprávneho poslania a nezahŕňa činnosti v rámci riadenia obchodu. Nemecko poznamenalo, že ani mesto Lübeck, ani dozorná rada spoločnosti FLG sa nezúčastnili rozhodovania o dohode z roku 2000, čo potvrdila aj zápisnica z rokovania dozornej rady z 11. júla 2000 a písomné potvrdenie bývalého výkonného riaditeľa FLG.

(117) Navyše Nemecko uviedlo, že dohoda z roku 2000 nenarúša hospodársku súťaž ani nehrozí jej narušením a tiež neovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi, keďže medzi letiskom Lübeck a inými letiskami neexistuje skutočný konkurenčný vzťah.

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

(118) Nemecko uviedlo, že sprievodný list č. 1 bol v súlade s trhovými podmienkami a že neposkytlo výhodu spoločnosti Ryanair. Nemecko odkázalo na vec *Helaba I* ([2]) a poukázalo na to, že nejde o výhodu, pokiaľ iní prevádzkovatelia regionálnych letísk ponúkajú spoločnosti Ryanair podobné podmienky. Nemecko ďalej uviedlo, že toto preukázala aj porovnávacia analýza spoločnosti Ryanair.

(119) Nemecko poukázalo na to, že nízkonákladoví dopravcovia, ako napr. Ryanair a Wizz Air, majú znížené potreby na služby pozemnej obsluhy a služby v oblasti infraštruktúry. Po prvé, potrebujú menej odbavovacích pultov, keďže odbavenie v spoločnosti Ryanair je k dispozícii online a prepravuje sa menej batožiny. Po druhé, nepoužívajú sa autobusy pre cestujúcich. Po tretie, keďže pešie vzdialenosti sú na letisku Lübeck kratšie, čas, ktorý lietadlá spoločnosti Ryanair strávia na zemi, je kratší. Po štvrté, keďže v ponuke nie sú prestupné lety, nie sú potrebné zariadenia na prestup. A nakoniec, vzhľadom na to, že sa letová posádka často stará o čistenie lietadla, majú menšie nároky na pozemné upratovacie služby.

(120) Nemecko vyhlásilo, že štátu nemohla byť pripísaná žiadna úloha v tejto záležitosti a použilo rovnaké zdôvodnenia ako pri dohode z roku 2000.

(121) Nemecko poukázalo na to, že sprievodný list č. 2 je predĺžením lehoty dohody z roku 2000 a zásadne sa ním nezmenila dohoda z roku 2000. Vzhľadom na to, že dohoda z roku 2000 je v súlade s požiadavkami trhu, to isté by platilo aj pre sprievodný list č. 2.

(122) Napokon Nemecko uviedlo, že neexistoval negatívny vplyv na hospodársku súťaž alebo obchod, keďže letisko Lübeck je malým regionálnym letiskom a nie je konkurenciou letiska Hamburg.

([1]) Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia (ďalej len „Stardust Marine“), ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Vec T-163/05, Bundesverband deutscher Banken/Komisia (Helaba I), ECLI:EU:T:2010:59.

4.4. *POPLATKY ZA ODNÁMRAZOVANIE LIETADIEL NA LETISKU*

(123) Nemecko uviedlo, že poplatky za odnámrazovanie nie sú vyjednávané jednotlivo, ale sú založené na osobitnom systéme poplatkov za špeciálne služby, ktorý platí pre všetkých leteckých dopravcov. Nemecko poznamenalo, že nedochádzalo k žiadnej štátnej pomoci, keďže chýbali základné prvky takejto pomoci. Po prvé, poplatky neboli selektívne. Po druhé, poplatky neboli pripísateľné štátu, čo potvrdzuje aj skutočnosť, že spoločnosti Infratil a Yasmina, dvaja súkromní investori, boli po značnú dobu zodpovedné za stanovenie týchto poplatkov v čase, keď prevádzkovali letisko. Po tretie, neexistovali žiadne výhody. Súkromní investori Infratil a Yasmina sa rozhodli nezmeniť systém poplatkov za špeciálne služby, čo poukazuje na to, že poplatky za odnámrazovanie boli v súlade s požiadavkami trhu.

5. **PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN**

5.1. *MOŽNÉ POSKYTNUTIE ŠTÁTNEJ POMOCI V PROSPECH SPOLOČNOSTI FLG*

(124) Pokiaľ ide o možnú štátnu pomoc v prospech spoločnosti FLG, väčšina strán, ktoré poskytli pripomienky, súhlasila v tejto záležitosti s Nemeckom. Konkrétne to boli Ryanair, FLG, IHK v Lübecku a ADV.

(125) Tretie strany, ktoré vyjadrili nesúhlas, boli SGF, BDF a dve jednotlivé osoby, Peter C. Klanowski a Horst Conrad. Tieto strany tvrdili, že spoločnosť FLG dostala štátnu pomoc od mesta Lübeck:

— Dohoda o prevode strát: združenie SGF uviedlo, že záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sa udeľujú iba v rámci všeobecného letectva a nevzťahujú sa na komerčné letectvo. Na rozdiel od toho, čo uviedlo Nemecko, združenie SGF bolo toho názoru, že letiská v Nemecku môžu byť zatvorené na žiadosť prevádzkovateľa letiska. Združenie SGF ďalej uviedlo, že nájomné, ktoré spoločnosť FLG platila do roku 2006, ako aj nájomné, ktoré platila potom, bolo veľmi nízke.

— Zmluva o prenájme a prevzatie úverov: podľa asociácie BDF skutočnosť, že Nemecko neposkytlo Komisii dostatok informácií, poukazuje na existenciu pomoci.

— Potenciálna investičná pomoc spoločnosti FLG prostredníctvom rozhodnutia o regionálnych letiskách z roku 2005 a jeho údajné porušenie: na rozdiel od vyhlásení v rozhodnutí o začatí konania, združenie SGF uviedlo, že pomoc bola letisku poskytnutá predčasne, keďže v tom čase ešte nebolo vydané územné rozhodnutie. Podľa združenia SGF toto poskytlo časovú výhodu letisku Lübeck v porovnaní s inými letiskami a ohrozilo hospodársku súťaž na trhu. Z hľadiska možnej pomoci na infraštruktúrne opatrenia združenie SGF a pán Klanowski zastávajú názor, že niektoré opatrenia (konkrétne financovanie bezpečnostného oplotenia, osvetlenia a systému zariadení na presné priblíženie a pristátie) musia byť považované za prevádzkovú pomoc. Ďalej združenie SGF uviedlo, že tie opatrenia nespĺňajú kritériá účtovného a finančného vykazovania v zmysle vymedzenia rozhodnutia Súdneho dvora vo veci Altmark ([1]). Združenie SGF sa navyše domnieva, že opatrenia nesledovali jasne vymedzený cieľ vo všeobecnom záujme. Okrem toho neexistuje uspokojivá strednodobá perspektívna na využitie infraštruktúry. Nakoniec združenie SGF poznamenalo, že neexistuje rovnocenný, nediskriminačný prístup k novej infraštruktúre ani podľa nového sadzobníku poplatkov, pretože iba spoločnosť Ryanair je schopná splniť kritériá, ktoré umožňujú využiť najnižšie poplatky.

— Financovanie investícií do infraštruktúry mestom Lübeck a spolkovou krajinou Šlezvicko-Holštajnsko: združenie SGF ďalej tvrdilo, že budúce investície boli vypočítané na základe nesprávnych predpokladov, a preto boli nadmerné. Združenie SGF dodalo, že okrem toho, že sa letisku nepodarilo zvýšiť počet cestujúcich, nepodarilo sa mu ani obmedziť straty. Združenie SGF odkázalo na koncepciu leteckej dopravy v severnom Nemecku (*Norddeutsches Luftverkehrskonzept*), podľa ktorej všetky väčšie letiská v severnom Nemecku (vrátane Hamburgu) disponujú rozsiahlymi kapacitami. Uvádza sa v nej, že v dostupnej kapacite nebudú úzke miesta najmenej do roku 2030. Navyše investície, a to najmä do systému zariadení na presné priblíženie a pristátie, sa nemôžu považovať za náhradu za poskytovanie verejnej služby. Podľa SGF bola investícia do systému v hospodárskom záujme spoločnosti FLG, keďže mala umožniť dosiahnutie strednodobých hospodárskych cieľov.

— Podriadenie akcionárskych úverov mesta Lübeck pre spoločnosť FLG: združenie SGF zastáva názor, že letisko Lübeck je „podnikom v ťažkostiach“ a bolo takýmto podnikom už v rokoch 2008/2009. V tejto súvislosti SGF považuje dohodu o podriadení úverov za dôležitý nástroj na odvrátenie platobnej neschopnosti. Podľa SGF predstavovala výška podriadenia akcionárskeho úveru […] EUR.

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

5.2. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI INFRATIL*

5.2.1. ***Predaj akcií v spoločnosti FLG***

5.2.1.1. **Infratil**

(126) Spoločnosť Infratil sa vyjadrila, že akcie v spoločnosti FLG boli zakúpené v súlade s postupom verejného obstarávania, ktorý prebehol na úrovni celej Únie, otvorený, transparentný a nediskriminačný. Okrem toho kúpna cena predstavovala trhovú hodnotu 90 % akcií v spoločnosti FLG za daných okolností. Z tohto dôvodu dohoda o účasti z roku 2005 neobsahovala žiadne prvky štátnej pomoci. Spoločnosť Infratil dodala, že predložila najlepšiu ponuku, čo nemôže zmeniť skutočnosť, že mesto Lübeck a spoločnosť Infratil vstúpili do druhého kola rokovaní o zmene podmienok pôvodnej dohody.

5.2.1.2. **Ryanair**

(127) Podľa spoločnosti Ryanair sa privatizácia uskutočnila v otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom postupe verejného obstarávania, čo dokázala aj znalecká správa spoločnosti Ernst & Young. V tejto súvislosti spoločnosť Ryanair zdôraznila dobré meno a nezávislosť spoločnosti Ernst & Young. Podľa spoločnosti Ryanair zatvorenie letiska by nebolo možné z ekonomických a politických dôvodov.

5.2.1.3. **Združenie Schutzgemeinschaft**

(128) Pokiaľ ide o štátnu pomoc v súvislosti s privatizáciou spoločnosti FLG, združenie SGF vyjadrilo silné pochybnosti o zlučiteľnosti kúpnej ceny s trhovým štandardom. Združenie SGF ďalej argumentovalo, že dohoda obsahovala záruky poskytnuté mestom Lübeck, ktoré sú takisto relevantné z hľadiska štátnej pomoci.

5.2.2. ***Dodatková dohoda z roku 2009 a opätovné prerokovanie predajnej opcie – Prevzatie ďalších strát, investícií a iných nákladov***

5.2.2.1. **Infratil**

(129) Spoločnosť Infratil vysvetlila, že dodatkovú zmluvu z roku 2009 treba chápať v kontexte dohody o účasti z roku 2005 a podmienky získania územného rozhodnutia. Keďže územné rozhodnutie sa nepodarilo získať ako dôsledok rozsudku OVG, spoločnosť Infratil v roku 2008 oznámila, že si uplatní predajnú akciu. Jedinou možnosťou, ako mohlo mesto Lübeck odvrátiť tento krok, bola dodatková dohoda z roku 2009.

(130) Spoločnosť Infratil uviedla, že opcia, ktorú mesto Lübeck vybralo, spĺňala požiadavky trhu. Ak by si spoločnosť Infratil uplatnila predajnú opciu, mesto Lübeck by muselo znášať všetky prevádzkové náklady a straty letiska Lübeck od 31. decembra 2008. Ďalší predaj letiska súkromnému investorovi by nebol možný v krátkom časovom horizonte a zatvorenie letiska nebolo pre mesto Lübeck možné z dôvodu záväzkov v rámci verejného práva a z finančných dôvodov. Navyše, ak by spoločnosť Infratil odišla, spoločnosť Ryanair by asi musela obmedziť alebo prestať ponúkať služby na letisku Lübeck. Z toho dôvodu spoločnosť Infratil uviedla, že prevádzkové straty spoločnosti FLG by boli vyššie, ak by si spoločnosť Infratil uplatnila predajnú opciu.

(131) Podľa spoločnosti Infratil rozdiel medzi cenou predajnej opcie zaplatenou v súlade s doplnkovou dohodou z roku 2009 a cenou predajnej akcie, ktorá by bola splatná v januári 2009, vychádzal z plnení, na ktorých sa strany dohodli. Mesto Lübeck by muselo po deprivatizácii v každom prípade uhradiť všetky dodatočné sumy okrem dvoch, čo viedlo k záveru, že doplnková dohoda z roku 2009 bola najhospodárnejším (tzv. *wirtschaftlich*) rozhodnutím.

(132) Spoločnosť Infratil ďalej uviedla, že dodatočné sumy pre ňu nepredstavovali výhodu. Po prvé, spoločnosť Infratil by nemusela dodatočne pokryť straty z roku 2009, ak by si uplatnila predajnú opciu. Po druhé, povinnosť mesta Lübeck zaplatiť úroky z akcionárskych úverov za obdobie od 1. januára 2009 do 22. októbra 2009 nemohla byť považovaná za hospodársku výhodu, keďže spoločnosť Infratil mohla dosiahnuť rovnakú, alebo ešte vyššiu návratnosť z výnosu z predajnej opcie v roku 2009. Podľa hypotetického scenára by spoločnosť Infratil použila výnosy na splatenie existujúcich dlžôb, aby ušetrila na úrokoch. Okrem toho spoločnosti Infratil nebola poskytnutá žiadna výhoda, keďže sa neočakávalo, že letisko Lübeck prinesie zisk v krátkodobom horizonte, ale naopak sa očakávalo, že bude vykazovať straty.

(133) Spoločnosť Infratil uviedla, že uplatnením si predajnej akcie sa spoločnosti Infratil nepodarilo úplne obnoviť situáciu *ex quo ante*, keďže spoločnosť Infratil musela znášať určité straty (rozdiel medzi schválenými prevádzkovými stratami a skutočnými prevádzkovými stratami) bez kompenzácie.

(134) Aj keby Komisia usúdila, že opätovné prerokovanie predajnej opcie predstavovalo štátnu pomoc, spoločnosť Infratil je presvedčená, že to bolo v súlade s vnútorným trhom. Keby Komisia usúdila, že mesto Lübeck poskytlo pomoc spoločnosti Infratil tým, že na seba prevzalo straty spoločnosti FLG z roku 2009, takáto pomoc by podľa spoločnosti Infratil len ťažko nahradila škody, ktoré vznikli pri vykonávaní služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.

5.2.2.2. **Mesto Lübeck**

(135) Mesto Lübeck uviedlo, že dohoda o prevzatí strát bola najmenej nákladnou a najmenej rizikovou alternatívou. Toto je konkrétne odôvodnené zákonným záväzkom mesta Lübeck prevádzkovať letisko podľa článku 45 ods. 1 nemeckého nariadenia o povoľovaní leteckej dopravy (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, ďalej len „LuftVZO“). Z toho dôvodu nebolo možné letisko zatvoriť. Okrem toho, zatvorenie letiska by zabralo priveľa času a zdrojov.

(136) Ďalej mesto Lübeck pripomenulo Komisii, že ani mesto Lübeck, ani spoločnosť Infratil nemali predchádzajúce skúsenosti s privatizáciou letiska. Tie mohli viesť k určitým chybným výpočtom, avšak rozhodne nie k záveru, že ktorákoľvek strana nekonala v súlade s trhovými zásadami. Okrem toho mesto Lübeck uviedlo, že spoločnosť Infratil bola jediným uchádzačom o privatizáciu, čo minimalizovalo vyjednávaciu pozíciu mesta Lübeck.

5.2.2.3. **Združenie Schutzgemeinschaft**

(137) Združenie SGF tvrdilo, že dohoda z roku 2009 predstavuje novú pomoc, ktorá poskytla výhodu spoločnosti Infratil. Vzhľadom na to, že táto pomoc presahovala hranicu *de minimis*, mala byť oznámená, čo Nemecko nespravilo.

(138) Podľa SGF dohoda z roku 2009 jednoznačne poskytla spoločnosti Infratil výhodu. Pokiaľ ide o uplatňovanie kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, združenie SGF poukázalo na to, že by sa nemalo prihliadať na pozitívny vplyv dohody na región. V tejto súvislosti združenie uviedlo, že letisko Lübeck nemalo vyhliadky na výnosnosť. Združenie SGF dodalo, že spoločnosť FLG bola schopná predísť platobnej neschopnosti začiatkom roka 2008 iba vďaka úľavám, ktoré jej poskytla spoločnosť Infratil. Združenie SGF nesúhlasilo s tým, že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve bolo splnené, keďže žiaden súkromný investor by nebol ochotný pokračovať v prevádzkovaní s takými stratami, čo dokazuje uplatnenie predajnej opcie spoločnosťou Infratil.

(139) V súvislosti so zatvorením letiska združenie SGF uviedlo, že Hamburg má dostatočnú kapacitu na prevádzkovanie aj bez Lübecku ako záložného letiska. Okrem toho bolo združenie SGF presvedčené, že spoločnosť FLG náklady na zatvorenie letiska nadhodnotila. Tabuľka 5 sa považovala za realistickejšiu, hoci podľa SGF ešte stále môže ísť o nadhodnotenie:

Tabuľka 5

Náklady na zatvorenie letiska Lübeck predložené združením Schutzgemeinschaft

Náklady	v tisíckach EUR
Náklady na likvidátora	[…]
Súčasné straty z dočasného pokračovania do roku 2010/2011	[…]
Sociálny plán	[…]
Vrátenie dotácií	[…]
Náklady na audítora	[…]

(140) Okrem toho združenie SGF spochybňuje údajnú povinnosť prevádzkovať letisko ako verejnú službu, keďže povolenie na prevádzkovanie letiska nevedie k službe všeobecného hospodárskeho záujmu. Takéto povolenie je možné zrušiť.

5.2.2.4. **Ryanair**

(141) Spoločnosť Ryanair tvrdila, že rozdiel medzi cenami predajnej opcie dohodnutými v roku 2005 a v roku 2009 a skutočnou cenou predajnej opcie, ktorú mesto Lübeck zaplatilo, mohol byť spôsobený viacerými faktormi, ako je napríklad vývoj cien aktív. Hospodárske podmienky, ktoré vládli v roku 2005, boli omnoho optimistickejšie ako v roku 2009, čo sa mohlo odraziť v rozdiele v cene.

5.3. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI RYANAIR*

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

5.3.1.1. **Ryanair**

(142) Spoločnosť Ryanair uviedla, že zmluva so spoločnosťou FLG bola uzatvorená na základe ekonomických úvah. Letisko Lübeck bolo považované za praktické sekundárne letisko pre letisko Hamburg a samotné mesto Lübeck bolo hodnotnou kultúrnou destináciou. Okrem toho boli na letisku Lübeck spustené služby s cieľom zabezpečiť nízkonákladovú základňu a analyzovať demografické údaje, aby sa zistilo, či existuje dostatočné zázemie v okolí nového letiska. Hoci spoločnosť Ryanair nemohla ponúknuť podnikateľský plán, ktorý by zdôvodnil jej rozhodnutie začať poskytovať služby na letisku Lübeck, spoločnosť Ryanair zdôraznila, že takýto podnikateľský plán sa vo všeobecnosti od súkromného investora na trhu nevyžaduje. Spoločnosť Ryanair vysvetlila, že jej služby z letiska Lübeck boli ukončené z komerčných dôvodov, ktoré zahŕňali aj zvýšené náklady a nižšie výnosy, ako sa predpokladalo (následkom hospodárskej recesie).

(143) Spoločnosť Ryanair uviedla, že regionálne letiská v Únii sa nachádzajú v zložitej trhovej pozícii. Z toho dôvodu bolo treba posúdiť príjmy letiska z leteckých aj neleteckých činností, čo sa nazýva zásadou „jednotnej pokladnice“(single-till approach). Vzhľadom na to, že zmluvy so spoločnosťou Ryanair spravidla sľubujú veľký počet cestujúcich, takéto obchodné vzťahy často pomáhajú zvýšiť identifikovateľnosť letiska a prilákať ďalšie letecké spoločnosti, ako aj maloobchodných predajcov a iných poskytovateľov služieb. Okrem toho spoločnosť Ryanair poukázala na to, že existovali silné dôkazy, že zvýšený počet cestujúcich by viedol k rastu príjmov z neleteckých činností. Ako dôkaz predložila spoločnosť Ryanair túto tabuľku:

Tabuľka 6

Príjmy z neleteckých činností vyjadrené ako percentuálny podiel z celkových príjmov vybraných letísk

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	[…]
Priemer:	[…]

Zdroj: Ukazovatele výkonnosti letísk v Spojenom kráľovstve.

(144) Spoločnosť Ryanair uviedla, že z pohľadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve bude akákoľvek obchodná ponuka zlepšením terajšej situácie, pokiaľ sa očakáva, že hraničné prínosy prekročia hraničné náklady. Okrem toho, spoločnosť Ryanair uviedla, že je potrebné brať do úvahy, že Ryanair má výrazne nižšie potreby ako iné letecké spoločnosti vzhľadom na svoj obchodný model a prevádzkovú efektívnosť.

(145) S cieľom poskytnúť viac dôkazov o súlade dohody z roku 2000 s požiadavkami trhu, spoločnosť Ryanair uskutočnila porovnanie medzi letiskami podobnej veľkosti a v podobnej situácii ako letisko Lübeck. Porovnávané letiská sú letisko Bournemouth, letisko Grenoble, letisko Knock, letisko Maastricht, letisko Nimes a letisko Prestwick. Porovnaním poplatkov, ktoré platila spoločnosť Ryanair na porovnávaných letiskách, sa ukázalo, že poplatky, ktoré spoločnosť Ryanair platila na letisku Lübeck, boli vo všeobecnosti vyššie ako priemerná úroveň na porovnávaných letiskách na pasažiera aj na spiatočný let. Spoločnosť Ryanair žiadala Komisiu, aby pri posúdení, či dohoda z roku 2000 bola v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, prihliadala viac na porovnávaciu analýzu ako na analýzu výnosnosti.

(146) V správe pripravenej spoločnosťou Oxera sa vypočítala čistá súčasná hodnota na základe dohody z roku 2000. Podľa správy predstavovala kladná čistá súčasná hodnota […] EUR. Spoločnosť Oxera uskutočnila niekoľko testov kontroly citlivosti týkajúci sa tohto výpočtu.

5.3.1.2. **Air Berlin**

(147) Spoločnosť Air Berlin uviedla, že spojenia ponúkané spoločnosťou Ryanair z letiska Lübeck priamo konkurovali spojeniam ponúkaným spoločnosťou Air Berlin na letisku Hamburg. Konkrétne išlo o destinácie Londýn, Miláno a Barcelona, ktoré majú obaja dopravcovia v ponuke.

(148) Spoločnosť Air Berlin uviedla, že cieľom marketingovej stratégie spoločnosti Ryanair bolo prebrať klientov, okrem iných aj od spoločnosti Air Berlin. Kvôli nižším cenám spoločnosti Ryanair sa zákazníci presunuli z Hamburgu na letisko Lübeck. Spoločnosť Air Berlin tvrdí, že v dôsledku štátnej pomoci spoločnosť Air Berlin utrpela významné hospodárske straty. Spoločnosť Air Berlin musela ukončiť prevádzku niektorých svojich letov z dôvodu súbežnej ponuky spoločnosti Ryanair na letisku Lübeck. Okrem toho sa spoločnosť Air Berlin vyjadrila, že je pre ňu náročné otvoriť nové destinácie z letiska Hamburg, kým podobné destinácie ponúka Ryanair z letiska Lübeck za príliš nízke ceny.

(149) Ďalej spoločnosť Air Berlin poukázala na zatvorenie letiska Lübeck počas 6 dní od 19. apríla 2004, aby podporila svoje tvrdenie, že spoločnosť Ryanair platila nespravodlivo nízke poplatky a že medzi Lübeckom a Hamburgom existovala konkurencia. Počas zatvorenia musela spoločnosť Ryanair presunúť dopravu z letiska Lübeck na letisko Hamburg. Následkom toho, že letiskové poplatky na letisku Hamburg boli vyššie, spoločnosti Ryanair vznikli ďalšie náklady vo výške […] EUR, ktoré spoločnosť Ryanair účtovala spoločnosti FLG. Spoločnosť Air Berlin preto zdôraznila, že spoločnosti Ryanair, na rozdiel od iných leteckých dopravcov, ktorí pôsobili na letisku Hamburg, už bola poskytnutá výhoda vo výške […] EUR počas 6 dní.

(150) Spoločnosť Air Berlin poskytla údaje o počte cestujúcich a letov pred tým (do roku 1999) a po tom (od roku 2000), ako spoločnosť Ryanair začala pôsobiť na letisku Lübeck.

Tabuľka 7

Tabuľka počtu cestujúcich a letov spoločnosti Air Berlin

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

(151) Podľa tabuľky 7 v roku 2000 sa počet cestujúcich výrazne zvýšil, keď spoločnosť Ryanair začala ponúkať lety z predmetného letiska. Spoločnosť Air Berlin uviedla, že 97 % týchto cestujúcich môže byť pripísaných spoločnosti Ryanair. Toto je dané do perspektívy so stratami spoločnosti FLG pred tým (do roku 1999) a po tom (po roku 2000), ako spoločnosť začala pôsobiť na letisku Lübeck.

Tabuľka 8

Tabuľka strát spoločnosti FLG podľa spoločnosti Air Berlin

FLG	Strata (v EUR)
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
Spolu:	**[…]**

(152) Na základe tabuľky 7 a tabuľky 8 spoločnosť Air Berlin uviedla, že napriek tomu, že v rokoch 2002 a 2003 sa počet cestujúcich takmer zdvojnásobil, straty sa v tom období zvýšili o viac ako […] EUR. Okrem toho spoločnosť Air Berlin spresnila, že spoločnosť FLG poskytla spoločnosti Ryanair zvýhodnené podmienky, rabaty, náhrady a iné platby. Poplatky, ktoré spoločnosť Ryanair platila za používanie letiska Lübeck, boli nižšie ako poplatky stanovené v platnom sadzobníku. Navyše spoločnosť Air Berlin uviedla, že spoločnosť Ryanair poskytovala marketingové služby nezávisle od marketingových nákladov. Podľa názoru spoločnosti Air Berlin sa zdalo, že odmena za marketingové služby pre spoločnosť Ryanair nesúvisela so skutočnými marketingovými nákladmi spoločnosti Ryanair.

(153) Preto sa spoločnosť Air Berlin domnieva, že dohoda z roku 2000 medzi spoločnosťami FLG a Ryanair nespĺňala požiadavky trhu. Podľa spoločnosti Air Berlin sa letisko Lübeck prevádzkuje z dôvodov regionálnej politiky a nie z dôvodu výnosnosti.

(154) Podľa spoločnosti Air Berlin nemožno dostupnosť preferenčných podmienok pre spoločnosť Ryanair v Lübecku na jednej strane a spôsob a podmienku podmienenej privatizácie letiska na druhej strane posudzovať oddelene. Spoločnosť Air Berlin nepovažuje dohodu o účasti so spoločnosťou Infratil za dôkaz dodržania zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, keďže obsahovala aj predajnú opciu. Naopak, spoločnosť Air Berlin sa domnieva, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by oznámil novú výzvu na predloženie ponúk na letisko v roku 2005.

(155) Okrem toho spoločnosť Air Berlin uviedla, že dohoda so spoločnosťou Ryanair bola pripísateľná Nemecku. Podľa stanov spoločnosti FLG musí dozorná rada spoločnosti odsúhlasiť poplatky vyplývajúce z používania letiska (bod 12 stanov). Štyria zo šiestich členov dozornej rady sú volení mestom Lübeck. Z toho dôvodu spoločnosť Air Berlin usúdila, že mesto Lübeck by mohlo niesť zodpovednosť. Spoločnosť Air Berlin je presvedčená, že určité vyjadrenia kľúčových predstaviteľov spoločnosti FLG sú ďalšími dôkazmi pripísateľnosti tejto dohody.

5.3.1.3. **Infratil**

(156) Pokiaľ ide o možnú štátnu pomoc poskytnutú spoločnosti Ryanair, spoločnosť Infratil uviedla, že dohoda z roku 2000 bola ekonomicky rozumná a predstavovala významný prínos pre rozvoj letiska v plnom súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Spoločnosť Infratil sa ďalej domnieva, že dohoda z roku 2000 a jej implementácia nie sú pripísateľné mestu Lübeck alebo iným štátnym subjektom. Ani mesto Lübeck, ani dozorná rada nevydali žiadne pokyny alebo usmernenia na prijatie dohody z roku 2000 a toto prijatie neriadili.

5.3.1.4. **Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften**

(157) Asociácia BDF je toho názoru, že podmienky, ktoré spoločnosť FLG ponúkla spoločnosti Ryanair, nie sú zlučiteľné s vnútorným trhom, pretože nespĺňajú požiadavky transparentnosti, nediskriminácie a neobsahujú sankcie pre prípad, že spoločnosť Ryanair nesplní svoje záväzky vyplývajúce z dohody z roku 2000.

(158) Podľa asociácie BDF diskriminačné odchýlky od účinných sadzobníkov poplatkov v prospech jednej konkrétnej leteckej spoločnosti vedú k silnému narušeniu hospodárskej súťaže a k subvencovanému prerozdeleniu cestujúcich v rámci jednej aglomerácie, čo je pre celkové hospodárstvo nezmyselné. Okrem toho asociácia BDF uviedla, že opatrenie, u ktorého nemožno vylúčiť, že ide o štátnu pomoc, musí byť oznámené Komisii. Asociácia BDF uviedla, že zákon umožňuje zatvoriť letisko v Nemecku na základe žiadosti prevádzkovateľa za určitých podmienok.

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

5.3.2.1. **Flughafen Lübeck GmbH**

(159) Spoločnosť FLG uviedla, že opatrenie nebolo pripísateľné Nemecku, keďže dohody z roku 2010 prerokovala spoločnosť FLG autonómne.

5.3.2.2. **Ryanair**

(160) Spoločnosť Ryanair uviedla, že dohody z roku 2010 nie sú pripísateľné štátu.

(161) Spoločnosť Ryanair ďalej uviedla, že sprievodný list č. 1 a sprievodný list č. 2 boli iba krátkymi sprievodnými listami, ktorými sa predĺžili existujúce dojednania v rámci dohody spoločnosti Ryanair z roku 2000. Jediným novým prvkom bola komerčne prerokovaná úprava marketingovej podpory v sprievodnom liste č. 1. Spoločnosť Ryanair preto uviedla, že dôsledky týchto dvoch sprievodných listov sú obsiahnuté vo vyjadrení spoločnosti Ryanair týkajúcom sa dohody z roku 2000.

(162) Spoločnosť Ryanair predložila správu, ktorú zostavila spoločnosť Oxera, ([1]) v ktorej bola zhodnotená očakávaná ziskovosť na základe sprievodného listu č. 1 a sprievodného listu č. 2 na základe podnikateľského plánu na rok 2009, ([2]) ktorý vypracovalo letisko Lübeck pred podpísaním sprievodného listu č. 1 a sprievodného listu č. 2.

([1]) Správa spoločnosti Oxera, Hospodárske posúdenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve: Letisko Lübeck, 6. februára 2015.

([2]) Podnikateľský plán „Takeoff Konzept“ z 21. decembra 2009, pozri http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf.

V správe sa uvádza, že za primeraných predpokladov v čase podpísania oboch sprievodných listov sa očakávalo, že budú dostatočne ziskové. Letisko, ktoré sa správa ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, by ponúklo podobné podmienky. Podľa spoločnosti Oxera toto platí aj vtedy, ak by sa dohoda o marketingových službách z roku 2010 posudzovala spoločne so sprievodnými listami z marca a októbra 2010. Marketingové náklady letiska Lübeck boli preto zahrnuté do hodnotenia.

5.3.2.3. **Air Berlin**

(163) Spoločnosť Air Berlin upozornila, že v roku 2010 boli podpísané tri dohody: sprievodný list č. 1, sprievodný list č. 2 a dohoda o marketingových službách z roku 2010. Komisia by vo svojom posúdení mala vziať do úvahy všetky príslušné dohody z roku 2010.

5.4. *POPLATKY ZA ODNÁMRAZOVANIE LIETADIEL NA LETISKU*

RYANAIR A WIZZ AIR

(164) Spoločnosti Ryanair a Wizz Air tvrdili, že celá údajná pomoc poskytnutá letiskom Lübeck spoločnosti Wizz Air a iným leteckým dopravcom nemôže byť pripísaná štátu Nemecko na základe rozsudku vo veci *Stardust Marine* ([1]). Spoločnosť Wizz Air tvrdí, že hoci mesto Lübeck bolo jediným vlastníkom letiska počas predmetného obdobia, toto nestačí na potvrdenie akejkoľvek pripísateľnosti štátu. Spoločnosť Wizz Air tvrdí, že nedostatočná pripísateľnosť Nemecku bola ešte evidentnejšia v čase, keď spoločnosť Infratil vlastnila 90 % akcií v spoločnosti FLG.

(165) Spoločnosti Ryanair a Wizz Air uviedli, že tieto poplatky a všetky zľavy predstavujú zanedbateľný podiel nákladov leteckej spoločnosti na činnosti vykonávané na letisku. Podľa názoru spoločnosti Ryanair sa tieto poplatky nemôžu posudzovať izolovane, pretože neexistuje žiadny maloobchodný trh pre odnámrazovanie. Zľavu na odnámrazovanie zvyčajne vyvážia komerčné výhody, ktoré letisko získa v iných oblastiach počas rokovaní. Spoločnosť Ryanair citovala rozsudok týkajúci sa letiska *Charleroi*, ktorý potvrdil, že „v rámci uplatnenia kritéria súkromného investora je však nevyhnutné posudzovať obchodnú transakciu ako celok.“ ([2])

(166) A nakoniec spoločnosti Ryanair a Wizzair uviedli, že cena kvapalín na odnámrazovanie účtovaných na letisku Lübeck je štandardnou cenou účtovanou na verejných a súkromných letiskách.

6. **PRIPOMIENKY NEMECKA K TRETÍM STRANÁM**

6.1. *PRIPOMIENKY K VYJADRENIAM SPOLOČNOSTI RYANAIR*

(167) Podľa Nemecka z vyjadrení spoločnosti Ryanair vyplýva, že spoločnosť FLG konala v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(168) Nemecko zdôraznilo najmä užitočnosť prístupu spoločnosti Ryanair k preukazovaniu súladu dohody s trhom prostredníctvom analýzy ziskovosti a porovnávacej analýzy.

(169) Podľa Nemecka sprievodný list č. 1 a sprievodný list č. 2 nie sú pre súčasné vyšetrovanie relevantné. Po prvé, sprievodné listy z marca a októbra 2010 nie sú pripísateľné štátu, pretože boli autonómne dohodnuté a uzavreté spoločnosťou FLG bez zásahu mesta Lübeck. Po druhé, pokiaľ ide o sprievodný list č. 2, Nemecko poukázalo na to, že predstavuje iba predĺženie platnosti dohody z roku 2000, a teda neobsahuje žiadnu podstatnú zmenu. Všetky úvahy týkajúce sa dohody z roku 2000 sa preto vzťahujú aj na sprievodné listy.

(170) Nemecko uviedlo, že nechápe, prečo by dohoda o marketingových službách z roku 2010 mala byť zahrnutá do súčasného vyšetrovania, pretože sa nevzťahovala na žiadne verejné finančné prostriedky. Náklady pokrývala IHK v Lübecku, v súlade s dohodou o marketingových službách z roku 2010. Navyše Nemecko uviedlo, že dohoda o marketingových službách z roku 2010 sa môže považovať za dohodu, ktorá spĺňa trhové štandardy. To potvrdzuje aj skutočnosť, že spoločnosť FLG mala nižšie náklady ako iné letiská s podobnou dohodou. Okrem toho, dohoda o marketingových službách z roku 2010 s letiskom Lübeck vychádzala z prísľubu spoločnosti Ryanair rozšíriť ponuku letov o dve destinácie.

([1]) Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia (ďalej len „Stardust Marine“), ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Vec T-196/04, Ryanair/Komisia (ďalej len „Charleroi“), ECLI:EU:T:2008:585.

(171) Ďalším bodom, ktorý Nemecko doplnilo, je funkcia letiska Lübeck ako záložného letiska Hamburg a potrebnej infraštruktúry pre obyvateľstvo severného Nemecka.

6.2. *PRIPOMIENKY K VYJADRENIAM ZDRUŽENIA SGF*

(172) Nemecko uviedlo, že združenie SGF nebolo zainteresovanou stranou v zmysle článku 108 ods. 2 ZFEÚ a článku 1 písm. h) nariadenia (ES) č. 659/1999, a preto nemalo právo predložiť pripomienky. Členovia združenia SGF iba vlastnia pozemky v tesnej blízkosti letiska, a preto sa chcú zbaviť vnímaných nepríjemností spôsobených prevádzkou letiska. Na dosiahnutie takýchto cieľov však slúžia vnútroštátne opravné prostriedky.

(173) Navyše Nemecko tvrdilo, že podstata vyjadrení združenia SGF bola nepresná. Po prvé, Nemecko nesúhlasí s vyhlásením združenia SGF, podľa ktorého letisko Lübeck neplní funkciu verejnej služby. Združenie SGF argumentovalo tým, že letisko je prevádzkované iba vo všeobecnom záujme v rozsahu záujmov týkajúcich sa všeobecného letectva. Nemecko s týmto vyhlásením nesúhlasí, pretože letisko Lübeck má prevádzkovú povinnosť z dôvodu funkcie verejnej služby v oblasti infraštruktúry a funkcie záložného letiska pre letisko Hamburg. Druhá funkcia bola oficiálne stanovená v koncepcii leteckej dopravy v severnom Nemecku („Norddeutsches Luftverkehrskonzept“).

(174) Pokiaľ ide o zmluvu o prenájme, Nemecko zopakovalo, že spoločnosti FLG nebola poskytnutá žiadna výhoda, ani prostredníctvom pôvodnej zmluvy o prenájme platnej do konca roka 2005, ani prostredníctvom novej zmluvy o prenájme z roku 2006.

(175) Nemecko ďalej vyjadrilo pripomienky k vyjadreniu združenia SGF týkajúce sa investícií do infraštruktúry. Nemecko uviedlo, že územné rozhodnutie je iba administratívnym nástrojom, ktorý môže byť poskytnutý spätne a ktorý nie je ani predpokladom na schválenie financovania, ani nemá vplyv na hospodársku súťaž. Okrem toho Nemecko nesúhlasí s tým, že združenie SGF kategorizovalo investície ako opatrenia na udržanie stavu namiesto opatrení na zlepšenie dopravnej funkcie letiska. Nemecko tvrdilo, že dané opatrenia sú potrebné na dosiahnutie súladu s vnútroštátnymi a medzinárodnými predpismi. Podľa Nemecka skutočnosť, že spoločnosť Ryanair je najväčším používateľom letiska, nevedie k záveru, že je zvýhodnená.

(176) Pokiaľ ide o výpočty združenia SGF týkajúce sa strednodobých výhľadov letiska Lübeck, Nemecko uviedlo, že predložené pozorovania boli nesprávne. Nemecko tvrdí, že sa ukázalo, že v čase investovania existovali optimistické strednodobé výhľady, ako to uznala Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania z roku 2007.

(177) Navyše Nemecko vyjadrilo pripomienky k tvrdeniam združenia SGF, že FLG je „podnikom v ťažkostiach“. Nemecko zastáva názor, že akékoľvek argumentácia zo strany združenia SGF na základe usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach bola neopodstatnená. Podľa Nemecka tieto usmernenia nie sú uplatniteľné, pretože poskytnuté výhody vôbec nepredstavujú štátnu pomoc. Výhody neboli nikdy kategorizované ako pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu, pretože by museli byť schválené podľa iných usmernení.

(178) Nemecko nesúhlasí s tvrdením združenia SGF, že mesto Lübeck vyhlásilo, že zatvorenie letiska je nemožné a že o tejto možnosti neuvažovalo. Podľa Nemecka mesto Lübeck túto možnosť zvažovalo, ale nerozhodlo sa pre ňu, keďže výpočty viedli k záveru, že by to nebolo najhospodárnejšie rozhodnutie. Okrem toho Nemecko objasnilo, že zatvorenie letiska sa nemôže vykonať *ad hoc* vzhľadom na článok 45 ods. 1 LuftVZO. Letiskové zariadenia sú verejným statkom a majú prevádzkovú povinnosť. Aby preto bolo možné letisko zatvoriť, povolenie na prevádzku by sa muselo odňať v zdĺhavom právnom konaní. Nemecko tvrdí, že odsúhlasenie odňatia povolenia je vylúčené, ak sa zodpovedná správa domnieva, že prevažuje verejný záujem v prospech pokračovania prevádzky letiska. Z toho dôvodu by pokus zatvoriť letisko nebol nemožný, ale s určitosťou náročný, zdĺhavý, a preto nákladný. Uvádza sa, že k takýmto dôsledkom došlo s uzatvorením letiska Berlin-Tempelhof. Nemecko preto verilo, že rozhodnutie upustiť od možnosti zatvorenia letiska a radšej ho rozšíriť a investovať do infraštruktúry s cieľom prilákať súkromného investora bolo hospodárnejším rozhodnutím. Pri pohľade späť to bol správny prístup, keďže sa súkromný investor našiel.

6.3. *PRIPOMIENKY K VYJADRENIAM SPOLOČNOSTI AIR BERLIN*

(179) Podľa Nemecka by spoločnosti Air Berlin boli poskytnuté rovnaké výhody ako spoločnosti Ryanair, keby splnila rovnaké kritériá týkajúce sa počtu cestujúcich a frekvencie letov. Namiesto toho spoločnosť Air Berlin odmietla akúkoľvek ponuku na rokovania s FLG, pretože nikdy nemala v úmysle poskytovať služby na letisku Lübeck. Naopak, spoločnosť Air Berlin nikdy nenamietala voči podmienkam, za ktorých spoločnosť Ryanair pôsobila na

letisku v Hamburgu. Okrem toho viacerí leteckí dopravcovia sa sťažovali (okrem iných aj Komisii), že spoločnosť Air Berlin využívala výhody významnej štátnej pomoci poskytnutej Spojenými arabskými emirátmi. Preto sa nemôže prezentovať ako obeť svojho hlavného konkurenta, spoločnosti Ryanair.

(180) Nemecko nesúhlasilo s pripomienkami spoločnosti Air Berlin týkajúcimi sa existencie hospodárskej súťaže medzi letiskom Lübeck a letiskom Hamburg. Nemecko poukazuje predovšetkým na skutočnosť, že v roku 2000, keď bola podpísaná dohoda z roku 2000 so spoločnosťou Ryanair, malo letisko Hamburg 70-krát viac cestujúcich ako letisko Lübeck. Absencia sťažností od iných letísk ukazuje, že medzi týmito dvoma letiskami neexistovala konkurencia. Nemecko ďalej uviedlo, že letisko Hamburg a letisko Rostock v roku 2008 rástli, zatiaľ čo počet cestujúcich na letisku Lübeck klesol o 10 %.

(181) Okrem toho Nemecko odmietlo tvrdenie spoločnosti Air Berlin, že existovala hospodárska výhoda pre spoločnosť Ryanair. Nemecko uviedlo, že spoločnosť Air Berlin použila nepresné výpočty a že jediným testom relevantným na posúdenie toho, či je dohoda medzi letiskom a leteckým dopravcom zlučiteľná s trhom, bola zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Nemecko sa domnieva, že dohody so spoločnosťou Ryanair spĺňali požiadavky trhu, keďže dlhodobé vyhliadky letiska boli v roku 2000 pozitívne.

6.4. *PRIPOMIENKY K VYJADRENIAM ASOCIÁCIE BDF*

(182) Nemecko uviedlo, že spoločnosť Air Berlin je členom asociácie BDF, čo vedie k úzkym väzbám a prekrývajúcim sa vyjadreniam. Nemecko nesúhlasilo s tým, že by spoločnosť FLG umelo vytvorila dopyt prostredníctvom príliš nízkych cien a že by sa spoločnosť FLG odchýlila od sadzobníka poplatkov diskriminačným spôsobom v prospech jedného leteckého dopravcu. Podľa Nemecka nemala spoločnosť FLG žiadny dôvod diskriminovať jednotlivých leteckých dopravcov, aby zvýšila dopyt. Naopak, pre letisko Lübeck by viac leteckých dopravcov znamenalo väčší objem obchodu. Nemecko preto tvrdí, že akýkoľvek letecký dopravca mohol uzatvoriť dohodu s letiskom Lübeck za podobných podmienok, ak by predložil porovnateľnú ponuku ako spoločnosť Ryanair.

7. **POSÚDENIE**

7.1. *ÚVOD*

(183) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“. Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 Zmluvy o EU sú kumulatívne. Aby sa určilo, či opatrenie predstavuje štátnu pomoc, musí spĺňať tieto podmienky:

— príjemcom je podnik,

— predmetné opatrenie poskytuje výhodu,

— výhoda sa poskytuje prostredníctvom štátnych zdrojov,

— výhoda je selektívna a

— predmetné opatrenie narúša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

(184) Preto je potrebné určiť, či sú tieto kritériá splnené vo vzťahu ku každému posudzovanému opatreniu, a to:

— možná štátna pomoc v prospech spoločnosti FLG,

— možná štátna pomoc v prospech spoločnosti Infratil,

— možná štátna pomoc v prospech spoločnosti Ryanair, a

— poplatky za odnámrazovanie lietadiel na letisku.

(185) Pokiaľ ide o možnú štátnu pomoc v prospech spoločnosti FLG, Komisia najprv posúdi, či možný príjemca štátnej pomoci, spoločnosť FLG, stále existuje, a ak nie, či hospodárska činnosť spoločnosti FLG stále pokračuje. Okrem toho musí Komisia posúdiť, či by výhoda spočívajúca v akejkoľvek možnej štátnej pomoci pre spoločnosť FLG mohla byť prenesená na jej nástupcov, teda či existuje hospodárska kontinuita.

(186) Pokiaľ ide o možnú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Ryanair, Komisia posúdi len dohodu z roku 2000. K dátumu tohto rozhodnutia nemá Komisia vo svojom spise dostatok informácií, aby posúdila, či neskoršie dohody, najmä tie, ktoré boli uzavreté v roku 2010, predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Ryanair. Z toho dôvodu budú tieto dohody posúdené v samostatnom rozhodnutí.

7.2. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI FLG*

7.2.1. ***Príjemca možnej štátnej pomoci***

(187) Komisia začala formálne vyšetrovacie konanie o možnej štátnej pomoci v prospech spoločnosti FLG. Avšak v januári 2013 bola časť aktív spoločnosti FLG predaná spoločnosti Yasmina. Spoločnosť FLG sa včlenila do mesta Lübeck a právnická osoba FLG prestala existovať. V roku 2014 oznámila spoločnosť Yasmina platobnú neschopnosť, následkom čoho sa v apríli 2014 začalo insolvenčné konanie. V auguste 2014 prevzala aktíva spoločnosti Yasmina spoločnosť PuRen.

(188) V prípadoch, keď Komisia prijme zamietavé rozhodnutie, ktorým sa nariaďuje vrátenie nezlučiteľnej pomoci podniku v zmysle článkov 107 a 108 zmluvy, povinnosť vrátenia sa môže rozšíriť aj na novú spoločnosť, ktorej príjemca predmetnej pomoci previedol alebo predal časť svojich aktív alebo všetky aktíva, ak štruktúra tohto prevodu alebo predaja ukazuje, že existuje hospodárska kontinuita medzi týmito dvomi spoločnosťami.

(189) Ak by Komisia zistila, že existuje nezlučiteľná pomoc spoločnosti FLG, ktorú je potrebné vrátiť, musela by posúdiť, kto profitoval z pomoci a ktorej spoločnosti prináleží povinnosť vrátiť ju. Ak by neexistovala žiadna spoločnosť, na ktorú by sa mohla vzťahovať povinnosť vrátenia, Komisia by nemusela posúdiť, či existovala pomoc pre spoločnosť FLG. Komisia preto považuje za vhodné najprv posúdiť, či existuje hospodárska kontinuita medzi spoločnosťami FLG a Yasmina a či sa povinnosť vrátenia môže rozšíriť na spoločnosť Yasmina (pozri oddiel 7.2.2), ako aj to, či mohla spoločnosť PuRen, ktorá kúpila aktíva spoločnosti Yasmina, profitovať z predmetnej pomoci (pozri oddiel 7.2.3). Komisia potom posúdi, či hospodárska činnosť, ktorá mohla mať prospech z pomoci, stále existuje (pozri oddiel 7.2.4). Otázku, či opatrenia poskytnuté spoločnosti FLG zahŕňali štátnu pomoc, a ak áno, či je takáto pomoc zlučiteľná, bude potrebné preskúmať len vtedy, ak sa dá identifikovať príjemca pomoci, t. j. či existovala hospodárska kontinuita medzi spoločnosťami FLG a Yasmina alebo PuRen, alebo či pomoc zostala na úrovni hospodárskej činnosti, t. j. na úrovni prevádzky letiska Lübeck.

7.2.2. ***Hospodárska kontinuita medzi spoločnosťami FLG a Yasmina***

(190) Komisia vo svojom rozhodnutí týkajúcom sa predaja aktív leteckého dopravcu Alitalia ([1]) usúdila, že ak sa nadobudnutie aktív uskutoční za trhovú cenu a nepreukazuje hospodársku kontinuitu medzi starou spoločnosťou a novou štruktúrou, nemožno predpokladať, že nová štruktúra využila konkurenčnú výhodu prostredníctvom štátnej pomoci, ktorá už bola poskytnutá pôvodnej spoločnosti.

(191) Podľa ustálenej judikatúry ([2]) sa hospodárska kontinuita medzi pôvodnou entitou a novou štruktúrou určuje na základe súboru ukazovateľov. Tento súbor ukazovateľov potvrdil súd vo veci Ryanair/Komisia ([3]). Nie je to však povinný súbor kumulatívnych požiadaviek, ktoré musia byť v každom prípade všetky splnené ([4]). Pri posudzovaní hospodárskej kontinuity medzi dvomi subjektami sa môžu zohľadniť tieto faktory:

— rozsah predaných aktív (aktíva a pasíva, pokračujúci stav zamestnancov, balíky aktív),

([1]) Rozhodnutie Komisie z 12. novembra 2008, štátna pomoc N 510/2008 – Taliansko – Predaj aktív Alitalia (Ú. v. EÚ C 46, 25.2.2009, s. 6).

([2]) Veci C-328/99 a C-399/00, Taliansko a SIM 2 Multimedia/Komisia, ECLI:EU:C:2003:252; rozhodnutie Komisie zo 17. septembera 2008, štátna pomoc N 321/2008, N 322/2008 a N 323/2008 – Grécko – *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services* (Ú. v. EÚ C 18, 23.1.2010, s. 9); rozhodnutie Komisie z 12. novembra 2008, štátna pomoc N 510/2008, *Vendita dei beni della compagnia aerea Alitalia*, Ú. v. EÚ C 46, 25.2.2009, s. 6; rozhodnutie Komisie zo 4. apríla 2012, štátna pomoc SA.34547 – Francúzsko – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (Ú. v. EÚ C 305, 10.10.2012, s. 5).

([3]) Vec T-123/09, Ryanair Ltd/Komisia, ECLI:EU:T:2012:164.

([4]) Vec T-123/09, Ryanair Ltd/Komisia, ECLI:EU:T:2012:164, bod 156.

— predajná cena,

— totožnosť kupujúceho (kupujúcich),

— okamih predaja (po začatí predbežného posúdenia, formálneho vyšetrovacieho konania alebo po konečnom rozhodnutí) a

— ekonomická logika transakcie.

7.2.2.1. **Rozsah predaných aktív**

(192) Komisia na začiatku poznamenáva, že úplné prevzatie majetku predávajúceho kupujúcim v zásade môže smerovať k hospodárskej kontinuite medzi kupujúcim a predávajúcim. To však nemusí platiť, keď celkové posúdenie preukáže, že o rozsahu predaja rozhoduje trh. Napríklad, ak je rozsah predaja výsledkom otvoreného, transparentného, nediskriminačného a nepodmieneného verejného obstarávania, môže to poukazovať na hospodársku diskontinuitu. V tomto kontexte by mali mať uchádzači možnosť slobodne sa rozhodnúť, či budú predkladať ponuky na jednotlivé aktíva, skupinu aktív alebo všetky aktíva, nemali by byť nútení pristúpiť na zmluvy uzatvorené predávajúcim a mali by mať možnosť slobodne si vybrať či chcú prevziať všetkých zamestnancov predávajúceho, niektorých z nich alebo žiadneho z nich.

(193) Komisia poznamenáva, že vo zverejnenom oznámení o vyhlásení verejného obstarávania týkajúceho sa predaja majetku spoločnosti FLG bolo stanovené, že uchádzači mohli kúpiť 90 % podielov v spoločnosti FLG alebo realizovať porovnateľné ekonomické riešenie na prevzatie prevádzky letiska. To umožnilo uchádzačom predložiť ponuku na akcie v FLG, na aktíva alebo balíky aktív alebo nájsť iné ekonomické riešenie, ako napríklad prenájom aktív. To bolo potvrdené v informačnom memorande predloženom všetkým zainteresovaným uchádzačom pred predložením vyjadrenia záujmu. Uchádzačom bolo preto jasné, že mohli ponúknuť kúpu akcií, kúpu aktív alebo balíkov aktív. Z piatich uchádzačov, ktorí predložili predbežnú ponuku, dvaja uchádzači ponúkli kúpu aktív, zatiaľ čo ostatní uchádzači ponúkli kúpu akcií. Z troch uchádzačov, ktorí predložili záväznú ponuku, dvaja uchádzači ponúkli kúpu aktív a jeden ponúkol kúpu akcií. 3Y, holdingová spoločnosť spoločnosti Yasmina, ponúkla najvyššiu cenu za prevzatie balíka aktív. Podľa Nemecka spoločnosť Yasmina prevzala približne […] % aktív spoločnosti FLG na základe účtovnej hodnoty aktív v porovnaní s hodnotou aktív, ktoré sa prevzali. Medzi nezakúpenými aktívami boli, okrem iného, […].

(194) Komisia konštatuje, že nezakúpené aktíva boli predmetom dvoch zmlúv o prenájme medzi spoločnosťou Yasmina a mestom Lübeck. Jedna zmluva sa týkala letiskovej infraštruktúry a pozemkov, ktoré boli ešte pred predajom predmetom zmluvy o prenájme medzi spoločnosťou FLG a mestom Lübeck. Túto zmluvu o prenájme prevzala spoločnosť Yasmina. Druhá zmluva sa týkala zvyšných aktív letiska, ktoré boli prevedené zo spoločnosti FLG na mesto Lübeck, keď sa FLG včlenila do mesta Lübeck.

(195) Skutočnosť, že spoločnosť FLG bola predaná v rámci predaja aktív a že veľkú časť aktív kupujúci nekúpil, poukazuje na absenciu hospodárskej kontinuity. Na druhej strane, spoločnosť Yasmina si prenajala aktíva, ktoré neboli predmetom nákupu od mesta Lübeck, čo poukazuje na to, že na základe výsledku postupu verejného obstarávania mohla spoločnosť Yasmina užívať všetky aktíva. Toto skôr poukazuje na existenciu hospodárskej kontinuity.

(196) Pokiaľ ide o zamestnancov, v kúpnej zmluve bolo stanovené, že zamestnancov prevezme spoločnosť Yasmina podľa § 613a nemeckého občianskeho zákonníka (Bürgerliches Gesetzbuch, ďalej len „BGB“). § 613a BGD vychádza zo smernice Rady 2001/23/ES ([1]). V tomto paragrafe sú stanovené práva a povinnosti pri prevode podniku. Na spresnenie, podľa § 613a „… ak podnik alebo časť podniku prechádza na iného vlastníka prostredníctvom právnej transakcie, potom tento iný vlastník preberá práva a povinnosti vyplývajúce z pracovnoprávnych vzťahov existujúcich v čase prevodu. Ak sa tieto práva a povinnosti riadia právnymi ustanoveniami kolektívnej zmluvy alebo dohodou o práci, stanú sa súčasťou pracovnoprávneho vzťahu medzi novým vlastníkom a zamestnancom a nemôžu byť zmenené v neprospech zamestnanca pred uplynutím jedného roka od dátumu prevodu …“ ([2]). Okrem toho predchádzajúci zamestnávateľ alebo nový vlastník musí zamestnancov, ktorých sa prevod týka, vopred písomne oboznámiť o prevode a zamestnanec môže písomne vzniesť námietku proti prevodu pracovnoprávneho vzťahu.

([1]) Smernica Rady 2001/23/ES z 12. marca 2001 o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa zachovania práv zamestnancov pri prevodoch podnikov, závodov alebo častí podnikov alebo závodov (Ú. v. ES L 82, 22.3.2001, s. 16).

([2]) Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), 18. augusta 1896, § 613a 242.

(197) Na základe tohto právneho ustanovenia boli zamestnanci informovaní o prevode a prevzatí, pokiaľ nevzniesli námietky. V tomto prípade mala spoločnosť FLG […] zamestnancov, z ktorých […] sa voči prevzatiu ohradili. Pracovnoprávny vzťah týchto […] zamestnancov prevzalo mesto Lübeck.

(198) Presun aktív sa netýkal podmienky, ktorá by šla nad rámec zákonných povinností, ako je podmienka počtu zamestnancov, ktorí majú byť prevzatí alebo povinnosť držať zamestnancov nad rámec zvyčajných zmluvných záväzkov stanovených pracovným právom.

(199) Jediné zmluvné ustanovenie, ktoré sa týkalo zamestnancov, je pripomienkou uplatniteľného pracovného práva; vo všeobecnosti skutočnosť, že väčšina zamestnancov bola prevedená, nemusí nutne naznačovať existenciu hospodárskej kontinuity ([1]).

(200) Avšak pri bližšej úvahe, vzhľadom na to, že spoločnosť Yasmina mohla vďaka kombinácii predaja časti aktív a dvoch zmlúv o prenájme na zvyšné aktíva užívať všetky aktíva, ktoré predtým vlastnila a užívala spoločnosť FLG, rozsah predaných aktív skôr poukazuje na existenciu hospodárskej kontinuity.

7.2.2.2. **Predajná cena**

(201) Aby sa predišlo hospodárskej kontinuite, musia byť aktíva predané za trhovú cenu, napríklad prostredníctvom otvoreného, transparentného, nediskriminačného a nepodmieneného postupu verejného obstarávania.

(202) Komisia musí posúdiť, či aktíva spoločnosti FLG boli skutočne predané v otvorenom, transparentnom, nediskriminačnom a nepodmienenom postupe verejného obstarávania uchádzačovi, ktorý predložil najvyššiu ponuku, berúc do úvahy bezpečnosť transakcie.

(203) V prvom rade Komisia poznamenáva, že výzva na predloženie vyjadrenia záujmu o aktíva spoločnosti FLG neobsahovala žiadne obmedzenie týkajúce sa strán, ktoré mohli predložiť ponuky a neobsahovala žiadne podmienky vzťahujúce sa na potenciálnych uchádzačov. Ktorýkoľvek subjekt mohol predložiť ponuku počas postupu verejného obstarávania. Okrem toho bola výzva uverejnená v elektronickom dodatku k *Úradnému vestníku Európskej únie*.

(204) Po druhé, pokiaľ ide o zásadu transparentnosti, Komisia poznamenáva, že uchádzači mali viac ako mesiac na to, aby sa rozhodli, či predložia vyjadrenie záujmu na základe informačného memoranda, ktoré si mohli vyžiadať od predávajúceho. Následne mali investori, ktorí predložili vyjadrenie záujmu, približne tri týždne na to, aby vyhodnotili informácie, ktoré im boli poskytnuté počas hĺbkovej analýzy ([2]) a rozhodli sa, či predložia predbežnú ponuku do 15. októbra 2012. Všetci investori, ktorí predložili predbežné ponuky, mali možnosť zúčastniť sa na informačnom stretnutí s predávajúcim. Lehota na predloženie záväzných ponúk bola do 20. novembra 2012.

(205) Komisia ďalej poznamenáva, že predávajúci ešte pred uverejnením oznámenia o vyhlásení verejného obstarávania určil kritériá, na základe ktorých sa mala vybrať ekonomicky najlepšia ponuka a od začiatku postupu poskytoval informácie o príslušných kritériách uchádzačom.

(206) Po tretie, uchádzači neboli diskriminovaní v žiadnej fáze výberového konania. Všetci uchádzači dostali rovnaké informácie a vysvetlenia týkajúce sa pravidiel a postupov verejného obstarávania, lehôt na predkladanie ponúk a spoločnosti FLG. Žiadnemu uchádzačovi nebola ponúknutá exkluzivita v rokovaniach. V záverečnej fáze predložili ponuky traja uchádzači.

(207) Po vyhodnotení záväzných ponúk na základe kritérií stanovených pred začatím postupu dospelo mesto Lübeck k záveru, že ponuka spoločnosti 3Y bola z ekonomického hľadiska najvýhodnejšia. Mesto Lübeck predniesło mestskému zastupiteľstvu návrh na uzavretie kúpnej zmluvy. Mestské zastupiteľstvo sa 29. novembra 2012 rozhodlo prijať ponuku spoločnosti Yasmina a aktíva spoločnosti FLG boli predané spoločnosti 3Y, ktorú na tieto účely založila spoločnosť Yasmina s účinnosťou od 1. januára 2013.

([1]) Rozhodnutie Komisie zo 4. apríla 2012 vo veci štátnej pomoci SA.34547 – Francúzsko – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (Ú. v. EÚ C 305, 10.10.2012, s. 10).

([2]) Hĺbková analýza je preskúmanie potenciálneho cieľa fúzie, akvizície, privatizácie alebo podobnej obchodnej finančnej transakcie, zvyčajne vykonaná kupujúcim.

(208) Po štvrté, ponuka na predaj majetku je nepodmienená vtedy, keď potenciálny kupujúci má vo všeobecnosti možnosť získať majetok a použiť ho na vlastné účely bez ohľadu na to, či podniká v určitej oblasti alebo nie ([1]). V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že v uverejnenom oznámení o vyhlásení verejného obstarávania na predaj aktív spoločnosti FLG bolo stanové, že kupujúci by mal pokračovať v prevádzkovaní letiska. Spoločnosť Yasmina, ako úspešný uchádzač, teda zaplatila konečnú kúpnu cenu vo výške […] EUR za nákup aktív spoločnosti FLG. Spoločnosť Yasmina uzatvorila aj dve zmluvy o prenájme týkajúce sa infraštruktúry, pozemkov a aktív vo vlastníctve mesta Lübeck. Výška nájomného predstavovala […] EUR ročne a […] EUR ročne. Mesto Lübeck sa zároveň zaviazalo poskytnúť spoločnosti Yasmina investičný grant vo výške […] EUR pri splnení určitých podmienok. Predaj aktív spoločnosti FLG bol priamo spojený s budúcim investičným grantom pre spoločnosť Yasmina. Keďže budúci grant bol vyšší ako kúpna cena, predajná cena bola záporná.

(209) Vzhľadom na tieto skutočnosti Komisia spochybňuje nepodmienenosť postupu verejného obstarávania. Ak sa predaj aktív realizoval v podmienenom tendre, nemožno sa domnievať, že transakcia bola v súlade s trhovými podmienkami vzhľadom na postup verejného obstarávania. Preto Komisia nie je v pozícií dospieť k záveru, či spoločnosť Yasmina zaplatila za aktíva spoločnosti FLG trhovú cenu. Ak by Yasmina skutočne zaplatila nižšiu ako trhovú cenu, poukazovalo by to na existenciu hospodárskej kontinuity.

7.2.2.3. **Identita kupujúceho**

(210) Kupujúcim bola dcérska spoločnosť 3Y, spoločnosť Yasmina. Jediným vlastníkom 3Y bol občan Saudskej Arábie Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Yasmina bola súkromným podnikom so žiadnymi predchádzajúcimi väzbami na spoločnosť FLG alebo mesto Lübeck. Skutočnosť, že spoločnosť Yasmina bola nezávislá od spoločnosti FLG ako aj od subjektov verejného sektora poukazuje na neexistenciu hospodárskej kontinuity. Komisia preto dospela k záveru, že identita kupujúceho nepoukazuje na existenciu hospodárskej kontinuity.

7.2.2.4. **Čas predaja**

(211) Mesto Lübeck malo v úmysle privatizovať letisko pred tým, ako Komisia začala akékoľvek zisťovania. Po neúspešnej prvej privatizácii spoločnosťou Infratil v roku 2009 mesto Lübeck začalo druhý pokus v roku 2012, ktorý bol zavŕšený privatizáciou letiska spoločnosťou Yasmina. Predaj spoločnosti Yasmina sa uskutočnil po rozhodnutiach o začatí konania z rokov 2007 a 2012, ale predtým, ako Komisia prijala konečné rozhodnutie. Skutočnosť, že predaj letiska je súčasťou pokračujúceho úsilia mesta Lübeck o privatizáciu letiska, naznačuje, že nejde o úmyselný pokus vyhnúť sa vráteniu pomoci. Čas predaja poukazuje na absenciu hospodárskej kontinuity.

(212) Okrem toho súd už skôr potvrdil, že ide o hospodársku kontinuitu, keď existuje „objektívna skutočnosť, že účelom prevodu je vyhnúť sa povinnosti vrátiť predmetnú pomoc.“ ([2]) Vzhľadom na to, že v predmetnej záležitosti Komisia neprijala rozhodnutie o existencii pomoci letisku Lübeck od roku 2007, kedy bola vec po prvýkrát otvorená, nemožno dospieť k záveru, že takýto zámer bol prítomný v čase privatizácie. Naopak v tomto prípade mesto Lübeck konalo ekonomicky konzistentným spôsobom, pretože privatizácia letiska bola naplánovaná skôr, ako Komisia začala mať otázky týkajúce sa možnej štátnej pomoci letisku Lübeck ([3]).

(213) Okrem toho súd už predtým rozhodol, že môže existovať hospodárska kontinuita, ak bola spoločnosť založená so zámerom pokračovať v niektorých činnostiach podniku, ktorý sa ocitol v konkurze ([4]). Toto však nie je tento prípad, keďže mesto Lübeck začalo a dokončilo predaj spoločnosti Yasmina bez toho, aby bola spoločnosť FLG v konkurze. Komisia preto dospela k záveru, že čas predaja nepoukazuje na hospodársku kontinuitu.

7.2.2.5. **Ekonomická logika transakcie**

(214) Pri predkladaní svojho vyjadrenia záujmu predložila spoločnosť Yasmina ambiciózny podnikateľský plán zameraný na transformáciu letiska Lübeck na moderné letisko, ktoré by bolo atraktívne pre rôzne podniky. Plánom bolo prilákať podniky moderným podnikovým parkom využívajúcim vyspelé technológie, ktorý mal zahŕňať kiná, banky, kaviarne, reštaurácie a parkovacie miesta so špeciálnymi skúšobnými dráhami, motokárovú

([1]) Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1), odôvodnenie 94.
([2]) Vec T-415/05, Grécko/Komisia, ECLI:EU:T:2010:386, bod 146.
([3]) Tamže. Všeobecný súd konštatoval, že hospodárska nekonzistencia môže poukazovať na ekonomickú kontinuitu.
([4]) Vec C-610/10, Komisia/Španielsko, Zb. 2012, ECLI:EU:C:2012:781, bod 106.

dráhu, klzisko, luxusné módne butiky, butikový hotel, kongresové centrum a centrum veľkoobchodného predaja módnych výrobkov. Okrem toho sa plánovala výstavba strediska nákladnej dopravy, ktoré by spájalo vodné cesty s pozemnými a leteckými cestami a uľahčilo dopravu. Počítalo sa aj s možnosťou skladovania, dlhšími vzletovými a pristávacími dráhami a infraštruktúrou na údržbu. Ďalej sa plánovali aj ďalšie úpravy vtedajšieho podnikateľského plánu, ako napríklad lacné palivo pre malé lietadlá, samoobslužné odbavovacie služby, stále prevádzky ponúkajúce luxusné služby pre VIP pasažierov, propagácia letiska ako miesta pre letecké prehliadky a expozície letectva. Zároveň malo letisko Lübeck naďalej fungovať ako letisko, čiže ponúkať charterové a pravidelné lety. Z pohľadu *ex ante* malo letisko Lübeck zostať letiskom, ale so zmeneným podnikateľským plánom.

(215) Komisia poznamenáva, že zatiaľ čo obchodná koncepcia spoločnosti Yasmina sa líšila od činností vykonávaných spoločnosťou FLG, Yasmina stále plánovala ponúkať podobné činnosti v oblasti letectva ako spoločnosť FLG. Pri celkovom pohľade toto skôr poukazuje na existenciu hospodárskej kontinuity. Skutočnosť, že *ex post* bola spoločnosť Yasmina schopná ponúkať iba činnosti v oblasti letectva v obmedzenej miere, keďže spoločnosť Ryanair odišla z Lübecku a začala lietať z neďalekého letiska Hamburg, tento záver nemení.

7.2.2.6. **Záver o hospodárskej kontinuite medzi spoločnosťami FLG a Yasmina**

(216) Komisia poznamenáva, že niektoré ukazovatele naznačujú absenciu hospodárskej kontinuity medzi spoločnosťami FLG a Yasmina a niektoré poukazujú na existenciu hospodárskej kontinuity. Čo je najdôležitejšie, Komisia nemôže vylúčiť, že spoločnosť Yasmina zaplatila nižšiu ako trhovú cenu za aktíva spoločnosti FLG. Preto napriek tomu, že niektoré ukazovatele poukazujú na absenciu hospodárskej kontinuity, Komisia nemôže vylúčiť, že medzi spoločnosťami FLG a Yasmina existovala hospodárska kontinuita. Avšak Komisia poznamenáva, že spoločnosti 3Y a Yasmina boli aj tak medzičasom zrušené. Takže hoci by existovala hospodárska kontinuita medzi spoločnosťami FLG a Yasmina, povinnosť vrátenia sa už nemohla rozšíriť na spoločnosť Yasmina.

7.2.3. ***Hospodárska kontinuita medzi spoločnosťami FLG a PuRen***

(217) V prípade, že medzi spoločnosťami FLG a Yasmina existovala hospodárska kontinuita a vzhľadom na to, že spoločnosť Yasmina bola medzitým zrušená, Komisia musí posúdiť, či nadobúdateľ aktív spoločnosti Yasmina využíval výhody potenciálnej štátnej pomoci pre spoločnosť FLG a či by sa povinnosť vrátenia mala rozšíriť na tohto nadobúdateľa.

(218) Aktíva spoločnosti Yasmina sa pred jej zrušením predali inému súkromnému investorovi, spoločnosti PuRen. Komisia poznamenáva, že aktíva spoločnosti Yasmina sa predali v insolvenčnom konaní pod dohľadom súdu v súlade s nemeckým insolvenčným poriadkom ([1]). To zdanlivo naznačuje, že v každom prípade, ak medzi spoločnosťami FLG a Yasmina existovala hospodárska kontinuita, reťazec hospodárskej kontinuity by sa bol v tomto štádiu prerušil. Spoločnosť PuRen preto nevyužívala potenciálnu štátnu pomoc pre spoločnosť FLG.

7.2.4. ***Výhoda predanej hospodárskej činnosti***

(219) Hlavná hospodárska činnosť, ktorú spoločnosť FLG vykonávala, t. j. prevádzka letiska Lübeck, už takisto neexistuje vzhľadom na to, že letisko Lübeck prestalo prevádzkovať pravidelné a charterové lety. V čase tohto rozhodnutia nepôsobí na letisku Lübeck žiadny letecký dopravca. Z toho dôvodu predaná hospodárska činnosť nemohla mať prospech ani z potenciálnej štátnej pomoci pre spoločnosť FLG.

(220) Komisia musí okrem toho posúdiť, či záporná predajná cena zaplatená spoločnosťou Yasmina za aktíva spoločnosti FLG predsa mohla poskytnúť výhodu predanej hospodárskej činnosti ([2]), v tomto prípade letisku. Na tento účel musí Komisia posúdiť, či mesto Lübeck konalo ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve. Náklady na predaj letiska by sa museli porovnať s nákladmi na kontrafaktuálny scenár, ktorým by v danom prípade mohlo byť zatvorenie letiska alebo pokračovanie prevádzky letiska spoločnosťou FLG.

(221) Komisia sa však domnieva, že nie je potrebné posúdiť, či sa zápornou predajnou cenou poskytla výhoda predanej hospodárskej činnosti, a to vzhľadom na to, že v čase tohto rozhodnutia nepôsobí na letisku Lübeck žiadny letecký dopravca, a preto nie sú v ponuke žiadne pravidelné ani charterové lety na letisko Lübeck alebo z letiska Lübeck. Predaná hospodárska činnosť zmizla z trhu.

([1]) Insolvenčný poriadok („Insolvenzordnung“) z 5. októbra 1994 (BGBl. I, s. 2866), naposledy zmenené článkom 16 zákona z 20. novembra 2015 (BGBl. I, s. 2010).

([2]) Pozri rozhodnutie Komisie 2008/717/ES z 27. februára 2008 o štátnej pomoci C 46/07 (ex NN 59/07), ktorú Rumunsko poskytlo v prospech spoločnosti Automobile Craiova (bývalá Daewoo Romania), (Ú. v. EÚ L 239, 6.9.2008, s. 12).

(222) Týmto konštatovaním nie je dotknuté posúdenie toho, či nedávny predaj letiska Lübeck spoločnosti Stöcker predstavoval štátnu pomoc pre nadobúdateľa. Komisia okrem toho pripomína Nemecku, že každé opatrenie zamerané na prípravu letiska Lübeck na zavedenie pravidelných alebo charterových letov v budúcnosti je predmetom kontroly štátnej pomoci a musí byť oznámené Komisii.

7.2.5. ***Záver***

(223) Komisia konštatuje, že nie je potrebné prijať rozhodnutie v súvislosti s tým, či potenciálna štátna pomoc pre spoločnosť FLG predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ a ak áno, či by takáto štátna pomoc mohla byť vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom. Právny subjekt FLG prestal existovať a rovnako aj jeho hospodárska činnosť. Okrem toho, keby aj existovala hospodárska kontinuita medzi spoločnosťami FLG a Yasmina, nebolo by už možné vymáhať pomoc od spoločnosti Yasmina, keďže bola zrušená a jej aktíva sa predali v insolvenčnom konaní pod dohľadom súdu v súlade s nemeckým insolvenčným právom.

7.3. *MOŽNÁ ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI INFRATIL*

7.3.1. ***Predaj akcií spoločnosti FLG***

7.3.1.1. **Výhoda**

(224) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nezískal za bežných podmienok, teda bez zásahu štátu ([1]).

(225) Podľa článku 345 ZFEÚ „Zmluvy sa nedotýkajú úpravy vlastníckych vzťahov uplatňovanej v členských štátoch“. Privatizácia firmy – prechod z verejného do súkromného sektora – je voľba hospodárskej politiky, ktorá sama osebe patrí do výlučnej právomoci členských štátov.

(226) V súlade s ustálenou judikatúrou ([2]) a s postupom Komisie ([3]), ak členský štát predáva akcie podnikov, nadobúdateľ nezískava výhodu v prípade, že konanie členského štátu je v súlade s konaním súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. To je prípad, keď do transakcie vstúpil hypotetický súkromný akcionár motivovaný perspektívou zisku. Iné dôvody ako ekonomické, napríklad zdôvodnenia týkajúce sa priemyselnej politiky, udržanie zamestnanosti či ciele regionálneho rozvoja, teda nemožno brať do úvahy. Komisia a Súdny dvor túto zásadu opakovane potvrdili ([4]).

(227) V rozsudku vo veci *Stardust Marine* Súdny dvor konštatoval, že „[…] na účely zistenia, či sa štát správal alebo nesprával ako obozretný investor v trhovom hospodárstve, treba vychádzať z kontextu času, keď boli opatrenia finančnej pomoci prijaté, aby bolo možné posúdiť, či správanie štátu bolo hospodársky rozumné, a teda zdržať sa akéhokoľvek hodnotenia založeného na neskoršej situácii.“ ([5])

(228) Preto s cieľom posúdiť, či mesto Lübeck pri privatizácii letiska Lübeck konalo ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, je potrebné oceniť možnosti, ktoré mesto Lübeck malo v tom čase, s cieľom overiť, či si mesto Lübeck vybralo finančne najvýhodnejšiu dostupnú možnosť. Posúdenie vykonané jednou alebo viacerými nezávislými audítorskými spoločnosťami môže v zásade slúžiť ako dôkaz o trhovej hodnote transakcie.

(229) V roku 2004 mesto Lübeck nariadilo ocenenie zatvorenia a pokračovania prevádzky letiska prostredníctvom nezávislej súkromnej banky ([6]) („štúdia Berenberg“). Štúdia Berenberg posúdila hodnotu týchto možností v najhoršom a najlepšom možnom prípade:

([1]) Vec C-342/96, Španielske kráľovstvo/Komisia, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41; vec C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) a ďalší/La Poste a ďalší, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60.
([2]) Pozri napríklad: vec T-296/97, Alitalia/Komisia, ECLI:EU:T:2000:289; veci T-228/99 a T-233/99, WestLB/Komisia, ECLI:EU:T:2003:57; vec T-366/00, Scott SA/Komisia, ECLI:EU:T:2007:99; veci C-328/99 a C-399/00, Taliansko a SIM 2 Multimedia/Komisia, ECLI:EU:C:2003:252; vec T-358/94, Air France/Komisia, ECLI:EU:T:1996:194.
([3]) Správa č. XXIII o politike hospodárskej súťaže, 1993, s. 255.
([4]) Rozhodnutie Komisie C(2013) 3546 final z 19. júna 2013, SA.36197(N/2013) – *Privatizácia spoločnosti ANA v Portugalsku – Aeroportos de Portugal*, Ú. v. EÚ C 256, 5.9.2013, s. 3; vec C-40/85, Belgicko/Komisia, ECLI:EU:C:1986:305.
([5]) Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia („*Stardust Marine*“), ECLI:EU:C:2002:294, bod 71.
([6]) Ocenenie spoločnosťou Berenberg Consult GmbH (dcérska spoločnosť spoločnosti Hamburger Privatbank Berenberg).

Tabuľka 9

Možnosti mesta Lübeck a ocenenie spoločnosťou Berenberg Consult

Možnosti	Najhorší prípad (v EUR)	Najlepší prípad (v EUR)	Stredná hodnota (v EUR)
Privatizácia (najlepší prípad vrátane dotácií, predaja miesta letiska v roku 2009, dlžobného úpisu „Besserungsschein“)	[…]	[…]	[…]
Bežné zatvorenie (Ordentliche Schließung) (najlepší prípad bez priamej zodpovednosti akcionárov „Durchgriffshaftung“)	[…]	[…]	[…]
Insolventnosť (najlepší prípad bez Durchgriffshaftung)	[…]	[…]	[…]
Pokračovanie prevádzky ako predtým (bez rozdielu medzi najlepším a najhorším prípadom)	[…]	[…]	[…]

(230) Referenčný dátum („Stichtag“) bol 31. december 2003. V štúdii Berenberg sa dospelo k záveru, že náklady na pokračovanie prevádzky by siahali do výšky […] EUR. V štúdii Berenberg sa tieto náklady odhadovali za predpokladu, že letisko bude v nasledujúcich rokoch vykazovať stratu. V prípade možnosti privatizácie sa náklady v ocenení odhadovali medzi […] EUR a […] EUR. Toto ocenenie zahŕňalo pozitívnu kúpnu cenu vo výške […] EUR. Keďže potenciálny kupujúci letiska by zohľadnil očakávané straty v kúpnej cene, táto odhadovaná cena naznačuje, že v ocenení sa po privatizácii predpokladala ziskovosť. Predpoklad ziskovosti možno vysvetliť vyššou efektívnosťou po privatizácii a očakávaným nárastom počtu cestujúcich. Preto je to opodstatnené. Najmä spoločnosť Ryanair oznámila, že v prípade rozšírenia vzletovej a pristávacej dráhy vytvorí na letisku Lübeck základňu.

(231) Vzhľadom na uvedené sa mesto Lübeck rozhodlo iniciovať proces privatizácie letiska, keďže to bola finančne najvýhodnejšia dostupná možnosť. Komisia poznamenáva, že v štúdii Berenberg sa očakávalo, že činnosti letiska bude možné predať za pozitívnu cenu, pričom keby zostali vo verejnom sektore, očakávalo by sa, že tieto činnosti budú trvalo vykazovať straty.

(232) Dohoda uzavretá medzi mestom Lübeck a spoločnosťou Infratil pozostáva z niekoľkých prvkov a obsahuje rôzne scenáre, ktoré odrážajú situáciu v októbri 2005.

(233) Vzhľadom na to, že územné rozhodnutie bolo pozastavené rozsudkom *OVG vo Šlezvicku* v júli 2005 (pozri odôvodnenie 78), spoločnosti Infratil sa zabránilo v rozšírení letiska. Z toho dôvodu sa hodnota spoločnosti FLG znížila. Okrem toho plánované rozširovanie ponuky služieb zo strany spoločnosti Ryanair, a teda aj ziskovosť letiska do značnej miery záviseli od získania územného rozhodnutia v budúcnosti.

(234) Spoločnosť Infratil, ktorá je novozélandským investorom a je jedným z prvých súkromných investorov, ktorí investovali do regionálneho letiska v kontinentálnej Európe, mala len malú informačnú základňu pre svoje posúdenie rizika. Na základe predchádzajúcich skúseností a vedomostí o nemeckom správnom konaní mohlo mesto Lübeck dôvodne očakávať získanie územného rozhodnutia. Zároveň muselo mesto Lübeck súhlasiť s tým, že spoločnosť Infratil by konaniu o územnom rozhodnutí pripisovala vyššie riziko, a tak muselo mesto Lübeck akceptovať skutočnosť, že spoločnosť Infratil od začiatku nebude ochotná zaplatiť celú kúpnu cenu. Výsledkom bolo rokovanie o predajnej opcii, ako aj rozdelenie kúpnej ceny na kúpnu cenu I s okamžitou splatnosťou a kúpnu cenu II, ktorá bola splatná až v prípade získania územného rozhodnutia. Komisia vzhľadom na okolnosti dospela k záveru, že súkromný akcionár by rokoval o podobných možnostiach.

(235) Komisia navyše musí posúdiť, či transakčná cena stanovená pre dohodnuté možnosti spĺňala požiadavky trhu.

Kúpna cena I ([…] EUR) a predajná opcia

(236) V tomto scenári nie sú splnené podmienky uvedené v dohode o účasti z roku 2005 a nie je získané územné rozhodnutie. V dôsledku toho spoločnosť Infratil nemusí zaplatiť kúpnu cenu II. Štúdia nezávislej konzultačnej spoločnosti Ecorys, ktorú si objednala Komisia, ukazuje, že bez rozšírenia letiska Lübeck sa očakáva jeho stratovosť:

Obrázok 2

Najhorší scenár čistej súčasnej hodnoty (90 % hodnoty vlastného imania) a kúpna cena

[…]

(237) Za týchto okolností by sa od spoločnosti Infratil očakávalo uplatnenie predajnej opcie. Kúpna cena I preto predstavuje iba symbolickú cenu zabezpečenú stratégiou vystúpenia pre spoločnosť Infratil, aby mohla zrušiť transakciu. Keďže v tomto scenári by prevádzka letiska nebola zisková, Komisia dospela k záveru, že pozitívna cena vo výške […] EUR je v súlade s trhovými podmienkami a že spoločnosti Infratil sa neposkytla žiadna hospodárska výhoda.

(238) Cena predajnej opcie vo výške […] EUR (ktorú má zaplatiť mesto Lübeck) pozostáva najmä z platieb za akcionárske pôžičky, investície, prevádzkové straty a náklady na konanie o územnom rozhodnutí – náklady, ktoré by muselo mesto Lübeck pokryť bez privatizácie letiska. Vzhľadom na rozdielne zložky ceny by predajná opcia znamenala zrušenie dohody a zrušenie pôvodnej transakcie.

(239) Komisia ďalej poznamenáva, že prevzatie prevádzkových strát je obmedzené na […] EUR. Zo strát letiska v rokoch pred privatizáciou však možno usúdiť, že spoločnosť Infratil si musela byť vedomá toho, že skutočné straty by zďaleka prekračovali tento limit v prípade, že by letisko Lübeck nerástlo podľa očakávaní.

Tabuľka 10

Straty spoločnosti FLG v rokoch 1995 až 2010 v EUR (v 1000)

Rok	Straty spoločnosti FLG v EUR ('000)
1995	[…]
1996	[…]
1997	[…]
1998	[…]
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
2004	[…]
2005	[…]
2006 (1. január 2006 – 31. marec 2006)	[…]
2007	[…]
2008	[…]
2009	[…]
2010	[…]

(240) Pri extrapolácii nárastu strát z obdobia troch rokov pred privatizáciou (2002 – 2004), pre obdobie od 1. októbra 2005 do 31. decembra 2008 sa dali očakávať straty vo výške viac ako […] EUR. Straty vo výške […] EUR sa dali očakávať, aj keby sa predpokladalo, že straty z roku pred privatizáciou zostanú konštantné. Preto v prípade

opätovného predaja akcií a s prihliadnutím na to, že mesto Lübeck by prevzalo straty vo výške […] EUR, spoločnosť Infratil mohla vedieť, že by musela znášať dodatočné straty vo výške medzi […] EUR a […] EUR. K tomuto odhadu prispievajú aj údaje *ex post*, podľa ktorých malo letisko za príslušné obdobie akumulované straty vo výške […] EUR.

(241) Je zrejmé, že súkromný predávajúci by nebol schopný dohodnúť priaznivejšiu cenu predajnej opcie. Komisia preto dospela k záveru, že mesto Lübeck pri rokovaní o predajnej opcii konalo ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve a že spoločnosť Infratil nemala žiadnu hospodársku výhodu.

Kúpna cena II ([…] EUR)

(242) Kúpnu cenu II vo výške […] EUR mala zaplatiť spoločnosť Infratil iba vtedy, ak by sa splnili určité podmienky, ktoré by zabezpečili ziskovosť letiska.

(243) Cena zodpovedá predajnej cene, na ktorej sa zmluvné strany dohodli v marci 2005 počas postupu verejného obstarávania.

(244) Existenciu hospodárskej výhody možno vylúčiť, ak predaj spĺňa trhové podmienky. To možno predpokladať, keď sa predaj uskutočňuje prostredníctvom verejnej súťaže a sú splnené tieto kumulatívne podmienky ([1]):

— akcie sú predané formou verejnej súťaže otvorenej všetkým záujemcom, transparentnej a nediskriminačnej,

— k predaju nie sú pripojené žiadne iné podmienky, ktoré nie sú bežné pri transakciách porovnateľného charakteru medzi súkromnými zmluvnými stranami a ktoré by spôsobili zníženie predajnej ceny,

— akcie sú predané uchádzačovi s najvyššou ponukou,

— uchádzači musia mať k dispozícii dostatok času a informácií na uskutočnenie riadneho ocenenia majetku, od ktorého sa odvíja ich ponuka.

(245) Verejná súťaž, ktorá sa uskutočnila v marci 2005, splnila tieto podmienky. Keďže záujem o kúpu letiska prejavilo päť rôznych podnikov, nie je zrejmé, že iba spoločnosť Infratil bola schopná predložiť hodnovernú ponuku. Verejná súťaž bola okrem toho navrhnutá tak, aby sa zabezpečila účinná a nediskriminačná súťaž v zmysle nemeckého vnútroštátneho práva.

(246) Komisia poznamenáva, že predajná cena v prvej kúpnej zmluve z marca 2005 predstavovala […] EUR. Podmienky zmluvy sa však opätovne prerokovali v októbri 2005. Výsledné podmienky pre kúpnu cenu II, ako aj dohodnuté zrážky uvedené v odôvodnení 83, neboli výsledkom pôvodnej verejnej súťaže. Preto s cieľom posúdiť, či dohodnutá cena spĺňa požiadavky trhu, je potrebné uplatniť zásadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(247) S cieľom stanoviť, či by mesto Lübeck dokázalo dohodnúť vyššiu kúpnu cenu, je potrebné zohľadniť prevládajúce podmienky, najmä úroveň rizika vyplývajúcu z uplatňovania predajnej opcie pre spoločnosť Infratil a možné z toho vyplývajúce straty.

(248) Ako sa uvádza v odôvodnení 240, aj pri zohľadnení strát vo výške […] EUR, ktoré pokryje mesto Lübeck, spoločnosť Infratil musela pri uplatnení predajnej opcie očakávať dodatočné finančné straty v rozsahu od […] EUR do […] EUR. Z pohľadu *ex ante* preto spoločnosť Infratil čelila situácii potenciálneho dosahovania ziskov v prípade realizácie druhého scenára a súčasne riziku vysokých strát v prípade uplatnenia predajnej opcie.

(249) Nemecko uviedlo, že z pohľadu v roku 2005 mesto Lübeck považovalo realizáciu podmienok na uplatnenie predajnej opcie za veľmi nepravdepodobnú, konkrétne, že sa nezíska územné rozhodnutie a počet cestujúcich by bol nižší ako […].

(250) Ako sa však uvádza v odôvodnení 234, mesto Lübeck muselo očakávať, že spoločnosť Infratil pripíše vyššie riziko konaniu o územnom rozhodnutí.

([1]) Pozri 23. správu Európskej komisie o politike hospodárskej súťaže za rok 1993, bod 403; oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, bod 4.2.3.1 (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1).

(251) Pokiaľ ide o počty cestujúcich, Nemecko tvrdí, že spoločnosť Ryanair oznámila vytvorenie základne na letisku Lübeck, ak sa zväčšia existujúce vzletové a pristávacie dráhy, a že sa predpokladá, že toto vytvorenie základne by viedlo k počtu […] cestujúcich ročne.

(252) Komisia poznamenáva, že skutočné počty cestujúcich na letisku Lübeck nedosiahli túto hranicu, ale naopak, v rokoch 2005 až 2008 klesli na 544 339 v roku 2008 (pozri tabuľku 1). Komisia však v tejto súvislosti poznamenáva, že okolnosti, ako sú dôsledky finančnej krízy, ktoré v roku 2005 nebolo možné predvídať, môžu vysvetliť značnú odchýlku medzi očakávaným a skutočným počtom cestujúcich.

(253) V štúdii spoločnosti Ecorys, ktorú si objednala Komisia, ako aj v znaleckom posudku vypracovanom spoločnosťou Ernst & Young, ktorý si objednalo mesto Lübeck v roku 2005, sa predpokladal nárast počtu cestujúcich na […] v roku 2008. Tento údaj bol založený na predpoklade, že územné rozhodnutie sa získa v prvej polovici roka 2008 a že stavebné práce na letisku Lübeck budú odložené do konca roka 2008.

(254) Na základe týchto čísel by bolo pre mesto Lübeck pomerne rozumné zvážiť možnosť, že počet cestujúcich zostane pod hranicou […]. Vzhľadom na to, že dosiahnutie hranice počtu cestujúcich bolo podmienkou na zrušenie predajnej opcie a vzhľadom na to, že získanie územného rozhodnutia bolo neisté, muselo sa zvážiť uplatnenie predajnej opcie.

(255) Preto vzhľadom na reálnu možnosť, že spoločnosť Infratil uplatní predajnú opciu a na zodpovedajúce riziko vysokých strát, Komisia predpokladá, že súkromný akcionár by nebol schopný dohodnúť vyššiu kúpnu cenu, keďže táto dohoda by inak nebola pre potenciálneho investora zisková.

(256) Komisia preto považuje rozhodnutie mesta Lübeck súhlasiť s predajnou cenou vo výške […] EUR s dohodnutými zrážkami podľa dohody o účasti z roku 2005 za hospodársky rozumné.

(257) Tento výsledok zodpovedá zisteniam štúdie Ernest & Young, ktorá odhaduje príjmy z predaja akcií spoločnosti FLG na približne […] EUR, a preto sa v nej dospelo k záveru, že súkromný investor by v porovnateľnej situácii akceptoval dohodnutú cenu.

(258) Štúdia Ecorys odhaduje oveľa vyššiu trhovú hodnotu akcií, vo výške približne […] EUR. Táto štúdia však nezohľadňuje vysoké finančné riziká pre spoločnosť Infratil pri uplatnení predajnej opcie, ako sa uvádza v odôvodneniach 247 a 248. V štúdii Ecorys sa toto riziko stanovuje na nulu, a preto sa nezohľadňuje pri odhadovaní kúpnej ceny II. Rôzne čísla použité na výpočet z hľadiska investícií/kapitálových výdavkov ďalej prispievajú k odlišnému posúdeniu rizika obidvoch štúdií.

(259) Okrem toho použitie rôznych mier rastu počtu cestujúcich vedie k značnému rozdielu vo výsledkoch štúdií.

(260) Na základe týchto úvah Komisia dospela k záveru, že kúpna cena II podľa dohody o účasti z roku 2005 je v súlade s trhovými podmienkami a že spoločnosti Infratil sa neposkytla žiadna hospodárska výhoda.

7.3.1.2. **Záver o celkovej ziskovosti obchodu**

(261) Z posúdenia uvedeného opatrenia vyplýva, že mesto Lübeck muselo rozhodnúť buď o zatvorení letiska, o pokračovaní v jeho stratovej prevádzke, alebo o predaji letiska Lübeck. Mesto Lübeck si vybralo ekonomicky najvýhodnejšiu dostupnú možnosť, keď sa rozhodlo predať letisko. Pri posudzovaní konkrétnych podmienok dohody o účasti z roku 2005 je potrebné vziať do úvahy vzájomný vzťah medzi týmito dvoma scenármi (t. j. kúpna cena I a predajná opcia a kúpna cena II). Keďže sa zistilo, že z pohľadu *ex ante* bolo odôvodnené zvážiť zaplatenie kúpnej ceny II, ako aj podľa možnosti uplatnenie predajnej opcie, je potrebné zvážiť z toho vyplývajúce riziká pre obe zmluvné strany. Najmä s ohľadom na potenciálne finančné straty spoločnosti Infratil vyplývajúce z uplatnenia predajnej opcie považuje Komisia za nepravdepodobné, že by bol súkromný predávajúci na mieste mesta Lübeck schopný dospieť k priaznivejšej dohode.

(262) Komisia preto dospela k záveru, že mesto Lübeck pri rokovaní o dohode o účasti z roku 2005 konalo ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve. Z toho vyplýva, že toto opatrenie neposkytlo spoločnosti Infratil žiadnu hospodársku výhodu a nepredstavovalo štátnu pomoc.

7.3.2. ***Dodatková dohoda z roku 2009 a opätovné prerokovanie predajnej opcie – Prevzatie strát, investícií a iných nákladov spoločnosti FLG v roku 2009***

(263) Ako sa už uviedlo, v dodatkovej dohode z roku 2009, ktorá bola podpísaná 12. novembra 2008, sa nezmenili sumy splatné za predajnú opciu podľa dohody o účasti z roku 2005, ale zahŕňala aj prevzatie strát, dohodnuté investície a iné náklady súvisiace s prevádzkou letiska Lübeck v roku 2009, čo viedlo k celkovej cene predajnej opcie vo výške […] EUR (pozri odôvodnenie 90).

(264) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania z roku 2012 začala vyšetrovanie dvoch samostatných opatrení:

a) prevzatie strát, investícií a iných opatrení spoločnosti FLG v roku 2009;

b) rozdiel medzi cenou predajnej opcie dohodnutou v roku 2005 a skutočnou zaplatenou cenou predajnej opcie.

Komisia však na základe získaných informácií zistila, že tieto dve veci sa týkajú toho istého opatrenia, a to dodatkovej dohody z roku 2009 medzi mestom Lübeck a spoločnosťou Infratil.

7.3.2.1. **Výhoda**

(265) Na určenie, či cena predajnej opcie podľa dohody z roku 2009 zahŕňala hospodársku výhodu pre spoločnosť Infratil, Komisia musí uplatniť zásadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. S cieľom určiť, či si mesto Lübeck vybralo finančne najvýhodnejšiu dostupnú možnosť je nevyhnutné, aby Komisia vzala do úvahy kontext pozície súkromného akcionára v čase podpísania dohody ([1]).

(266) Komisia zistila, že po tom, ako spoločnosť Infratil v roku 2009 oznámila svoj zámer uplatniť predajnú opciu, mesto Lübeck malo tieto možnosti:

a) zatvoriť letisko;

b) nájsť nového súkromného prevádzkovateľa a medzitým

— obnoviť prevádzku letiska alebo

— podpísať dodatkovú dohodu z roku 2009, aby spoločnosť Infratil pokračovala v prevádzke letiska, až kým sa nenájde nový prevádzkovateľ.

(267) Možnosť zatvorenia letiska (možnosť a)) by pre mesto Lübeck znamenala okamžité zaplatenie predajnej opcie vo výške […] EUR (pozri odôvodnenie 238) a začatie postupu zatvorenia letiska, čo by predstavovalo dodatočné náklady (pozri štúdiu Berenberg uvedenú v tabuľke 9).

(268) V prvej možnosti v rámci možnosti b) (mesto Lübeck obnoví prevádzku letiska, až kým sa nenájde nový súkromný investor) by mesto Lübeck muselo zaplatiť cenu predajnej opcie spoločnosti Infratil stanovenú v dohode o účasti z roku 2005 a muselo by pokryť všetky náklady súvisiace s prevádzkou letiska až kým by sa nenašiel nový investor. V súvislosti s cenou predajnej opcie zaplatenou v roku 2009 (pozri tabuľku 3) by náklady na prevádzkové straty, investície, konanie o územnom rozhodnutí a samotné náklady na právne úkony predstavovali […] EUR. Preto by mestu Lübeck už do októbra 2009 vznikali náklady približne vo výške […] EUR (cena predajnej opcie podľa dohody o účasti za rok 2005 plus prevádzkové náklady na obdobie od novembra 2008 do októbra 2009).

(269) Nemecko uviedlo, že ďalší predaj spoločnosti FLG novému investorovi by vyžadoval novú verejnú súťaž na úrovni Únie, ktorej trvanie sa odhaduje na minimálne 12 mesiacov. Komisia poznamenáva, že súkromný prevádzkovateľ by skutočne bral do úvahy odhadovanú dĺžku trvania verejnej súťaže.

(270) Ďalšou možnosťou v rámci možnosti b) bolo podpísať dodatkovú dohodu z roku 2009, aby si spoločnosť Infratil nemohla uplatniť predajnú opciu až do 22. októbra 2009. V tomto scenári, za predpokladu, že spoločnosť Infratil by si uplatnila svoju predajnú opciu v októbri 2009, by muselo mesto Lübeck zaplatiť cenu predajnej opcie podľa dodatkovej dohody z roku 2009. Keďže táto cena pozostáva z ceny predajnej opcie podľa dohody o účasti z roku 2005 a dodatočných nákladov súvisiacich s prevádzkou letiska v roku 2009, potenciálne náklady pre mesto Lübeck sú porovnateľné s nákladmi v druhom scenári.

([1]) Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia („*Stardust Marine*“), ECLI:EU:C:2002:294, bod 71.

(271) Dodatková dohoda z roku 2009 však predstavovala výhodu pre mesto Lübeck, keďže poskytovala mestu Lübeck čas na prípravu verejnej súťaže s cieľom nájsť nového investora. Navyše bezodkladný odchod spoločnosti Infratil so sebou priniesol riziko, že spoločnosť Ryanair zníži svoju ponuku služieb na letisku Lübeck, čím potenciálne zvýši budúce prevádzkové straty. Zníženie ponuky služieb spoločnosti Ryanair by okrem toho mohlo mať negatívny vplyv na konanie o územnom rozhodnutí, keďže spoločnosť FLG odôvodnila svoju potrebu rozšírenia letiska predovšetkým rastom segmentu nízkonákladovej dopravy.

(272) Na základe týchto úvah Komisia dospela k záveru, že podpísanie dodatkovej dohody z roku 2009 bolo najvýhodnejšou dostupnou možnosťou, a preto mesto Lübeck konalo ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve.

7.3.2.2. **Záver**

(273) Vzhľadom na porovnanie rôznych možností a súvisiacich nákladov možno dospieť k záveru, že dodatková dohoda z roku 2009 bola v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, keďže v tom čase predstavovala finančne najmenej náročnú a ekonomicky najvýhodnejšiu možnosť.

(274) Toto zistenie potvrdzuje aj odôvodnený predpoklad, že mesto Lübeck by v roku 2009 nebolo schopné nájsť nového investora. To sa z pohľadu *ex post* ukázalo ako pravdivé, keďže nový investor sa našiel až v roku 2012.

(275) Navyše položky ceny predajnej opcie zodpovedajú položkám uvedeným v dohode o účasti za rok 2005 a len rozširujú zložky ceny predajnej opcie o náklady z roku 2009. Ako dohoda o účasti z roku 2005, tak aj dodatková dohoda z roku 2009 zahŕňa hranicu pre prevádzkové straty a investičné náklady, ktoré má zaplatiť mesto Lübeck.

(276) Na základe týchto úvah dospieva Komisia k záveru, že spoločnosti Infratil neboli poskytnuté žiadne hospodárske výhody, a preto opatrenie nepredstavovalo štátnu pomoc.

7.4. *POTENCIÁLNA ŠTÁTNA POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI RYANAIR*

7.4.1. ***Hospodárska výhoda***

(277) Keď má letisko k dispozícii verejné zdroje, pomoc leteckému dopravcovi možno v zásade vylúčiť, keď je vzťah medzi letiskom a leteckým dopravcom v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(278) Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 ([1]) možno existenciu pomoci pre leteckého dopravcu využívajúceho konkrétne letisko v zásade vylúčiť, ak cena účtovaná za letiskové služby zodpovedá trhovej cene („prvý prístup“), alebo ak možno na základe analýzy *ex ante*, teda analýzy založenej na informáciách dostupných v čase, keď sa pomoc poskytuje, a na vývoji, ktorý sa dá v tom čase predvídať, preukázať, že režim letiska/leteckého dopravcu prispeje k vytváraniu kladného prírastkového zisku pre letisko („druhý prístup“).

(279) Druhý prístup znamená, že sa musí posúdiť, či by v čase, keď sa zmluva uzatvorila, obozretný subjekt v trhovom hospodárstve očakával, že zmluva prinesie prírastkový zisk. Určí sa to na základe rozdielu medzi prírastkovými príjmami, ktoré má zmluva priniesť (t. j. rozdielu medzi príjmami, ktoré by sa dosiahli v prípade uzavretia zmluvy, a príjmami, ktoré by sa dosiahli bez uzavretia zmluvy), a prírastkovými nákladmi, ktoré by mali zo zmluvy vyplynúť (t. j. rozdielu medzi nákladmi, ktoré by vznikli v prípade uzavretia zmluvy, a nákladmi, ktoré by vznikli bez uzavretia zmluvy), pričom sa výsledné peňažné toky znížia o primeranú diskontnú sadzbu.

(280) Pokiaľ ide o prvý prístup (porovnanie s „trhovou cenou“), Komisia sa nedomnieva, že v súčasnosti možno určiť primerané referenčné hodnoty na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované na letiskách ([2]). Za najrelevantnejší prístup k posúdeniu dohôd, ktoré uzavreli letiská s jednotlivými leteckými dopravcami, považuje preto analýzu postupného rastu ziskovosti *ex ante*.

([1]) Pozri usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 53.
([2]) Pozri usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 59.

(281) Treba poznamenať, že vo všeobecnosti sa uplatnenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve vychádzajúcej z priemernej ceny na iných podobných trhoch môže ukázať ako užitočné, ak túto cenu možno dostatočne určiť alebo odvodiť na základe iných trhových ukazovateľov. V prípade letiskových služieb však táto metóda nie je až taká relevantná, pretože štruktúra nákladov a príjmov medzi jednotlivými letiskami sa zvyčajne veľmi líši. Dôvodom je, že náklady a príjmy závisia od toho, ako je letisko rozvinuté, koľko leteckých dopravcov ho využíva, akú má kapacitu z hľadiska toku cestujúcich, v akom stave je jeho infraštruktúra a súvisiace investície, a tiež od regulačného rámca, ktorý sa môže medzi členskými štátmi líšiť, a dlhov alebo záväzkov, ktoré letisko v minulosti vytvorilo ([1]).

(282) Navyše liberalizácia trhu leteckej dopravy komplikuje akúkoľvek čisto porovnávaciu analýzu. Ako možno pozorovať v tejto veci, obchodné praktiky medzi letiskami a leteckými dopravcami nie sú vždy založené výlučne na zverejnenom sadzobníku poplatkov. Naopak, tieto obchodné vzťahy sú veľmi rôznorodé. Zahŕňajú rozdelenie rizík, pokiaľ ide tok cestujúcich a akúkoľvek súvisiacu obchodnú a finančnú zodpovednosť, štandardné systémy motivácie a zmeny rozloženia rizika počas trvania zmlúv. Preto nie je možné transakcie medzi sebou skutočne porovnať na základe obratovej ceny alebo ceny za cestujúceho.

(283) Referenčné porovnávanie okrem toho nie je vhodnou metódou na stanovenie trhových cien, ak dostupné referenčné kritériá neboli vymedzené s ohľadom na aspekty trhu alebo ak sú existujúce ceny výrazne narušené verejnými zásahmi. Takéto narušenia sa podľa všetkého v leteckom priemysle vyskytujú z dôvodov vysvetlených v bodoch 57 až 59 usmernení v oblasti letectva z roku 2014:

> „Verejné orgány tradične považujú letiská vo vlastníctve štátu za infraštruktúru na podporu miestneho rozvoja, a nie za podniky fungujúce v súlade s trhovými pravidlami. Ceny týchto letísk preto nebývajú určené s ohľadom na trhové faktory, a najmä dobré vyhliadky na ziskovosť ex ante, ale predovšetkým s ohľadom na sociálne alebo regionálne faktory.
>
> Aj keď sú niektoré letiská súkromne vlastnené alebo prevádzkované bez sociálnych alebo regionálnych faktorov, ceny účtované týmito letiskami môžu byť do značnej miery ovplyvnené cenami účtovanými väčšinou verejne dotovaných letísk, lebo takéto ceny letecké spoločnosti zohľadňujú pri rokovaniach so súkromne vlastnenými alebo prevádzkovanými letiskami.
>
> Za týchto okolností má Komisia silné pochybnosti, či je v súčasnosti možné určiť vhodné porovnávacie kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované letiskami. Táto situácia sa v budúcnosti môže meniť alebo vyvíjať […]“ ([2]).

(284) Okrem toho, ako pripomínajú súdy Únie, referenčné porovnávanie na základe dotknutého sektora je len jedným z mnohých analytických nástrojov na určenie toho, či príjemca získal hospodársku výhodu, ktorú by nezískal za bežných trhových podmienok ([3]). Platí teda, že hoci Komisia môže tento prístup použiť, nie je to povinné v prípade, keď nie je vhodný.

(285) Spoločnosť Ryanair v podstate tvrdila, že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve možno uplatniť na základe porovnania s obchodnými dohodami ostatných európskych letísk. Konkrétne porovnala poplatky, ktoré platí spoločnosť Ryanair na letiskách v Bournemouthe, Grenobli, Knocku, Maastrichte, Nîmes a Prestwicku, s poplatkami, ktoré platí na základe zmlúv na letisku Lübeck. V štúdii sa neposudzovalo, či vzorka referenčných letísk spĺňa všetky kritériá stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014, keďže sa v nej posudzoval iba objem dopravy, typ letiskovej dopravy a prosperita okolitej oblasti ([4]).

(286) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2012 Komisia porovnala poplatky stanovené v sprievodných listoch z marca a októbra 2010 s poplatkami na letisku Hamburg. Z tohto porovnania vyplynuli pochybnosti o trhovej zlučiteľnosti poplatkov stanovených v sprievodných listoch. Komisia poznamenáva, že objem dopravy v Lübecku je oveľa nižší než na letisku Hamburg. Letisko Hamburg má vlastne najväčší objem dopravy v severnom Nemecku. Hamburg sa využíva pre všetky segmenty leteckej dopravy, zatiaľ čo Lübeck sa špecializoval na nízkonákladových prepravcov, ktorí potrebovali menej odbavovacích priehradok a zariadení pre transferových

([1]) Pozri rozhodnutie Komisie 2011/60/EÚ z 27. januára 2010 o štátnej pomoci C 12/2008 (ex NN 74/07) – Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair, odôvodnenia 88 a 89 (Ú. v. EÚ L 27, 1.2.2011, s. 24).
([2]) Pozri usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, body 57 až 59.
([3]) Pokiaľ ide o referenčné porovnávanie na základe ziskovosti (na rozdiel od ocenenia) v sektore, pozri spojené veci T-319/12 a T-321/12, Španielsko a Ciudad de la Luz/Komisia, ECLI:EU:T:2014:604, bod 44.
([4]) Ďalšie kritériá na posúdenie pozri v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014, bod 60.

cestujúcich, zaobišli sa bez osobnej autobusovej dopravy a vyžadovali menej batožinového personálu a zariadení, menej upratovacieho personálu a kratšiu cirkuláciu. Letisko Hamburg preto nie je v dostatočnej miere porovnateľné s letiskom Lübeck.

(287) Na základe týchto úvah sa Komisia domnieva, že v tomto prípade sa musí uplatniť prístup, ktorý sa vo všeobecnosti odporúčal v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 pre prípad uplatnenia kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na vzťahy medzi letiskami a leteckými dopravcami, konkrétne prístup analýzy postupného rastu ziskovosti *ex ante* ([1]).

(288) Tento prístup odôvodňuje skutočnosť, že prevádzkovateľ letiska má objektívny záujem na uzatvorení transakcie s leteckým dopravcom, ak možno odôvodnene očakávať, že táto transakcia na rozdiel od opačnej situácie, v ktorej sa transakcia neuzavrie, zvýši jeho zisky (alebo zníži straty), to bez ohľadu na porovnanie s podmienkami ponúkanými leteckým dopravcom ostatnými prevádzkovateľmi letísk, alebo dokonca aj s podmienkami ponúkanými tým istým prevádzkovateľom letiska ostatným leteckým dopravcom.

(289) Okrem toho musí byť infraštruktúra letiska otvorená všetkým letiskovým dopravcom a nesmie byť vyhradená konkrétnemu leteckému dopravcovi, aby sa zabránilo preneseniu výhody vyplývajúcej zo zlučiteľnej pomoci pre prevádzkovateľa letiska na konkrétneho leteckého dopravcu.

(290) Komisia v tejto súvislosti poznamenáva aj to, že diferenciácia ceny je štandardnou obchodnou praxou. Politiky rozličných cien by však mali mať obchodné odôvodnenie.

(291) Komisia sa domnieva, že dohody uzatvorené medzi leteckými dopravcami a letiskom sa môžu považovať za dohody, ktoré spĺňajú kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ak postupne prispievajú, z hľadiska *ex ante*, k ziskovosti letiska. Letisko by malo preukázať, že keď uzatvára dohodu s leteckým dopravcom (napr. jednotlivú zmluvu alebo celkový systém letiskových poplatkov), je počas trvania dohody schopné pokrývať všetky z nej vyplývajúce náklady s primeranou ziskovou maržou na základe rozumných strednodobých vyhliadok ([2]).

(292) Na posúdenie, či dohoda, ktorú letisko uzatvorilo s leteckým dopravcom, spĺňa kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, očakávané neletecké príjmy pochádzajúce z činnosti leteckého dopravcu by sa mali zohľadniť spoločne s letiskovými poplatkami po odpočítaní všetkých zliav, marketingovej podpory alebo stimulačných opatrení. Podobne by sa mali zohľadniť aj všetky očakávané náklady, ktoré postupne vznikajú letisku v súvislosti s činnosťou leteckého dopravcu na letisku. Takéto prírastkové náklady by mohli zahŕňať všetky kategórie výdavkov alebo investícií, ako sú prírastkové náklady na zamestnancov, vybavenie a investície, ktoré vznikajú na základe prítomnosti leteckého dopravcu na letisku ([3]).

(293) V súlade so svojou rozhodovacou praxou sa Komisia domnieva, že náklady, ktoré by letisko muselo znášať, bez ohľadu na dohodu uzatvorenú s leteckým dopravcom, by sa na účely kritéria subjektu trhového hospodárstva nemali zohľadňovať ([4]).

(294) Z rozhodnutia vo veci *Charleroi* ([5]) vyplýva, že pri posudzovaní predmetných opatrení musí Komisia zohľadniť všetky relevantné vlastnosti opatrení a ich súvislosti. Inými slovami, Komisia musí analyzovať očakávaný vplyv zmluvy so spoločnosťou Ryanair na spoločnosť FLG, pričom zohľadní všetky relevantné vlastnosti dotknutého opatrenia.

(295) V rozsudku vo veci *Stardust Marine* Súdny dvor uviedol, že „[…]s cieľom preskúmať, či štát prijal alebo neprijal správanie obozretného investora konajúceho v trhovom hospodárstve, je potrebné preniesť sa do kontextu obdobia, počas ktorého sa prijali opatrenia finančnej pomoci s cieľom posúdiť ekonomickú racionálnosť správania štátu, a teda zdržať sa akéhokoľvek hodnotenia založeného na neskoršej situácii.“ ([6])

([1]) Pozri usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, body 59 a 63.
([2]) Pozri usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 63.
([3]) Pozri usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 64.
([4]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 64; rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1226 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Angoulême a spoločností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services (Ú. v. EÚ L 201, 30.7.2015, s. 48); rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1584 z 1. októbra 2014 o štátnej pomoci SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ktorú poskytlo Taliansko v prospech spoločnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. a iných leteckých dopravcov, ktorí pôsobia na letisku Alghero (Ú. v. EÚ L 250, 25.9.2015, s. 38); rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/2069 z 1. októbra 2014 o opatreniach SA.14093 (C-76/2002), ktoré vykonalo Belgicko v prospech letiska Brussels South Charleroi a leteckej spoločnosti Ryanair (Ú. v. EÚ L 325, 30.11.2016, s. 63).
([5]) Vec T-196/04, Ryanair/Komisia („Charleroi“), ECLI:EU:T:2008:585, bod 59.
([6]) Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), ECLI:EU:T:2002:33, bod 71.

(296) Na posúdenie kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve musí Komisia vychádzať z kontextu času, keď bola zmluva uzavretá. Komisia musí svoje posúdenie založiť aj na informáciách a predpokladoch, ktoré mala k dispozícii spoločnosť FLG v čase uzavretia zmluvy.

7.4.2. *Uplatnenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na dohodu z roku 2000*

7.4.2.1. **Predbežné poznámky**

(297) Komisia poznamenáva, že spoločnosť Air Berlin tvrdila, že zmluvy medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom Lübeck neboli ziskové, keďže straty spoločnosti FLG sa po príchode spoločnosti Ryanair naďalej prehlbovali (pozri tabuľku 8). Keďže jedinými leteckými dopravcami s pravidelnými linkami z letiska boli spoločnosti Ryanair a Wizz Air, spoločnosť Air Berlin dospela k záveru, že straty spoločnosti FLG sa musia pripísať im.

(298) Komisia poznamenáva, že aj keby sa stanovila významná korelácia medzi počtom cestujúcich spoločnosti Ryanair na letisku Lübeck a stratami, ktoré vznikli spoločnosti FLG, nemusela by nevyhnutne znamenať, že straty vyplývajú z prevádzky spoločnosti Ryanair na letisku Lübeck. Nemecko uviedlo, že viac než […] % strát v rokoch 2000 až 2005 vyplývalo z investícií potrebných na prispôsobenie letiska zvýšenému počtu cestujúcich. Tieto investície boli potrebné na zvýšenie hodnoty letiska v prípade predpokladanej privatizácie a na to, aby letisko dokázalo vôbec nejakého leteckého dopravcu pritiahnuť.

(299) Okrem toho Komisia pripomína, že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve vychádza z posúdenia *ex ante*. Podľa judikatúry Súdneho dvora nemusí byť konanie súkromného účastníka trhu, podľa ktorého sa posudzuje konanie verejného účastníka, zamerané na krátkodobú ziskovosť, ale môže ho motivovať perspektíva dlhodobej ziskovosti. ([1]) Aj keď je letisko počas prevádzky spoločnosti Ryanair stratové, zmluva medzi letiskom a leteckým dopravcom môže stále na *ex ante* základe priniesť prírastkový zisk.

(300) Na záver Komisia poznamenáva, že v súvislosti s týmto vyšetrovaním bola spoločnosť Ecorys požiadaná o vypracovanie správy o ziskovosti na základe zmluvy medzi spoločnosťami FLG a Ryanair z roku 2000 ([2]). Správa však vychádzala z prístupu celkových nákladov, a nie z prístupu prírastkových nákladov, a preto sa nezohľadní.

7.4.2.2. **Posúdenie prírastkových nákladov a výnosov**

(301) Ako časový rámec na posúdenie predmetnej zmluvy by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve za východiskový dátum považoval dátum podpísania dohody, t. j. 29. máj 2000. Za záverečný dátum by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve považoval záverečný dátum stanovený v dohode z roku 2000, t. j. 31. máj 2010.

(302) Na účely posúdenia predmetnej zmluvy a vzhľadom na zistenia z odôvodnení 282 až 301 sa musí existencia aj výška možnej pomoci v tejto zmluve posúdiť na základe situácie v čase podpísania zmluvy, a najmä na základe dostupných informácií a predvídateľného vývoja v danom čase.

(303) V čase rokovania o zmluve očakávala spoločnosť FLG, že podnikanie spoločnosti Ryanair na letisku v Lübecku prinesie vyšší počet cestujúcich, a tým aj vyššie neletecké príjmy, rozšírenie neleteckých služieb a tiež, že pritiahne ďalších leteckých dopravcov. Hoci spoločnosť FLG zaznamenávala straty aj v rokoch pred zmluvou, od podnikania spoločnosti Ryanair na letisku sa v strednodobom až dlhodobom horizonte očakávali mierne zisky.

(304) Nemecko poskytlo údaje o očakávanom náraste počtu cestujúcich *ex ante*, ako aj o očakávaných prírastkových nákladoch a príjmoch v najlepšom aj najhoršom scenári.

([1]) Vec C-305/89, Talianska republika/Komisia Európskych spoločenstiev (ALFA Romeo), ECLI:EU:C:1991:142.
([2]) Správa sa už spomínala v oddiele 7.3.1.1 o ziskovosti zmluvy medzi mestom Lübeck a spoločnosťou Infratil.

(305) Súkromný investor môže od zmluvy odôvodnene očakávať tieto prírastkové príjmy:

a) dodatočné letecké príjmy zo spoplatnenia cestujúcich a pristávacích poplatkov, ktoré platí spoločnosť Ryanair, a

b) dodatočné neletecké príjmy, napríklad z parkovania vozidiel, licencovaných alebo priamo prevádzkovaných obchodov.

(306) Po uplatnení zásady jednotnej pokladnice („single-till“) sa Komisia domnieva, že zohľadniť by sa mali letecké aj neletecké príjmy ([1]).

(307) Nemecko uviedlo, že na základe poplatkov stanovených v dohode z roku 2000 letisko očakávalo priemerné letiskové príjmy vo výške […] EUR na cestujúceho. Spoločnosť FLG odhadla príjmy z neleteckého podnikania na úrovni […] % príjmov z leteckého podnikania.

(308) Súkromný investor môže od zmluvy odôvodnene očakávať tieto prírastkové náklady:

a) prírastkové prevádzkové náklady priamo spôsobené zmluvou so spoločnosťou Ryanair;

b) náklady na marketingové služby;

c) investičné náklady priamo súvisiace so zmluvou so spoločnosťou Ryanair.

(309) Nemecko uviedlo, že bolo potrebné zvýšiť počet zamestnancov spoločnosti FLG na zvládnutie očakávaného počtu cestujúcich. Spoločnosť FLG očakávala prevádzkové a osobné náklady vo výške […] EUR na cestujúceho.

(310) Na základe dohody z roku 2000 očakávala spoločnosť FLG prírastkové marketingové náklady na obdobie rokov 2000 – 2012 vo výške […] EUR v najlepšom prípade a […] EUR v najhoršom prípade.

(311) Pokiaľ ide o investičné náklady, Nemecko uviedlo, že letisková infraštruktúra existovala už pred zmluvou so spoločnosťou Ryanair a že pôvodne plánovaná prevádzka spoločnosti Ryanair na letisku v Lübecku nevyžadovala žiadne dodatočné investície do infraštruktúry.

(312) Nemecko uviedlo nasledujúce príjmy a prevádzkové náklady v najlepšom (tabuľka 11) a najhoršom prípade (tabuľka 12):

Tabuľka 11

Náklady a príjmy v najlepšom prípade

rok	cestujúci	letecké príjmy	neletecké príjmy	prevádzkové náklady
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Pozri usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 64.

rok	cestujúci	letecké príjmy	neletecké príjmy	prevádzkové náklady
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Spolu	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabuľka 12

Náklady a príjmy v najhoršom prípade

rok	cestujúci	letecké príjmy	neletecké príjmy	prevádzkové náklady
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Spolu	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

(313) Spoločnosť FLG odhadovala, že zmluva so spoločnosťou Ryanair z roku 2000 bude mať pozitívne finančné účinky. V tomto zmysle tabuľka 13 obsahuje súhrn príjmov z leteckých a neleteckých činností, ako aj nákladov, ktoré sú priamo pripísateľné prevádzke spoločnosti Ryanair na letisku, a marketingových nákladov.

Tabuľka 13

Posúdenie ziskovosti *ex ante*

posúdenie ziskovosti	V najlepšom prípade (v EUR)	V najhoršom prípade (v EUR)
letecké príjmy	[…]	[…]
neletecké príjmy	[…]	[…]
prevádzkové náklady	[…]	[…]
marketingové náklady	[…]	[…]
spolu	**[…]**	**[…]**

(314) V najlepšom prípade Nemecko zaokrúhlilo počet cestujúcich na […], z čoho vyplývali letecké príjmy vo výške […] EUR. V najhoršom prípade sa očakával počet cestujúcich […], z čoho vyplývali letecké príjmy vo výške […] EUR. Keďže neletecké príjmy sa očakávali na úrovni […] % leteckých príjmov, neletecké príjmy sa vypočítali vo výške […] EUR v najlepšom prípade a […] EUR v najhoršom prípade. Vypočítalo sa, že prevádzkové náklady dosiahnu celkovú výšku […] EUR v najlepšom prípade a […] EUR v najhoršom prípade. Marketingové náklady sa nevypočítali na základe cestujúceho, ale odhadli sa v celkovej výške na […] EUR v najlepšom prípade a […] EUR v najhoršom prípade.

(315) V tabuľke 13 sa zobrazuje, že príjmy plynúce zo zmluvy z roku 2000 mali podľa očakávania prekročiť náklady, z čoho by vyplýval ročný prebytok […] EUR v najlepšom prípade a […] EUR v najhoršom prípade.

(316) Komisia považuje prístup Nemecka za rozumný. Odhadované priemerné letecké príjmy vychádzali z podmienok dohody so spoločnosťou Ryanair z roku 2000. Neletecké príjmy sa očakávali na úrovni […] % leteckých príjmov, čo je podľa všetkého v súlade so všeobecnými očakávaniami v oblasti neleteckých príjmov na ostatných letiskách (pozri tabuľku 6). Aj predpoklad, že zvýšený počet cestujúcich bude vyžadovať zvýšenie počtu zamestnancov, sa javí ako primeraný.

(317) Komisia poznamenáva, že investície súvisiace s rozšírením letiska Lübeck, sa netýkali iba spoločnosti Ryanair, ale mohli ich využívať aj ostatní leteckí dopravcovia. Znamená to, že investičné náklady nemuseli byť začlenené do prírastkových nákladov zmluvy so spoločnosťou Ryanair. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že Nemecko zdôraznilo, že spoločnosť FLG sa neustále pokúšala pritiahnuť iných leteckých dopravcov a podarilo sa jej to (pritiahla napríklad Wizz Air). Okrem toho, podľa Nemecka sa letisko v Lübecku roky neúspešne pokúšalo začať rokovania o zmluve so spoločnosťou Air Berlin.

(318) Nemecko uviedlo, že s cieľom úspešne privatizovať letisko v Lübecku bolo potrebné významne zvýšiť počet cestujúcich. Komisia akceptuje skutočnosť, že investície sa vynaložili na to, aby bolo letisko v Lübecku pripravené na vyšší počet cestujúcich ([1]).

(319) Komisia ďalej poznamenáva, že v dohode z roku 2000 sa nevyžadovalo, aby spoločnosť FLG investovala ([2]). Spoločnosť FLG mohla povinnosti, ktoré jej vyplývali zo zmluvy, splniť aj bez investovania do rozšírenia letiska.

(320) Na základe týchto úvah dospieva Komisia k záveru, že prístup Nemecka nepripísať investície uskutočnené na letisku v Lübecku zmluve so spoločnosťou Ryanair je primeraný.

(321) Po analýze informácií, ktoré poskytlo Nemecko, však Komisia nesúhlasí s jedným bodom analýzy a príslušne ho mení. V dohode z roku 2000 sa stanovuje záverečný dátum 30. máj 2010. Nemecko zohľadnilo pri výpočte postupného rastu ziskovosti vyplývajúcej zo zmluvy z roku 2000 prírastkové náklady a príjmy za roky 2011 a 2012. Komisia sa domnieva, že je vhodné zohľadniť iba prírastkové náklady a výnosy realizované počas trvania zmluvy. Vzhľadom na túto potrebnú zmenu Komisia vypracovala vlastnú analýzu priamo na základe analýzy postupného rastu ziskovosti predloženej Nemeckom a tam, kde to bolo potrebné, ju zmenila tak, ako je to zhrnuté v tabuľkách 14, 15 a 16:

Tabuľka 14

Náklady a príjmy v najlepšom prípade

rok	cestujúci	letecké príjmy	neletecké príjmy	prevádzkové náklady
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Porovnaj rozhodnutie (EÚ) 2015/1226.
([2]) Rozhodnutie (EÚ) 2015/1584.

rok	cestujúci	letecké príjmy	neletecké príjmy	prevádzkové náklady
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Spolu	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabuľka 15

Náklady a príjmy v najhoršom prípade

rok	cestujúci	letecké príjmy	neletecké príjmy	prevádzkové náklady
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Spolu	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabuľka 16

Posúdenie ziskovosti *ex ante*

posúdenie ziskovosti	V najlepšom prípade (v EUR)	V najhoršom prípade (v EUR)
letecké príjmy	[…]	[…]
neletecké príjmy	[…]	[…]
prevádzkové náklady	[…]	[…]
marketingové náklady	[…]	[…]
spolu	**[…]**	**[…]**

(322) Komisia vyňala príjmy a prevádzkové náklady očakávané za roky 2011 a 2012, keďže v týchto rokoch sa už očakávalo uplynutie platnosti dohody z roku 2000 (pozri tabuľky 14 a 15). Komisia namiesto toho použila príjmy a prevádzkové náklady za obdobie rokov 2000 – 2010, čo viedlo k príjmom a prevádzkovým nákladom uvedeným v tabuľke 16. Pokiaľ ide o marketingové náklady, Komisia vypočítala priemerné marketingové náklady na cestujúceho, ktoré sa môžu podľa informácií predložených Nemeckom očakávať v najlepšom prípade a v najhoršom prípade. Priemerné marketingové náklady na cestujúceho potom vynásobila počtom cestujúcich, ktorý sa dal očakávať na obdobie rokov 2000 – 2010, čo malo za následok očakávané marketingové náklady vo výške […] EUR v najlepšom prípade a […] EUR v najhoršom prípade (pozri tabuľku 16).

(323) A nakoniec, hoci sa v analýze *ex ante* vypracovanej spoločnosťou FLG a predloženej Nemeckom nediskontujú budúce platby k dátumu, ku ktorému bola zmluva uzavretá, z poskytnutých údajov jasne vyplýva, že dohoda mala byť zisková.

(324) Okrem údajov poskytnutých Nemeckom vypracovala analýzu ziskovosti dohody z roku 2000 aj spoločnosť Oxera ([1]). Tam, kde to bolo možné, spoločnosť Oxera na odpočítanie predpokladov týkajúcich sa očakávaní spoločnosti FLG v čase podpísania dohody použila údaje o výsledkoch, t. j. údaje o aktuálnych nákladoch a príjmoch z obdobia pred uzavretím dohody. Spoločnosť Oxera vypočítala počet cestujúcich na základe údajov o výsledkoch až do dátumu podpísania dohody. Letecké príjmy a marketingové náklady vychádzali z poplatkov a platieb zavedených v zmluve z roku 2000. Na výpočet neleteckých príjmov a prevádzkových nákladov použila spoločnosť Oxera údaje o výsledkoch z obdobia po uzavretí dohody.

(325) Čistá súčasná hodnota dohody so spoločnosťou Ryanair z roku 2000 sa odhadovala na […] EUR. Preto sa očakávalo, že dohoda bude zisková.

(326) Spoločnosť Oxera vypočítala čistú súčasnú hodnotu bez pripísania investičných nákladov k dohode so spoločnosťou Ryanair z roku 2000. Je to v súlade so zistením Komisie (pozri odôvodnenia 316 až 320), že investície realizované na letisku v Lübecku nemuseli byť pripísané dohode z roku 2000.

(327) Komisia poznamenáva, že spoločnosť Oxera použila na výpočet počtu cestujúcich, leteckých príjmov a marketingových poplatkov dostupné údaje *ex ante*, ale svoje posúdenie neleteckých príjmov a prevádzkových nákladov založila na údajoch *ex post*. Spoločnosť Oxera uviedla, že nemala prístup k predpokladom *ex ante*, ktoré sa týkali neleteckých príjmov a prevádzkových nákladov. Komisia poznamenáva, že pri posudzovaní toho, či bola dohoda v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, sa do úvahy môžu vziať iba príjmy a náklady, ktoré mali podľa očakávania letiska vzniknúť *ex ante* v čase uzavretia dohody s príslušným leteckým dopravcom. Na podporu overenia predpokladov, na základe ktorých sa určujú očakávané príjmy a náklady *ex ante*, však môže slúžiť posúdenie, ktoré bolo čiastočne založené na údajoch *ex post*. Údaje *ex ante* získané spoločnosťou Oxera, ktoré sa týkajú leteckých príjmov ([…] EUR) naozaj ležia v rozsahu očakávaných leteckých príjmov *ex ante* spoločnosti FLG, ktoré predložilo Nemecko v najlepšom prípade ([…] EUR) a najhoršom prípade ([…] EUR). Údaje *ex ante* získané spoločnosťou Oxera, ktoré sa týkajú marketingových nákladov, ([…] EUR), sú ešte nižšie než údaje predložené Nemeckom: očakávané marketingové náklady *ex ante* spoločnosti FLG vo výške […] EUR v najlepšom prípade a […] EUR v najhoršom prípade. Tým sa potvrdzuje, že očakávania *ex ante* spoločnosti FLG boli dostatočne konzervatívne.

7.4.3. ***Záver***

(328) Z informácií poskytnutých Nemeckom vyplýva, že spoločnosť FLG mohla na základe dohody z roku 2000 očakávať kladnú prírastkovú návratnosť. Predpoklady, z ktorých dané očakávania vyplývali, sú podľa všetkého primerané. Podporuje to skutočnosť, že očakávaný nárast počtu cestujúcich bol v rokoch 2000 – 2005 nižší ako skutočný nárast. Nárast počtu cestujúcich bol do veľkej miery obmedzený nemožnosťou získať územné rozhodnutie a rozšíriť letisko, čo sa v čase uzavretia dohody z roku 2000 nepredpokladalo. Očakávania spoločnosti FLG podporuje štúdia vypracovaná spoločnosťou Oxera.

(329) Preto sa môže odôvodnene predpokladať, že dohoda so spoločnosťou Ryanair z roku 2000 by bola pre spoločnosť FLG prírastkovo zisková. Dohodu by následne uzavrel súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, keďže z pohľadu *ex ante* prírastkovo prispieval k ziskovosti letiska. Podobne možno z hľadiska jednoznačne pozitívneho príspevku dohodu z roku 2000 považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie, ktorá vedie k ziskovosti minimálne z dlhodobého hľadiska.

([1]) Správa spoločnosti Oxera, Hospodárske posúdenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve: letisko Lübeck, 1. september 2014.

(330) Dohoda z roku 2000 medzi spoločnosťami FLG a Ryanair preto nepredstavuje hospodársku výhodu, ktorú by spoločnosť Ryanair nezískala za bežných trhových podmienok. Preto nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Týmto zistením nie je dotknuté posúdenie toho, či dohody z roku 2010 zahŕňajú štátnu pomoc pre spoločnosť Ryanair.

7.5. *POPLATKY ZA ODNÁMRAZOVANIE LIETADIEL*

7.5.1. ***Selektívnosť***

(331) Na to, aby sa na opatrenie štátu vzťahoval článok 107 ods. 1 ZFEÚ, musí toto opatrenie zvýhodňovať „určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru“. Pojem štátnej pomoci sa teda vzťahuje iba na tie opatrenia, ktoré selektívnym spôsobom zvýhodňujú niektoré podniky.

(332) Podľa judikatúry európskych súdnych dvorov je potrebné určiť, či v rámci daného zákonného systému („referenčný systém“) štátne opatrenie zvýhodňuje „určité podniky alebo výrobu určitých tovarov“ oproti iným podnikom, ktoré by sa vzhľadom na cieľ sledovaný predmetným opatrením nachádzali v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii. Opatrenie, ktorým sa rozlišuje medzi podnikmi v porovnateľnej situácii, bude *prima facie* selektívne. Ak je *prima facie* selektívne opatrenie odôvodnené povahou alebo všeobecným usporiadaním systému, nebude sa považovať za selektívne, a nebude sa naň teda vzťahovať článok 107 ods. 1 ZFEÚ ([1]).

(333) Komisia musí preto vypracovať analýzu v troch krokoch: Po prvé, musí sa určiť referenčný systém. Po druhé, je potrebné stanoviť, či dané opatrenie predstavuje odchýlku z tohto systému tým, že sa v ňom rozlišuje medzi hospodárskymi subjektmi, ktoré sú vzhľadom na prirodzené ciele systému v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii. Ak takáto odchýlka existuje (a teda opatrenie je *prima facie* selektívne), musí sa v treťom kroku testu určiť, či je táto odchýlka odôvodnená povahou alebo všeobecným usporiadaním systému.

(334) V predmetnom prípade Komisia začala formálne vyšetrovacie konanie v súvislosti s poplatkami za odnámrazovanie lietadiel.

(335) Po prvé, Komisia musí určiť referenčný systém, na základe ktorého sa majú poplatky za odnámrazovanie posúdiť. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že poplatky za odnámrazovanie lietadiel na letisku sa stanovujú v systéme osobitných poplatkov. Hoci tento systém osobitných poplatkov nie je súčasťou všeobecného sadzobníka poplatkov za používanie infraštruktúry, systém osobitných poplatkov má určité spoločné vlastnosti so všeobecným sadzobníkom poplatkov: v systéme osobitných poplatkov sa stanovujú ceny za niektoré služby, ktoré poskytuje letisko leteckým dopravcom, a ceny za materiál potrebný na poskytnutie týchto služieb. Vzťahuje sa na všetkých leteckých dopravcov využívajúcich letisko. Raz za niekoľko rokov sa upravuje tak, aby sa v ňom zohľadnili zmeny v nákladoch na osobitné služby. Za vypracovanie systému osobitných poplatkov zodpovedá samotné letisko.

(336) V rozsudku vo veci *Lübeck* Súdny dvor rozhodol, že sadzobník poplatkov letiska Lübeck na rok 2006 sa má považovať za referenčný systém ([2]). Vzhľadom na podobnosť medzi všeobecným sadzobníkom poplatkov a systémom osobitných poplatkov dospieva Komisia k záveru, že systém osobitných poplatkov na letisku Lübeck sa má považovať za referenčný rámec, podľa ktorého sa majú posúdiť poplatky za odnámrazovanie lietadiel na letisku Lübeck.

(337) Po druhé, Komisia musí posúdiť, či sa v systéme osobitných poplatkov rozlišuje medzi hospodárskymi subjektmi, ktoré sú v porovnateľnej skutkovej aj právnej situácii. Komisia pripomína, že systém osobitných poplatkov sa vzťahuje na všetkých leteckých dopravcov využívajúcich letisko Lübeck. Pri využívaní služieb odnámrazovania lietadiel sa v systéme osobitných poplatkov medzi jednotlivými leteckými dopravcami nerozlišuje. Na každé odmrazované lietadlo na letisku Lübeck sa naozaj vzťahujú rovnaké poplatky, ktoré závisia od vzletovej hmotnosti lietadla, ako aj od objemu použitej odnámrazovacej kvapaliny a horúcej vody. Poplatky za odnámrazovanie lietadiel na letisku Lübeck sa teda neodvíjajú od referenčného systému, pretože sa v nich nerozlišuje medzi leteckými dopravcami využívajúcimi letisko. Komisia dospieva k záveru, že poplatky za odnámrazovanie nie sú *prima facie* selektívne.

([1]) Vec T-210/02, RENV British Aggregates Association/Komisia, ECLI:EU:T:2012:110, body 82 a 83; spojené veci C-106/09 P a C-107/09 P, Komisia a Španielsko/Government of Gibraltar a Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska, ECLI:EU:C:2011:732, body 74 a 75; vec C-518/13 Eventech/The Parking Adjudicator, ECLI:EU:C:2015:9, body 54 a 55.

([2]) Vec C-524/14 P, Komisia/Hansestadt Lübeck, ECLI:EU:C:2016:971, bod 62.

(338) Vzhľadom na to, že poplatky za odnámrazovanie nie sú *prima facie* selektívne, nie je potrebné posúdiť, či sú tieto poplatky odôvodnené povahou alebo všeobecným usporiadaním systému.

7.5.2. ***Záver***

(339) Poplatky za odnámrazovanie lietadiel preto nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8. **ZÁVER**

(340) Komisia dospela k záveru, že nie je potrebné prijať rozhodnutie o tom, či možná štátna pomoc spoločnosti FLG predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a ak áno, či môže byť takáto štátna pomoc vyhlásená za zlučiteľnú. Právny subjekt FLG prestal existovať a rovnako aj jeho hospodárska činnosť. Okrem toho, aj keby bola medzi spoločnosťami FLG a Yasmina hospodárska kontinuita, nebolo by možné od spoločnosti Yasmina vymáhať pomoc, pretože spoločnosť Yasmina bola zrušená a jej aktíva boli v súlade s nemeckým insolvenčným právom predané pod dozorom súdu v rámci insolvenčného konania.

(341) Predaj akcií spoločnosti FLG spoločnosti Infratil v roku 2005 neposkytol spoločnosti Infratil výhodu, pretože pri predaji akcií mesto Lübeck konalo ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve. Výhodu spoločnosti Infratil neposkytlo ani opätovné prerokovanie predajnej opcie v roku 2009 a prevzatie ďalších strát, investícií a ostatných nákladov, ako bolo stanovené v dodatkovej dohode z roku 2009. Aj v tejto súvislosti konalo mesto Lübeck ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve.

(342) Dohoda medzi spoločnosťami FLG a Ryanair z roku 2000 by z pohľadu *ex ante* prispela k ziskovosti letiska. Následne by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve uzavrel dohodu, ktorá neposkytuje výhodu spoločnosti Ryanair.

(343) Poplatky za odnámrazovanie lietadiel na letisku podľa všetkého nie sú selektívne,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Nie je potrebné rozhodnúť o tom, či možná štátna pomoc spoločnosti FLG predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, a ak áno, či môže byť vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom, keďže hospodárska činnosť spoločnosti FLG už neexistuje a pomoc už nie je možné vymôcť.

Článok 2

Predaj 90 % akcií spoločnosti FLG spoločnosti Infratil a podmienky predajnej opcie opätovne prerokované v roku 2009 nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 3

Dohoda medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom v Lübecku z roku 2000 nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 4

Poplatky za odnámrazovanie lietadiel nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 7. februára 2017

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie