II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1469

ze dne 23. července 2014

o státní pomoci SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Německo – Financování infrastrukturních projektů na letišti Lipsko/Halle (2)

(oznámeno pod číslem C(2014) 5071)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními [2],

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 12. dubna 2010 Německo z důvodu právní jistoty oznámilo Komisi plánované kapitálové injekce ve prospěch společností Mitteldeutsche Flughafen AG (dále jen „MFAG“) a Flughafen Leipzig/Halle GmbH (dále jen „FLH“). Německo Komisi rovněž informovalo, že oznámené kapitálové injekce podléhají schválení Komisí. Mezitím bude projekt financován prostřednictvím půjček společníků, jež byly údajně poskytnuty za tržních podmínek.

(2) Dopisy ze dne 10. června 2010, 26. listopadu 2010 a 3. března 2011 si Komise vyžádala doplňkové informace o oznámených opatřeních (včetně podmínek půjček společníků). Německo doplňkové informace poskytlo dne 29. září 2010, 4. ledna 2011 a 26. dubna 2011.

(3) Dopisem ze dne 15. června 2011 Komise Německu sdělila, že se s ohledem na půjčky společníků a kapitálové injekce ve prospěch společnosti FLG rozhodla zahájit řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie. Dne 15. srpna 2011 podalo Německo připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.

(4) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* [3]. Komise zúčastněné strany vyzvala, aby ve lhůtě jednoho měsíce od zveřejnění podaly k předmětnému opatření své připomínky.

[1] S účinností od 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES stávají články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“). Oba soubory ustanovení jsou v zásadě totožné. Pro účely tohoto rozhodnutí je v případě potřeby nutné odkazy na články 107 a 108 Smlouvy chápat jako odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES. Smlouva zavedla rovněž některé změny v terminologii, například nahrazení slova „Společenství“ slovem „Unie“ nebo výrazu „společný trh“ výrazem „vnitřní trh“. V tomto rozhodnutí se používá terminologie Smlouvy.

[2] Úř. věst. C 284, 28.9.2011, s. 6.

[3] Viz poznámka pod čarou 2.

(5) Komise obdržela připomínky k této záležitosti od 34 zúčastněných stran. Dne 21. listopadu 2011 předala Komise tyto připomínky Německu. Německo mělo možnost se k těmto připomínkám ve lhůtě jednoho měsíce vyjádřit. Vyjádření Německa obdržela Komise dne 20. prosince 2011.

(6) Dne 14. března 2012 zaslala Komise žádost o informace. Odpověď Německa obdržela Komise dne 26. dubna 2012.

(7) Komise si další informace vyžádala dne 15. května 2012, 20. července 2012 a 21. prosince 2012. Německo odpovědělo dopisy ze dne 28. června 2012, 10. září 2012 a 15. ledna 2013.

(8) Dne 31. března 2014 přijala Komise pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 ([4]), které nahradily pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994 ([5]) a pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 ([6]). Dne 15. dubna 2014 bylo v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněno oznámení, v němž byly členské státy a zúčastněné strany vyzvány, aby ve lhůtě jednoho měsíce ode dne zveřejnění pokynů podaly připomínky k použití pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 v daném případě ([7]).

(9) Komise si dne 14. dubna 2014 vyžádala další informace ohledně použití společných zásad pro posouzení slučitelnosti podpory na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014. Německo odpovědělo dopisem ze dne 19. května 2014, 26. května 2014, 10. července 2014 a 11. července 2014.

(10) Dopisem ze dne 17. července 2014 souhlasilo Německo s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato a oznámeno v angličtině.

2. **POPIS OPATŘENÍ**

2.1. SOUVISLOSTI ŠETŘENÍ A INFRASTRUKTURNÍHO PROJEKTU

2.1.1. **Letiště Lipsko/Halle**

(11) Letiště Lipsko/Halle se nachází ve spolkové zemi Svobodný stát Sasko ve středním Německu. Letiště provozuje společnost FLH ([8]), což je dceřiná společnost společnosti MFAG ([9]). Společnost MFAG je holdingová společnost se třemi dceřinými společnostmi (FLH, Dresden Airport GmbH a PortGround GmbH).

(12) Po znovusjednocení Německa byl vypracován hlavní plán rozvoje letiště. Plán předpokládal vybudování systému dvou drah v budoucnu. V roce 1997 byla schválena výstavba severní dráhy. V roce 2004 se společníci rozhodli financovat výstavbu jižní dráhy ([10]).

(13) Po zahájení provozu jižní dráhy v roce 2007 přemístila společnost DHL Express své evropské provozní středisko z Bruselu do Lipska. Kromě společnosti DHL Express obsluhují letiště Lipsko/Halle rovněž společnosti Lufthansa Cargo a další nákladní letecké společnosti. V důsledku toho se letiště Lipsko/Halle stalo v roce 2011 druhým největším nákladním letištěm (po letišti ve Frankfurtu nad Mohanem) v Německu. V tabulce 1 je shrnut vývoj objemu osobní a nákladní přepravy na letišti od roku 2006.

([4]) Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).
([5]) Použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podporu v oblasti letectví (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).
([6]) Sdělení Komise – Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1).
([7]) Úř. věst. C 113, 15.4.2014, s. 30.
([8]) Hlavním společníkem společnosti FLH je společnost Mitteldeutsche Flughafen AG, která ve společnosti FLH vlastní 94 % podíl. Zbývající podíly vlastní Svobodný stát Sasko, okres Nordsachsen a město Schkeuditz. Žádné podíly nejsou ve vlastnictví soukromých společníků.
([9]) Akcionáři společnosti MFAG jsou Svobodný stát Sasko s 76,64 % podílem, spolková země Sasko-Anhaltsko s 18,54 % podílem, město Drážďany s 2,52 % podílem, město Halle s 0,2 % podílem a město Lipsko s 2,1 % podílem. Žádné podíly nejsou ve vlastnictví soukromých akcionářů.
([10]) Kapitálové vklady veřejných společníků společnosti FLG určené na financování výstavby nové jižní dráhy a jiných opatření ve výši 350 milionů EUR, o nichž bylo rozhodnuto do roku 2006, již byly posouzeny a byly prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem v rozhodnutí Komise 2008/948/ES ze dne 23. července 2008 o opatřeních Německa ve prospěch společnosti DHL a letiště Lipsko/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (Úř. věst. L 346, 23.12.2008, s. 1), a tudíž nejsou předmětem tohoto šetření.

Tabulka 1:

Vývoj objemu osobní a nákladní přepravy na letišti Lipsko/Halle v období 2006–2013

Rok	Objem osobní přepravy	Objem nákladní a poštovní dopravy v tunách	Pohyby letadel (nákladní a osobní přeprava)
2006	2 348 011	29 330	42 417
2007	2 723 748	101 364	50 972
2008	2 462 256	442 453	59 924
2009	2 421 382	524 084	60 150
2010	2 352 827	663 059	62 247
2011	2 266 743	760 355	64 097
2012	2 286 151	863 665	62 688
2013	2 240 860	887 101	61 668

Zdroj: letiště Lipsko/Halle (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Přehled programu investic do infrastruktury**

(14) Půjčky společníků a kapitálové injekce jsou určeny na financování opatření infrastruktury a opatření souvisejících s infrastrukturou, která jsou shrnuta v tabulce 2 a jejichž hodnota činí 255,6 milionu EUR.

Tabulka 2

Přehled programu investic do infrastruktury na letišti Lipsko/Halle

Číslo	Popis	Rozpočtované náklady/předpokládané náklady (v EUR)
O1	Nabytí pozemků/přemístění/protihluková opatření/související krajinné plánování	[…] (*)
O2	Zkušebna motorů	(…)
O3	Pojezdová dráha a posuvný most E7	(…)
O4	Prodloužení severní vzletové a přistávací dráhy: projekční náklady	(…)
O5	Vyklizení staveniště při přípravě na výstavbu pojezdové dráhy Victor a nových budov požární stanice/víceúčelového hangáru	(…)
O6	Paralelní pojezdová dráha Victor	(…)
O7	Další plochy pro odmrazování	(…)
O8	Heliport	(…)
O9.1 – O9.4	Dodatečná opatření infrastruktury: Přestavba kontrolního místa I Funkční bezpečnostní budova Pořízení technického vybavení Zařízení pro přepravu zvířat	(…)

Číslo	Popis	Rozpočtované náklady/předpokládané náklady (v EUR)
O10	Dodatečná protihluková opatření	(…)
O11	Rozvoj veřejně přístupné zóny v jihovýchodní části – I. etapa	(…)
O12	Proces schvalování plánu pro rozšíření jižní části	(…)
O13	Rozšíření severní odbavovací plochy	(…)
O14	Rozšíření východní odbavovací plochy	(…)
O15	Přizpůsobení infrastruktury	(…)
O16	Další opatření infrastruktury: Rozšíření hangárů v severní části (O16.1) Výstavba nového letištního terminálu a haly pro malá letadla (O16.2)	(…)
	Celkem	**255,625 milionu**

(*) Informace, na které se vztahuje profesní tajemství.

(15) Opatření O1 – rozsáhlá protihluková opatření (včetně nabytí pozemků, přemístění a souvisejícího krajinného plánování): podle rozhodnutí o stavebním povolení pro jižní dráhu a odbavovací plochy ([11]) musí letiště Lipsko/Halle provést v oblasti se zákazem rušení nočního klidu protihluková opatření. Tato oblast se zákazem rušení nočního klidu měla podle předpokladů pokrývat plochu o rozloze přibližně 211 km^2 se zhruba 6 000 obytnými domy. Po prvním přepočtu oblasti se zákazem rušení nočního klidu, který byl proveden koncem února 2009, je nutno původní oblast rozšířit přibližně o další 4 000 obytných domů.

(16) Opatření O_2 – zkušebna motorů: na letišti Lipsko/Halle byla v letech 2007–2008 vybudována nová zkušebna motorů. Letiště Lipsko/Halle funguje nepřetržitě, musí proto zajistit zařízení k provádění zkoušek leteckých motorů ve dne i v noci. Zkušebna motorů byla vybudována jako uzavřená stavba s cílem omezit emise hluku.

(17) Opatření O3 – pojezdová dráha a posuvný most „E7“: k snížení tlaku na stávající pojezdové dráhy a posuvné mosty a jako alternativa v případě nehod nebo poruch byla ve východní části letiště vybudována pojezdová dráha a posuvný most „E7“. Z technických důvodů je tento infrastrukturní projekt rozdělen na tři dílčí projekty: posuvný most ([12]), pojezdová dráha a technické vybavení (osvětlení). Práce na projektu byly zahájeny v roce 2008.

(18) Opatření O4 – prodloužení severní vzletové a přistávací dráhy (projekční náklady) ze stávajících 3 600 m na 3 800 m: prodloužení severní dráhy má zajistit, aby mohla nákladní letadla s vysokou maximální vzletovou hmotností vzlétnout bez jakéhokoli omezení užitečného zatížení. Plánování tohoto infrastrukturního projektu bylo zahájeno v roce 2008.

(19) Opatření O5 – vyklizení staveniště pro výstavbu pojezdové dráhy „Victor“, nové budovy požární stanice/víceúčelového hangáru I: požární stanice a víceúčelový hangár bude nutno zbourat a znovu postavit. Práce na rekonstrukci víceúčelového hangáru I a požární stanice byly zahájeny v květnu 2009. Nový víceúčelový hangár se bude používat pro zařízení pro zimní údržbu. Stavební práce zahrnují i výstavbu zařízení pro výcvik jednotky požární ochrany.

([11]) Rozhodnutí o stavebním povolení pro jižní vzletovou a přistávací dráhu a odbavovací plochu vydané příslušným německým orgánem územního plánování dne 4. listopadu 2004 a první změna tohoto rozhodnutí ze dne 9. prosince 2005.

([12]) Letiště Lipsko/Halle má dvě pojezdové dráhy, které se kříží s dopravními cestami (dálnice A14, vysokorychlostní železniční trať, čtyřproudová státní silnice), což znamená, že pro pojezdové dráhy je nutno vybudovat mosty.

(20) Opatření O6 – paralelní pojezdová dráha „Victor“: podle oznámení je výstavba pojezdové dráhy „Victor“ mezi dvěma stávajícími pojezdovými drahami nezbytná k pokrytí rostoucích kapacit na letišti Lipsko/Halle a k pokrytí kapacit v jihozápadní části letiště v době špičky a v případě východního proudění.

(21) Opatření O7 – další plochy pro odmrazování: další plochy pro odmrazování jsou nezbytné pro bezproblémové odmrazovaní letadel a k zamezení zpoždění v důsledku nedostatečné infrastruktury.

(22) Opatření O8 – heliport: v letech 2008–2009 byl na letišti Lipsko/Halle vybudován heliport, a to úpravou a označením povrchu; tato plocha se využívá jako základna pro záchrannou leteckou službu a mimořádné operace.

(23) Opatření O9.1 – přestavba kontrolního místa I: kontrolní místo I je nutno přestavět, aby vyhovovalo nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ([13]). Toto kontrolní místo bude představovat základnu pro všechny organizační činnosti související s bezpečností letiště (správa hesel a klíčů, bezpečnostní školení, úkoly spojené s řízením), kontrolami (např. osob a nákladu) a bezpečnostními službami (např. služba pro návštěvníky, VIP).

(24) Opatření O9.2 – funkční bezpečnostní budova: novou bezpečnostní budovu budou využívat spolková policie, regionální policie, celní orgány a německá meteorologická služba.

(25) Opatření O9.3 – pořízení technického vybavení: v zájmu přizpůsobení se nové infrastruktuře musí letiště Lipsko/Halle pořídit rovněž další zařízení pro zimní údržbu a dodatečné protipožární vybavení. Oplocení letiště bude nutno vybavit detektory a digitálními videokamerami s inteligentní detekcí pohybu.

(26) Opatření O9.4 – zařízení pro přepravu zvířat: projekt se týká vybudování samostatné budovy na letišti pro vývoz/dovoz zvířat ze třetích zemí, která bude obsahovat veterinární zařízení.

(27) Opatření O10 – dodatečná protihluková opatření: vzhledem k očekávanému nárůstu zejména nákladní letecké dopravy na letišti Lipsko/Halle se předpokládá, že ve střednědobém horizontu budou zapotřebí další protihluková opatření (a související stavební práce) s tím, jak se bude letiště rozšiřovat.

(28) Opatření O11 – rozvoj veřejně přístupné zóny v jihovýchodní části – I. etapa: oblasti sousedící s východní stranou stávajících zařízení ve veřejně přístupné zóně (hangár a provozní budova) na letišti Lipsko/Halle musí být do roku 2010 plně opatřeny dodávkami elektřiny a vody, kanalizačním zařízením a odvodem dešťové vody; stavební práce byly zahájeny v roce 2008. Po napojení stávajícího kruhového objezdu u překládkového terminálu na veřejnou silniční síť budou zapotřebí další protihluková opatření.

(29) Opatření O12 – proces schvalování plánu pro rozšíření jižní části: jižní dráhu (3 600 m) a odbavovací plochu na letišti Lipsko/Halle bude nutno v dlouhodobém horizontu rozšířit. To bude vyžadovat proces schvalování plánu.

(30) Opatření O13 – rozšíření severní odbavovací plochy: do roku 2020 se plánuje vybudování dvanácti dalších stanovišť. Vybudování terminálových zařízení v severní části letiště umožní dosáhnout rovnoměrnějšího rozdělení pohybů letadel mezi obě dráhy.

(31) Opatření O14 – rozšíření východní odbavovací plochy: hranici východní odbavovací plochy bude nutno posunout směrem na jih, aby byly zajištěny potřebné bezpřekážkové plochy pro provozování dráhy. Odbavovací plochu je rovněž třeba napojit na systém pojezdových drah a na plochy pro odmrazování.

(32) Opatření O15 – přizpůsobení infrastruktury: terminálová zařízení v severní části je nutno přizpůsobit s ohledem na nově vybudovanou odbavovací plochu v severní části a přemístění nákladních funkcí do této oblasti. Za tímto účelem je nutno hangár a potřebné pomocné funkce přizpůsobit letadlům kategorie F.

(33) Opatření O16.1 – rozšíření hangárů v severní části: to zahrnuje výstavbu nové odbavovací plochy v severní části včetně přemístění nákladních funkcí do této oblasti a zajištění stanovišť údržby.

([13]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví (Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1).

(34) Opatření O16.2 – výstavba nového letištního terminálu a haly pro malá letadla: bude nutno vybudovat nový letištní terminál a halu pro malá letadla. Bývalý letištní terminál byl při výstavbě nové jižní dráhy zbourán.

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

(35) V rozhodnutí o zahájení řízení byla přezkoumána níže uvedená opatření k financování investičního projektu (tj. opatření infrastruktury a opatření souvisejících s infrastrukturou) na letišti Lipsko/Halle:

i) půjčky společníků ve prospěch společnosti FLH ve výši až 255,6 milionu EUR („překlenovací financování, které již bylo částečně poskytnuto“);

ii) kapitálové injekce ve prospěch společnosti FLH ve výši 255,6 milionu EUR.

(36) Co se týká oznámených opatření infrastruktury, Komise pochybovala, zda lze mít skutečně za to, že spadají do výkonu veřejné správy, a že jejich financování tudíž nepředstavuje státní podporu.

(37) Komise dospěla k závěru, že půjčky společníků a kapitálové injekce ve prospěch společnosti MFAG nepředstavují státní podporu, jelikož měly být převedeny na společnost FLH. Společnost MFAG lze proto považovat pouze za prostředek k převedení těchto finančních prostředků na společnost FLH, a nikoli za samotného příjemce podpory.

2.2.1. **Půjčky společníků ve prospěch společnosti FLH**

(38) Projekty infrastruktury a projekty související s infrastrukturou byly financovány nejprve prostřednictvím půjček společníků, které budou přeměněny na kapitál až poté, co tato finanční opatření schválí Komise. Mezi rokem 2006 a 2011 ([14]) byly společnosti FLH poskytnuty půjčky společníků v celkové výši […] milionů EUR.

(39) Podmínky půjček společníků v období 2006–2008 byly stanoveny na základě dohody o půjčce uzavřené mezi společnostmi Sachsen LB a MFAG. Základní zápůjční sazbu představuje tříměsíční sazba EURIBOR s připočtením rizikové marže ve výši […] bazických bodů. Pro rok 2009 je základní zápůjční sazbou tříměsíční sazba EURIBOR s připočtením rizikové marže ve výši […] bazických bodů. Pro rok 2010 je základní zápůjční sazbou tříměsíční sazba EURIBOR s připočtením rizikové marže ve výši […] bazických bodů.

Počáteční posouzení existence podpory ze strany Komise

(40) Pokud jde o hodnocení půjček společníků ve prospěch společnosti FLH jako podpory, Komise vyslovila pochybnosti, zda byly půjčky společníků společnosti FLH poskytnuty za podmínek, které by byly běžně získány na trhu. Co se týká srovnatelných dohod o půjčce, Komise vyslovila pochybnosti, zda lze orientační návrhy zaslané e-mailem bez úmyslu uzavřít právně závazné dohody o půjčce a bez příslušného posouzení pravděpodobnosti selhání a zajištění považovat za spolehlivé tržní měřítko.

(41) Vzhledem k neexistenci tržního měřítka vycházela Komise při posouzení z náhrady tržní sazby stanovené ve sdělení o referenčních sazbách z roku 2008 ([15]). Jelikož nebyl k dispozici rating společnosti FLH a podkladové zajištění, zdálo se, že podmínky půjček společníků společnosti FLH jsou výhodnější než náhrada tržní sazby stanovená Komisí s použitím sdělení o referenčních sazbách z roku 2008.

(42) Možný prvek podpory představuje rozdíl mezi tržní úrokovou sazbou a skutečnou úrokovou sazbou.

2.2.2. **Kapitálové injekce ve prospěch společnosti FLH**

(43) Kapitálové injekce ve prospěch společnosti FLH určené na financování opatření infrastruktury a opatření souvisejících s infrastrukturou (viz tabulka 2) podléhají schválení Komisí. Předpokládá se proto, že půjčky společníků společnosti FLH budou přeměněny na vlastní kapitál až po povolení podpory.

(44) Celková výše financování určeného na úhradu nákladů na projekty infrastruktury a projekty související s infrastrukturou činí 255,6 milionu EUR. Částka ve výši 240,3 milionu EUR má být vložena do kapitálové rezervy společnosti MFAG a vyčleněna k převodu na společnost FLH za účelem zvýšení jejího vlastního kapitálu (tj. kapitálové rezervy). Zbývající částku vloží společníci společnosti FLH přímo do kapitálové rezervy společnosti FLH.

([14]) Do 1. dubna 2011.
([15]) Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6).

(45) Podle Německa se kapitálové injekce uskuteční bez podkladového obchodního plánu a dlouhodobých vyhlídek ziskovosti.

(46) Ačkoli některé infrastrukturní projekty, které mají být financovány z plánovaných kapitálových injekcí, již byly zahájeny, oznámil veřejný společník v každém případě svůj záměr financovat tato opatření před zahájením prací. Samotné kapitálové injekce nebyly dosud provedeny.

Počáteční posouzení existence podpory ze strany Komise

(47) Co se týká hodnocení kapitálových injekcí jako podpory, Komise vyslovila pochybnosti, zda při neexistenci dlouhodobých vyhlídek ziskovosti jednali společníci společnosti FLH jako tržně jednající hospodářský subjekt. Komise proto pochybovala, zda lze mít za to, že kapitálové injekce nepředstavují státní podporu.

2.2.3. **Slučitelnost podpory**

(48) Jelikož půjčky společníků společnosti FLH a následné kapitálové injekce mohly představovat státní podporu, musela Komise posoudit, zda by bylo možno tuto podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Společné zásady pro posouzení slučitelnosti podpory na financování letištní infrastruktury podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy jsou shrnuty v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005.

(49) V rozhodnutí o zahájení řízení dospěla Komise k závěru, že v daném případě jsou splněna určitá kritéria stanovená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005. Komise v této souvislosti vyvodila závěr, že podpora splňuje jasně stanovený cíl obecného zájmu, zejména zlepšuje propojení regionu pro nákladní dopravu a má pozitivní dopad na místní rozvoj. Vzhledem k pozitivnímu výhledu týkajícímu se rozvoje letiště vyvodila Komise závěr, že letiště má dostatečné perspektivy střednědobého používání a že program týkající se infrastruktury je nezbytný.

(50) V rozhodnutí o zahájení řízení však Komise vyslovila pochybnosti, zda jsou dotyčná opatření infrastruktury úměrná stanovenému cíli. Komise měla rovněž obavy v souvislosti s tím, že ne všichni uživatelé mají přístup k letišti stejně a nediskriminačně. Komise také uvedla, že jelikož letiště Lipsko/Halle, které se specializuje na přepravu nákladu, soutěží s letišti v ostatních členských státech, nelze v současnosti vyvodit závěr, že rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem. Komise měla mimoto pochybnosti ohledně nezbytnosti a přiměřenosti podpory.

(51) Komise proto pochybovala, že by financování oznámených opatření bylo možno považovat za slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 Smlouvy.

3. **PŘIPOMÍNKY NĚMECKA**

3.1. SOUVISLOSTI OPATŘENÍ, KTERÁ JSOU PŘEDMĚTEM ŠETŘENÍ

(52) Německo na úvod svých připomínek objasnilo blíže souvislosti předmětných opatření. Německo v této souvislosti uvedlo, že smlouva o znovusjednocení Německa z roku 1990 předpokládala další rozvoj letiště Lipsko/Halle. Podle Německa byl vypracován hlavní plán rozvoje letiště a bylo rozhodnuto o vybudování systému dvou paralelních drah. Německo rovněž uvedlo, že výstavba severní dráhy byla schválena v roce 1997 a její provozování bylo zahájeno v roce 2000, zatímco výstavba jižní dráhy byla schválena v roce 2004 a její provozování bylo zahájeno v roce 2007.

(53) V tomto kontextu Německo tvrdilo, že kvůli systému paralelních drah a přemístění několika velkých provozovatelů nákladní letecké dopravy se letiště Lipsko/Halle stalo druhým největším leteckým uzlem pro nákladní dopravu v Německu. Německo v této souvislosti uvedlo, že od roku 2010 posílilo letiště své postavení jako jedno z nejdůležitějších center pro překládku leteckého nákladu v Evropě. Německo rovněž dodalo, že v současnosti na letišti působí 133 společností, které v roce 2010 zaměstnávaly celkem 5 106 osob (v porovnání s rokem 2009 nárůst o 14,4 %).

(54) Podle názoru Německa je proto letiště hybnou silou hospodářského rozvoje v regionu a hraje důležitou úlohu, pokud jde o regionální zaměstnanost. Německo zdůraznilo, že to potvrzuje i nárůst příjmů a objemu nákladu odbaveného na letišti: v období od roku 2005 do roku 2009 vzrostly příjmy společnosti FLH z 47 milionů EUR na 80 milionů EUR. Co se týká objemu nákladu, Německo uvedlo, že ve srovnání s ostatními letišti zaznamenává letiště Lipsko/Halle stálá tempa růstu (zatímco v roce 2007 bylo odbaveno 101 364 t nákladu, v roce 2008 vzrostl tento údaj na 442 453 t, v roce 2009 na 524 084 t a v roce 2010 na 663 059 t). K doplnění tohoto tvrzení

Německo uvedlo, že objem leteckého nákladu vzrostl v roce 2009 o 18,5 % a v roce 2010 o 26,5 %. Podle Německa se očekává další nárůst objemu nákladu. Německo v této souvislosti uvedlo, že do roku 2020 mělo být podle očekávání odbaveno přibližně 820 000 t leteckého nákladu ([16]). Německo však dodalo, že se tato prognóza naplní již v roce 2015 ([17]).

(55) Německo rovněž uvedlo, že letiště zaznamenalo v posledních letech postupný nárůst objemu osobní přepravy (z 1 988 854 cestujících v roce 2002 na 2 723 748 cestujících v roce 2007). Ačkoli podle Německa došlo od roku 2007 k poklesu objemu osobní přepravy (v roce 2010 bylo odbaveno pouze 2 352 827 cestujících), ve střednědobém až dlouhodobém horizontu očekává Německo zvýšení objemu osobní přepravy do roku 2020 až na 4,6 milionu cestujících.

(56) Německo uvedlo, že na rozdíl od mnoha jiných letišť v Unii, jako jsou tři hlavní německá nákladní letiště, Frankfurt nad Mohanem, Kolín nad Rýnem/Bonn a Mnichov, má letiště Lipsko/Halle neomezené povolení nočních letů pro komerční nákladní leteckou dopravu. To je podle Německa jedním z důvodů, proč má letiště dobré vyhlídky do budoucna. Německo rovněž poukázalo na skutečnost, že německý Spolkový správní soud (*Bundesverwaltungsgericht*) v rozsudku ze dne 4. dubna 2012 potvrdil zákaz nočních letů na letišti Frankfurt nad Mohanem, největším německém leteckém uzlu pro nákladní dopravu. Německo uvedlo, že mezi 23:00 a 5:00 h byly proto na letišti Frankfurt nad Mohanem zcela zakázány odlety a přílety letadel.

(57) Německo také uvedlo, že společnost FLH nebyla schopna financovat plánovaná opatření infrastruktury z vlastních zdrojů. V této souvislosti Německo zdůraznilo, že kvůli výpadku investic v době bývalé Německé demokratické republiky muselo letiště uskutečnit investice v mnohem kratším čase než letiště nacházející se v západních částech Německa. Podle Německa nemohou být zejména značné krátkodobé investice financovány z vlastních zdrojů společnosti FLH, jelikož mezi objemem investic (225,6 milionu EUR) a ročními příjmy letiště (80 milionů EUR v roce 2009) existuje značný rozdíl.

3.2. POJEM HOSPODÁŘSKÁ ČINNOST A VÝKON VEŘEJNÉ SPRÁVY

3.2.1. **Pojem hospodářská činnost a použitelnost pravidel státní podpory na letištní infrastrukturu**

(58) Německo za prvé připomenulo, že nesouhlasí se stanoviskem Komise, že výstavba letištní infrastruktury představuje hospodářskou činnost. Německo tvrdilo, že oznámená opatření nepředstavují tudíž státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(59) Německo v této souvislosti uvedlo, že se pojem „podnik“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy na letiště nevztahuje, přinejmenším v rámci financování letištní infrastruktury. Německo zdůraznilo, že vybudování letištní infrastruktury nepředstavuje hospodářskou činnost, nýbrž že se jedná o obecné opatření dopravní, regionální a hospodářské politiky. Německo odkázalo na bod 12 pokynů pro leteckou dopravu z roku 1994, v němž se uvádělo, že „výstavba nebo rozšíření infrastrukturních zařízení […] je obecným opatřením hospodářské politiky, které nemůže být Komisí posuzováno podle ustanovení Smlouvy o státních podporách. Rozhodnutí o rozšíření infrastruktury nespadají do oblasti působnosti tohoto sdělení“, a tvrdilo, že pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 tento bod nenahradily.

(60) Německo mimoto uvedlo, že výstavba letištní infrastruktury nepředstavuje hospodářskou činnost, jelikož by soukromý investor takovouto činnost nezajistil. Německo v této souvislosti uvedlo, že investice nemůže být rentabilní, jelikož úhradu stavebních nákladů nelze získat od uživatelů letiště ve formě letištních poplatků. Podle Německa je důvodem skutečnost, že tyto poplatky podléhají povolení letištního orgánu příslušné spolkové země, v níž se letiště nachází, a soukromí investoři nemají na jejich výši žádný vliv. Podle Německa proto tyto poplatky nemůže určit provozovatel sám na základě ekonomických důvodů a poplatky jsou ve skutečnosti stanoveny bez jakékoli souvislosti s investičními náklady. Prostory pronajaté k jiným komerčním účelům než provozování letecké dopravy nejsou podle názoru Německa podstatné.

(61) Německo v této souvislosti rovněž uvedlo, že letiště mají nadprůměrné fixní náklady související s infrastrukturou, vybavením a provozem. Jejich prostor pro rozhodování je mimoto omezen striktními právními povinnostmi a podmínkami.

([16]) Podle odhadů před rokem 2011.
([17]) Podle odhadů z roku 2011.

(62) Německo se také domnívalo, že odkazy na rozsudek ve věci Aéroports de Paris ([18]) a rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle ([19]) nejsou relevantní. Co se týká rozsudku ve věci Aéroports de Paris, Německo uvedlo, že se rozsudek nezabývá výstavbou letištní infrastruktury, nýbrž provozováním letiště. Německo se rovněž domnívalo, že se rozsudek ve věci Aéroports de Paris nezabývá výkladem pojmu „podnik" ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, nýbrž porušením zákazu zneužití dominantního postavení ve smyslu článku 102 Smlouvy. Pokud jde o rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle, Německo se domnívalo, že rozsudek Tribunálu nemá účinek jako soudní precedens, jelikož proti němu lze podat opravný prostředek.

3.2.2. **Výkon veřejné správy**

(63) Podle Německa by i v případě, že by se na financování opatření infrastruktury vztahovala pravidla státní podpory, toto financování nepředstavovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, jelikož financování opatření infrastruktury představovalo především nezbytnou a přiměřenou úhradu nákladů na plnění úkolů spadajících do výsadních pravomocí státu. Německo v této souvislosti uvedlo, že podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 nejsou činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí, hospodářského charakteru a nespadají do oblasti působnosti pravidel státní podpory.

(64) Německo tvrdilo, že v souvislosti s plněním úkolů spadajících do výkonu veřejné správy rozlišuje rozhodovací praxe Komise přinejmenším tyto kategorie opatření souvisejících s bezpečností: ochrana letecké dopravy před vnějšími hrozbami, jako je únos letadla a jiné násilné činy proti letecké dopravě, ochrana letecké dopravy před provozními riziky a ochrana třetích stran před provozními riziky spojenými s leteckou dopravou. Podle názoru Německa musí provozovatel letiště v souvislosti s ochranou letecké dopravy před provozními riziky obnovovat, modernizovat a rozšiřovat letištní infrastrukturu s cílem zamezit provoznímu nebezpečí. Německo uvedlo, že se třetí kategorie opatření obvykle vztahuje na ochranu třetích stran před hlukem letadel a jinými škodlivými vlivy na životní prostředí.

(65) Pokud jde o dotyčná jednotlivá opatření infrastruktury, Německo tvrdilo, že tato opatření představovala většinou kompenzaci za provádění činností spadajících do výkonu veřejné správy, jelikož chránila třetí strany před provozními riziky spojenými s leteckou dopravou.

(66) Pokud jde o protihluková opatření, Německo uvedlo, že v rámci procesu schvalování plánu bylo nutno zavést protihluková opatření přibližně u 10 000 obytných domů. Německo tvrdilo, že podle ustanovení nedávno pozměněného zákona o ochraně před hlukem letadel (*Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm*, dále jen „*FluglärmG*") by se protihluková opatření vztahovala pouze na oblast o rozloze 78 km^2 s přibližně 3 000 obytnými domy a náklady by činily […] milionů EUR. Podle Německa však společnost FLH této změny zákona *FluglärmG* nevyužila a dosud platí přísnější ochrana. Německo v této souvislosti uvedlo, že letiště Lipsko/Halle musí nést podstatně vyšší náklady než jeho konkurenti (v Německu a mimo Unii).

(67) Letiště rovněž odkoupilo nemovitosti významně postižených rezidentů a vyplatilo za ně náhradu. Německo také uvedlo, že jako kompenzaci za stavební činnosti provedlo letiště některé činnosti v oblasti ochrany přírody. Německo tvrdilo, že to mělo zabránit dopadu hluku letadel a stavebních prací na třetí strany nebo tento dopad snížit, a že se tedy jedná o výkon veřejné správy. Podle Německa patří ochrana třetích stran před hlukem, obzvláště hlukem letadel, k jedněm ze základních úkolů a funkcí státu.

(68) Německo také tvrdilo, že vybudování zkušebny motorů, tj. opatření O_2, představovalo opatření spadající do výkonu veřejné správy. Německo uvedlo, že mezní hodnoty hluku stanovené v rozhodnutí o stavebním povolení pro výstavbu jižní dráhy bylo možno během denní doby (6:00 až 22:00 h) dodržet, aniž by byla zapotřebí uzavřená zkušebna motorů. Podle Německa však muselo letiště podle provozního povolení ze dne 31. července 2007 provádět zkoušky v uzavřené zkušebně i během dne. Německo rovněž objasnilo, že zkoušky motorů jsou nezbytné k zachování provozní bezpečnosti letadel, a že pokud by byly zkoušky prováděny v noci mimo uzavřenou stavbu, došlo by k překročení povolených mezních hodnot hluku. Podle názoru Německa proto výstavba zkušebny motorů jako uzavřené stavby slouží k ochraně místních obyvatel před nepřijatelnou hladinou hluku letadel.

([18]) Věc Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, Recueil 2000, s. II-3929.

([19]) Spojené věci Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH v. Komise, T-443/08 a T-455/08 (dále jen „rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle"), Sb. roz. 2011, s. II-1311.

(69) Pokud jde o opatření O3, Německo tvrdilo, že výstavba těchto prvků infrastruktury spadá do výkonu veřejné správy, jelikož byla provedena v zájmu ochrany letecké dopravy před provozními riziky. Bez ohledu na objem přepravy, který má být podle očekávání odbaven v budoucnu, nepostačovaly existující pojezdové dráhy k zaručení bezpečného a hladkého odbavení letecké dopravy již v minulosti. Německo mimoto uvedlo, že nová pojezdová dráha představuje nouzovou přístupovou cestu pro jednotku požární ochrany z východní požární stanice do severní části letiště. I pokud by byla podle Německa použitelná pravidla státní podpory, je třeba mít na paměti, že některé náklady na pojezdovou dráhu souvisely s osvětlením. S ohledem na osvětlení Německo uvedlo, že Komise již v rozhodnutí ve věci Memmingen ([20]) rozhodla, že osvětlení představuje prvek navádění a kontroly letadel, lze je proto považovat za činnosti spadající do výkonu veřejné správy, které nepodléhají systému kontroly státní podpory.

(70) Podle Německa bude i opatření O4 provedeno v rámci činností, které spadají do výkonu veřejné správy, jelikož provozní kapacita a bezpečnostní důvody vyžadovaly zajistit pro letadla s širokým trupem, která jsou provozována s přípustnou maximální vzletovou hmotností, za určitých klimatických podmínek dodatečnou délku vzletu, včetně dodatečné zpomalovací plochy pro případ přerušeného vzletu.

(71) Pokud jde o opatření O5, podle názoru Německa bylo vyklizení staveniště pro výstavbu pojezdové dráhy Victor provedeno v rámci činností spadajících do výkonu veřejné správy, jelikož pojezdová dráha Victor byla nezbytná pro zaručení bezpečného provozu a k prevenci nehod, bezpečnostních rizik a nepříznivých vlivů na životní prostředí. Podle Německa neměla v rozporu se stanoviskem Komise výstavba pojezdové dráhy Victor zvýšit kapacitu a nepřímo obrat. Německo uvedlo, že pojezdová dráha byla vybudována pouze z důvodu provozní bezpečnosti a ochrany životního prostředí.

(72) Podle Německa byla výstavba dvou nových budov požární stanice provedena v rámci činností spadajících do výkonu veřejné správy, jelikož podle ustálené praxe Komise se opatření týkající se požární bezpečnosti, zejména výstavby a provozování požární stanice na letišti a pořízení příslušného vybavení, považují za opatření spadající do výkonu veřejné správy. Německo podotklo, že vybudování protipožárního zařízení je na německých letištích zpravidla financováno z veřejných zdrojů.

(73) Podle Německa byla rovněž výstavba víceúčelového hangáru provedena v rámci činností spadajících do výkonu veřejné správy, jelikož se hangár bude používat výhradně k úschově zařízení pro zimní údržbu a jako nouzové přístřeší. Německo objasnilo, že poskytnutí prostor pro zařízení pro zimní údržbu spadá do výkonu veřejné pravomoci státu, jelikož zaručuje bezpečné provozování letiště v zimním období. Německo mimoto uvedlo, že to letišti umožnilo plnit jeho zákonnou povinnost provozovat letiště nepřetržitě.

(74) Německo uvedlo, že poskytnutí nouzového přístřeší představuje veřejný zájem, jelikož slouží k záchraně lidských životů. Německo citovalo předpisy ICAO, které vyžadují, aby správci letišť poskytli prostor pro ošetření zraněných osob a uložení mrtvých těl v případě mimořádné události. Podle Německa lze ve víceúčelovém hangáru mimoto umístit i cestující, kteří nemohou pokračovat v cestě kvůli přírodním jevům (jako byl například sopečný mrak v roce 2010).

(75) Německo také zdůraznilo, že výstavba nového hangáru byla nezbytná, jelikož rozšíření víceúčelového hangáru na předchozím místě nebylo možné.

(76) Co se týká opatření O6, Německo odkázalo na tvrzení uvedená v souvislosti s opatřením O5. Německo rovněž uvedlo, že výstavba pojezdové dráhy Victor byla odložena.

(77) Podle Německa bylo i rozšíření ploch pro odmrazování (opatření O7) provedeno v rámci výkonu veřejných pravomocí státu, jelikož tato zařízení byla nezbytná z důvodu provozní bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Německo rovněž uvedlo, že další plochy pro odmrazování nebyly nutné pro zaručení dostatečné kapacity v případě většího objemu přepravy, jelikož letiště Lipsko/Halle mohlo odbavit větší objem přepravy i bez dodatečných ploch pro odmrazování. Německo tvrdilo, že rozšíření ploch pro odmrazování bylo nezbytné kvůli zkušenostem během zimní sezóny 2008/2009. Podle Německa slouží dodatečné plochy pro odmrazování k zaručení bezproblémového

([20]) Rozhodnutí Komise ze dne 7. března 2007 o státní podpoře N620/06 – Německo, regionální letiště Memmingen/Allgäu (Úř. věst. C 133, 15.6.2007, s. 8).

odmrazení letadel a k zamezení zpoždění v důsledku nedostatečné infrastruktury pro odmrazování na letišti. Německo v tomto ohledu uvedlo, že by zpoždění měla negativní dopad na životní prostředí, jako je například spotřeba leteckého petroleje, škodlivé emise a hluk.

(78) Pokud jde o opatření O8, Německo tvrdilo, že výstavba heliportu usnadňuje činnost záchranné letecké služby na letišti.

(79) V souvislosti s opatřením O9.1 Německo uvedlo, že přestavba kontrolního místa 1 byla naprosto nezbytná s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ([21]). Německo podotklo, že tato přestavba spadá do výkonu veřejné správy a že její financování bylo omezeno na vynaložené náklady.

(80) Německo se domnívalo, že i výstavba funkční bezpečnostní budovy (opatření O9.2) spadá do výkonu veřejné správy a že financování bylo omezeno na vynaložené náklady. Německo uvedlo, že nová funkční bezpečnostní budova také pomohla zajistit soulad s nařízením (ES) č. 300/2008 a že byla nezbytná k uspokojení potřeb spolkové a regionální policie, celních orgánů a německé meteorologické služby.

(81) Pokud jde o opatření O9.3, které se týkalo pořízení technického vybavení, tj. pořízení dalšího zařízení pro zimní údržbu, dodatečného protipožárního vybavení a vybavení oplocení letiště detektory a digitálními videokamerami, Německo tvrdilo, že tato tři opatření spadají do výkonu veřejné správy.

(82) Co se týká nového zařízení pro zimní údržbu, Německo uvedlo, že toto zařízení umožňuje současný úklid drah, což zajišťuje bezpečné provozování letiště, a opatření tudíž spadá do výkonu veřejné správy.

(83) Německo rovněž uvedlo, že podle § 8 německého zákona o bezpečnosti vzdušného prostoru (*Luftsicherheitsgesetz*, dále jen „*LuftSiG*“), který provedl nařízení (ES) č. 300/2008, muselo být letiště opatřeno oplocením. Německo zdůraznilo, že podle ustálené praxe Komise spadá letištní infrastruktura související s bezpečností, jako je oplocení, do výkonu veřejné správy.

(84) Pokud jde o opatření O9.4 (tj. výstavbu nového zařízení pro přepravu zvířat včetně veterinárních zařízení), Německo uvedlo, že i výstavba této budovy spadá do výkonu veřejné správy, jelikož má zajistit, aby do Německa a Unie nebyly zavlečeny nákazy zvířat či jiné nemoci.

(85) S ohledem na opatření O12 Německo uvedlo, že aby bylo možno dále rozvíjet nákladní leteckou dopravu a snížit riziko nehod na zemi, bylo zapotřebí stavební povolení.

(86) Co se týká opatření O11 a O13 až O16, Německo podotklo, že v oznámení netvrdilo, že tato opatření byla provedena v rámci činností spadajících do výkonu veřejné správy. Podle Německa tato opatření zahrnovala rozvoj veřejně přístupné zóny v jihovýchodní části, rozšíření severní odbavovací plochy, rozšíření východní odbavovací plochy, přizpůsobení infrastruktury v severní části a další opatření infrastruktury v severní části.

3.3. FINANCOVÁNÍ INFRASTRUKTURY PROSTŘEDNICTVÍM PŮJČEK SPOLEČNÍKŮ SPOLEČNOSTI FLH

3.3.1. **Finanční podmínky**

(87) Pokud jde o financování předmětných opatření infrastruktury, Německo uvedlo, že opatření byla financována prostřednictvím půjček společníků, které byly poskytnuty za běžných tržních podmínek, nepředstavují tudíž státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Německo uvedlo, že tyto půjčky nebyly dosud přeměněny na vlastní kapitál a že přeměna půjček společníků podléhá rozhodnutí Komise o jejich schválení.

(88) Německo objasnilo, že půjčky jsou poskytovány podle potřeb v oblasti výstavby a že se jejich celková výše každý měsíc mění. Podle Německa začíná doba trvání půjčky běžet ke dni, k němuž je půjčka vyplacena. Německo dále objasnilo, že každá půjčka je splatná na konci roku (31. prosince), v němž byla poskytnuta. Německo uvedlo, že tyto půjčky byly poté prodlouženy o další jednoleté období. Podle Německa je možné několikanásobné prodloužení doby splatnosti, dokud nebude získáno očekávané povolení kapitálových injekcí ze strany Komise.

([21]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 (Úř. věst. L 97, 9.4.2008, s. 72).

(89) Německo dále uvedlo, že částka půjčky a úroky jsou splatné k poslednímu dni (tj. 31. prosince každého roku), doba splatnosti půjčky však může být prodloužena o další rok. Německo také tvrdilo, že tato možnost prodloužení půjčky umožňuje prodloužit půjčku do doby, než Komise vydá konečné rozhodnutí.

(90) Pokud jde o úrokovou sazbu u každé půjčky, Německo objasnilo, že byla stanovena na základě sazby EURIBOR platné v okamžiku provedení každé tranše s připočtením rizikové marže. Podle Německa bude v případě, je-li půjčka poskytnuta dne 1. července, její doba trvání (do konce roku) činit šest měsíců a úrokovou sazbou bude součet šestiměsíční sazby EURIBOR a rizikové marže. Německo rovněž objasnilo, že je-li půjčka poskytnuta dne 1. května (s dobou trvání do konce roku v délce osmi měsíců), bude referenční základní sazba vypočítána pomocí interpolace šestiměsíční a devítiměsíční sazby EURIBOR. Německo dále uvedlo, že od ledna roku následujícího po roce, v němž byla půjčka prodloužena, bude platnou úrokovou sazbou dvanáctiměsíční sazba EURIBOR s připočtením rizikové marže. Německo poskytlo přehled akumulovaných částek půjček a podmínek, jak jsou shrnuty v tabulce 3.

Tabulka 3

Přehled půjček společníků společnosti FLH v období od 13. 12. 2006 do 1. 1. 2012

Datum	Částka v milionech EUR (akumulovaná)	EURIBOR	Riziková marže	Celková úroková sazba (EURIBOR + marže)
13. 12. 2006	(…)	3,90	(…)	(…)
1. 1. 2007	(…)	3,90	(…)	(…)
1. 1. 2008	(…)	4,73	(…)	(…)
1. 1. 2009	(…)	3,03	(…)	(…)
1. 1. 2010	(…)	1,25	(…)	(…)
1. 1. 2011	(…)	1,50	(…)	(…)
1. 1. 2012	(…)	1,94	(…)	(…)

Zdroj: podání Německa ze dne 26. dubna 2012, příloha 14.

(91) Pokud jde o výši rizikové marže, Německo uvedlo, že pro roky 2006 až 2008 byla použita riziková marže ve výši […] bazických bodů. Německo objasnilo, že tato sazba byla stanovena po porovnání úvěrových podmínek u těchto dohod o půjčce:

a) dohoda o půjčce uzavřená mezi společnostmi MFAG a Sachsen LB dne 19./22. 8. 2003, která stanovila marži ve výši […] bazických bodů ročně;

b) dohoda o půjčce uzavřená mezi společnostmi MFAG a Sachsen LB/Nord LB dne 16. 5. 2007, která stanovila marži ve výši […] bazických bodů ročně;

c) dohoda o půjčce uzavřená mezi společnostmi MFAG a Postbank dne 28. 6. 2007/15. 7. 2007, která stanovila marži ve výši […] bazických bodů ročně.

(92) Německo uvedlo, že průměrná vypočítaná riziková marže byla zaokrouhlena směrem nahoru z […] bazických bodů v průměru na […] bazických bodů.

(93) Pokud jde o rizikovou marži ve výši […] bazických bodů, která byla stanovena v roce 2009, Německo objasnilo, že sazba byla určena porovnáním podmínek dvou orientačních nabídek společností Sachsen Bank a Nord LB ze dne 8. resp. 9. ledna 2009 a dohod o půjčce, které byly uzavřeny mezi společnostmi MFAG a Sachsen LB a Postbank dne 19./22. srpna 2003 a 28. června/15. července 2007. Německo uvedlo, že z důvodu obezřetnosti byla marže zaokrouhlena z […] bazických bodů v průměru na […] bazických bodů.

(94) Podle Německa činila v roce 2010 riziková marže […] bazických bodů. Německo dále uvedlo, že tento údaj byl určen porovnáním dvou orientačních nabídek společností Sachsen LB ([22]) a Nord LB ([23]) ze dne

([22]) Nabídka půjčky od společnosti Sachsen LB ze dne 14.1.2010 navrhující marže ve výši 55 bazických bodů ročně až 80 bazických bodů ročně v závislosti na výši půjčky (čím vyšší je půjčka, tím nižší je nabízená marže).

([23]) Nabídka půjčky od společnosti Nord LB ze dne 11.1.2010 navrhující rizikové marže od 22 bazických bodů ročně po 238 bazických bodů ročně v závislosti na výši půjčky.

11. resp. 14. ledna 2010 a dohody o půjčce uzavřené mezi společnostmi MFAG a Sachsen LB dne 19./22. srpna 2003. Německo uvedlo, že z důvodu obezřetnosti byla průměrná marže zaokrouhlena směrem nahoru z […] bazických bodů v průměru na […] bazických bodů.

(95) Německo objasnilo, že v roce 2011 činila použitá riziková marže […] bazických bodů a že výpočet byl založen na porovnání dvou orientačních nabídek společností Sachsen Bank a Nord LB ze dne 29. června 2011 a dohod o půjčce uzavřených mezi společnostmi Postbank a MFAG dne 28. června/15. července 2007 a mezi společnostmi Sachsen LB a MFAG dne 19./22. srpna 2003. Podle Německa byla vypočítaná marže opět zaokrouhlena směrem nahoru z […] bazických bodů v průměru na […] bazických bodů.

3.3.2. **Použití srovnávacích tržních údajů k určení tržní sazby pro společnost FLH**

(96) Německo uvedlo, že podle jeho názoru je třeba soulad půjček společníků společnosti FLH s trhem nutno posoudit na základě srovnávacích tržních údajů, a nikoli podle sdělení o referenčních sazbách z roku 2008.

(97) Německo taktéž tvrdilo, že dohoda o půjčce uzavřená mezi společnostmi MFAG a Sachsen LB dne 19./22. srpna 2003 představovala vhodnou referenční hodnotu k určení tržní úrovně úrokových sazeb u půjček společníků. Německo odmítlo tvrzení, že dohoda o půjčce uzavřená mezi společnostmi MFAG a Sachsen LB nepředstavovala vhodný základ pro referenční srovnávání, jelikož byla uzavřena s jiným příjemcem, a to společností MFAG, a nikoli se společností FLH. Německo poukázalo na skutečnost, že Komise sama považovala společnost MFAG pouze za prostředek k převodu finančních prostředků na společnost FLH, a nikoli za samotného příjemce podpory. Německo objasnilo, že dohoda o kontrole a převodu zisku a ztrát uzavřená mezi společnostmi MFAG a FLH ukládala společnosti FLH povinnost převést veškerý zisk na společnost MFAG a společnost MFAG měla povinnost pokrýt veškeré ztráty společnosti FLH, čistý roční zisk/ztráta byly tudíž v případě společnosti FLH vždy nulové. Úrokové rozpětí pro společnost ve skupině vždy odpovídalo úrokovému rozpětí u mateřské společnosti a naopak.

(98) Podle Německa zahrnovala dohoda o půjčce, přestože byla uzavřena v roce 2003, dlouhodobou půjčku s možností prodloužení doby splatnosti do roku 2013 a s úrokovou sazbou stanovenou vždy na tři měsíce. Německo v této souvislosti uvedlo, že mezi roky 2006 a 2008 byla použitelná riziková marže ve výši […] bazických bodů a že by tato marže platila i v současnosti. Německo nesouhlasilo s tvrzením Komise, že společnost Sachsen LB mohla nabídnout úrokové rozpětí ve výši pouze […] bazických bodů kvůli nižší úrovni úroků v důsledku financování EIB. Podle Německa nemělo financování EIB na stanovení úrokového rozpětí ve výši […] bazických bodů žádný vliv.

(99) Německo odmítlo také připomínku Komise, že dohodu o půjčce uzavřenou mezi společnostmi Postbank a MFAG nelze použít jako měřítko. Tato dohoda byla uzavřena ve prospěch společnosti FLH, nebyla sjednána v jiném čase a na platbu se nevztahovaly zvláštní podmínky. Německo rovněž uvedlo, že i závazná nabídka financování předložená společnostmi Sachsen LB a Nord LB dne 16. května 2007 představovala vhodné měřítko.

(100) S ohledem na tvrzení Komise, že má pochybnosti ohledně toho, zda lze orientační návrhy předložené e-mailem bez záměru uzavřít právně závazné dohody o půjčce považovat za spolehlivé tržní měřítko ([24]), Německo uvedlo, že společnosti Nord LB a Sachsen Bank udržují se společností MFAG dlouhodobé obchodní vztahy a jsou o ekonomické situaci společností FLH a MFAG pravidelně informovány, orientační návrhy byly tudíž založeny na důkladném posouzení rizik.

(101) Německo rovněž uvedlo, že i kdyby se to, zda jsou půjčky v souladu s trhem nebo zda mají povahu podpory, případně oboje posoudilo na základě sdělení o referenčních sazbách z roku 2008, nejednalo by se o státní podporu. Německo zdůraznilo, že se nová metoda výpočtu referenční sazby používá teprve od 1. července 2008. Na dohody o půjčce, které byly uzavřeny před tímto dnem, je proto nutno použít předchozí sdělení o referenčních sazbách.

3.3.3. **Rating společností MFAG/FLH**

(102) Německo potvrdilo, že rating společnosti FLH nebyl stanoven veřejnými ratingovými agenturami. Německo však uvedlo, že existují určité údaje o její úvěruschopnosti. Německo dále uvedlo, že hlavním společníkem společnosti FLH je společnost MFAG, která ve společnosti FLH vlastní 94 % podíl. Podle Německa by měl být vzhledem k tomu, že mezi společnostmi MFAG a FLH existuje od 6. prosince 2000 *dohoda o sdílení zisku a ztrát*, která společnosti MFAG ukládá povinnost pokrýt veškeré ztráty společnosti FLH, rating společnosti FLH přinejmenším stejný (nebo vyšší) jako rating její mateřské společnosti MFAG.

([24]) 95. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

(103) Německo uvedlo, že rating společnosti MFAG nebyl stanoven veřejnými ratingovými agenturami. Německo však poskytlo některé interní ratingy bank pro společnost MFAG. Německo uvedlo, že v roce 2006 stanovila společnost Nord LB rating společnosti MFAG na […] na své interní ratingové stupnici (s pravděpodobností selhání […] %), což odpovídá ratingu […] až […] na ratingové stupnici společnosti Standard & Poor's, ratingu […] až […] na ratingové stupnici společnosti Moody's a ratingu […] až […] na ratingové stupnici společnosti Fitch. Německo tvrdilo, že společnost MFG je v této ratingové kategorii zařazena od roku 2006. Německo také uvedlo, že dne 2. srpna 2011 resp. 20. dubna 2012 bylo toto hodnocení potvrzeno společností Nord LB. Německo mimoto dodalo, že rovněž společnost Deutsche Kreditbank AG (DKB) poskytla údaje o ratingu, které potvrzují, že na základě finančních zpráv společnosti MFAG za rok 2006 byl společnosti přidělen rating […] na interní ratingové stupnici banky, což odpovídá ratingu […] společnosti Standard & Poor's a ratingu […] společnosti Moody's.

(104) V tabulce 4 jsou shrnuty údaje o ratingu přiděleném společnosti MFAG od roku 2006 do roku 2012 (posuzované období).

Tabulka 4

Rating společnosti MFAG v období 2006–2012

(…) ([25])

3.3.4. **Posouzení ztrátovosti ze selhání**

(105) Co se týká zajištění půjček a ztrátovosti ze selhání, Německo objasnilo, že půjčky poskytli společníci společnosti FLH ve formě překlenovacího financování, což znamená, že by po schválení Komisí měly být přeměněny na kapitál. Německo v této souvislosti dále uvedlo, že z tohoto důvodu nebyly půjčky zajištěny.

(106) Německo uvedlo, že u půjček nebyly stanoveny konkrétní podmínky splacení, jelikož se předpokládalo, že půjčky budou přeměněny na vlastní kapitál, k splacení proto nedojde. Podle Německa by v případě, že by půjčky nebyly na vlastní kapitál přeměněny, jelikož Komise financování opatření infrastruktury neschválila, bylo podle § 488 odst. 3 německého občanského zákoníku (*Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch*) možné dohodu o půjčce ukončit do tří měsíců. Ukončení dohody by znamenalo splatnost částky půjčky i s úroky.

(107) Německo tvrdilo, že ačkoli půjčky nejsou zajištěny, mělo by se mít za to, že ztrátovost ze selhání je u společnosti FLH minimálně nižší než […] % a dokonce se blíží […] %, jelikož hodnota aktiv společnosti FLH (tj. […] milionů EUR v roce 2010) přesahuje hodnotu závazků ([…] milionů EUR v roce 2010). Podle názoru Německa by v případě úpadku aktiva společnosti FLH postačovala k uspokojení těchto pohledávek.

(108) Německo uvedlo, že se na aktiva společnosti FLH, která sestávají mimo jiné z pozemků, budov, technického zařízení a strojů, nevztahují žádná zástavní práva ve prospěch jejích společníků ani externích věřitelů.

3.3.5. **Kapitálové injekce neposkytly žádnou výhodu**

(109) Pokud jde o kapitálové injekce určené na výstavbu letiště, Německo zdůraznilo, že kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu není použitelné, jelikož výstavba letiště představovala obecné opatření hospodářské politiky, které nepodléhalo systému kontroly státní podpory.

3.4. SLUČITELNOST PODPORY

(110) Německo uvedlo, že i kdyby financování plánovaných opatření představovalo státní podporu, byla by tato podpora slučitelná s vnitřním trhem, jelikož splňuje podmínky stanovené v bodě 61 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Po vstupu pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 v platnost Německo uvedlo, že by podpora byla slučitelná i podle společných zásad stanovených v oddíle 5 zmíněných pokynů.

3.4.1. **Dobře vymezený cíl společného zájmu**

(111) Německo uvedlo, že financování dotyčných investic slouží dobře vymezenému cíli společného zájmu.

([25]) Důvěrné obchodní údaje.

(112) Německo v této souvislosti tvrdilo, že odvětví letecké nákladní dopravy, obzvláště expresní nákladní dopravy, vykazuje značná tempa růstu zejména na letišti Lipsko/Halle (mezi roky 2007 a 2010 se objem nákladu zvýšil z 101 364 t na 663 059 t). Německo dále uvedlo, že nákladní letečtí dopravci rozšiřují své provozní kapacity. Podle Německa existuje na třech hlavních leteckých uzlech pro nákladní dopravu, tj. na letištích Frankfurt nad Mohanem, Mnichov a Kolín nad Rýnem/Bonn, omezení nočních letů. Německo dále uvedlo, že podle rozsudku ze dne 4. dubna 2012 nejsou na letišti Frankfurt nad Mohanem povoleny noční lety. Podle názoru Německa pomáhá tudíž letiště Lipsko/Halle odlehčit ostatním nákladním letištím v Německu.

(113) Co se týká přispění letiště k propojení regionu, Německo uvedlo, že plánovaný projekt je součástí strategie rozvoje letiště označeného jako „*bod sítě Společenství*“ obsažené v plánu (sahajícím do roku 2020) transevropské dopravní sítě z roku 2004. Podle Německa leží letiště ve středním Německu (v blízkosti pěti hlavních tras transevropské dopravní sítě a celoevropských koridorů) a nachází se v blízkosti průsečíku spolkových dálnic, které spojují severní a jižní Evropu (A 9) a západní a východní Evropu (A 14) a má dopravní napojení na železniční a silniční síť. Německo objasnilo, že napojení na železniční a silniční síť usnadňuje efektivnější přepravu nákladu. Německo také uvedlo, že projekt je v souladu „*rozvojem integrované sítě evropské letecké dopravy*“ podle bodu 12 akčního plánu pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě ([26]), v němž se uvádí, že „v tomto směru by bylo žádoucí odblokovat existující skrytou kapacitu u regionálních letišť za předpokladu, že členské státy budou dodržovat právní nástroje Společenství týkající se státních podpor“.

(114) Německo dále uvedlo, že realizace projektu bude mít příznivý dopad na celý region a ovlivní významně jeho hospodářský a sociální rozvoj. Podle Německa zlepší investiční projekt zejména přístupnost regionu a zvýší jeho přitažlivost pro investory a návštěvníky. Německo v této souvislosti tvrdilo, že investiční projekt bude mít kladný dopad rovněž na zaměstnanost. Na podporu tohoto tvrzení Německo uvedlo, že míra nezaměstnanosti činí v Sasku 10,3 % a v Sasku-Anhaltsku 11,2 %, což je nad německým průměrem ve výši 6,9 %.

(115) Německo proto uvedlo, že státní podpora sleduje jasně vymezený cíl společného zájmu.

3.4.2. **Potřeba státního zásahu**

(116) Německo tvrdilo, že by se žádný soukromý investor o financování těchto opatření infrastruktury nezajímal. Německo v této souvislosti podotklo, že letiště Lipsko/Halle bylo v minulosti postiženo výpadkem investic. Podle Německa se opatření mimoto týkají dlouhodobých investic do infrastruktury, jež řeší potřeby letiště s ohledem na budoucí růst nákladní dopravy. Německo tvrdilo (aniž by předložilo důkazy), že opatření nejsou nepřiměřeně rozsáhlá ani neúměrně nákladná. Podle názoru Německa není další snížení státního financování možné, jelikož infrastrukturu tohoto rozsahu nelze financovat z vlastních zdrojů provozovatelů letiště.

(117) Německo rovněž tvrdilo, že příjmy z letištních služeb nepokrývají náklady na vybudování infrastruktury, a doložilo toto tvrzení na základě analýzy schodku financování a hypotetické srovnávací analýzy.

(118) Německo se tudíž domnívalo, že podpora může přinést investičnímu projektu zásadní zlepšení, které trh sám o sobě nemůže poskytnout, a že existuje potřeba státního zásahu.

3.4.3. **Vhodnost opatření podpory**

(119) Německo uvedlo, že podpora představuje vhodné opatření podpory. V této souvislosti Německo tvrdilo, že vzhledem k umístění letiště v bývalé Německé demokratické republice je letiště postiženo výpadkem investic a potřebuje provést významné investice v kratším čase než ostatní letiště.

([26]) Akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě, KOM(2006) 819 v konečném znění, 24. ledna 2007.

(120) Podle Německa by navíc opatření infrastruktury nebyla bez státní podpory provedena vůbec. K doložení tohoto tvrzení Německo uvedlo, že v roce 2005 vytvořila skupina MFAG příjmy ve výši 83,8 až 118 milionů EUR a společnost FLH příjmy ve výši 47 až 80 milionů EUR. Podle názoru Německa představuje tudíž objem investic ve výši 255,625 milionu EUR více než dvoj- až trojnásobek konsolidovaných příjmů společnosti MFAG a více než troj- až pětinásobek příjmů společnosti FLH v období, v němž bylo o infrastrukturních projektech rozhodnuto.

(121) Německo rovněž uvedlo, že poměr mezi příjmy a objemem investic prokazuje, že by dotčené podniky tato opatření bez financování z veřejných zdrojů neprovedly.

3.4.4. **Motivační účinek**

(122) Co se týká motivačního účinku, Německo uvedlo, že výše a intenzita státní podpory je u dotyčných opatření infrastruktury odůvodněná. Německo tvrdilo, že bez státního financování by opatření infrastruktury nebyla provedena vůbec (viz oddíl 3.4.3).

(123) Na rozdíl od Komise se Německo domnívalo, že skutečnost, že některé investiční projekty již byly provedeny, nesnižuje motivační účinek, jelikož závazky společníků týkající se financování byly přijaty před zahájením provádění příslušných opatření infrastruktury. Podle Německa znamená tvrzení Komise, že infrastrukturní projekty mohly vést k významné míře návratnosti kapitálu, nesprávné pochopení povahy dotyčných opatření a je rovněž v rozporu s předchozí rozhodovací praxí Komise. Podle Německa již Komise mnohokrát uznala, že opatření tohoto typu obvykle nevedou k významné míře návratnosti kapitálu.

3.4.5. **Přiměřenost podpory (podpora omezená na minimum)**

(124) Podle Německa lze přiměřenost opatření infrastruktury odvodit rovněž ze skutečnosti, že sníží přetížení na ostatních německých nákladních letištích.

(125) Německo taktéž uvedlo, že výše a intenzita financování byly omezeny na naprosté minimum potřebné k provedení opatření infrastruktury. Podle Německa byly náklady stanoveny předem na základě odhadů nákladů a předběžných plánů. Německo také tvrdilo, že v rozporu s tvrzením Komise není letiště s to zvýšit své příjmy navýšením letištních poplatků. Podle názoru Německa je důvodem skutečnost, že většina investic souvisí s opatřeními infrastruktury, za něž nelze vybírat zvláštní poplatek.

(126) Německo dále tvrdilo, že investiční náklady na výstavbu letištní infrastruktury nelze obvykle uhradit zvýšením poplatků pro uživatele letiště. Německo uvedlo, že jelikož letištní poplatky schvaluje příslušný letištní orgán spolkové země, v níž se letiště nachází, nemohou být investiční náklady na výstavbu letištní infrastruktury přeneseny na uživatele infrastruktury podle uvážení provozovatele. Podle Německa by jakékoli další zvýšení letištních poplatků na letišti Lipsko/Halle nebylo v souladu s trhem a nebylo by je možno vymáhat vůči leteckým společnostem, které letiště využívají. Podle Německa je třeba mít na paměti, že poplatky na letišti Lipsko/Halle jsou již vyšší, než je obvyklá tržní úroveň.

(127) Německo rovněž tvrdilo, že předpokládaná intenzita podpory byla odůvodněná. Podle Německa může pouze plánovaný rozsah veřejného financování zaručit, že investice lze provést v potřebném rozsahu a časovém rámci. Německo uvedlo, že nemožnost financování opatření týkajících se regionální letištní infrastruktury tohoto typu ze soukromých zdrojů dostatečně prokazuje rozhodovací praxe Komise i skutečnost, že neexistuje ani jeden známý případ, kdy soukromí investoři financovali takováto opatření na vlastní náklady.

(128) Německo tvrdilo, že Komise opakovaně a často schvalovala intenzitu podpory až ve výši 100 %. Praxe Komise v případě investic podobných dotyčným investicím podle Německa ukazuje, že tyto investice vyžadují intenzitu podpory ve výši nejméně 75 %, aby byly provedeny.

(129) Německo uvedlo, že jelikož bylo letiště vybudováno ve veřejném zájmu Německa, nebyla opatření infrastruktury založena na obchodním plánu, výpočtech ziskovosti ani finančních výkazech.

(130) Na žádost Komise poskytlo Německo výpočty schodku financování, které jsou shrnuty v tabulce 5 a tabulce 6.

Tabulka 5

Výpočet schodku financování – scénář I – investice financované prostřednictvím kapitálových injekcí, které byly provedeny v roce 2014

Scénář I – investice financované prostřednictvím kapitálových injekcí, které byly provedeny v roce 2014	V milionech EUR
Diskontní sazba (1)	[…]%
Čistá současná hodnota součtu peněžních toků společnosti FLH v období 2006–2055	(…)
Čistá současná hodnota oznámených investičních opatření O1–O16.2 (včetně nákladů spadajících do výkonu veřejné správy)	189,4
Čistá současná hodnota schodku financování	166,9
Intenzita podpory (2)	88,1 %

(1) Diskontní sazba byla stanovena pomocí modelu oceňování kapitálových aktiv: $r_e = r_f + ß_i$ (MRP)
R_f = základní sazba = […] % ke dni 30.12.2005
$ß_i$ = faktor beta = […] ke dni 1.1.2006
MRP = tržní riziková přirážka před zdaněním = […] % ke dni 1.1.2006.
(2) Čistá současná hodnota schodku financování/čistá současná hodnota investic = 166,9 milionu EUR/189,4 milionu EUR = 88,10 %

Tabulka 6

Výpočet schodku financování – scénář II – investice financované prostřednictvím kapitálových injekcí provedených současně s investicemi

Scénář II – investice financované prostřednictvím kapitálových injekcí provedených v době potřeby financování (1)	V milionech EUR
Diskontní sazba	[…]%
Čistá současná hodnota součtu peněžních toků společnosti FLH v období 2006–2055	(…)
Čistá současná hodnota oznámených investičních opatření O1–O16.2 (včetně nákladů spadajících do výkonu veřejné správy)	189,4
Čistá současná hodnota schodku financování	142,1
Intenzita podpory (2)	75,00%

(1) Časový rámec investic je totožný s financováním prostřednictvím kapitálových injekcí.
(2) Čistá současná hodnota schodku financování/čistá současná hodnota investic = 142,1 milionu EUR/189,4 milionu EUR = 75,00%

3.4.6. **Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy**

(131) S ohledem na zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy Německo zdůraznilo, že celková bilance opatření infrastruktury na letišti Lipsko/Halle bude pozitivní a opatření nebudou mít nežádoucí negativní vliv na obchod a hospodářskou soutěž mezi členskými státy. Německo v této souvislosti uvedlo, že dotyčná opatření infrastruktury nemají expanzivní charakter a neovlivňují objem přepravy. Německo uvedlo, že Komise již v jiných rozhodnutích uznala, že opatření, která nemají expanzivní charakter, neovlivňují významně hospodářskou soutěž mezi letišti.

(132) Německo rozdělilo možné konkurenty letiště Lipsko/Halle do tří hlavních kategorií: i) letiště v blízkosti letiště Lipsko/Halle, ii) ostatní německá nákladní letiště a iii) hlavní nákladní letiště v Unii.

(133) Pokud jde o letiště v blízkosti letiště Lipsko/Halle, Německo uvedlo, že se žádné z těchto letišť nespecializuje na leteckou nákladní dopravu. Německo rovněž uvedlo, že žádné z letišť, jako je Altenburg-Nobitz, Berlín-Brandenburg, Drážďany, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt a Praha, s letištěm Lipsko/Halle skutečně nesoutěží. Na podporu tohoto tvrzení Německo uvedlo, že u některých těchto letišť je geografická vzdálenost příliš velká, letiště se nacházejí v různých hospodářských regionech, spádové oblasti jsou dosti odlišné nebo letiště jsou velmi malá.

(134) Pokud jde o ostatní německá nákladní letiště, Německo uvedlo, že hospodářská soutěž s letištěm Lipsko/Halle je omezená, jelikož se hlavní německé letecké uzly pro nákladní dopravu (Frankfurt nad Mohanem, Mnichov a Kolín nad Rýnem/Bonn), které s letištěm Lipsko/Halle soutěží, potýkají s kapacitními problémy nebo omezením nočních letů.

(135) Podle Německa nedochází ani ke konkurenčnímu překrývání s ostatními nákladními letišti v Unii, zejména letišti Brusel a Vatry. Německo v této souvislosti uvedlo, že vzhledem k centrální poloze ve středu Evropy obsluhuje letiště Lipsko/Halle jedinečným způsobem západní i východní Evropu, zatímco letiště Brusel ani Vatry nejsou s to zaručit dostatečný přístup na stále důležitější trhy ve střední a východní Evropě. Pokud jde o letiště Vatry, Německo poznamenalo, že se jedná o velmi malé letiště a že například v roce 2010 byl objem leteckého nákladu na letišti Lipsko/Halle více než 80krát vyšší než objem leteckého nákladu na letišti Vatry. Podle Německa nemá navíc letiště Vatry stejně dobré napojení na železniční a silniční síť jako letiště Lipsko/Halle. Co se týká letiště Brusel, Německo tvrdilo, že zatímco letiště Lipsko/Halle zaznamenalo v posledních letech nárůst objemu nákladní přepravy, na letišti Brusel došlo naopak v témže období k jeho poklesu. Podle Německa se na letiště Brusel navíc vztahuje významné omezení nočních letů, hospodářská soutěž je proto omezená.

(136) Německo mimoto uvedlo, že v rozporu s názorem Komise měli všichni potenciální uživatelé k letištní infrastruktuře stejný a nediskriminační přístup. Podle Německa nebyly jednotlivým uživatelům letiště poskytnuty neodůvodněné slevy na základě objemu. Podle názoru Německa se již Komise mimoto otázkou stejného a nediskriminačního přístupu k letišti zabývala v předchozím rozhodnutí týkajícím se financování letiště Lipsko/Halle ([27]).

(137) Německo tudíž zastává názor, že případnou státní podporu lze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.

4. **PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN**

4.1. MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) Společnost MFAG podala připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení společně se společností FLH dne 26. října 2011. Připomínky společnosti MFAG jsou obecně v souladu s připomínkami Německa.

4.1.1. **Pojem hospodářská činnost a výkon veřejné správy**

(139) Společnost MFAG uvedla, že výstavba infrastruktury na letišti Lipsko/Halle nepředstavuje hospodářskou činnost. Podle společnosti MFAG tudíž dotyčné financování nespadá do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Společnost MFAG v této souvislosti uvedla, že by soukromý investor předmětná opatření neprovedl tehdy ani nyní. Společnost MFAG tvrdila, že pro letištní infrastrukturu neexistuje žádný trh. V této souvislosti společnost MFAG uvedla, že letiště nejsou schopna financovat investice do infrastruktury sama. Společnost MFAG se obávala, že použití pravidel státní podpory na letištní infrastrukturu povede k snížení investic do letištní infrastruktury.

(140) Společnost MFAG rovněž uvedla, že k rozšíření letiště Lipsko/Halle došlo ve veřejném zájmu a že se na financování letištní infrastruktury nevztahuje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu. Společnost MFAG v této souvislosti prohlásila, že v Unii neexistuje žádný případ, kdy by soukromý investor vybudoval nebo podstatně rozšířil letiště z vlastních zdrojů. Podle společnosti MFAG musí proto Komise místo použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu posoudit, zda je infrastruktura nabízena všem uživatelům otevřeným a nediskriminačním způsobem. Společnost MFAG dále uvedla, že v případě letiště Lipsko/Halle tomu tak je. Podle společnosti MFAG nebyla tudíž opatření infrastruktury založena na obchodním plánu ani na dlouhodobých vyhlídkách ziskovosti.

([27]) Rozhodnutí 200/948/ES.

(141) Společnost MFAG mimoto objasnila, že výstavba letiště pomohla dosáhnout cílů regionální politiky a podpořit hospodářsky znevýhodněný region. Společnost MFAG zdůraznila, že to představuje obvyklou povinnost státu, kterou nemohou plnit soukromí investoři, nelze ji proto posuzovat podle pravidel státní podpory.

(142) Společnost MFAG také tvrdila, že pokud by bylo financování infrastruktury obecně hospodářskou činností (což není), spadala by předmětná opatření do výkonu veřejné správy, a nepředstavovala by tudíž státní podporu.

(143) Pokud jde o činnosti spadající do výkonu veřejné správy, společnost MFAG uvedla, že Komise musí rozlišovat mezi ochranou letecké dopravy před vnějšími hrozbami, ochranou letecké dopravy před provozními riziky a ochranou třetích stran před provozními riziky spojenými s leteckou dopravou. V této souvislosti společnost MFAG uvedla, že by ochrana před provozními riziky a ochrana práv třetích stran měly spadat do výkonu veřejné správy. Společnost MFAG podotkla, že Komise ve své rozhodovací praxi považovala opatření v oblasti požární ochrany, letových navigačních služeb a řízení letového provozu, zejména Deutscher Wetterdienst (německá meteorologická služba) a Deutsche Flugsicherung (společnost zajišťující řízení letového provozu), za opatření spadající do výkonu veřejné správy.

4.1.2. **Soulad půjček společníků společnosti FLH s trhem**

(144) Podle společnosti MFAG byly půjčky společníků poskytnuty za tržních podmínek. Společnost MFAG uvedla, že je nutno vzít v úvahu rating, který společnosti MFAG přidělily společnosti Nord LB a Deutsche Kreditbank AG. Společnost MFAG v této souvislosti objasnila, že společnosti Nord LB a Deutsche Kreditbank AG stanovily rating společností MFAG a FLH v ratingové kategorii […] s průměrnou pravděpodobností selhání […] %. Společnost MFAG rovněž uvedla, že ratingová kategorie […] je srovnatelná s externí ratingovou kategorií společnosti Standard&Poor's […] až […], ratingovou kategorií společnosti Moody's […] až […] a ratingovou kategorií společnosti Fitch […] až […].

(145) Společnost MFAG také tvrdila, že půjčky společníků společnosti FLH byly ve vysoké míře zajištěny. Společnost MFAG objasnila, že půjčky společnosti FLH budou použity na financování udržitelných investic do infrastruktury. Společnost MFAG rovněž uvedla, že se na aktiva společnosti FLH nevztahují žádná zástavní práva („*Grundpfandrechte*"). Společnost MFAG se tudíž domnívala, že vzhledem k velmi dobrému ratingu a vysoké úrovni zajištění by riziková marže měla být stanovena nejvýše na […] bazických bodů.

(146) Jelikož rizikové marže jsou u půjček společnosti FLH v rozmezí od […] do […] bazických bodů, zastávala společnost MFAG názor, že půjčky byly poskytnuty za tržních podmínek a bez státní podpory.

4.1.3. **Slučitelnost podpory**

(147) Společnost MFAG se domnívala, že kapitálové injekce jsou každopádně slučitelné s vnitřním trhem.

(148) Společnost MFAG uvedla, že letiště Lipsko/Halle má významný kladný dopad na zaměstnanost v regionu s 5 100 zaměstnanci (včetně zaměstnanců společnosti MFAG, leteckých společností, restaurací, stravovacích zařízení, orgánů veřejné moci a ostatních podniků), kteří pracují přímo na letišti, a s přibližně 8 100 nepřímými zaměstnanci.

(149) Společnost MFAG rovněž zdůraznila, že vzhledem ke kapacitním problémům a omezení nočních letů na ostatních letištích (např. Frankfurt nad Mohanem, Mnichov, Berlín, Düsseldorf a Hamburk) hraje letiště Lipsko/Halle důležitou úlohu, pokud jde o odlehčení těmto ostatním německým letištím, přispívá tudíž k zabezpečení dodávek pro celé Německo.

(150) Co se týká nediskriminační povahy letištních poplatků, společnost MFAG uvedla, že ceník letištních poplatků na letišti Lipsko/Halle nemá zvýhodňovat pouze jednu leteckou společnost a že všem leteckým společnostem jsou účtovány stejné přistávací poplatky. Podle společnosti MFAG proto infrastrukturu využívají všichni uživatelé stejně a nediskriminačně.

(151) Pokud jde o nezbytnost podpory a její motivační účinek, společnost MFAG uvedla, že bez půjček společníků nebo kapitálových injekcí by opatření provedena nebyla. Podle společnosti MFAG představuje celkový objem investic ve výši 225,6 milionu EUR dvoj- až trojnásobek průměrného obratu společnosti MFAG a více než pětinásobek průměrného ročního obratu společnosti FLH v období, v němž bylo o infrastrukturních projektech rozhodnuto. Podle společnosti MFAG nevylučuje skutečnost, že opatření již byla částečně provedena, existenci motivačního účinku, jelikož tato opatření byla provedena až po obdržení finančních záruk a přijetí rozhodnutí veřejných společníků, kteří rovněž poskytovali průběžné financování, a to prostřednictvím půjček společníků.

(152) Společnost MFAG uvedla, že dotyčná opatření nenarušila negativně hospodářskou soutěž. Společnost MFAG se mimoto domnívala, že neexistuje žádný negativní dopad na letiště Brusel ani na letiště Vatry. Podle společnosti MFAG se na letiště Brusel vztahuje omezení nočních letů, což je důvod, proč se společnost DHL rozhodla přemístit svou činnost v dlouhodobém horizontu na letiště Lipsko/Halle. Co se týká letiště Vatry, společnost MFAG uvedla, že podle zpráv v tisku existuje na tomto letišti pouze velmi omezená činnost v oblasti nákladní dopravy (přibližně pouze 5 až 6 letů týdně).

4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) Organizace ADV zaslala připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dne 27. října 2011. Připomínky organizace ADV jsou zcela v souladu s připomínkami společnosti MFAG. Organizace ADV podotkla, že letiště Lipsko/Halle je důležité pro regionální rozvoj.

4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) Společnost DFS podala připomínky dopisem ze dne 28. října 2011.

(155) Společnost DFS uvedla, že infrastrukturní projekty O3 až O8 a O10 (viz tabulka 2) přispějí k bezpečnému a hladkému řízení letového provozu na letišti Lipsko/Halle. Společnost DFS v této souvislosti uvedla, že opatření O3 pomohlo snížit tlak na pojezdové dráhy a posuvné mosty, opatření O5 bylo naprosto nezbytné k zajištění toho, aby se při rolování v jižní části letiště nevyskytovaly žádné překážky, a opatření O8 slouží jako základna pro záchrannou leteckou službu a mimořádné operace. Společnost DFS dále uvedla, že opatření O10 napomůže činnosti společnosti DFS podle § 29b odst. 2 německého zákona o letecké dopravě (*Luftverkehrsgesetz*, dále jen „*LuftVG*“) související s ochranou veřejnosti před nepřiměřeným hlukem.

4.4. AKCIONÁŘ SPOLEČNOSTI MFAG A/NEBO SPOLEČNÍK SPOLEČNOSTI FLH

4.4.1. **Okres Nordsachsen**

(156) Okres Nordsachsen podal připomínky dopisem ze dne 27. října 2011.

(157) Okres Nordsachen uvedl, že letiště představuje důležitý stimul pro hospodářský rozvoj a zaměstnanost v regionu. Okres Nordsachsen mimoto poukázal na skutečnost, že z historických důvodů existovala na letišti vyšší potřeba dalších investic než na ostatních německých letištích. Okres Nordsachsen uvedl, že pojem „činnosti spadající do výkonu veřejné správy“ je nutno vykládat šířeji.

(158) Okres Nordsachsen také uvedl, že k financování potřebných investic nepostačují letištní poplatky. Podle jeho názoru měly plánované kapitálové injekce motivační účinek. Okres Nordsachsen ve svých připomínkách na závěr uvedl, že bez financování by letiště nemohlo infrastrukturní projekt realizovat.

4.4.2. **Město Drážďany**

(159) Město Drážďany, menšinový akcionář společnosti MFAG, podalo připomínky dne 28. října 2011. Připomínky města Drážďany byly v souladu s připomínkami společnosti MFAG a okresu Nordsachsen.

(160) Město Drážďany uvedlo, že letiště je největším zaměstnavatelem v regionu a přímo zaměstnává 5 100 osob. Město Drážďany proto zdůraznilo, že letiště představuje pro region důležitý hospodářský stimul. Město Drážďany rovněž tvrdilo, že kvůli povolení nočních letů hraje letiště Lipsko/Halle důležitou úlohu, pokud jde o odlehčení ostatním německým letištím.

(161) Město Drážďany taktéž uvedlo, že investiční náklady spojené s letištní infrastrukturou nelze financovat v celém rozsahu z letištních poplatků hrazených uživateli letiště. Také uvedlo, že v minulosti byl rozvoj letišť obvykle financován z veřejných zdrojů. Podle města Drážďany nestanoví německé letištní poplatky provozovatelé letišť sami, nýbrž musí být oficiálně schváleny orgány veřejné moci.

(162) Město Drážďany rovněž tvrdilo, že opatření infrastruktury na letišti Lipsko/Halle neovlivní negativně vnitřní trh, jelikož všechna konkurenční německá a zahraniční letiště využívají téměř zcela svou kapacitu, zatímco letiště Vatry je provozováno jen stěží.

4.4.3. **Město Lipsko**

(163) Dne 28. října 2011 obdržela Komise připomínky města Lipska, které je akcionářem společnosti MFAG. Připomínky města Lipska byly zcela v souladu s připomínkami města Drážďany a společnosti MFAG.

4.5. NÁKLADNÍ LETEČTÍ DOPRAVCI A SPOLEČNOSTI POSKYTUJÍCÍ EXPRESNÍ BALÍKOVÉ SLUŽBY

4.5.1. **European Air Transport Leipzig (EAT)**

(164) Dne 27. října 2011 podala své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení společnost EAT, nákladní letecký dopravce se základnou na letišti Lipsko/Halle. Společnost EAT uvedla, že je 100 % dceřinou společností společnosti Deutsche Post AG a že letiště Lipsko/Halle využívá jako svůj hlavní letecký uzel.

(165) Společnost EAT uvedla, že pokud je jí známo, mají všichni potenciální uživatelé přístup k infrastruktuře stejně a nediskriminačně. Společnost EAT rovněž objasnila, že to dokládá zejména transparentní cenová politika, která se vztahuje na všechny uživatele.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) Společnost Lufthansa Cargo podala připomínky dne 26. října 2011. Její připomínky jsou zcela v souladu s připomínkami společnosti EAT. Společnost Lufthansa Cargo potvrdila, že všichni potenciální uživatelé mají k letišti stejný a nediskriminační přístup.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) Společnost Emons Spedition podala připomínky dne 18. října 2011. Připomínky společnosti Emons byly zcela v souladu s připomínkami společnosti EAT. Společnost Emons zdůraznila, že veřejné financování zdokonalení letištní infrastruktury je důležité jak pro letiště, tak i pro uživatele letišť.

4.5.4. **Spero Logistics Europe**

(168) Společnost Spero Logistics Europe podala připomínky dne 28. října 2011. Připomínky společnosti Spero byly zcela v souladu s připomínkami společností EAT a Emons Spedition.

(169) Společnost Spero dále uvedla, že pro nákladní leteckou dopravu je obzvláště důležité povolení nočních letů. Společnost Spero objasnila, že se rozhodla provozovat činnost z letiště Lipsko/Halle kvůli jeho geografické poloze (ve středu Evropy s možností přístupu na největší evropský trh a kratší dobou letu do Asie).

4.5.5. **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (německo-ruská ekonomická aliance)**

(170) Deutsch Russische Wirtschaftsallianz (dále jen „Wirtschaftsallianz“) dne 25. října 2011 uvedla, že rozvoj letiště je nezbytný pro hospodářský růst v regionu.

(171) Wirtschaftsallianz rovněž podotkla, že letiště Lipsko/Halle je důležité v rámci projektu SALIS za účelem zvláštní přepravy v souvislosti s operacemi NATO v Afghánistánu. Wirtschaftsallianz tvrdila, že podmínky pro realizaci tohoto projektu v současnosti existují pouze v Lipsku. Wirtschaftsallianz rovněž objasnila, že to se týká zejména bezpečnostních požadavků podle směrnic NATO, povolení nepřetržitého provozu, drah dlouhých 3 000 m, dostatečných skladovacích a nakládacích prostor a kapacity v oblasti technické údržby ruských letadel používaných v rámci projektu SALIS.

4.5.6. **Ostatní nákladní dopravci a sdružení**

(172) Komise obdržela připomínky rovněž od společností Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic a Volga-Dnepr. Jejich připomínky byly zcela v souladu s připomínkami společnosti EAT a zdůrazňovaly význam letiště Lipsko/Halle pro regionální rozvoj a přístupnost.

4.6. SPOLEČNOSTI ZAJIŠŤUJÍCÍ OSOBNÍ LETECKOU DOPRAVU A SDRUŽENÍ CESTOVNÍHO RUCHU

4.6.1. **Germanwings**

(173) Společnost Germanwings, dceřiná společnost společnosti Deutsche Lufthansa AG, podala připomínky dne 26. října 2011.

(174) Společnost Germanwings uvedla, že výstavbu a rozšíření letištní infrastruktury nelze financovat v celém rozsahu z letištních poplatků. Společnost Germanwings tvrdila, že velmi velká část opatření uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení souvisí s opatřeními k zajištění bezpečnosti vzdušného prostoru nebo opatřeními k provedení bezpečnostních předpisů. Společnost Germanwings rovněž tvrdila, že tato opatření nespadají do oblasti působnosti pravidel státní podpory.

(175) Společnost Germanwings zdůraznila, že by Komise měla vzít v úvahu zvláštní situaci letiště Lipsko/Halle a výpadek investic do letištní infrastruktury s ohledem na znovusjednocení Německa.

(176) Společnost Germanwings také uvedla, že infrastruktura na letišti Lipsko/Halle je dostupná všem potenciálním uživatelům bez jakékoli diskriminace nebo faktického preferenčního zacházení přiznaného jedné letecké společnosti.

4.6.2. **Ostatní letecké společnosti a sdružení cestovního ruchu**

(177) Komise obdržela připomínky i od společností Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband a Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Jejich připomínky byly zcela v souladu s připomínkami společnosti Germanwings.

4.7. PODNIKY NACHÁZEJÍCÍ SE V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ A SDRUŽENÍ

4.7.1. **BMW Werk Leipzig (BMW)**

(178) Společnost BMW podala připomínky dopisem ze dne 27. října 2011.

(179) Společnost BMW uvedla, že letiště Lipsko/Halle je důležité pro místní průmysl a že má pozitivní vnější dopady na region a podniky, které se v něm nacházejí. Společnost BMW dále uvedla, že by Komise měla vzít v úvahu výpadek investic na letišti Lipsko/Halle před znovusjednocením Německa. Vzhledem k významu letiště pro region se společnost BWM domnívala, že by se veřejné financování mělo považovat za slučitelné s vnitřním trhem.

4.7.2. **EADS Elbe Flugzeugwerke (EADS)**

(180) Společnost EADS podala připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem ze dne 27. října 2011.

(181) Společnost EADS uvedla, že letiště Lipsko/Halle je pro hospodářství regionu velmi důležité a že bylo významným faktorem při rozhodování společnosti EADS o zřízení dceřiné společnosti v tomto regionu.

4.7.3. **European Energy Exchange AG (EEX)**

(182) EEX, společnost obchodující s energií, která má ústředí v Lipsku, podala připomínky dne 27. října 2011.

(183) Společnost EEX uvedla, že letiště Lipsko/Halle je pro region a pro zaměstnance společnosti EEX velmi důležité. Společnost EEX dále uvedla, že podle ní nelze letiště Lipsko/Halle nahradit využíváním jiných evropských letišť jako alternativy.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Obchodní a průmyslová komora Halle-Dessau]**

(184) Obchodní a průmyslová komora podala připomínky dne 26. října 2014.

(185) Obchodní a průmyslová komora uvedla, že na trhu letištních služeb v Unii existuje v důsledku hospodářské soutěže pozitivní vzájemná závislost. Obchodní a průmyslová komora v této souvislosti uvedla, že zdokonalení infrastruktury na jednom místě má kladný dopad i na ostatní letiště. V tomto smyslu podotkla, že převažují pozitivní síťové účinky programu týkajícího se infrastruktury na letišti Lipsko/Halle. Podle názoru obchodní a průmyslové komory je nutno vzít v úvahu strukturální nedostatky regionu a výpadek investic ve východním Německu. Obchodní a průmyslová komora rovněž uvedla, že bez počáteční veřejné investice by byly následné investice soukromého sektoru nemyslitelné.

4.7.5. **Ostatní sdružení**

(186) Komise obdržela připomínky také od Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland a Leipziger Messe. Tyto připomínky byly zcela v souladu s připomínkami společností BMW a EADS.

4.8. „PROTIHLUKOVÁ“ INICIATIVA OBČANŮ MĚSTA SCHKEUDITZ

(187) Občanská iniciativa podala připomínky dne 24. srpna 2011.

(188) Občanská iniciativa uvedla, že si její členové všimli, že jižní dráhu využívá téměř výhradně společnost DHL. Podle občanské iniciativy je společnost DHL téměř výhradním uživatelem dráhy a jihovýchodní části letiště. Iniciativa uvedla, že podle jejího názoru nelze vzhledem k intenzivnímu využívání této infrastruktury společností DHL předpokládat, že investice souvisely s osobní přepravou.

5. VYJÁDŘENÍ NĚMECKA K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍCH STRAN

(189) Německo na úvod svého vyjádření uvedlo, že připomínky 34 třetích stran provedení oznámených opatření podpořily.

(190) Německo rovněž uvedlo, že připomínky třetích stran potvrdily jeho názor, že dotyčná opatření infrastruktury spadají do výkonu veřejné správy. Německo v této souvislosti vyzdvihlo skutečnost, že společnost DFS zdůraznila, že opatření O3 až O8 a O10 představují opatření, která byla provedena v rámci plnění povinností státu. Německo také zdůraznilo, že řada třetích stran uvedla, že se na předmětná opatření pravidla státní podpory nevztahují.

(191) Německo podotklo, že připomínky jednoznačně prokazují, že veřejné financování splňuje kritéria stanovená v čl. 107 odst. 3 Smlouvy. Německo uvedlo, že zejména města, místní orgány a obchodní komory, jakož i podniky nacházející se v regionu zdůraznily hospodářský a regionální význam letiště. Podle Německa proto není pochyb o tom, že výstavba a provozování letiště slouží jasně vymezenému cíli společného zájmu. Německo mimoto uvedlo, že připomínky třetích stran potvrdily i nezbytnost a přiměřenost veřejného financování.

(192) S ohledem na možný nežádoucí negativní dopad na hospodářskou soutěž a obchod Německo uvedlo, že letiště Vatry ani Brusel nepodala k rozhodnutí o zahájení řízení žádné připomínky. Podle Německa to prokazuje, že tato letiště nejsou negativními dopady předmětných opatření postižena. Německo uvedlo, že tento názor podpořily i další třetí strany, například společnosti Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings a Jade Cargo. Německo také uvedlo, že i společnosti Alltours, Deutscher Reise Verband, BARING a Aircargo Club Deutschland tvrdily, že mezi letišti Lipsko/Halle a Brusel nebo Vatry neexistuje konkurenční překrývání spádových oblastí.

(193) Co se týká požadavku na stejný a nediskriminační přístup k letišti, Německo podotklo, že připomínky třetích stran potvrzují, že letištní poplatky byly stanoveny nediskriminačním způsobem.

6. POSOUZENÍ

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

(195) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy jsou kumulativní. Aby dotyčná opatření představovala státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí být splněny níže uvedené podmínky:

a) podpora musí být poskytnuta státem nebo ze státních prostředků;

b) musí zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;

c) narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž;

d) ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

6.1. POJEM PODNIK A HOSPODÁŘSKÁ ČINNOST

6.1.1. **Pojem podnik**

(196) Pokud jde o existenci státní podpory, nejprve je nutno určit, zda příjemce opatření vykonává hospodářskou činnost, považuje se tudíž za podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy ([28]).

([28]) Viz věc Komise v. Itálie, C-35/96, Recueil 1998, s. I-3851, a spojené věci Pavlov, C180/98 až 184/98, Recueil 2000, s. I-6451.

(197) Německo v tomto ohledu uvedlo, že se pojem „podnik" ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy na letiště nevztahuje, přinejmenším s ohledem na financování regionální letištní infrastruktury. Německo zastávalo názor, že výstavba takovéto infrastruktury nepředstavuje hospodářskou činnost, nýbrž obecné opatření sledující cíle dopravní, hospodářské a regionální politiky. Německo mimoto tvrdilo, že výstavba letištní infrastruktury nepředstavuje hospodářskou činnost, jelikož by soukromý investor tuto činnost nezajistil. Německo v tomto ohledu také uvedlo, že letiště mají nadprůměrné fixní náklady související s infrastrukturou, zařízením a provozem. Jejich prostor pro rozhodování je omezen striktními právními povinnostmi a podmínkami. Německo se dále domnívalo, že odkazy na rozsudek ve věci Aéroports de Paris a rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle nejsou pro dotyčná opatření relevantní. S ohledem na rozsudek ve věci Aéroports de Paris Německo uvedlo, že se rozsudek nezabývá výstavbou letištní infrastruktury, nýbrž provozováním letiště. Německo se rovněž domnívalo, že se rozsudek ve věci Aéroports de Paris nezabývá výkladem pojmu „podnik" ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, nýbrž se týká porušení zákazu zneužití dominantního postavení ve smyslu článku 102 Smlouvy. Co se týká rozsudku ve věci letiště Lipsko/Halle, Německo usuzovalo, že rozsudek Tribunálu nemá účinek jako soudní precedens, jelikož proti němu lze podat opravný prostředek.

(198) Pokud jde o pojem „podnik", podle ustálené judikatury Soudního dvora zahrnuje pojem „podnik" subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní postavení a způsob jejich financování ([29]). Hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na trhu ([30]). Hospodářská povaha činnosti jako taková nezávisí na tom, zda činnost přináší zisk ([31]).

(199) V rozsudku ve věci Aéroports de Paris ([32]) Soudní dvůr rozhodl, že provozování letiště, které spočívá v poskytování letištních služeb leteckým společnostem a různým poskytovatelům služeb, rovněž představuje hospodářskou činnost. V rozsudku ve věci letiště Lipsko-Halle ([33]) Tribunál ozřejmil, že provozování letiště je hospodářskou činností, jehož nedílnou součástí je výstavba letištní infrastruktury.

(200) Komise připomíná, že v rozsudku ve věci letiště Leipzig-Halle Tribunál rozhodl, že od roku 2000 již nelze používání pravidel státní podpory na financování letištní infrastruktury vyloučit ([34]). Od vyhlášení rozsudku ve věci Aéroports de Paris (12. prosince 2000) je tak třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhají systému kontroly státní podpory.

(201) V rozsudku ve věci letiště Lipsko/Halle Tribunál rovněž rozhodl, že není podstatné, zda výstavba nebo rozšíření letištní infrastruktury sledují cíle regionální, hospodářské nebo dopravní politiky. Podle ustálené judikatury není důležité, jaký účel konkrétní opatření sledují, nýbrž jaké účinky způsobují ([35]).

(202) V rozsudku ve věci letiště Lipsko/Halle Tribunál také potvrdil, že existenci trhu s letištní infrastrukturou prokazuje skutečnost, že letiště Lipsko-Halle konkurovalo jiným regionálním letištím, především letišti Vatry (Francie) a Brusel (Belgie), při zřizování evropského leteckého uzlu DHL pro nákladní dopravu.

([29]) Viz sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4), část 2.1 a související judikatura, zejména spojené věci Pavlov a další, C-180/98 až C-184/98, Recueil 2000, s. I-6451, viz rovněž věc Cassa di Risparmio di Firenze a další, C-222/04, Sb. rozh. 2006, s. I-289; věc FENIN v. Komise, C-205/03 P, Sb. rozh. 2006, s. I-6295, a věc MOTOE, C-49/07, Sb. rozh. 2008, s. I-4863.

([30]) Věc Komise v. Itálie, 118/85, Recueil 1987, s. 2599, bod 7; věc Komise v. Itálie, C-35/96, Recueil 1998, s. I-3851, bod 36; Pavlov a další, bod 75.

([31]) Spojené věci Van Landewyck, 209/78 až 215/78 a 218/78, Recueil 1980, s. 3125, bod 88; věc FFSA a další, C-244/94, Recueil 1995, s. I-4013, bod 21, a věc MOTOE, C-49/07, Sb. rozh. 2008, s. I-4863, body 27 a 28.

([32]) Věc Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, Recueil 2000, s. II-3929, potvrzeno rozsudkem ve věci C-82/01, Recueil 2002, s. I-9297, body 75–79.

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

([34]) Viz rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle, bod 106.

([35]) Rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle, bod 102 a následující body.

(203) Podle judikatury je třeba shledat, že pro účely přezkumu, zda má činnost správce letiště v kontextu veřejného financování rozšíření infrastruktury hospodářskou povahu, není důvod oddělovat činnost spočívající ve výstavbě nebo rozšíření infrastruktury, od jejího následného používání ([36]).

(204) V rozsudku ve věci letiště Lipsko/Halle Tribunál mimoto uvedl, že: „přistávací a vzletové dráhy jsou zásadním předpokladem pro hospodářské činnosti vyvíjené provozovatelem letiště. Výstavba přistávacích a vzletových drah letišti umožňuje, aby vyvíjelo svou hlavní hospodářskou činnost, respektive, pokud jde o výstavbu další dráhy nebo o rozšíření stávající dráhy, aby tuto činnost rozvíjelo."

(205) Na základě judikatury uvedené v 196. a 204. bodě odůvodnění Komise uvádí, že infrastruktura, jíž se toto rozhodnutí týká, bude buď provozována na komerčním základě přímo společností FLH, správcem letiště, nebo bude nepřímo podporovat a umožňovat komerční činnost celého letiště.

(206) Komise v této souvislosti podotýká, že podle německých právních předpisů, zejména […], musí poplatky stanovit provozovatel letiště a předložit je ke schválení Spolkovému ministerstvu dopravy. Komise bere na vědomí, že letištní poplatky stanoví provozovatelé letišť v rámci regulačních omezení, která mají zamezit neoprávněné diskriminaci mezi uživateli letišť a případnému zneužití dominantního postavení správce letiště. Komise se však domnívá, že to nevylučuje, aby správci letiště stanovili výši letištních poplatků s přihlédnutím k potřebným investicím a souvisejícím nákladům. To potvrzují zejména požadavky […] a […] […].

(207) Komise rovněž uvádí, že výstavba a rozšíření infrastruktury, jíž se týká toto rozhodnutí, umožní společnosti FLH jakožto provozovateli letiště Lipsko/Halle zvýšit kapacitu a hospodářskou činnost. Společnost FLH jakožto správce letiště poskytuje letištní služby za úplatu, přičemž finanční prostředky plynou zejména z letištních poplatků, avšak rovněž z jiných příjmů souvisejících s využíváním infrastruktury a poskytováním doplňkových služeb, jako je například pronájem hangárů, jež je nutno považovat za odměnu za poskytování služeb.

(208) Komise se proto domnívá, že infrastruktura, jíž se toto rozhodnutí týká, představuje komerčně využitelnou infrastrukturu. Společnost FLH je proto podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

6.1.2. **Činnosti spadající do výkonu veřejné správy**

(209) Ne všechny činnosti letiště jsou však nutně hospodářské povahy ([37]). Jelikož klasifikace subjektu jako podniku se vždy týká konkrétní činnosti, je nezbytné činnosti daného letiště od sebe odlišit a určit, do jaké míry jsou tyto činnosti hospodářské povahy. Pokud letiště provádí jak hospodářské, tak nehospodářské činnosti, považuje se za podnik pouze v souvislosti s činnostmi hospodářskými.

(210) Soudní dvůr uvádí, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí, nejsou hospodářského charakteru a obecně nespadají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře ([38]). V kontextu letiště se má obecně za to, že činnosti jako řízení letového provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou nehospodářské povahy ([39]).

([36]) Věc FENIN v. Komise, C-205/03P, Sb. rozh. 2006, s. I-6295, bod 88, a rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle, bod 95.
([37]) Rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle, bod 98.
([38]) Věc Komise v. Itálie, C-118/85, Recueil 1987, s. 2599, body 7 a 8, a věc Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, Recueil 1988, s. 2479, bod 18.
([39]) Viz zejména věc SAT/Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, s. I-43, bod 30, a věc Selex Sistemi Integrati v. Komise, C-113/07 P, Sb. rozh. 2009, s. I-2207, bod 71.

(211) Financování těchto nehospodářských činností z veřejných zdrojů nepředstavuje státní podporu, musí však být omezeno pouze na nezbytné minimum nutné pro náhradu nákladů vzniklých na základě této činnosti a nelze je využít na pokrytí nákladů souvisejících s prováděním jiného typu hospodářské činnosti ([40]). Případná nadměrná náhrada nákladů spojených s nehospodářskými činnostmi poskytnutá orgány veřejné moci může představovat státní podporu. Pokud navíc letiště vykonává vedle svých hospodářských činností také činnosti nehospodářské, je vyžadováno vedení odděleného nákladového účetnictví, aby nedocházelo k převodu veřejných prostředků mezi nehospodářskými a hospodářskými činnostmi.

(212) Financování nehospodářských činností z veřejných zdrojů nesmí vést k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. Z ustálené judikatury vyplývá, že pokud orgány veřejné moci uleví podnikům od nákladů spjatých s jejich hospodářskými činnostmi, dochází tak ke vzniku zvýhodnění ([41]). Jestliže je tudíž v daném právním řádu obvyklé, že civilní letiště musí nést určité náklady spjaté se svým provozem, zatímco jiná civilní letiště je nést nemusí, mohlo tak posledně jmenovaným letištím vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se uvedené náklady vztahují na činnost, která je obecně považována za činnost nehospodářské povahy.

(213) Na základě 209. a 212. bodu odůvodnění musí proto Komise analyzovat povahu opatření infrastruktury provedených na letišti Lipsko/Halle, jichž se toto rozhodnutí týká.

(214) Německo uvedlo, že se oznámená opatření O1 až O11 týkají činností spadajících do výkonu veřejné správy a že financování těchto činností je důsledně omezeno na náklady nezbytné k provedení těchto opatření. Německo se tudíž domnívalo, že tyto náklady nepodléhají systému kontroly státní podpory. Německo v této souvislosti tvrdilo, že opatření O1 až O11 spadají do jedné z těchto kategorií:

i) opatření na ochranu letectví před protiprávními činy ([42]), na něž se vztahuje německý zákon o bezpečnosti vzdušného prostoru (*Luftsicherheitsgesetz*, „*LuftSiG*“), zejména jeho § 8;

ii) opatření související s provozní bezpečností, na něž se vztahuje § 45 nařízení o licencích pro provozování letecké dopravy (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, „*LuftVZO*“); nebo

iii) opatření související s ochranou třetích stran před provozními riziky spojenými s leteckou dopravou (např. hluková zátěž).

(215) Co se týká opatření souvisejících s provozní bezpečností, Komise se domnívá, že zajištění bezpečného provozu na letišti je běžnou součástí hospodářské činnosti spočívající v provozování letiště ([43]). V této souvislosti je třeba uvést, že nelze mít za to, že náklady spojené s regulačními požadavky a normami spadají do výkonu veřejné správy. S výhradou podrobnějšího přezkumu s ohledem na jednotlivé činnosti a náklady Komise konstatuje, že opatření, která mají zajistit bezpečnost provozu na letišti, nepředstavují činnosti spadající do výkonu veřejné správy. Každý podnik, který chce působit na daném trhu, musí zaručit bezpečnost zařízení (v případě letišť to jsou například vzletové a přistávací dráhy, pojezdové dráhy a odbavovací plochy) a musí zajistit rovněž dodržování regulačních norem.

(216) Pokud jde o vzletové a přistávací dráhy, pojezdové dráhy a odbavovací plochy, Komise se domnívá, že se jedná o nezbytné prvky pro hospodářské činnosti vykonávané správcem letiště. Výstavba vzletových a přistávacích drah, pojezdových drah a odbavovacích ploch tudíž správci letiště umožňuje vykonávat jeho hlavní ekonomickou činnost.

(217) Co se týká opatření podle § 8 zákona *LuftSiG*, řízení letového provozu, meteorologické služby a jednotku požární ochrany lze v zásadě považovat za činnosti, které spadají do výkonu veřejné správy.

([40]) Věc Cali & Figli v. Servizi ecologici porto di Genova, C-343/95, Recueil 1997, s. I-1547. Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/2002, Bezpečnost letectví – kompenzace nákladů po útocích 11. září 2001 (Úř. věst. C 148, 25.6.2003, s. 7). Rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2002 ve věci N438/2002, Subvence správ přístavů na výkon úkolů podřízených veřejné moci (Úř. věst. C 284, 21.11.2002, s. 2).

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

([42]) Podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví (Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1).

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

(218) Pokud jde o použitelný právní rámec, Německo uvedlo, že s ohledem na jednotku požární ochrany neexistují právní předpisy, které by tyto náklady striktně ukládaly provozovateli letiště. Komise mimoto podotýká, že úhrada nákladů na jednotku požární ochrany spadá do pravomoci spolkových zemí a že tyto náklady zpravidla hradí příslušné regionální orgány. Úhrada těchto nákladů je omezena na výši nezbytnou k pokrytí těchto nákladů.

(219) Pokud jde o řízení letového provozu a meteorologické služby, Komise bere na vědomí, že podle § 27 písm. d) a f) zákona *LuftVG* hradí náklady související s § 27 písm. c) zákona *LuftVG* u řady konkrétních letišť stát. Letiště jsou způsobilá pro náhradu nákladů jako „*uznaná letiště*“ podle § 27 písm. d) a f) zákona *LuftVG* v případě, že Spolkové ministerstvo dopravy uznalo nezbytnost opatření z bezpečnostních důvodů a v zájmu dopravní politiky ([44]). Německá letiště, která nebyla takto uznána, nejsou pro náhradu nákladů podle § 27 písm. d) a f) zákona *LuftVG* způsobilá, a musí proto v zásadě nést náklady spojené s opatřeními uvedenými v § 27 písm. c) zákona *LuftVG* sama. Tyto náklady neoddělitelně souvisejí s provozováním letišť. Jelikož některá letiště musí nést tyto náklady sama, zatímco jiná nikoli, mohou být posledně uvedená letiště zvýhodněna, ačkoli opatření k zajištění kontroly leteckého provozu a bezpečnosti vzdušného prostoru a meteorologické služby lze považovat za činnosti nehospodářského charakteru. Letiště Lipsko/Halle bylo uznáno jako takovéto letiště, a je tudíž způsobilé pro náhradu nákladů podle § 27 písm. d) a f) zákona *LuftVG*. Ostatní letiště musí nést tyto náklady sama. Náhrada nákladů letiště Lipsko/Halle spojených s kontrolou letového provozu, bezpečnostními opatřeními a meteorologickou službou podle § 27 písm. d) a f) zákona *LuftVG* proto letiště Lipsko/Halle zvýhodňuje.

(220) Co se týká opatření podle § 8 zákona *LuftSiG*, Německo se (jak se zdá) domnívá, že veškeré náklady spojené s opatřeními uvedenými v tomto ustanovení mohou hradit příslušné orgány veřejné moci. Komise však podotýká, že podle § 8 odst. 3 zákona *LuftSiG* lze uhradit pouze náklady související s poskytnutím a údržbou prostor nezbytných pro vykonávání činností uvedených v § 5 zákona *LuftSiG*. Veškeré ostatní náklady musí nést provozovatel letiště. Pokud veřejné financování poskytnuté společnosti FHL osvobodilo tento podnik od nákladů, které musí nést podle § 8 odst. 3 zákona *LuftSiG*, není toto veřejné financování vyňato z kontroly podle pravidel Unie pro státní podporu. Bez ohledu na právní kvalifikaci těchto nákladů jako nákladů spadajících či nespadajících do výkonu veřejné správy bylo prokázáno, že podle platného právního rámce je musí nést provozovatel letiště. Pokud tyto náklady hradí stát, je provozovatel letiště osvobozen od nákladů, které by musel obvykle nést.

(221) Na základě úvah uvedených v 215. a 220. bodě odůvodnění považuje Komise za vhodné vyvodit konkrétnější závěry týkající se investičních nákladů, které údajně spadají do výkonu veřejné správy.

Opatření O1 – nabytí pozemků, přemístění, protihluková opatření a související krajinné plánování, O_2 – zkušebna motorů a O10 – dodatečná protihluková opatření

(222) Německo uvedlo, že opatření O1, O_2 a O10 spadají do výkonu veřejné správy, jelikož mají chránit třetí strany před provozními riziky spojenými s leteckou dopravou, jako je ochrana majitelů domů a životního prostředí před účinky hlukové zátěže.

(223) Komise se domnívá, že náklady související s opatřeními O1, O_2 a O10 představují obvyklé náklady, jež musí podnik vynaložit na vybudování zařízení, která jsou v souladu s určitými regulačními normami. Tato opatření nelze mimoto oddělit od hospodářské činnosti letiště. To dokládá zejména skutečnost, že bez těchto opatření by letiště nemohlo provozovat noční lety a nemohlo by se soustředit na činnost v oblasti nákladní letecké dopravy ve vztahu k rozhodnutí o stavebním povolení pro výstavbu jižní dráhy na letišti Lipsko/Halle a strategii týkající se rozšíření.

(224) Komise má tudíž za to, že opatření O1, O_2 a O10 nelze považovat za opatření spadající do výkonu veřejné správy.

([44]) § 27 písm. d) bod 1) zákona *LuftVG*: „*Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt*“.

Opatření O3 (pojezdová dráha a posuvný most „E7“), O4 (prodloužení severní vzletové a přistávací dráhy (projekční náklady)), O5 (vyklizení staveniště při přípravě na výstavbu pojezdové dráhy „Victor“), O6 (paralelní pojezdová dráha „Victor“), O12 (proces schvalování plánu pro rozšíření jižní části (vzletová a přistávací dráha a odbavovací plocha)), O13 (rozšíření severní odbavovací plochy), O14 (rozšíření východní odbavovací plochy), O15 (přizpůsobení infrastruktury) a O16 (další opatření infrastruktury, například rozšíření hangárů v severní části a výstavba nového letištního terminálu a haly pro malá letadla)

(225) V daném případě se prodloužení dráhy plánuje s cílem zajistit, aby mohla nákladní letadla s vysokou maximální vzletovou hmotností vzlétnout bez jakéhokoli omezení užitečného zatížení, zatímco rozšíření odbavovací plochy by mělo umožnit lepší rozložení letů. Co se týká pojezdových drah, Komise uvádí, že na letišti spojují pojezdové dráhy vzletové a přistávací dráhy s odbavovacími plochami, hangáry, terminály a ostatními zařízeními. Tyto spojky umožňují letadlu uvolnit dráhu a jinému letadlu přistát nebo vzlétnout. Pojezdové dráhy a posuvné mosty jsou proto neoddělitelně spojeny se vzletovými a přistávacími drahami, za něž provozovatel letiště vybírá poplatky. Informace poskytnuté Německem mimoto potvrzují, že tato opatření jsou nezbytná k vzhledem k objemu a tokům dopravy. Pokud by k výstavbě nedošlo, nemohlo by letiště využít očekávané zvýšení dopravních toků, nebo by v zájmu zajištění bezpečného provozování letiště bylo nutno omezit stávající objem dopravních toků. Komise se domnívá, že to není v rozporu se skutečností, že určitý počet pojezdových drah a posuvných mostů lze bezpečně používat pouze pro omezený objem přepravy.

(226) Komise v této souvislosti připomíná, že vzletové a přistávací dráhy, pojezdové dráhy a odbavovací plochy představují základní prvky pro hospodářské činnosti vykonávané správcem letiště. Výstavba vzletových a přistávacích drah, pojezdových drah a odbavovacích ploch umožňuje tudíž správci letiště vykonávat jeho hlavní hospodářskou činnost a nelze ji od této hospodářské činnosti oddělit.

(227) Komise podotýká, že opatření O3, O4, O5, O6, O12, O13, O14, O15 a O16 byla provedena správcem letiště na komerčním základě. Představují proto komerčně využitelnou infrastrukturu a nelze mít za to, že spadají do výkonu veřejné správy.

Opatření O11 – rozvoj veřejně přístupné zóny v jihovýchodní části – I. etapa

(228) Komise uvádí, že opatření O11 zahrnuje zajištění dodávek elektřiny a vody, kanalizačního zařízení a odvodu dešťové vody u stávajících staveb a dodatečná protihluková opatření.

(229) Na základě posouzení provedeného v 215. a 220. bodě odůvodnění se tato opatření netýkají činností, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu. Přispívají spíše k zdokonalení infrastruktury, která je využívána ke komerčním účelům, zahrnují tudíž hospodářskou činnost, nelze proto usuzovat, že spadají do výkonu veřejné správy.

Opatření O5 (nová budova požární stanice) a O9 (protipožární vybavení)

(230) Co se týká budovy požární stanice a protipožárního vybavení, tuto činnost lze (jak je uvedeno v 218. bodě odůvodnění) obecně považovat za činnost spadající do výkonu veřejné správy.

(231) Pokud jde o právní rámec, Německo tvrdilo, že s ohledem na budovu požární stanice a protipožární vybavení neexistují žádné právní předpisy, které by tyto náklady striktně ukládaly provozovateli letiště. Komise mimoto bere na vědomí, že úhrada nákladů na novou budovu požární stanice a protipožární vybavení spadá do pravomoci spolkových zemí a že tyto náklady obvykle hradí příslušné regionální orgány, jak uvedlo Německo. Úhrada těchto nákladů je omezena na výši, která je nezbytná k jejich pokrytí.

(232) Náklady na výstavbu nové budovy požární stanice a náklady na pořízení protipožárního vybavení lze proto považovat za náklady spadající do výkonu veřejné správy.

Opatření O5 (víceúčelový hangár) a O9.3 (zařízení pro zimní údržbu)

(233) Co se týká víceúčelového hangáru, Německo tvrdilo, že spadá do výkonu veřejné správy, jelikož v případě mimořádných událostí se bude používat jako nouzové přístřeší. Podle Německa spadají rovněž náklady na vybudování tohoto hangáru do výkonu veřejné správy, jelikož se hangár v současnosti používá k úschově zařízení pro zimní údržbu, jež je nezbytné k zajištění bezpečného provozování letiště v zimním období.

(234) Pokud jde o výstavbu víceúčelového hangáru na letišti Lipsko/Halle, Komise uvádí, že tuto budovu lze využívat k různým účelům. Jak již bylo uvedeno v 215. bodě odůvodnění, náklady na zařízení pro zimní údržbu (O9.3), které je nezbytné pro bezpečné provozování letiště, představují běžné náklady na provozování činnosti, a nelze mít za to, že spadají do výkonu veřejné správy. Komise se tudíž domnívá, že náklady na výstavbu víceúčelového hangáru nespadají do výkonu veřejné správy.

(235) Toto zjištění však nebrání tomu, aby Německo pověřilo letiště v případě mimořádných situací plněním zvláštních úkolů spadajících do služeb obecného hospodářského zájmu.

Opatření O7 – další plochy pro odmrazování

(236) Německo tvrdilo, že další plochy pro odmrazování jsou nezbytné pro bezpečné a včasné odbavení letadel na letišti. Podle Německa bylo rozšíření stávajících ploch pro odmrazování nezbytné kvůli většímu objemu přepravy na letišti, aby se zamezilo zpoždění pravidelných letů. Německo mimoto zdůraznilo, že příjmy ze služeb odmrazování, které letiště poskytuje, nepokrývají náklady na vybudování infrastruktury.

(237) Komise za prvé uvádí, že pro pojem „hospodářská činnost" není rozhodující otázka, zda je určitá činnost rentabilní, či nikoli ([45]). Komise za druhé uvádí, že služby odmrazování jsou leteckým dopravcům poskytovány za úplatu. Jedná se o základní služby, které letiště poskytuje v rámci své hospodářské činnosti. Čím více těchto služeb je poskytnuto, tím více letů může z letiště odletět, a letiště tak může zvýšit své příjmy.

(238) Komise se proto domnívá, že služby odmrazování jsou neoddělitelně spojené s hospodářským využíváním letiště a nelze je od této činnosti oddělit, je proto nutné je pokládat za hospodářské činnosti.

Opatření O8 – heliport

(239) Opatření se týká vybudování plochy pro parkování vrtulníků, která se bude využívat pouze jako základna pro záchrannou leteckou službu.

(240) Komise se domnívá, že zřízení heliportu usnadňuje záchrannou leteckou službu. Poskytnutí heliportu pro záchrannou službu lze proto považovat za činnost spadající do výkonu veřejné správy. Náhrada musí být důsledně spojena s náklady na tyto služby.

Opatření O9 – další opatření infrastruktury

(241) K dalším opatřením infrastruktury patří přestavba kontrolního místa I, výstavba funkční bezpečnostní budovy k uspokojení potřeb spolkové a regionální policie, celních orgánů, zařízení pro přepravu zvířat a oplocení letiště (včetně digitálních videokamer a detektorů pohybu). Podle Německa jsou tato opatření nezbytná na ochranu civilního letectví před protiprávními činy, spadají proto do oblasti působnosti § 8 zákona *LuftSiG*.

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

(243) Pokud jde o náklady související s využíváním funkční bezpečnostní budovy německou meteorologickou službou, Komise podotýká, že v § 27 písm. f) zákona *LuftVG* je stanoveno, že náklady související s § 27 písm. c) zákona *LuftVG* hradí u řady konkrétních letišť stát. Letiště jsou způsobilá pro náhradu nákladů jako „*uznaná letiště*" podle § 27 písm. f) zákona *LuftVG* v případě, že Spolkové ministerstvo dopravy uznalo nezbytnost opatření z bezpečnostních důvodů a v zájmu dopravní politiky. Německá letiště, která nebyla takto uznána, nejsou pro náhradu nákladů podle § 27 písm. f) zákona *LuftVG* způsobilá, a musí proto v zásadě nést náklady spojené s opatřeními uvedenými

([45]) Rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle, bod 115.

v § 27 písm. c) zákona *LuftVG* sama. Tyto náklady neoddělitelně souvisejí s provozováním letišť. Jelikož některá letiště musí nést tyto náklady sama, zatímco jiná nikoli, mohou být posledně uvedená letiště zvýhodněna, ačkoli německou meteorologickou službu lze považovat za činnost nehospodářského charakteru. Letiště Lipsko/Halle bylo uznáno jako takovéto letiště, a je tudíž způsobilé pro náhradu nákladů podle § 27 písm. f) zákona *LuftVG*. Ostatní letiště musí nést tyto náklady sama. Náhrada nákladů letiště Lipsko/Halle spojených s meteorologickými službami podle § 27 písm. f) zákona *LuftVG* proto letiště Lipsko/Halle zvýhodňuje.

6.1.3. **Závěr**

(244) Na základě zjištění v oddíle 6.1.1 je společnost FLH podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(245) Co se týká zjištění v oddíle 6.1.2, nelze mít za to, že financování níže uvedených opatření spadá do výkonu veřejné správy: O1 – nabytí pozemků, přemístění, protihluková opatření a související krajinné plánování, O_2 – zkušebna motorů, O3 – pojezdová dráha a posuvný most „E7", O4 – prodloužení severní vzletové a přistávací dráhy (projekční náklady), O5 – vyklizení staveniště při přípravě na výstavbu pojezdové dráhy „Victor", O5 – víceúčelový hangár, O6 – paralelní pojezdová dráha „Victor", O7 – další plochy pro odmrazování, O9.3 – zařízení pro zimní údržbu, O10 – dodatečná protihluková opatření, O11 – rozvoj veřejně přístupné zóny v jihovýchodní části – I. etapa, O12 – proces schvalování plánu pro rozšíření jižní části (vzletová a přistávací dráha a odbavovací plocha), O13 – rozšíření severní odbavovací plochy, O14 – rozšíření východní odbavovací plochy, O15 – přizpůsobení infrastruktury a O16 – další opatření infrastruktury, jako je rozšíření hangárů v severní oblasti a výstavba nového letištního terminálu a haly pro malá letadla. Financování těchto činností umožňuje správci letiště vykonávat jako hlavní hospodářskou činnost a nelze je od této činnosti oddělit.

(246) Co se týká opatření O5 – nové budovy požární stanice, O9 – protipožárního vybavení a O8 – heliportu, Komise se domnívá, že tato opatření lze považovat za opatření spadající do výkonu veřejné správy (viz oddíl 6.1.2).

(247) Pokud jde o opatření O9 – dodatečná opatření infrastruktury, jako je přestavba kontrolního místa I, výstavba funkční bezpečnostní budovy k uspokojení potřeb spolkové a regionální policie, celních orgánů, zařízení pro přepravu zvířat a oplocení letiště (včetně digitálních videokamer a detektorů pohybu), Komise má za to, že tyto činnosti mohou spadat do výkonu veřejné správy. Pokud však tato opatření spadají do oblasti působnosti § 8 odst. 3 zákona *LuftSiG*, lze podle tohoto ustanovení německých právních předpisů uhradit pouze náklady související s poskytnutím a údržbou prostor nezbytných pro vykonávání činností uvedených v § 5 zákona *LuftSiG*. Veškeré ostatní náklady musí nést provozovatel letiště. Pokud veřejné financování poskytnuté společnosti FHL osvobodilo tento podnik od nákladů, které musí nést podle § 8 odst. 3 zákona *LuftSiG*, není toto veřejné financování vyňato z kontroly podle pravidel Unie pro státní podporu.

(248) Co se týká nákladů souvisejících s využíváním funkční bezpečnostní budovy německou meteorologickou službou (opatření O9), Komise se z důvodů uvedených v 243. bodě odůvodnění domnívá, že úhrada nákladů letiště Lipsko/Halle souvisejících s meteorologickými službami podle § 27 písm. f) zákona *LuftVG* letiště Lipsko/Halle zvýhodňuje, ačkoli meteorologické služby lze pokládat za činnosti nehospodářského charakteru.

6.2. HODNOCENÍ PŮJČEK SPOLEČNÍKŮ VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI FLH JAKO PODPORY

6.2.1. **Vztah mezi půjčkami společníků a kapitálovými injekcemi**

(249) Před posouzením, zda půjčky společníků ve prospěch společnosti FLH představují státní podporu, je nutné určit, zda by se měly půjčky společníků a kapitálové injekce považovat za samostatná opatření, nebo za jedno opatření.

(250) Z důkazů vyplývá, že o obou transakcích bylo rozhodnuto současně v rámci širšího plánu k financování zdokonalení infrastruktury letiště a že společníci společnosti FLH měli v úmyslu přeměnit půjčky na vlastní kapitál. Německo však prohlásilo, že kapitálové injekce nebyly poskytnuty neodvolatelně a že společnost FLH nemá na navýšení kapitálu přímý nárok.

(251) Za této situace se Komise domnívá, že půjčky společníků a kapitálové injekce lze považovat za samostatná opatření.

6.2.2. **Hospodářská výhoda**

(252) Pro ověření, zda měl podnik prospěch z hospodářského zvýhodnění plynoucího z poskytnutí půjčky za výhodnějších podmínek, používá Komise kritérium „*zásady věřitele v tržním hospodářství*“. Podle této zásady by se dluhový kapitál, který stát přímo či nepřímo poskytne určité společnosti za okolností, jež odpovídají běžným podmínkám trhu, neměl považovat za státní podporu ([46]).

(253) V daném případě musí Komise posoudit, zda podmínky půjček společníků (viz tabulka 3) poskytly společnosti FLH hospodářskou výhodu, kterou by podnik, který je příjemcem podpory, za běžných tržních podmínek nezískal.

(254) Německo zastává názor, že „*zásada věřitele v tržním hospodářství*“ byla plně dodržena, jelikož půjčky společníků byly poskytnuty za tržních podmínek. Aby Německo odůvodnilo podmínky dotyčných půjček, porovnalo podmínky půjček společníků s podmínkami stanovenými jinými bankami (viz argumenty v oddílech 3.3.1 a 3.3.2).

(255) Při posuzování, zda bylo předmětné financování poskytnuto za zvýhodněných podmínek, může Komise z nedostatku jiných referenčních ukazatelů v souladu se svou rozhodovací praxí porovnat úrokovou sazbu u dotyčné půjčky s referenční sazbou, kterou stanovila Komise. Tato referenční sazba se stanoví podle metody, kterou upravuje sdělení o referenčních sazbách z roku 2008.

(256) Ve sdělení o referenčních sazbách z roku 2008 je stanovena metoda, podle níž se určují referenční a diskontní sazby používané jako náhrada tržní sazby. Jelikož však referenční sazba Komise představuje náhradní sazbu, může Komise v případě, má-li v daném případě k dispozici jiné ukazatele úrokové sazby, kterou mohl dlužník získat na trhu, při svém posouzení vycházet z těchto ukazatelů.

Rating společnosti FLH

(257) Aby bylo možno posoudit podmínky půjček společníků, musí Komise nejprve posoudit úvěruschopnost společnosti FLH.

(258) Společnost FLH nemá rating stanovený ratingovou agenturou. Německo však tvrdilo, že vzhledem k dohodám o převodu zisku a ztrát, které byly uzavřeny mezi společnostmi FLH a MFAG, je nutno vzít v úvahu rating mateřské společnosti.

(259) Komise podotýká, že podle německých právních předpisů nese společnost MFAG odpovědnost za jakoukoli půjčku, kterou společnost FLH získá v době platnosti dohody o převodu zisku a ztrát, a to i v případě, je-li dohoda posléze zrušena.

(260) Na základě toho zastává Komise názor, že by se rating společnosti FLH měl považovat přinejmenším za stejný jako rating její mateřské společnosti, tj. MFAG.

(261) Rovněž rating společnosti MFAG nebyl stanoven ratingovými agenturami. Německo však předložilo některé interní ratingy bank týkající se společnosti MFAG, jež byly shrnuty v tabulce 4.

(262) Vzhledem k 257. až 261. bodu odůvodnění se Komise domnívá, že společnost FLH měla v roce 2006 minimálně nejnižší rating společnosti MFAG, tj. rating […] na ratingové stupnici společnosti Standard & Poor's a od roku 2007 do roku 2012 rating […] na ratingové stupnici společnosti Standard & Poor's.

Ztrátovost ze selhání (nebo úroveň zajištění):

(263) Pokud lze mít za to, že dotyčné půjčky společníků jsou ve vysoké míře zajištěny, předpokládalo by se podle tržní praxe v těchto případech zvýšení ratingu dotyčného dluhového nástroje („ratingu emise“) o jeden stupeň v porovnání s ratingem emitenta ([47]). Komise proto musí u předmětných půjček společníků zjistit ztrátovost ze selhání ([48]).

([46]) Sdělení Komise členským státům: Použití článků 92 a 93 Smlouvy o EHS a článku 5 směrnice Komise 80/723/EHS na veřejné podniky ve výrobním odvětví (Úř. věst. C 307, 13.11.1993, s. 3. bod 11). Toto sdělení se týká výrobního odvětví, ale je použitelné i na ostatní odvětví hospodářství. Viz rovněž věc Cityflyer, T-16/96, Recueil 1998, s. II-757, bod 51.

([47]) Viz např. Moody's, *Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers* (únor 2007).

([48]) Úroveň zajištění lze měřit jako ztrátovost ze selhání (LGD), což je očekávaná ztráta vyjádřená v procentech expozice dlužníka, pokud se přihlédne k částkám, které lze získat ze zajištění a z aktiv při úpadku; LGD je proto nepřímo úměrná platnosti zajištění.

(264) Jelikož půjčky měly představovat pouze krátkodobé překlenovací financování, nebyly zajištěny. Německo však tvrdilo, že by ztrátovost ze selhání měla být přinejmenším nižší než 30 %, jelikož hodnota aktiv společnosti FLH ([…] milionů EUR v roce 2010), na něž se nevztahovala žádná zástavní práva, přesahuje hodnotu závazků ([…] milionů EUR v roce 2010).

(265) Komise v této souvislosti uvádí, že účetní hodnota aktiv nepostačuje k odhadu likvidační hodnoty v případě platební neschopnosti či úpadku letiště. V dokumentu, který v červnu 2006 zveřejnil Basilejský výbor pro bankovní dohled, se doporučuje mít za to, že ztrátovost ze selhání činí u přednostních pohledávek, které nejsou zajištěny uznaným kolaterálem, přibližně 45 % ([49]). Podle sdělení o referenčních sazbách z roku 2008 mají proto předmětné půjčky společníků „běžné" zajištění se ztrátovostí ze selhání ve střední kategorii (30 % < ztrátovost ze selhání < 60 %).

(266) Komise se tudíž domnívá, že úroveň zajištění není dostatečná, aby bylo možno rating podniku zvýšit o jeden stupeň.

Srovnání podmínek půjček společníků společnosti FLH s orientačními tržními hodnotami na základě rozpětí swapů úvěrového selhání:

(267) Za účelem posouzení, zda byly půjčky společníků společnosti FLH poskytnuty v souladu s tržními podmínkami, provedla Komise srovnání s orientačními tržními hodnotami na základě rozpětí swapu úvěrového selhání.

(268) V souladu s metodou, kterou stanoví sdělení o referenčních sazbách z roku 2008, je Komise názoru, že úrokové sazby u půjček lze považovat za sazby, které jsou v souladu s tržními podmínkami, pokud byly půjčky oceněny stejnou nebo vyšší sazbou než je referenční sazba stanovená pomocí tohoto vzorce:

referenční úroková sazba = základní úroková sazba + riziková marže + poplatek

(269) Základní úroková sazba odpovídá nákladům bank na poskytnutí likvidity (náklady na financování). V případě financování s fixní úrokovou sazbou (kdy je úroková sazba stanovena na celou dobu trvání půjčky) se základní úroková sazba zjišťuje ze sazeb swapů ([50]), jež svou dobou splatnosti a měnou odpovídají příslušné splatnosti a měně závazku. Riziková marže představuje odměnu věřitele za rizika spojená s konkrétním dluhovým financováním, zejména za úvěrové riziko. Rizikovou marži lze odvodit z vhodného vzorku rozpětí swapů úvěrového selhání ([51]) souvisejících s referenčními nástroji (jako jsou podnikové dluhopisy) s podobným ratingem jako půjčky pro společnost FLH. Zdá se vhodné připočítat jako přibližný odhad bankovních poplatků, které musí společnosti obvykle hradit, 10–20 bazických bodů ([52]).

(270) Komise se domnívá, že finanční opatření, která jsou předmětem posouzení, nepředstavují běžnou půjčku. Pro účely tohoto posouzení se má za to, že půjčky jsou poskytovány jako revolvingový úvěrový nástroj, který je každý rok obnoven s novými podmínkami týkajícími se úrokové sazby. Předpokládá se tudíž, že splatnost je jeden rok.

(271) Půjčky jsou poskytovány s pohyblivou základní úrokovou sazbou, přičemž referenční sazbou je jednoletá sazba EURIBOR. Rizikovou marži lze posoudit na základě vzorku rozpětí swapů úvěrového selhání pro každé příslušné období. V tabulce 7 je shrnut počet pozorování (společnosti s ratingem společnosti FLH ze všech odvětví vyjma finančních institucí a státní správy) a příslušná rozpětí swapů úvěrového selhání.

([49]) Dokument „Mezinárodní konvergence měření kapitálu a kapitálových standardů" (*International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards*), který Basilejský výbor pro bankovní dohled zveřejnil v červnu 2006.

([50]) Swapovou sazbou se rozumí nejdelší doba splatnosti, která se rovná mezibankovní nabídkové sazbě (IBOR). Na finančních trzích se používá jako referenční sazba pro stanovení míry financování.

([51]) Swap úvěrového selhání (CDS) je (obchodovatelný) derivátový kontrakt uzavřený mezi poskytovatelem a příjemcem zajištění, kterým příjemce zajištění přenáší úvěrové riziko podkladového referenčního nástroje na poskytovatele zajištění. Příjemce zajištění hradí poskytovateli zajištění v pravidelných časových intervalech prémii, a to buď až do termínu splatnosti kontraktu CDS, nebo (je-li dříve splněna dále uvedená podmínka) až do úvěrové události, jež byla v souvislosti s podkladovým referenčním nástrojem předem stanovena. Tato prémie (vyjádřená v procentech nebo bazických bodech zajištěné částky, „nominální hodnoty"), kterou příjemce zajištění v pravidelných intervalech hradí, je označována jako rozpětí swapu úvěrového selhání. Rozpětí swapu úvěrového selhání lze použít jako adekvátní orientační hodnotu při zjišťování ceny úvěrového rizika.

([52]) Viz např. Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (s. 3), nebo data ze serveru Bloomberg týkající se poplatků za úpis emisí dluhopisů. Dále v textu tohoto rozhodnutí je v rámci konzervativního odhadu uvažován poplatek ve výši 20 bazických bodů.

Tabulka 7

Přehled pozorování u společností s ratingem společnosti FLH

Datum	Rating	Počet pozorování	1. kvartil (bazické body)	2. kvartil (bazické body)	3. kvartil (bazické body)
13. 12. 2006	(…)	34	4	5	7
1. 1. 2008	(…)	4	10	12	22
1. 1. 2009	(…)	15	73	107	141
1. 1. 2010	(…)	16	16	19	24
1. 1. 2011	(…)	18	12	17	21
1. 1. 2012	(…)	21	15	20	39

(272) Riziková marže u referenční sazby je stanovena na základě váženého průměru rozpětí swapů úvěrového selhání ve 2. kvartilu (viz tabulka 7).

(273) V tabulce 8 je porovnána skutečná úroková sazba, která je účtována u předmětných půjček společníků, s referenční sazbou.

Tabulka 8

Srovnávací přehled skutečné a referenční úrokové sazby společnosti FLH

Datum	Skutečná úroková sazba (v %)				Referenční sazba (v %)			
	Základní sazba	Riziková marže	Poplatek	Součet	Základní sazba	Riziková marže	Poplatek	Součet
13. 12. 2006	3,90	(…)	0	(…)	3,90	(…)	(…)	(…)
1. 1. 2008	4,73	(…)	0	(…)	4,73	(…)	(…)	(…)
1. 1. 2009	3,03	(…)	0	(…)	3,03	(…)	(…)	(…)
1. 1. 2010	1,25	(…)	0	(…)	1,25	(…)	(…)	(…)
1. 1. 2011	1,50	(…)	0	(…)	1,50	(…)	(…)	(…)
1. 1. 2012	1,94	(…)	0	(…)	1,94	(…)	(…)	(…)

(274) Podle tržní praxe musí referenční sazba stanovená na základě rozpětí swapů úvěrového selhání vzít v úvahu bankovní poplatek ve výši přibližně […] bazických bodů ([53]). Za účelem konzervativního odhadu se v daném případě připočítá bankovní poplatek ve výši […] bazických bodů.

(275) Komise se domnívá, že výsledky uvedené v tabulce 8 prokazují, že půjčky byly skutečně v souladu s tržními podmínkami. Komise v této souvislosti uvádí, že ve všech letech (s výjimkou roku 2009) byla skutečná sazba společnosti FLH vyšší než referenční sazba. Nižší skutečná sazba v roce 2009 je vyrovnána vyššími sazbami v letech 2010 až 2012 u vyšších částek půjček společníků.

(276) Komise mimoto podotýká, že tyto výsledky potvrdilo i referenční srovnávání s půjčkami, které Německo uvedlo v oddílech 3.3.1 a 3.3.2.

6.2.3. **Závěr**

(277) Na základě úvah uvedených v oddílech 6.2.1 a 6.2.2 se Komise domnívá, že půjčky společníků společnosti FLH byly poskytnuty za tržních podmínek, nepředstavují tudíž státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

([53]) Viz např. Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (s. 3) nebo data ze serveru Bloomberg týkající se poplatků za úpis emisí dluhopisů.

6.3. HODNOCENÍ KAPITÁLOVÝCH INJEKCÍ VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI FLH JAKO PODPORY

6.3.1. **Státní prostředky a přičitatelnost státu**

(278) Aby dotyčná opatření představovala státní podporu, musí být financována ze státních prostředků a rozhodnutí o provedení opatření musí být přičitatelné státu.

(279) Pojem státní podpory se vztahuje na jakoukoli výhodu poskytnutou ze státních prostředků samotným státem nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě pravomocí, které mu byly svěřeny ([54]). Zdroje místních orgánů představují pro účely použití čl. 107 odst. 1 Smlouvy státní prostředky ([55]).

(280) Soudní dvůr také rozhodl, že otázka, zda je opatření uskutečněno přímo státem, nebo veřejnými či soukromými subjekty zřízenými nebo pověřenými státem za účelem správy opatření, je z hlediska toho, zda je opatření považováno za státní podporu, irelevantní ([56]).

(281) V daném případě budou příslušná opatření, tj. kapitálové injekce ve prospěch společnosti FLH, provedena částečně z rozpočtu místních orgánů (spolková země Sasko-Anhaltsko, Svobodný stát Sasko a příslušná města a obce) a částečně prostřednictvím finančních prostředků z rozpočtu místních orgánů, které budou společnosti FLH poskytnuty prostřednictvím společnosti MFAG jakožto zprostředkujícího subjektu. Komise v této souvislosti uvádí, že finanční prostředky poskytnuté prostřednictvím společnosti MFAG vyčlenily místní orgány za účelem převodu na společnost FLH.

(282) Stát měl tudíž během rozhodné doby předmětné prostředky neustále pod přímou nebo nepřímou kontrolou. Komise se proto domnívá, že příslušná opatření jsou financována ze státních prostředků. Rovněž rozhodnutí o poskytnutí těchto státních prostředků lze přičíst orgánům veřejné moci, jelikož poskytnutí kapitálových injekcí schválili veřejní společníci společnosti FLH.

6.3.2. **Hospodářská výhoda**

(283) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nebyl schopen získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu ([57]). Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod ani cíl státního zásahu ([58]). Pokud se v důsledku státního zásahu zlepší finanční situace podniku, jedná se o zvýhodnění.

(284) Komise dále připomíná, že „není považováno za státní podporu, když stát za okolností dohodnutých za běžných podmínek poskytne přímo či nepřímo podniku kapitál“ ([59]). V daném případě musí Komise za účelem zjištění, zda veřejné financování letiště Lipsko/Halle poskytuje společnosti FLH výhodu, kterou by nezískala za běžných tržních podmínek, porovnat chování orgánů veřejné moci poskytujících přímé investiční granty a kapitálové injekce s chováním tržně jednajícího hospodářského subjektu, které je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku v delším období ([60]).

(285) Při tomto posouzení by případné kladné účinky na hospodářství regionu, v němž se letiště nachází, neměly hrát žádnou úlohu, jelikož Soudní dvůr objasnil, že příslušnou otázkou pro použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je to, zda by „za podobných podmínek soukromý investor vycházel z předpokládaných možností rentability, přičemž by odhlédl od veškerých úvah sociálního charakteru nebo regionální politiky či politiky určitého odvětví a poskytl by tento vklad“ ([61]).

(286) V rozsudku ve věci Stardust Marine Soudní dvůr uvedl, že „[…] pro zjištění, zda se stát choval jako rozumný investor v tržním hospodářství, je třeba vrátit se do kontextu období, v němž byla přijata opatření finanční podpory, aby bylo možno posoudit hospodářskou racionálnost chování státu, a je tedy třeba zdržet se jakéhokoli posuzování založeného na pozdější situaci“ ([62]).

([54]) Věc Francie v. Komise („Stardust Marine“), C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397.
([55]) Spojené věci Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 a T-279/08, Sb. rozh. 2011, dosud nezveřejněno, bod 108.
([56]) Věc Steinike & Weinlig v. Německo, 78/76, Recueil 1977, s. 595, bod 21.
([57]) Věc Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další, C-39/94, Recueil 1996, s. I-3547, bod 60, a věc Španělské království v. Komise Evropských společenství, C-342/96, Recueil 1999, s. I-2459, bod 41.
([58]) Věc Italská republika v. Komise Evropských společenství, 173/73, Recueil 1974, s. 709, bod 13.
([59]) Věc Francie v. Komise (Stardust Marine), C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397, bod 69.
([60]) Věc Itálie v. Komise (ALFA Romeo), C-305/89, Recueil 1991, s. I-1603, bod 23; věc Alitalia v. Komise, T-296/97, Recueil 2000, s. II-03871, bod 84.
([61]) Věc Belgie v. Komise, 40/85, Recueil 1986, s. I-2321.
([62]) Věc Stardust Marine, bod 71.

(287) Ve věci EDF Soudní dvůr mimoto prohlásil, že „hospodářská hodnocení provedená po poskytnutí uvedené výhody, zpětné konstatování o skutečné výnosnosti investice uskutečněné dotčeným členským státem nebo odůvodnění následující po rozhodnutí o zvoleném postupu nepostačují jako důkaz toho, že tento členský stát před nebo současně s poskytnutím takové podpory takové rozhodnutí učinil v postavení akcionáře“ ([63]).

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

(289) Německo rovněž zdůraznilo, že infrastruktura je zapotřebí k vytvoření pracovních příležitostí (na letišti přímo závisí 5 106 pracovních míst). Komise však podotýká, že při použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu nelze zohlednit aspekty sociální nebo regionální politiky.

(290) V daném případě se zdá, že Německo zpochybňuje použitelnost kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu ve vztahu k investicím do infrastruktury a investicím souvisejícím s infrastrukturou.

(291) Německo tvrdilo, že kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu nelze na dopravní infrastrukturu použít, jelikož neexistují srovnatelní soukromí investoři. Podle Německa nemají soukromí investoři o letiště zájem, zejména v případě, jsou-li zapotřebí vysoké investice. Německo v této souvislosti uvedlo, že to znamená, že investice, které neuskuteční soukromí investoři, nespadají automaticky do oblasti působnosti pravidel státní podpory.

(292) Komise nemůže s tímto názorem Německa souhlasit. Použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu nelze vyloučit jen z toho důvodu, že se na financování letištní infrastruktury nepodílí soukromý sektor. Ekonomicky složitá situace nezprošťuje veřejného investora povinnosti jednat stejně rozumně, jak by v téže situaci jednal soukromý investor. Komise v této souvislosti uvádí, že v judikatuře Soudního dvora Evropské unie bylo objasněno, že investice do hospodářských činností, které by neprovedli soukromí investoři působící v tržním hospodářství, obsahují prvky státní podpory ([64]).

(293) Německo se nedomnívá, že při rozhodování o navýšení vlastního kapitálu letiště a přeměně půjček společníků na vlastní kapitál jednali společníci společnosti FLH jako tržně jednající hospodářské subjekty. Komise podotýká, že Německo uvedlo, že se navýšení kapitálu uskutečnilo bez podkladového obchodního plánu a bez dlouhodobých vyhlídek ziskovosti.

(294) Navzdory neodmyslitelné a značné nejistotě spojené s projektem, jako je dlouhodobá povaha investičního projektu (přibližně 50 let), neexistoval předem vypracovaný obchodní plán ani nebyla provedena analýza citlivosti základních předpokladů týkajících se ziskovosti. To není v souladu s druhem analýzy, kterou by u projektu tohoto rozsahu provedl obezřetný investor.

(295) Na tomto základě Komise konstatuje, že kapitálové injekce veřejných společníků a společnosti MFAG ve prospěch společnosti FLH poskytly společnosti FLH hospodářskou výhodu (pokud investiční granty nesouvisely čistě s činnostmi spadajícími do výkonu veřejné správy, jak bylo vyvozeno v oddíle 6.1.2).

6.3.3. **Selektivita**

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

(297) V daném případě zvýhodnily kapitálové injekce pouze společnost FLH. Opatření je tudíž selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

6.3.4. **Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu**

(298) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží na vnitřním trhu, je nutno mít za to, že tyto podniky jsou dotyčnou podporou ovlivněny ([65]). Hospodářská výhoda, kterou poskytnou kapitálové injekce ve prospěch provozovatele letiště, posílí jeho hospodářské postavení, jelikož provozovatel letiště bude moci vykonávat činnost, aniž by hradil investiční náklady, které jsou s tím neoddělitelně spojené.

([63]) Věc Evropská komise v. Électricité de France (EDF), C-124/10P, Sb. rozh. 2012, dosud nezveřejněno, bod 85.
([64]) Rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle, bod 115.
([65]) Věc Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, Recueil 1998, s. II-717.

(299) Jak bylo uvedeno v oddíle 6.1.1, provozování letiště představuje hospodářskou činnost. Na straně jedné existuje konkurence mezi letišti, která se snaží přilákat letecké společnosti a s nimi související letecký provoz (přepravu cestujících a nákladu), a na straně druhé existuje konkurence i mezi správci letišť, kteří mohou vzájemně soutěžit o to, aby byli pověřeni správou daného letiště. Komise mimoto zdůrazňuje, že zejména v případě nákladních dopravců, leteckých společností specializujících se na přepravu nákladu a rovněž leteckých společností zajišťujících osobní leteckou dopravu a charterových leteckých společností si konkurují také letiště, která se nenacházejí ve stejné spádové oblasti, či dokonce leží v různých členských státech, a která se snaží tyto letecké společnosti přilákat.

(300) Tribunál potvrdil, že letiště Lipsko/Halle soutěží s letišti v ostatních členských státech, konkrétně s letišti Brusel (Belgie) a Vatry (Francie), zejména co se týká nákladní letecké dopravy ([66]). Letiště Lipsko/Halle v současnosti odbaví přibližně 890 000 t leteckého nákladu a je druhým největším nákladním letištěm v Německu.

(301) Německo uvedlo, že hospodářská soutěž mezi letištěm Lipsko/Halle a ostatními německými nákladními letišti je omezená, jelikož hlavní německé letecké uzly pro nákladní dopravu (Frankfurt nad Mohanem, Mnichov a Kolín nad Rýnem/Bonn), která letišti konkurují, mají kapacitní problémy a vztahuje se na ně omezení nočních letů.

(302) Podle Německa neexistovalo ani konkurenční překrývání s ostatními evropskými nákladními letišti, zejména s letišti Brusel a Vatry. Co se týká letiště Vatry, Německo uvedlo, že se jedná o velmi malé letiště a že v roce 2010 byl objem leteckého nákladu na letišti Lipsko/Halle 80krát vyšší než objem leteckého nákladu na letišti Vatry. Pokud jde o letiště Brusel, Německo tvrdilo, že zatímco letiště Lipsko/Halle zaznamenalo v minulých letech nárůst objemu nákladní přepravy, na letišti Brusel došlo v témže období k poklesu. Podle Německa se na letiště Brusel mimoto vztahuje významné omezení nočních letů, hospodářská soutěž je proto omezená.

(303) Komise z podání třetích stran zjistila, že letiště Lipsko/Halle využívají různí mezinárodní nákladní letečtí dopravci, například Wirtschaftsallianz pro projekt SALIS, Jade Cargo, Volga-Dnepr Group, Baring etc. Letiště Lipsko/Halle je mimoto evropským leteckým uzlem společnosti DHL. Oznámená opatření infrastruktury zahrnují další rozšíření letištní infrastruktury za účelem odbavování větších letadel bez jakéhokoli omezení maximální vzletové hmotnosti. Komise v této souvislosti rovněž uvádí, že letiště má dvě vzletové a přistávací dráhy (jižní a severní dráhu s délkou 3 600 m).

(304) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že případná hospodářská výhoda, kterou by společnost FLH mohla získat z kapitálových injekcí určených na financování jednotlivých projektů k rozvoji a rozšíření infrastruktury na letišti Lipsko/Halle, posílí její postavení vůči konkurentům na trhu Unie pro poskytování letištních služeb, zejména co se týká nákladní dopravy.

(305) Komise má tudíž za to, že předmětné veřejné financování narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

6.3.5. **Závěr**

(306) Na základě úvah uvedených v 278. až 305. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že veřejné financování, které bylo společnosti FLH poskytnuto ve formě kapitálových injekcí, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

6.4. ZÁKONNOST PODPORY

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

(308) Jelikož kapitálové injekce podléhají rozhodnutí Komise a nebyly společnosti FLH dosud poskytnuty, má Komise za to, že Německo dodrželo zákaz stanovený v čl. 108 odst. 3 Smlouvy ([67]).

6.5. SLUČITELNOST PODPORY

6.5.1. **Použitelný právní rámec**

(309) Jelikož kapitálové injekce ve prospěch společnosti FLH představují státní podporu, musí Komise posoudit, zda lze podporu zjištěnou v 306. bodě odůvodnění prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem.

([66]) Rozsudek ve věci letiště Lipsko/Halle, bod 93, a rozhodnutí 2008/948/ES, 8. bod odůvodnění.
([67]) Věc Fleuren Compost v. Komise, T-109/01, Sb. roz. 2004, s. II-127.

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

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

(312) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 použije Komise zásady obsažené v těchto pokynech na všechna oznámená opatření investiční podpory, ohledně nichž má přijmout rozhodnutí, ode dne 4. dubna 2014, a to i tehdy, pokud projekty byly oznámeny před tímto dnem ([68]).

(313) Komise již v 308. bodě odůvodnění vyvodila závěr, že přímé každoroční kapitálové injekce nepředstavují protiprávní státní podporu, která byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014.

(314) V daném případě však Komise podotýká, že letiště Lipsko/Halle je s více než 800 000 t nákladu letištěm, které se specializuje na přepravu nákladu. Komise rovněž uvádí, že dotyčná opatření souvisejí se strategií letiště týkající se rozšíření za účelem vstupu na trh nákladní dopravy.

(315) Podle bodu 22 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 nemá Komise dostatečnou zkušenost s posuzováním slučitelnosti podpory určené letištím, která se specializují na přepravu nákladu, aby svou praxi mohla shrnout do zvláštních kritérií slučitelnosti s vnitřním trhem. Na tyto kategorie podniků použije Komise společné zásady slučitelnosti stanovené v oddíle 5 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, přičemž bude každý případ posuzovat jednotlivě.

6.5.2. **Posouzení slučitelnosti**

(316) Při posuzování toho, zda lze opatření státní podpory považovat za slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, Komise obecně analyzuje, zda je opatření podpory navrženo tak, aby pozitivní dopad ve prospěch cíle společného zájmu převážil nad případnými negativními účinky na obchod a hospodářskou soutěž.

(317) Sdělení o modernizaci státní podpory ([69]) vyzvalo k určení a vymezení společných zásad pro posuzování slučitelnosti, které v případě veškerých opatření podpory provádí Komise. Podpora bude považována za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou kumulativně splněny následující podmínky:

a) příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu;

b) potřeba státního zásahu;

c) vhodnost podpory;

d) existence motivačního účinku;

e) přiměřenost podpory (podpora omezená na minimum);

f) zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy;

g) transparentnost podpory: členské státy, Komise, hospodářské subjekty a zúčastněná veřejnost musí mít snadný přístup ke všem relevantním aktům a k příslušným informacím ohledně podpory, jež byla na základě těchto aktů poskytnuta, jak je uvedeno v oddíle 8.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

6.5.2.1. Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu

(318) Opatření statní podpory musí mít cíl společného zájmu v souladu s čl. 107 odst. 3 Smlouvy. Má se za to, že investiční podpora letištím přispívá k dosažení cíle společného zájmu, pokud: i) zvyšuje mobilitu a propojení regionů budováním přístupových bodů pro lety v rámci Unie nebo ii) bojuje proti přetížení letecké dopravy na hlavních letištních uzlech Unie nebo iii) napomáhá regionálnímu rozvoji.

([68]) Bod 173 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

([69]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Modernizace státní podpory v EU", COM(2012) 209 final.

(319) Kapitálové injekce, jichž se toto rozhodnutí týká, jsou určeny k financování opatření infrastruktury na letišti Lipsko/Halle, což je letiště, které se specializuje na přepravu nákladu. Jak uvedlo Německo, odvětví nákladní letecké dopravy, obzvláště expresní nákladní dopravy, vykazuje značná tempa růstu. Německo dále uvedlo, že na třech hlavních leteckých uzlech pro nákladní dopravu v Německu, tj. na letištích Frankfurt nad Mohanem, Mnichov a Kolín nad Rýnem/Bonn, existuje omezení nočních letů. Německo v této souvislosti uvedlo, že podle rozsudku německého Spolkového správního soudu ze dne 4. dubna 2012 nemůže letiště Frankfurt nad Mohanem provozovat noční lety. Německo proto tvrdilo, že letiště Lipsko/Halle pomáhá čelit vážné krizi kapacity v oblasti nákladní letecké dopravy v Německu.

(320) Německo rovněž uvedlo, že projekt je součástí strategie rozvoje letiště označeného jako „*bod sítě Společenství*“ obsažené v plánu (sahajícím do roku 2020) transevropské dopravní sítě z roku 2004. Letiště Lipsko/Halle leží ve středním Německu (v blízkosti pěti hlavních tras transevropské dopravní sítě a celoevropských koridorů) a nachází se v blízkosti průsečíku spolkových dálnic, které spojují severní a jižní Evropu (A 9) a západní a východní Evropu (A 14), a má dopravní napojení na železniční a silniční síť.

(321) Podle Německa má letiště vzhledem ke své poloze ve středu Evropy a sousednímu trhu s přibližně 7 miliony osob ve vzdálenosti do 100 km od letiště a umístění v blízkosti silniční a železniční infrastruktury vysoký růstový potenciál. Jak je uvedeno v 319. bodě odůvodnění, odvětví letecké dopravy zaznamenává značná tempa růstu (v mezinárodní osobní přepravě činil průměrný růst mezi rokem 2007 a 2011 přibližně 5,0 % a v nákladní dopravě pak 4,3 %) ([70]). Kvůli omezením nočních letů je však stávající kapacita letiště omezována (viz 319. bod odůvodnění).

(322) Jak je zmíněno v 319. bodě odůvodnění, očekává se, že na letišti dojde k postupnému, avšak významnému nárůstu nákladní přepravy. Pokud jde o objem nákladu, Německo uvedlo, že v porovnání s ostatními letišti zaznamenává letiště Lipsko/Halle stálá tempa růstu (zatímco v roce 2007 bylo odbaveno 101 364 t nákladu, v roce 2008 tento údaj vzrostl na 442 453 t, v roce 2009 na 524 084 t a v roce 2010 na 663 059 t). K doplnění tohoto tvrzení Německo uvedlo, že objem leteckého nákladu vzrostl v roce 2009 o 18,5 % a v roce 2010 o 26,5 %. Podle Německa se předpokládá, že objem nákladu dále poroste. Německo v této souvislosti uvedlo, že do roku 2020 mělo být odbaveno přibližně 820 000 t leteckého nákladu ([71]). Německo však dodalo, že se tato prognóza naplní již v roce 2015 ([72]). U nákladní dopravy se v budoucnu předpokládá další nárůst, zejména vzhledem k dalšímu omezování nočních letů na ostatních německých letištích (Frankfurt nad Mohanem a další).

(323) Komise bere na vědomí, že realizace projektu bude mít příznivý dopad na celý region a ovlivní pozitivně jeho hospodářský a sociální rozvoj. Německo uvedlo, že v současnosti působí na letišti 133 společností, které v roce 2010 zaměstnávaly celkem 5 106 osob (v porovnání s rokem 2009 nárůst o 14,4 %). Německo rovněž uvedlo, že investiční projekt zlepší zejména přístupnost regionu a zvýší jeho přitažlivost pro investory a návštěvníky. Komise podotýká, že toto bylo doloženo i připomínkami třetích stran (viz oddíl 4). To by mělo mít pozitivní dopad na zaměstnanost vzhledem k tomu, že nezaměstnanost je v oblasti Lipska/Halle podstatně vyšší (nezaměstnanost ve spolkové zemi Sasko činí 10,3 %, ve spolkové zemi Sasko-Anhaltsko 11,2 %) než celostátní průměr (6,9 %).

(324) Komise může proto vyvodit závěr, že výstavba a provozování infrastruktury odpovídá jasně vymezenému cíli společného zájmu, kterým je rozvoj letiště s vysokým podílem nákladní dopravy v souladu s příslušnou politikou Unie, přičemž jsou náležitě zohledněna regionální hlediska, a že v daném případě je kritérium týkající se slučitelnosti podpory splněno.

6.5.2.2. Potřeba státního zásahu

(325) Opatření státní podpory musí být zaměřeno na situace, v nichž může přinést zásadní zlepšení, které trh sám o sobě nemůže poskytnout, například napravením selhání trhu nebo reakcí na obavy týkající se spravedlnosti nebo soudržnosti.

([70]) IATA, odhady osobní a nákladní přepravy na období od roku 2007 do roku 2011, říjen 2007.
([71]) Podle odhadů před rokem 2011.
([72]) Podle odhadů z roku 2011.

(326) Německo uvedlo, že letiště Lipsko/Halle je postiženo výpadkem investic. Německo se domnívalo, že financování je omezeno na nezbytné a právně stanovené minimum, a to pokud jde o výši podpory i intenzitu podpory. Podle Německa se opatření týkají dlouhodobých investic do infrastruktury, které řeší potřeby letiště s ohledem na budoucí nárůst nákladní a osobní přepravy. Německo tvrdilo, že opatření nejsou nepřiměřeně rozsáhlá ani neúměrně nákladná. Německo uvedlo, že náklady byly na základě důkladného předběžného plánování a odhadů nákladů omezeny na minimální úroveň. Podle názoru Německa není další snížení státního financování možné, jelikož infrastrukturu tohoto rozsahu nemohou financovat provozovatelé letiště z vlastních zdrojů.

(327) Německo tvrdilo, že příjmy ze služeb nepokrývají náklady na vybudování infrastruktury, a doložilo toto tvrzení na základě analýzy schodku financování a hypotetické srovnávací analýzy.

(328) Komise vyvozuje závěr, že podpora přinese investičnímu projektu zásadní zlepšení, které trh sám o sobě nemůže poskytnout, a že existuje potřeba státního zásahu.

6.5.2.3. Vhodnost opatření podpory

(329) Opatření podpory musí být vhodným nástrojem politiky pro dosažení cíle společného zájmu.

(330) Jak bylo objasněno v oddíle 6.5.2.2, Německo prokázalo, že financování projektu prostřednictvím kapitálových injekcí představuje vhodný nástroj k zlepšení stavu infrastruktury na letišti Lipsko/Halle. Žádná jiná forma podpory, která by méně narušila hospodářskou soutěž, by financování potřebných opatření infrastruktury nezajistila.

(331) Komise vyvozuje závěr, že dotyčné opatření podpory je vhodným nástrojem politiky.

6.5.2.4. Motivační účinek

(332) Podpora musí změnit chování daných podniků tak, aby zahájily další činnost, kterou by bez poskytnutí podpory nevykonávaly nebo by ji vykonávaly omezeným nebo jiným způsobem nebo v jiném místě.

(333) Práce na jednotlivé investici mohou začít až poté, co byla podána žádost orgánu poskytujícímu podporu. Jsou-li práce zahájeny již před podáním žádosti orgánu poskytujícímu podporu, nebude podpora poskytnutá ve prospěch této jednotlivé investice považována za slučitelnou s vnitřním trhem.

(334) Německo uvedlo, že práce nebyly zahájeny před podáním žádosti orgánu poskytujícímu podporu. Komise proto může vyvodit závěr, že toto kritérium je splněno.

(335) Za druhé, investiční projekt na letišti může být sám o sobě ekonomicky lákavý. Proto je třeba ověřit, že investice by bez státní podpory nebyla realizována nebo by nebyla realizována ve stejném rozsahu. Pokud se toto potvrdí, Komise bude mít za to, že podpora má motivační účinek.

(336) Motivační účinek se zjišťuje pomocí hypotetické srovnávací analýzy, a to porovnáním míry zamýšlené aktivity s podporou a bez podpory.

(337) Pokud žádná hypotetická srovnávací varianta není známa, lze motivační účinek předpokládat, pokud existuje schodek financování kapitálových nákladů, tj. pokud na základě předem vypracovaného obchodního plánu lze prokázat, že z hlediska čisté současné hodnoty existuje po dobu trvání investice rozdíl mezi pozitivními a negativními peněžními toky (včetně investičních nákladů do investičního majetku ([73]).

(338) V daném případě Německo předložilo výpočet schodku financování, podle něhož činí schodek financování nejméně 142,1 milionu EUR (viz tabulka 5 a tabulka 6). Z posouzení hypotetického srovnávacího scénáře mimoto vyplývá, že pokud by byly investice do infrastruktury financovány zcela z půjček, nebylo by letiště schopno potřebné financování poskytnout.

(339) Komise proto může vyvodit závěr, že investiční podpora má motivační účinek.

([73]) To nevylučuje, aby se počítalo s tím, že budoucí zisky mohou vyrovnat počáteční ztráty.

6.5.2.5. Přiměřenost podpory (podpora omezená na minimum)

(340) Výše podpory musí být omezena na minimum, které je nutné k přilákání dodatečných investic nebo činností do dané oblasti.

(341) Aby byla investiční podpora letištím přiměřená, musí se omezit na dodatečné náklady (po odečtení dodatečných příjmů), které vznikly z realizace podporovaného projektu či podporované činnosti namísto alternativního projektu či činnosti, které by příjemce realizoval v hypotetickém srovnávacím scénáři, tj. pokud by nezískal podporu. Pokud žádná hypotetická srovnávací varianta není známa, k tomu, aby byla podpora přiměřená, by výše podpory neměla překročit schodek financování investičního projektu (tzv. „schodek financování kapitálových nákladů"), který se určuje na základě předem vypracovaného obchodního plánu jako čistá současná hodnota rozdílu mezi pozitivními a negativními peněžními toky (včetně investičních nákladů) po dobu trvání investice. V případě investiční podpory by se obchodní plán měl vztahovat na období hospodářského využívání majetku.

(342) Intenzita podpory by však každopádně neměla přesahovat skutečný schodek financování investičního projektu.

(343) Jak je uvedeno v oddílech 6.5.2.2 a 6.5.2.3, Německo předložilo doplňkový výpočet schodku financování u oznámeného projektu ve výši 142,1 milionu EUR, což odůvodňuje intenzitu podpory ve výši 75 % (viz tabulka 6) za předpokladu, že kapitálové injekce budou provedeny současně s realizovanými investicemi. Jelikož však budou kapitálové injekce provedeny až po schválení Komisí v roce 2014, činí schodek financování zjištěný Německem 166,9 milionu EUR, což odůvodňuje intenzitu podpory ve výši 88,1 % (viz tabulka 5).

(344) Vzhledem k neexistenci prahové hodnoty pro maximální přípustnou intenzitu podpory na nákladních letištích je intenzita podpory omezena na schodek financování investičního projektu. Komise může proto vyvodit závěr, že výše podpory je přiměřená a je omezená na minimum.

6.5.2.6. Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

(345) Negativní účinky podpory musí být dostatečně omezeny tak, aby byla celková bilance opatření pozitivní.

(346) Aby se dále omezilo případné narušení, musí být letiště, včetně investic, na něž se poskytuje podpora, otevřené všem potenciálním uživatelům a nesmí být určené jednomu specifickému uživateli. V případě fyzického omezení kapacity by se přidělování mělo provádět podle relevantních, objektivních, transparentních a nediskriminačních kritérií.

(347) Německo uvedlo, že celková bilance dopadů opatření na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy je pozitivní. Německo v této souvislosti nejprve potvrdilo, že všichni potenciální uživatelé (letecké společnosti a nákladní letečtí dopravci) budou mít k nové infrastruktuře stejný a nediskriminační přístup.

(348) Německo za druhé uvedlo, že dotyčná opatření infrastruktury nemají expanzivní charakter. Co se týká možného dopadu na konkurenty letiště Lipsko/Halle, Německo uvedlo, že se letiště v blízkosti letiště Lipsko/Halle nespecializují na přepravu leteckého nákladu. Co se týká letišť Altenburg-Nobitz, Berlín-Brandenburg, Drážďany, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt a Praha, Německo tvrdilo, že u některých těchto letišť je geografická vzdálenost příliš velká, letiště se nacházejí v různých hospodářských regionech, spádové oblasti jsou dosti odlišné nebo letiště jsou velmi malá.

(349) Pokud jde o ostatní německá nákladní letiště, Německo uvedlo, že hospodářská soutěž ze strany letiště Lipsko/Halle je omezená, jelikož hlavní německé letecké uzly pro nákladní dopravu (Frankfurt nad Mohanem, Mnichov a Kolín nad Rýnem/Bonn), která s letištěm Lipsko/Halle soutěží, mají kapacitní problémy a vztahuje se na ně omezení nočních letů.

(350) Podle Německa neexistuje ani konkurenční překrývání s ostatními evropskými nákladními letišti, zejména s letišti Brusel a Vatry. Co se týká letiště Vatry, Německo uvedlo, že se jedná o velmi malé letiště a že v roce 2010 byl objem leteckého nákladu na letišti Lipsko/Halle 80krát vyšší než objem leteckého nákladu na letišti Vatry. Pokud jde o letiště Brusel, Německo tvrdilo, že zatímco letiště Lipsko/Halle zaznamenalo v minulých letech nárůst objemu nákladní přepravy, na letišti Brusel došlo v témže období k poklesu. Podle Německa se na letiště Brusel navíc vztahuje významné omezení nočních letů, hospodářská soutěž je proto omezená.

(351) Komise může tudíž učinit závěr, že negativní účinky podpory jsou dostatečně omezené. Komise proto vyvozuje závěr, že toto kritérium slučitelnosti podpory je splněno.

6.5.2.7. Transparentnost podpory

(352) Německu se připomínají povinnosti týkající se transparentnosti, pokud jde o zveřejnění informací o poskytnuté podpoře, jak je uvedeno v oddíle 8.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

6.5.3. **Závěr**

(353) Komise se proto domnívá, že v daném případě byly splněny všechny společné podmínky slučitelnosti podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

(354) Na základě provedeného posouzení vyvozuje Komise závěr, že opatření je slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, je-li omezeno na pokrytí schodku financování investičního projektu.

7. **ZÁVĚR**

(355) Podle zjištění v oddíle 6.1.1 je společnost FLH podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Na základě posouzení v oddíle 6.1.2 se Komise domnívá, že financování opatření O5 – nová budova požární stanice, O9 – protipožární vybavení a O8 – heliport lze považovat za financování spadající do výkonu veřejné správy. Na základě posouzení v oddíle 6.1.2 nelze financování všech ostatních opatření vyjmout z kontroly podle pravidel Unie pro státní podporu.

(356) Na základě úvah uvedených v oddíle 6.2.1 má Komise za to, že půjčky společníků společnosti FLH byly poskytnuty za tržních podmínek, nepředstavují tudíž státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(357) Na základě úvah uvedených v oddíle 6.3 se Komise domnívá, že veřejné financování poskytnuté společnosti FLH ve formě kapitálových injekcí představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Jelikož kapitálové injekce podléhají rozhodnutí Komise a nebyly společnosti FLH dosud poskytnuty, má Komise za to, že Německo dodrželo zákaz stanovený v čl. 108 odst. 3 Smlouvy.

(358) Na základě posouzení v oddíle 6.5 má Komise za to, že v daném případě byly splněny všechny společné podmínky slučitelnosti podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Komise proto vyvozuje závěr, že tato opatření jsou slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokud jsou omezena na pokrytí schodku financování investičního projektu.

(359) Komise uvádí, že dne 17. června 2014 Německo Komisi sdělilo, že výjimečně souhlasí s přijetím tohoto rozhodnutí v angličtině,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Půjčky společníků poskytnuté společnosti Flughafen Leipzig/Halle GmbH nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

1. Pokud kapitálové injekce ve prospěch společnosti Flughafen Leipzig/Halle GmbH pokrývají náklady spadající do výkonu veřejné správy, s ohledem na něž má provozovatel letiště nárok na úhradu podle § 8 odst. 3 zákona *LuftSiG*, a náklady na heliport, nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

2. Pokud jsou kapitálové injekce ve prospěch společnosti Flughafen Leipzig/Halle GmbH omezeny na schodek financování investičního projektu a nepokrývají náklady související s výkonem veřejné správy uvedené v odstavci 1, představují státní podporu, která je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

3. Pokud výše kapitálových injekcí přesahuje částky, které byly v odstavci 1 a 2 prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem, představují kapitálové injekce státní podporu, která není slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 23. července 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda