II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/1469

z 23. júla 2014

o štátnej pomoci SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Nemecko – Financovanie projektov infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle (2)

[oznámené pod číslom C(2014) 5071]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek ([1]),

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedeným(-i) ustanovením(-iami) ([2]),

keďže:

1. POSTUP

(1) Listom z 12. apríla 2010 Nemecko z dôvodov právnej istoty oznámilo Komisii zamýšľané kapitálové injekcie do spoločnosti Mitteldeutsche Flughafen AG (ďalej len „MFAG“) a spoločnosti Flughafen Leipzig/Halle GmbH (ďalej len „FLH“). Nemecko takisto informovalo Komisiu, že oznámené kapitálové injekcie podliehajú jej schváleniu. Zatiaľ sa bude financovanie projektu uskutočňovať prostredníctvom akcionárskych úverov, ktoré boli údajne poskytnuté v súlade s trhovými podmienkami.

(2) Listami z 10. júna 2010, 26. novembra 2010 a 3. marca 2011 Komisia požiadala o dodatočné informácie v súvislosti s oznámenými opatreniami (vrátane podmienok týkajúcich sa akcionárskych úverov). Nemecko 29. septembra 2010, 4. januára 2011 a 26. apríla 2011 predložilo dodatočné informácie.

(3) Listom z 15. júna 2011 Komisia oznámila Nemecku svoje rozhodnutie začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 zmluvy (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“), pokiaľ ide o akcionárske úvery a kapitálové injekcie v prospech FLG. Nemecko predložilo svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania 15. augusta 2011.

(4) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([3]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k danému opatreniu do jedného mesiaca od dátumu zverejnenia.

([1]) S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „zmluva“). Obe skupiny článkov sú v podstate totožné. Na účely tohto rozhodnutia by sa prípadné odkazy na články 107 a 108 zmluvy mali chápať ako odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES. V zmluve sa zaviedli aj určité zmeny týkajúce sa terminológie, napríklad pojem „Spoločenstvo“ bol nahradený pojmom „Únia“ a pojem „spoločný trh“ pojmom „vnútorný trh“. V tomto rozhodnutí sa bude používať terminológia zmluvy.

([2]) Ú. v. EÚ C 284, 28.9.2011, s. 6.

([3]) Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

(5) Komisia dostala pripomienky k tejto veci od 34 zainteresovaných strán. Nemecku tieto pripomienky zaslala 21. novembra 2011. Nemecko dostalo príležitosť vyjadriť sa k týmto pripomienkam v priebehu jedného mesiaca. Komisia dostala pripomienky Nemecka 20. decembra 2011.

(6) Dňa 14. marca 2012 Komisia zaslala žiadosť o informácie. Komisia dostala odpoveď Nemecka 26. apríla 2012.

(7) Komisia požiadala o ďalšie informácie 15. mája 2012, 20. júla 2012 a 21. decembra 2012. Nemecko odpovedalo listami z 28. júna 2012, 10. septembra 2012 a 15. januára 2013.

(8) Komisia 31. marca 2014 prijala usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 ([4]), ktorými sa nahrádzajú usmernenia v oblasti letectva z roku 1994 ([5]), ako aj usmernenia v oblasti letectva z roku 2005 ([6]). Dňa 15. apríla 2014 bolo v *Úradnom vestníku Európskej únie* uverejnené oznámenie, v ktorom sa členské štáty a zainteresované strany vyzývajú, aby predložili pripomienky k uplatňovaniu usmernení v oblasti letectva z roku 2014, v tomto prípade do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia týchto usmernení ([7]).

(9) Komisia si 14. apríla 2014 vyžiadala ďalšie informácie o uplatňovaní spoločných zásad pre posúdenie zlučiteľnosti pomoci na základe usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Nemecko odpovedalo listom z 19. mája 2014, 26. mája 2014, 10. júla 2014 a 11. júla 2014.

(10) Listom zo 17. júla 2014 Nemecko súhlasilo, aby toto rozhodnutie bolo prijaté a oznámené v anglickom jazyku.

2. **OPIS OPATRENÍ**

2.1. KONTEXT PRESKÚMANIA A PROJEKTU INFRAŠTRUKTÚRY

2.1.1. **Letisko Lipsko/Halle**

(11) Letisko Lipsko/Halle sa nachádza v Slobodnom štáte Sasko v strednom Nemecku. Letisko je prevádzkované spoločnosťou FLH ([8]), ktorá je dcérskou spoločnosťou MFAG ([9]). MFAG je holdingovou spoločnosťou s tromi dcérskymi spoločnosťami (FLH, letisko Drážďany GmbH a PortGround GmbH).

(12) Po opätovnom zjednotení Nemecka bol zavedený hlavný plán rozvoja letiska. Tento plán zahŕňal budúce vybudovanie systému dvoch vzletových a pristávacích dráh. V roku 1997 bola schválená výstavba severnej vzletovej a pristávacej dráhy. V roku 2004 sa akcionári rozhodli financovať výstavbu južnej vzletovej a pristávacej dráhy ([10]).

(13) Od začiatku prevádzky južnej vzletovej a pristávacej dráhy v roku 2007 spoločnosť DHL Express presunula činnosti svojho európskeho strediska z Bruselu do Lipska. Okrem spoločnosti DHL Express letisko Lipsko/Halle využíva aj spoločnosť Lufthansa Cargo a ďalšie nákladné letecké spoločnosti. V dôsledku toho sa letisko Lipsko/Halle stalo v roku 2011 druhým najväčším letiskom pre nákladnú leteckú dopravu (hneď po letisku Frankfurt nad Mohanom) v Nemecku. V tabuľke 1 je zhrnutý vývoj osobnej a nákladnej leteckej dopravy na letisku od roku 2006.

([4]) Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3).
([5]) Uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v sektore leteckej dopravy (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).
([6]) Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1).
([7]) Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.
([8]) Hlavným akcionárom FLH je spoločnosť Mitteldeutsche Flughafen AG, ktorá vlastní 94-percentný podiel v spoločnosti FLH. Ostatnými spoločníkmi sú Slobodný štát Sasko, kraj Nordsachen a mesto Schkeuditz. Spoločnosť MFAG nemá žiadnych súkromných akcionárov.
([9]) Akcionármi MFAG sú: Slobodný štát Sasko (76,64 %), spolková krajina Sasko-Anhaltsko (18,54 %), mesto Drážďany (2,52 %), mesto Halle (0,2 %) a mesto Lipsko (2,1 %). Spoločnosť MFAG nemá žiadnych súkromných akcionárov.
([10]) Kapitálové vklady verejných akcionárov spoločnosti FLG určené na financovanie výstavby novej južnej vzletovej a pristávacej dráhy a iných opatrení dosahujúce až 350 miliónov EUR, o ktorých sa rozhodlo do roku 2006, už boli posúdené ako zlučiteľné s vnútorným trhom v rozhodnutí Komisie 2008/948/ES z 23. júla 2008 o opatreniach Nemecka v prospech spoločnosti DHL a letiska Lipsko/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (Ú. v. EÚ L 346, 23.12.2008, s. 1), a preto nie sú predmetom tohto preskúmania.

Tabuľka 1

Vývoj osobnej a nákladnej leteckej dopravy na letisku Lipsko/Halle v rokoch 2006 – 2013

Rok	Vývoj osobnej dopravy	Vývoj služieb nákladnej leteckej prepravy a poštových služieb v tonách	Pohyby lietadiel (nákladných a osobných)
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: Letisko Lipsko/Halle (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Prehľad programu investícií do infraštruktúry**

(14) Cieľom akcionárskych úverov a kapitálových injekcií je financovanie infraštruktúry a opatrení týkajúcich sa infraštruktúry, ktorých zhrnutie je uvedené v tabuľke 2 a ktoré dosahujú 255,6 milióna EUR.

Tabuľka 2

Prehľad programu investícií do infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle

Číslo	Opis	Rozpočtované náklady/predpokladané náklady (v EUR)
M1	Nadobudnutie pozemku/premiestnenie/znižovanie hluku/plány zamerané na ochranu priľahlého územia	[…] (*)
M2	Zariadenie na testovanie motorov	[…]
M3	Rolovacia dráha a prejazdový most E7	[…]
M4	Rozšírenie severnej vzletovej a pristávacej dráhy: náklady na plánovanie	[…]
M5	Vyčistenie priestranstva v rámci prípravy výstavby rolovacej dráhy Victor a nových požiarnych staníc/viacúčelového hangáru	[…]
M6	Paralelná rolovacia dráha Victor	[…]
M7	Ďalšie plochy na odmrazovanie	[…]
M8	Vrtuľníkové letisko	[…]
M 9.1 – M 9.4	Ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry: Obnova kontrolného bodu I Funkčná bezpečnostná budova Obstarávanie technického vybavenia Zvieracia farma	[…]

Číslo	Opis	Rozpočtované náklady/predpokladané náklady (v EUR)
M10	Dodatočné opatrenia na zníženie hluku	[…]
M11	Rozvoj verejnej časti letiska v juhovýchodnej zóne, fáza I	[…]
M12	Schvaľovací proces plánovaného rozšírenia južnej dráhy	[…]
M13	Rozšírenie severnej odbavovacej plochy	[…]
M14	Rozšírenie východnej odbavovacej plochy	[…]
M15	Prispôsobenie infraštruktúry	[…]
M16	Ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry: Rozšírenie hangáru v severnej zóne (M16.1) Výstavba nového letiskového terminálu a menšieho prístrešku pre lietadlá (M16.2)	[…]
	Spolu	**255,625 milióna**

(*) Tento údaj podlieha služobnému tajomstvu.

(15) M1 – Rozsiahle opatrenia na zníženie hluku (vrátane nadobudnutia pozemkov/premiestnenia/ochrany priľahlého územia): v rámci rozhodnutia o schválení plánovania týkajúceho sa južnej dráhy a odbavovacích plôch ([11]) musí letisko Lipsko/Halle zaviesť opatrenia na zníženie hluku na území chránenom pred hlukom v nočných hodinách. Toto územie chránené pred hlukom v nočných hodinách sa malo rozkladať na ploche okolo 211 km^2 s približným počtom 6 000 obytných domov. Na základe prvého výpočtu rozsahu územia chráneného pred hlukom v nočných hodinách uskutočneného koncom februára 2009 je potrebné pôvodné chránené územie rozšíriť o ďalších približne 4 000 obytných domov.

(16) M2 – Zariadenie na testovanie motorov: nové zariadenie na testovanie motorov bolo vybudované na letisku Lipsko/Halle v rokoch 2007 – 2008. Letisko Lipsko/Halle je v prevádzke 24 hodín denne, a preto musí mať k dispozícii zariadenia potrebné na testovanie motorov lietadiel v denných aj nočných hodinách. Zariadenie na testovanie motorov bolo vytvorené ako uzavretá štruktúra s cieľom obmedziť emisie hluku.

(17) M3 – Rolovacia dráha a prejazdový most „E7“: na zmiernenie tlaku na existujúce rolovacie dráhy a prejazdové mosty a s cieľom poskytnúť alternatívu v prípade nehôd alebo porúch bola vo východnej časti letiska vybudovaná rolovacia dráha a prejazdový most „E7“. Z technických dôvodov sa tento projekt infraštruktúry rozdelil na tri čiastkové projekty: prejazdový most ([12]), rolovaciu dráhu a technické vybavenie (osvetlenie). Práce na projekte sa začali v roku 2008.

(18) M4 – Rozšírenie severnej vzletovej a pristávacej dráhy (náklady na plánovanie) zo súčasných 3 600 metrov na 3 800 metrov: rozšírenie severnej dráhy má zabezpečiť, aby nákladné lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou dokázali vzlietnuť bez akéhokoľvek obmedzenia užitočného zaťaženia. Plánovanie tohto projektu infraštruktúry sa začalo v roku 2008.

(19) M5 – Vyčistenie priestranstva v rámci prípravy výstavby rolovacej dráhy Victor a nových požiarnych staníc/viacúčelového hangáru I: požiarnu stanicu a viacúčelový hangár bude potrebné zbúrať a znovu postaviť. Práce na obnove viacúčelového hangáru I a požiarnej stanice sa začali v máji 2009. Nový viacúčelový hangár sa bude používať na uskladnenie vybavenia na zimnú údržbu. Práce budú zahŕňať aj výstavbu zariadenia odbornej prípravy pre hasičský zbor.

([11]) Rozhodnutie o schválení plánu zameraného na južnú vzletovú a pristávaciu dráhu a odbavovaciu plochu zodpovedného nemeckého orgánu územného plánovania zo 4. novembra 2004 a prvá zmena tohto rozhodnutia z 9. decembra 2005.

([12]) Letisko Lipsko/Halle má dve rolovacie dráhy, ktoré križujú dopravné trasy (diaľnicu A14, vysokorýchlostnú železničnú trať, štvorprúdovú štátnu cestu), v dôsledku čoho sa musia pre tieto rolovacie dráhy vybudovať mosty.

(20) M6 – Paralelná rolovacia dráha „Victor“: podľa oznámenia je výstavba rolovacej dráhy „Victor“ medzi dvoma existujúcimi rolovacími dráhami nevyhnutná na pokrytie ďalších narastajúcich kapacít na letisku Lipsko/Halle a na pokrytie kapacít v juhozápadnej časti letiska v čase špičky a v prípade východného prúdenia vzduchu.

(21) M7 – Ďalšie plochy na odmrazovanie: ďalšie plochy na odmrazovanie sú potrebné na to, aby sa zabezpečil hladký chod odmrazovania lietadiel a aby sa zabránilo oneskoreniam v dôsledku nedostatočnej infraštruktúry.

(22) M8 – Vrtuľníkové letisko: V rokoch 2008 – 2009 sa na letisku Lipsko/Halle prispôsobila povrchová štruktúra, vyznačila sa plocha a vytvoril sa tak parkovací priestor pre vrtuľníky. Používa sa ako základňa leteckých záchranných a núdzových operácií.

(23) M9.1 – Obnova kontrolného bodu I: s cieľom dodržať súlad s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ([13]) je potrebné uskutočniť obnovu kontrolného bodu I. Bude základňou všetkých organizačných činností týkajúcich sa bezpečnosti letiska (riadenie povolení a kľúčov, bezpečnostné školenia, úlohy riadenia), kontrol (napríklad osôb a nákladu) a bezpečnostných služieb (napríklad služieb pre návštevníkov, VIP).

(24) M9.2 – Funkčná bezpečnostná budova: novú bezpečnostnú budovu bude využívať spolková polícia, regionálna polícia, colné orgány a nemecká meteorologická služba.

(25) M9.3 – Obstarávanie technického vybavenia: s cieľom prispôsobiť sa novej infraštruktúre musí letisko Lipsko/Halle nadobudnúť aj ďalšie vybavenie na zimnú údržbu a ďalšie protipožiarne vybavenie. Obvodové oplotenie letiska bude musieť byť takisto dodatočne vybavené detektormi a systémom digitálneho kamerového dohľadu s inteligentným pohybovým senzorom.

(26) M9.4 – Zvieracia farma: projekt sa týka vytvorenia oddelenej budovy na letisku určenej na vývoz/dovoz zvierat z tretích krajín, ktorá bude vybavená veterinárnymi zariadeniami.

(27) M10 – Dodatočné opatrenia na zníženie hluku: vzhľadom na predpokladaný rast najmä v oblasti leteckej nákladnej dopravy na letisku Lipsko/Halle sa očakáva, že ďalšie opatrenia na zníženie hluku (a súvisiace práce) budú potrebné v strednodobom horizonte, keď sa letisko rozšíri.

(28) M11 – Rozvoj verejnej časti letiska v juhovýchodnej zóne, fáza I: v oblastiach v blízkosti východnej strany existujúcich zariadení (hangár a prevádzková budova) vo verejnej časti letiska Lipsko/Halle bude do roku 2010 plne zabezpečená dodávka elektrickej energie a vody, ako aj spracovanie odpadových vôd a odvádzanie dažďovej vody. Práce sa začali v roku 2008. Po pripojení existujúceho kruhového objazdu pri termináli prekládky nákladnej leteckej dopravy k verejnej cestnej sieti bude potrebné prijať dodatočné opatrenia na zníženie hluku.

(29) M12 – Schvaľovací proces plánovaného rozšírenia v južnej časti: v dlhodobom horizonte sa plánuje rozšírenie južnej dráhy (3 600 metrov) a odbavovacej plochy na letisku Lipsko/Halle. K tomu bude potrebný schvaľovací proces plánovania.

(30) M13 – Rozšírenie severnej odbavovacej plochy: do roku 2020 sa má vybudovať dvanásť ďalších stanovíšť. Rozvoj terminálu v severnej časti letiska umožní rovnomernejšie rozloženie pohybov lietadiel medzi oboma vzletovými a pristávacími dráhami.

(31) M14 – Rozšírenie východnej odbavovacej plochy: východná hranica odbavovacej plochy sa presunie smerom na juh, aby sa tak zabezpečili bezbariérové oblasti potrebné na operácie na vzletovej a pristávacej dráhe. Odbavovacia plocha musí byť zároveň pripojená na systém rolovacích dráh a na odmrazovacie stanice.

(32) M15 – Prispôsobenie infraštruktúry: terminál v severnej zóne sa musí upraviť tak, aby sa zohľadnila novo vybudovaná odbavovacia plocha v severnej zóne a premiestnenie činností spojených s nákladnou prepravou do tejto zóny. Na tento účel sa hangár a potrebné podporné funkcie musia prispôsobiť lietadlám kategórie F.

(33) M16.1 – Rozšírenie hangáru v severnej zóne: tento postup zahŕňa výstavbu novej odbavovacej plochy v severnej zóne vrátane premiestnenia činností spojených s nákladnou prepravou do tejto zóny a zabezpečenia stanovíšť údržby.

([13]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 zo 16. decembra 2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva (Ú. v. ES L 355, 30.12.2002 s. 1).

(34) M16.2 – Výstavba nového letiskového terminálu a menšieho prístrešku pre lietadlá: bude potrebné vybudovať nový letecký terminál a menší prístrešok pre lietadlá. Pôvodný letecký terminál bol zbúraný, keď sa postavila nová južná vzletová a pristávacia dráha.

2.2. OPATRENIA, KTORÉ SÚ PREDMETOM VYŠETROVANIA A DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA VO VECI FORMÁLNEHO ZISŤOVANIA

(35) V rozhodnutí o začatí konania sa preskúmali tieto opatrenia financovania investičného projektu (t. j. infraštruktúry a opatrení týkajúcich sa infraštruktúry) na letisku Lipsko/Halle:

i) akcionárske úvery v prospech FLH potenciálne vo výške až 255,6 milióna EUR (ďalej len „už čiastočne zavedené preklenovacie financovanie“);

ii) kapitálové injekcie do FLH vo výške do 255,6 milióna EUR.

(36) So zreteľom na oznámené opatrenia týkajúce sa infraštruktúry Komisia vyjadrila pochybnosti, či skutočne ešte patria do pôsobnosti verejnej politiky, a teda, či ich financovanie už nepredstavuje štátnu pomoc.

(37) Komisia dospela k záveru, že akcionárske úvery a kapitálové injekcie do MFAG nepredstavujú štátnu pomoc, keďže sa majú v obidvoch prípadoch previesť spoločnosti FLH. MFAG možno považovať len za sprostredkovateľa pri prevode finančných prostriedkov spoločnosti FLH, a teda nie za samostatného príjemcu pomoci.

2.2.1. **Akcionárske úvery v prospech spoločnosti FLH**

(38) Zo začiatku bola infraštruktúra a projekty týkajúce sa infraštruktúry financované prostredníctvom akcionárskych úverov, ktoré sa prevedú na kapitál, až keď financovanie týchto finančných opatrení v oblasti infraštruktúry schváli Európska komisia. V období rokov 2006 – 2011 ([14]) celková suma akcionárskych úverov poskytnutých spoločnosti FLH predstavovala […] miliónov EUR.

(39) Podmienky akcionárskych úverov v rokoch 2006 – 2008 boli stanovené na základe úverovej zmluvy medzi bankou Sachsen LB a spoločnosťou MFAG. Základná úroková sadzba sa rovná súčtu trojmesačnej sadzby EURIBOR a rizikovej marže vo výške […] bázických bodov. Základná úroková sadzba na rok 2009 sa rovná súčtu trojmesačnej sadzby EURIBOR a rizikovej marže vo výške […] bázických bodov. Základná úroková sadzba na rok 2010 sa rovná súčtu trojmesačnej sadzby EURIBOR a rizikovej marže vo výške […] bázických bodov.

Počiatočné posúdenie existencie pomoci Komisiou

(40) Pokiaľ ide o akcionárske úvery v prospech spoločnosti FLH a ich charakter pomoci, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či boli akcionárske úvery spoločnosti FLH poskytnuté za podmienok, za ktorých by sa mohli bežne získať na trhu. Najmä pokiaľ ide o porovnateľné úverové zmluvy, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či orientačné návrhy predložené elektronickou poštou bez zámeru vstupovať do právne záväzných úverových zmlúv a bez príslušného posúdenia pravdepodobnosti platobnej neschopnosti a kolateralizácie možno považovať za spoľahlivú trhovú referenčnú hodnotu.

(41) Vzhľadom na neexistenciu referenčnej hodnoty Komisia založila svoje posúdenie na proxy hodnote stanovenej v oznámení o referenčných sadzbách z roku 2008 ([15]). Keďže chýbal rating spoločnosti FLH a príslušné kolaterály, podmienky akcionárskych úverov spoločnosti FLH sa zdali výhodnejšie v porovnaní s proxy hodnotami stanovenými Komisiou pre trhové úrokové sadzby podľa oznámenia o referenčných sadzbách z roku 2008.

(42) Možný prvok pomoci sa rovná rozdielu medzi trhovou úrokovou sadzbou a skutočnou úrokovou sadzbou.

2.2.2. **Kapitálové injekcie do spoločnosti FLH**

(43) Kapitálové injekcie do spoločnosti FLH zamerané na financovanie infraštruktúry a opatrení týkajúcich sa infraštruktúry (pozri tabuľku 2) podliehajú schváleniu Komisiou. V dôsledku toho sa predpokladá, že až po schválení pomoci sa akcionárske úvery spoločnosti FLH prevedú na vlastný kapitál.

(44) Celková suma finančných prostriedkov určených na náhradu nákladov na infraštruktúru a projekty týkajúce sa infraštruktúry predstavuje 255,6 milióna EUR. Celkovo 240,3 milióna EUR sa uloží v rezervnom kapitálovom fonde MFAG a presmeruje sa do spoločnosti FLH na zvýšenie jej vlastného kapitálu (t. j. vlastnej kapitálovej rezervy). Akcionári spoločnosti FLH zase vložia zostávajúcu sumu priamo do rezervného kapitálového fondu FLH.

([14]) Do 1. apríla 2011.
([15]) Oznámenie Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6).

(45) Podľa Nemecka sa budú kapitálové injekcie vykonávať bez akéhokoľvek súvisiaceho podnikateľského plánu a bez posúdenia ziskovosti opatrení z dlhodobého hľadiska.

(46) Hoci sa niektoré projekty infraštruktúry, ktoré sa majú financovať prostredníctvom plánovaných kapitálových injekcií, už začali, verejný akcionár pred začatím projektov v každom prípade oznámil úmysel financovať tieto opatrenia pred začatím akýchkoľvek prác. Kapitálové injekcie ešte neboli vykonané.

Počiatočné posúdenie existencie pomoci Komisiou

(47) Pokiaľ ide o kapitálové injekcie a ich charakter pomoci, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či bez akýchkoľvek dlhodobých očakávaní v súvislosti s výnosmi akcionári spoločnosti FLH konali ako podnikateľský subjekt v trhovom hospodárstve. Preto mala Komisia pochybnosti, či by sa kapitálové injekcie mohli považovať za opatrenie nepredstavujúce štátnu pomoc.

2.2.3. **Zlučiteľnosť pomoci**

(48) Keďže akcionárske úvery spoločnosti FLH a následné kapitálové injekcie by mohli predstavovať štátnu pomoc, Komisia musela posúdiť, či by sa táto pomoc mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. V tejto súvislosti sú v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 zhrnuté spoločné zásady posudzovania zlučiteľnosti pomoci na financovanie letiskovej infraštruktúry podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

(49) V rozhodnutí o začatí konania Komisia dospela k záveru, že určité kritériá stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 sú v tomto prípade splnené. V tejto súvislosti Komisia dospela k záveru, že pomoc spĺňa jasne definovaný cieľ spoločného záujmu, keďže zlepšuje najmä prepojenie regiónu, pokiaľ ide o služby nákladnej dopravy, a má pozitívny vplyv na miestny rozvoj. So zreteľom na pozitívne vyhliadky na rozvoj letiska Komisia dospela k záveru, že letisko má dobré strednodobé perspektívy na využívanie infraštruktúry a že program je nevyhnutný.

(50) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti, či sú predmetné opatrenia v oblasti infraštruktúry primerané cieľu, ktorý bol stanovený. Okrem toho Komisia vyjadrila obavy, že nie všetci používatelia majú prístup na letisko rovnakým a nediskriminačným spôsobom. Komisia takisto uviedla, že keďže FLH ako špecializované nákladné letisko konkuruje letiskám v iných členských štátoch, v súčasnom štádiu nemôže dospieť k záveru, že rozvoj obchodu nie je ovplyvnený v rozsahu, ktorý je v rozpore so spoločným záujmom. Komisia má okrem toho aj pochybnosti týkajúce sa nevyhnutnosti a proporcionality pomoci.

(51) Komisia preto vyjadrila pochybnosti o tom, či financovanie oznámených opatrení možno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 zmluvy.

3. **PRIPOMIENKY NEMECKA**

3.1. KONTEXT PREŠETROVANÝCH OPATRENÍ

(52) Nemecko vo svojich pripomienkach hneď na začiatku bližšie objasnilo kontext prešetrovaných opatrení. V tejto súvislosti Nemecko tvrdí, že už v rámci zmluvy o opätovnom zjednotení z roku 1990 sa plánoval ďalší rozvoj letiska Lipsko/Halle. Podľa Nemecka sa stanovil hlavný plán rozvoja letiska a rozhodlo sa o vytvorení systému dvoch paralelných vzletových a pristávacích dráh. Nemecko ďalej vysvetlilo, že výstavba severnej dráhy bola schválená v roku 1997 a jej prevádzka sa začala v roku 2000, zatiaľ čo výstavba južnej dráhy bola schválená v roku 2004 a jej prevádzka sa začala v roku 2007.

(53) Za týchto okolností Nemecko potvrdilo, že vďaka systému paralelných dráh a premiestneniu viacerých veľkých leteckých nákladných dopravcov bolo letisko Lipsko/Halle schopné zaistiť si pozíciu druhého najväčšieho strediska leteckej nákladnej dopravy v Nemecku. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že od roku 2010 bolo letisko schopné posilniť svoje postavenie jedného z najvýznamnejších centier prekládky nákladnej leteckej dopravy v Európe. Nemecko dodalo aj to, že v súčasnosti na letisku pôsobí 133 spoločností, ktoré v roku 2010 zamestnávali celkovo 5 106 osôb (zvýšenie o 14,4 % v porovnaní s rokom 2009).

(54) Nemecko zastáva názor, že letisko je preto hnacou silou hospodárskeho rozvoja v regióne a zohráva dôležitú úlohu v regionálnej zamestnanosti. Nemecko zdôraznilo, že tento záver potvrdzuje aj zvýšenie príjmov a objemu nákladnej dopravy na letisku: v období rokov 2005 až 2009 príjmy vytvorené spoločnosťou FLH vzrástli zo 47 miliónov EUR na 80 miliónov EUR. So zreteľom na objemy nákladu Nemecko uvádza, že v porovnaní s inými letiskami, zaznamenáva letisko Lipsko/Halle konštantný nárast (zatiaľ čo v roku 2007 sa spracovalo 101 364 ton

nákladu, v roku 2008 sa tento počet zvýšil na 442 453, v roku 2009 na 524 084 ton a v roku 2010 na 663 059 ton). S cieľom doplniť svoje vyhlásenie Nemecko poukázalo na to, že objem nákladnej leteckej dopravy vzrástol v roku 2009 o 18,5 % a v roku 2010 o 26,5 %. Podľa Nemecka možno očakávať ďalší nárast objemu nákladu. V tejto súvislosti Nemecko objasnilo, že do roku 2020 ([16]) by sa malo spracovať približne 820 000 ton leteckého nákladu. Nemecko však uviedlo, že tento odhad objemu sa splní už do roku 2015 ([17]).

(55) Nemecko okrem toho uviedlo, že letisko v posledných rokoch zaznamenalo postupný nárast počtu cestujúcich (z 1 988 854 cestujúcich v roku 2002 na 2 723 748 cestujúcich v roku 2007). Hoci podľa Nemecka došlo od roku 2007 k zníženiu osobnej dopravy (iba 2 352 827 cestujúcich v roku 2010), v strednodobom až dlhodobom horizonte do roku 2020 Nemecko očakáva nárast počtu cestujúcich až na 4,6 milióna.

(56) Nemecko uviedlo, že na rozdiel od mnohých iných letísk Únie, ako sú tri najväčšie nemecké nákladné letiská, Frankfurt nad Mohanom, Kolín – Bonn a Mníchov, má letisko Lipsko/Halle neobmedzené povolenie nočných letov komerčnej leteckej nákladnej dopravy. Podľa Nemecka je to jeden z dôvodov, prečo má letisko dobré vyhliadky do budúcnosti. Nemecko takisto poukázalo na to, že spolkový správny súd (Bundesverwaltungsgericht) rozsudkom zo 4. apríla 2012 potvrdil zákaz nočných letov na letisku Frankfurt nad Mohanom, ktoré je najväčším uzlom nemeckej leteckej nákladnej dopravy. Nemecko uviedlo, že na letisku Frankfurt nad Mohanom boli preto úplne zakázané odlety a prílety medzi 23.00 hod. a 5.00 hod.

(57) Nemecko zároveň vyhlásilo, že spoločnosť FLH nebola schopná financovať plánované opatrenia v oblasti infraštruktúry zo svojich vlastných zdrojov. V tejto súvislosti Nemecko zdôraznuje, že z dôvodu zaostávania v investíciách, ktoré má pôvod v časoch bývalej Nemeckej demokratickej republiky, muselo letisko uskutočniť investície v oveľa kratšom čase než letiská, ktoré sa nachádzajú v západnej časti Nemecka. Podľa Nemecka najmä významné krátkodobé investície nemôžu byť financované zo zdrojov FLH, pretože existuje výrazný rozdiel medzi objemom investícií (225,6 milióna EUR) a ročnými príjmami letiska (80 miliónov EUR v roku 2009).

3.2. POJEM HOSPODÁRSKEJ ČINNOSTI A PÔSOBNOSŤ VEREJNEJ POLITIKY

3.2.1. **Pojem hospodárskej činnosti a uplatniteľnosť pravidiel štátnej pomoci na infraštruktúru letísk**

(58) Nemecko najprv pripomenulo, že nesúhlasí so stanoviskom Komisie, že výstavba letiskovej infraštruktúry predstavuje hospodársku činnosť. Preto Nemecko vyhlásilo, že oznámené opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

(59) V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že pojem „podnik“ v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy sa nevzťahuje na letiská, aspoň pokiaľ ide o financovanie letiskovej infraštruktúry. Nemecko zdôraznilo, že zriadenie letiskovej infraštruktúry nepredstavuje hospodársku činnosť, ale skôr opatrenie všeobecnej dopravnej, regionálnej a hospodárskej politiky. Odkázalo na bod 12 usmernení v oblasti letectva z roku 1994, v ktorom sa uvádza, že „výstavba alebo rozšírenie projektov infraštruktúry […] predstavuje opatrenie hospodárskej politiky, ktoré Komisia nemôže kontrolovať podľa pravidiel zmluvy týkajúcich sa štátnej pomoci. Rozhodnutia v oblasti rozvoja infraštruktúry spadajú mimo rozsahu pôsobnosti tohto oznámenia“, a tvrdilo, že v usmerneniach v oblasti leteckej dopravy z roku 2005 sa tento bod nenahradil.

(60) Nemecko okrem toho tvrdilo, že výstavba letiskovej infraštruktúry nie je hospodárskou činnosťou, lebo súkromný investor by sa do takejto činnosti nezapojil. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že investície v žiadnom prípade nemôžu byť ziskové, pretože od používateľov letiska nemožno vymáhať náklady na výstavbu prostredníctvom letiskových poplatkov. Podľa Nemecka to vyplýva zo skutočnosti, že tieto poplatky si vyžadujú povolenie od príslušného letiskového orgánu spolkovej krajiny, v ktorej sa nachádza letisko, a súkromní investori nemôžu ovplyvniť ich výšku. Podľa Nemecka teda prevádzkovateľ nemôže tieto poplatky slobodne stanoviť na základe hospodárskych dôvodov a v skutočnosti sú stanovené bez akéhokoľvek vzťahu k investičným nákladom. Priestory prenajaté na obchodné účely nad rámec leteckých operácií sú podľa Nemecka irelevantné.

(61) Nemecko ďalej v tejto súvislosti uviedlo, že letiská majú vyššie ako priemerné fixné náklady týkajúce sa infraštruktúry, vybavenia a prevádzky. Okrem toho je ich sloboda konania obmedzená prísnymi právnymi záväzkami a podmienkami.

([16]) Na základe odhadov pred rokom 2011.
([17]) Na základe odhadov na rok 2011.

(62) Nemecko sa ďalej domnieva, že odkazy na rozsudok vo veci Aéroports de Paris ([18]) a rozsudok vo veci Lipsko/Halle ([19]) sú irelevantné. So zreteľom na rozsudok vo veci Aéroports de Paris Nemecko vyhlásilo, že rozsudok sa nezaoberá výstavbou letiskovej infraštruktúry, ale prevádzkou letiska. Nemecko sa okrem toho domnieva, že rozsudok vo veci Aéroports de Paris sa nezaoberá výkladom pojmu „podnik“ v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, ale porušením zákazu zneužívania dominantného postavenia v zmysle článku 102 zmluvy. So zreteľom na rozsudok vo veci Lipsko/Halle sa Nemecko domnieva, že rozsudok Všeobecného súdu nemá žiadnu váhu ako precedens judikatúry, keďže je predmetom odvolania.

3.2.2. **Pôsobnosť verejnej politiky**

(63) Aj keď sa podľa Nemecka na financovanie opatrení infraštruktúry vzťahovali pravidlá poskytovania štátnej pomoci, nepredstavovalo štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, keďže financovanie opatrení infraštruktúry spočívalo najmä v potrebnej a primeranej refundácii nákladov na plnenie úloh patriacich do výhradných právomocí štátu. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že podľa usmernení v oblasti leteckej dopravy z roku 2005 činnosti, za ktoré obvykle zodpovedá štát pri vykonávaní svojich úradných právomocí verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a nepatria do pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci.

(64) Nemecko tvrdilo, že v súvislosti s plnením úloh patriacich do pôsobnosti verejnej politiky Komisia vždy rozlišuje aspoň medzi týmito kategóriami bezpečnostných opatrení: ochrana letovej prevádzky pred vonkajším ohrozením, ako sú únosy a iné násilné činy voči letovej prevádzke, ochrana leteckej dopravy pred operačnými rizikami a ochrana tretích strán pred operačnými rizikami v leteckej doprave. Podľa názoru Nemecka, pokiaľ ide o ochranu leteckej dopravy proti operačným rizikám, je prevádzkovateľ letiska povinný zabezpečiť obnovu, modernizáciu a rozšírenie letiskovej infraštruktúry s cieľom zabrániť operačným rizikám. Nemecko uviedlo, že tretia kategória opatrení sa zvyčajne vzťahuje na ochranu tretích strán pred hlukom z lietadiel a inými škodlivými vplyvmi na životné prostredie.

(65) Pokiaľ ide o rôzne opatrenia v oblasti infraštruktúry, Nemecko tvrdilo, že tieto opatrenia predstavujú najmä náhradu za výkon činností patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, pretože opatrenia chránili tretie strany pred operačnými rizikami vyplývajúcimi z leteckej dopravy.

(66) Pokiaľ ide o opatrenia na zníženie hluku, Nemecko uviedlo, že v rámci schvaľovacieho procesu plánovania by bolo potrebné zaviesť opatrenia na zníženie hluku v približne 10 000 obytných domoch. Nemecko tvrdilo, že podľa ustanovení nedávno zmeneného zákona *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm* (zákon o znížení hluku z lietadiel, „*FluglärmG*“) by sa opatrenia na zníženie hluku vzťahovali len na oblasť 78 km^2, na ktorej sa nachádza približne 3 000 obytných domov a predstavovali by náklady vo výške […] miliónov EUR. Podľa údajov Nemecka však spoločnosť FLH nevyužila uvedené zmeny v zákone FluglärmG vo svoj prospech a naďalej uplatňuje prísnejšie vymedzenie územia chráneného pred hlukom. V tejto súvislosti Nemecko tvrdilo, že letisko Lipsko/Halle musí znášať výrazne vyššie náklady v porovnaní s jeho konkurentmi (v Nemecku a mimo Únie).

(67) Okrem toho letisko odkúpilo nehnuteľnosti výrazne postihnutého obyvateľstva a vyplatilo im náhradu škody. Nemecko ďalej uviedlo, že letisko vykonávalo určité činnosti spojené s ochranou prírody s cieľom kompenzovať svoje stavebné činnosti. Nemecko argumentovalo tým, že zámerom bolo predchádzať vplyvu hluku z lietadiel a stavebných prác na tretie strany alebo ho zmierňovať, a preto išlo o úlohu verejnej politiky. Podľa Nemecka ochrana tretích strán pred hlukom, najmä pred hlukom z lietadiel, bola jednou z hlavných úradných povinností a úloh štátu.

(68) Nemecko argumentovalo aj tým, že zariadenie na testovanie hluku motora, t. j. M2, predstavuje opatrenie spadajúce do pôsobnosti verejnej politiky. Uviedlo, že limity hluku stanovené v rámci rozhodnutia o schválení plánovanej výstavby južnej dráhy sa mohli v denných hodinách (6.00 hod. až 22.00 hod.) splniť bez použitia uzavretého zariadenia na testovanie motorov. Podľa údajov Nemecka na základe povolenia na prevádzku z 31. júla 2007 však letisko muselo vykonávať testy v uzavretom testovacom zariadení aj počas dňa. Nemecko okrem toho uviedlo, že testovanie motorov sa vyžadovalo v záujme zachovania prevádzkovej bezpečnosti lietadiel a prekročilo by povolené limity hluku, keby sa uskutočnilo v nočných hodinách mimo uzavretého zariadenia. Preto podľa názoru Nemecka vytvorenie zariadenia na testovanie motora vo forme uzavretej budovy slúži na ochranu obyvateľov pred akýmikoľvek neprijateľnými hladinami hluku z lietadiel.

([18]) Vec T-128/98 Aéroports de Paris/Komisia, Zb. 2000, s. II-3929.

([19]) Spojené veci T-443/08 a T-455/08 Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisia, (rozsudok vo veci „letisko Lipsko-Halle“), Zb. 2011, s. II-1311.

(69) Pokiaľ ide o opatrenie M3, Nemecko tvrdilo, že vytvorenie týchto prvkov infraštruktúry patrí do pôsobnosti verejnej politiky, pretože sa vykonáva s cieľom chrániť leteckú dopravu pred operačnými rizikami. Bez ohľadu na objem dopravy, ktorý sa bude musieť zabezpečiť v budúcnosti, existujúce prepojenia rolovacími dráhami boli už v minulosti nedostatočné na zaručenie bezpečnej a bezproblémovej letovej prevádzky. Okrem toho Nemecko uviedlo, že nová rolovacia dráha predstavuje núdzový prístup pre hasičov z východnej požiarnej stanice do severnej časti letiska. Podľa názoru Nemecka, aj keby boli pravidlá štátnej pomoci uplatniteľné, treba mať na pamäti, že niektoré z týchto nákladov na rolovacie dráhy sa týkali osvetlenia. Pokiaľ ide o osvetlenie, Nemecko poukázalo na to, že Komisia už rozhodla vo svojom rozhodnutí Memmingen ([20]), že osvetlenie predstavuje prvok navádzania a kontroly lietadiel, ktoré možno klasifikovať ako činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky, ktorá nespadá do rozsahu pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci.

(70) Podľa Nemecka by sa opatrenie M4 vykonalo aj pri plnení činností patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, pretože dôvody operačnej kapacity a bezpečnosti si vyžadovali, aby bola lietadlám so širokým trupom prevádzkovaným s povolenou maximálnou vzletovou hmotnosťou za určitých klimatických podmienok poskytnutá dodatočná vzdialenosť na vzlietnutie vrátane dodatočného priestoru na spomalenie lietadla v prípade nevydareného štartu.

(71) Pokiaľ ide o opatrenie M5, včasné vyčistenie priestranstva na výstavbu rolovacej dráhy Victor podľa názoru Nemecka prebehlo v rámci plnenia úloh patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, keďže rolovacia dráha Victor musela splniť požiadavky týkajúce sa zabezpečenia bezpečnej prevádzky a predchádzania haváriám, bezpečnostným rizikám a negatívnym vplyvom na životné prostredie. Na rozdiel od stanoviska Komisie podľa Nemecka stavba rolovacej dráhy Victor nebola určená na zvýšenie kapacity, a tým nepriamo aj obratu. Nemecko uviedlo, že uvedená dráha bola postavená výlučne z dôvodov prevádzkovej bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

(72) Okrem toho sa podľa Nemecka výstavba dvoch nových požiarnych staníc uskutočnila v rámci výkonu úloh patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, lebo podľa ustálenej praxe Komisie opatrenia týkajúce sa požiarnej bezpečnosti, najmä výstavba a prevádzka požiarnych staníc na letisku a obstarávanie príslušných zariadení, sa považujú za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. Nemecko poukázalo na to, že výstavba protipožiarneho zariadenia sa na nemeckých letiskách zvyčajne financuje z verejných zdrojov.

(73) Nemecko ďalej tvrdilo, že výstavba viacúčelového hangára sa uskutočnila takisto v rámci plnenia úloh patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, keďže hangár by sa používal výhradne na uskladnenie vybavenia na zimnú údržbu a ako núdzový prístrešok. Nemecko vysvetlilo, že poskytnutie priestorov na výbavu na zimnú údržbu predstavuje úradnú funkciu štátu, keďže sa ním zaručuje bezpečná prevádzka letiska v zimnom období. Okrem toho Nemecko uviedlo, že to umožnilo letisku splniť si zákonnú povinnosť zabezpečovať nepretržitú prevádzku letiska.

(74) Nemecko uviedlo, že poskytovanie núdzových prístreškov patrí do všeobecného záujmu, pretože slúži na ochranu ľudského života. Nemecko citovalo ustanovenia ICAO, na základe ktorých sa od riadiacich orgánov letiska vyžaduje, aby vytvorili priestor na ošetrenie zranených ľudí a skladovanie mŕtvych tiel v prípade núdzovej situácie. Viacúčelový hangár môže podľa Nemecka okrem toho zároveň slúžiť ako priestor pre cestujúcich, ktorí nemôžu pokračovať v ceste v dôsledku prírodných javov (ako bol napríklad sopečný popol v roku 2010).

(75) Nemecko navyše poukázalo na to, že výstavba nového hangára bola potrebná, pretože rozšírenie viacúčelového hangára na predchádzajúcom mieste by nebolo možné.

(76) Pokiaľ ide o opatrenie M6, Nemecko sa odvoláva na argumenty súvisiace s opatrením M5. Okrem toho Nemecko uviedlo, že výstavba rolovacej dráhy Victor bola odložená.

(77) Podľa Nemecka sa rozšírenie plôch na odmrazovanie (M7) vykonalo takisto v rámci plnenia úradných úloh štátu, keďže zariadenia boli potrebné z dôvodov prevádzkovej bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Okrem toho Nemecko uviedlo, že ďalšie plochy na odmrazovanie neboli potrebné na zabezpečenie dostatočnej kapacity v prípade zvýšenia objemu dopravy, keďže letisko Lipsko/Halle môže čeliť zvýšenému objemu dopravy aj bez ďalších plôch na odmrazovanie. Tvrdilo, že rozšírenie plôch na odmrazovanie bolo nevyhnutné v dôsledku skúseností s prevádzkou v zime 2008/2009. Podľa Nemecka dodatočné zariadenia na odmrazovanie slúžia na

([20]) Rozhodnutie Komisie zo 7. marca 2007 vo veci štátnej pomoci N620/06 Nemecko/regionálne letisko Memmingen-Allgäu (Ú. v. EÚ C 133, 15.6.2007, s. 8).

zaručenie bezproblémového odmrazovania lietadiel a na zabránenie meškaniu spôsobenému neprimeranou infraštruktúrou určenou na odmrazovanie na letisku. V tejto súvislosti Nemecko vyhlásilo, že meškanie by zase mohlo mať negatívny vplyv na životné prostredie, ako je napríklad spotreba kerozínu, škodlivé emisie a hluk.

(78) Pokiaľ ide o opatrenie M8, Nemecko tvrdilo, že výstavba vrtuľníkového letiska uľahčuje letecké záchranné služby na letisku a vo všeobecnosti.

(79) Pokiaľ ide o opatrenie M9.1, Nemecko uviedlo, že prestavba kontrolného bodu I bola jednoznačne potrebná na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ([21]). Nemecko poukázalo na to, že prestavba patrí do pôsobnosti verejnej politiky a že jej financovanie bolo obmedzené na vzniknuté náklady.

(80) Okrem toho Nemecko zastáva názor, že výstavba funkčnej bezpečnostnej budovy (M9.2) patrí do pôsobnosti verejnej politiky a že financovanie bolo obmedzené na vzniknuté náklady. Nemecko uviedlo, že postavenie novej funkčnej bezpečnostnej budovy pomohlo aj pri dosahovaní súladu s nariadením (ES) č. 300/2008 a bolo potrebné na splnenie potrieb spolkovej a miestnej polície, colných orgánov a nemeckej meteorologickej služby.

(81) Pokiaľ ide o opatrenie M9.3, ktoré sa týka obstarávania technických zariadení, t. j. obstarávania ďalšieho vybavenia určeného na zimnú údržbu, ďalšieho protipožiarneho vybavenia a vybavenia obvodového oplotenia letiska detektormi a systémom digitálneho kamerového dohľadu, Nemecko tvrdilo, že tri opatrenia spadali do pôsobnosti verejnej politiky.

(82) Pokiaľ ide o nové vybavenie na zimnú údržbu, Nemecko uviedlo, že toto vybavenie umožňuje súbežné čistenie dráh, čo zabezpečuje bezpečnú prevádzku letiska, a preto spadá do pôsobnosti verejnej politiky.

(83) Okrem toho Nemecko poukázalo na to, že podľa § 8 nemeckého zákona Luftsicherheitsgesetz (zákon o bezpečnostnej ochrane leteckej dopravy, „LuftSiG“), ktorým sa vykonáva nariadenie (ES) č. 300/2008, bolo okolo letiska potrebné umiestniť obvodové oplotenie. Nemecko zdôraznilo, že podľa ustálenej praxe Komisie letisková bezpečnostná infraštruktúra, ako napríklad obvodové oplotenie, patrí do pôsobnosti verejnej politiky.

(84) Pokiaľ ide o opatrenie M9.4 (t. j. výstavba novej budovy na účely prepravy zvierat vrátane veterinárnych zariadení), Nemecko vyhlásilo, že výstavba tejto budovy patrí do pôsobnosti verejnej politiky, keďže sa ňou malo zabezpečiť, aby sa do Nemecka a Únie nepriviezli žiadne choroby zvierat alebo iné choroby.

(85) Pokiaľ ide o opatrenie M12, Nemecko uviedlo, že v záujme ďalšieho rozvoja nákladnej dopravy a zníženia rizika nehôd na letisku bolo potrebné stavebné povolenie.

(86) Pokiaľ ide o opatrenia M11 a M13 až M16, Nemecko upozornilo, že vo svojom oznámení netvrdilo, že tieto opatrenia sa zaviedli s cieľom vykonávať činnosti, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky. Podľa Nemecka tieto opatrenia zahŕňali rozvoj verejnej časti letiska v juhovýchodnej zóne, rozšírenie severnej odbavovacej plochy, rozšírenie východnej odbavovacej plochy, prispôsobenie infraštruktúry v severnej zóne a ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry v severnej zóne.

3.3. FINANCOVANIE INFRAŠTRUKTÚRY PROSTREDNÍCTVOM AKCIONÁRSKYCH ÚVEROV SPOLOČNOSTI FLH

3.3.1. **Podmienky financovania**

(87) Pokiaľ ide o financovanie opatrení v oblasti infraštruktúry, Nemecko uviedlo, že tieto opatrenia boli financované prostredníctvom akcionárskych úverov, ktoré boli poskytnuté za bežných trhových podmienok, a teda nepredstavujú štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 zmluvy. Nemecko poukázalo na to, že tieto úvery ešte neboli prevedené na vlastný kapitál a že prevod akcionárskych úverov podlieha rozhodnutiu Komisie o schválení.

(88) Nemecko objasnilo, že úvery sa poskytujú podľa potrieb týkajúcich sa výstavby a že ich celková výška sa každý mesiac mení. Podľa Nemecka dĺžka trvania úveru začína v deň, keď sa úver vyplatí. Nemecko okrem toho uviedlo, že každý úver je splatný na konci roka (31. decembra), v ktorom sa poskytuje. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že tieto úvery sa potom predĺžili na ďalšie obdobie jedného roka. Podľa Nemecka sú viacnásobné predĺženia trvania možné do očakávaného schválenia kapitálových injekcií zo strany Komisie.

([21]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 (Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72).

(89) Nemecko ďalej uviedlo, že výška úveru a splatné úroky sú splatné ku konečnému dátumu (t. j. k 31. decembru každého roku), ale trvanie pôžičky sa môže predĺžiť o jeden rok. Nemecko ďalej tvrdilo, že táto možnosť rozšírenia umožnila predlžovanie úveru až do dňa, keď Komisia prijme svoje konečné rozhodnutie.

(90) Pokiaľ ide o úrokové sadzby pre každý úver, Nemecko uviedlo, že bol stanovený na základe sadzby EURIBOR, ktorá sa uplatňuje v čase poskytnutia každej tranže a rizikovej marže. Ak sa podľa Nemecka úver poskytol 1. júla, jeho trvanie (do konca roka) bude šesť mesiacov a úroková sadzba sa bude rovnať súčtu šesťmesačnej sadzby EURIBOR a rizikovej marže. Nemecko ďalej objasnilo, že ak sa úver poskytne 1. mája (trvanie 8 mesiacov do konca roka), základná referenčná sadzba sa vypočíta pomocou interpolácie šesťmesačnej a deväťmesačnej sadzby EURIBOR. Nemecko ďalej objasnilo, že od januára roku nasledujúceho po roku, v ktorom bol úver predĺžený, sa bude platná úroková sadzba rovnať súčtu 12-mesačnej sadzby EURIBOR a rizikovej marže. Nemecko poskytlo prehľad akumulovanej výšky úverov a podmienok, ako je zhrnuté v tabuľke 3.

Tabuľka 3

Prehľad akcionárskych úverov FLH 13.12.2006 – 1.1.2012

Dátum	Suma v miliónoch EUR (akumulovaná)	EURIBOR	Riziková marža	Celková úroková sadzba (EURIBOR + marža)
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: Návrh Nemecka z 26. apríla 2012, príloha 14.

(91) Pokiaľ ide o sadzby rizikovej marže za roky 2006 až 2008, Nemecko uviedlo, že bola použitá riziková marža vo výške […] bázických bodov. Nemecko objasnilo, že táto sadzba bola stanovená na základe porovnania úverových podmienok týchto úverových zmlúv:

a) úverová zmluva medzi MFAG a Sachsen LB z 19./22. 8. 2003, ktorou sa stanovila marža vo výške […] bázických bodov ročne;

b) úverová zmluva medzi MFAG a Sachsen LB/Nord LB zo 16. 5. 2007, ktorou sa stanovila marža vo výške […] bázických bodov ročne;

c) úverová dohoda medzi MFAG a Postbank z 28. 6. 2007/15. 7. 2007, ktorou sa stanovila marža vo výške […] bázických bodov ročne.

(92) Nemecko uviedlo, že priemerná vypočítaná riziková marža bola zaokrúhlená nahor z bázických bodov v priemere na […] bázických bodov.

(93) Pokiaľ ide o rizikovú maržu […] bázických bodov stanovenú v roku 2009, Nemecko objasnilo, že sadzba bola stanovená na základe porovnania podmienok dvoch orientačných ponúk od Sachsen Bank z 8. januára a Nord LB z 9. januára 2009, úverových zmlúv medzi MFAG a Sachsen LB z 19./22. augusta 2003 a MFAG a Postbank z 28. júna/15. júla 2007. Nemecko uviedlo, že z dôvodu obozretnosti bola marža zaokrúhlená nahor z […] bázických bodov v priemere na […] bázických bodov.

(94) Podľa Nemecka dosahovala v roku 2010 riziková marža výšku […] bázických bodov. Nemecko navyše vysvetlilo, že tento údaj sa určil porovnaním dvoch orientačných ponúk od Sachsen LB ([22]) z 11. januára a od Nord LB ([23]) zo 14. januára 2010 a úverovej dohody medzi MFAG a Sachsen LB z 19./22. augusta 2003. Nemecko uviedlo, že

([22]) Úverová ponuka od Sachsen LB zo 14. 1. 2010 zahŕňa marže v rozpätí od 55 bázických bodov ročne do 80 bázických bodov ročne v závislosti od výšky úveru (čím vyššia je výška úveru, tým nižšia je ponúknutá marža).

([23]) Úverová ponuka od Nord LB z 11. 1. 2010 zahŕňa rizikové marže v rozpätí od 22 bázických bodov ročne až do 238 bázických bodov ročne v závislosti od výšky úveru.

z dôvodu obozretnosti bola priemerná marža znovu zaokrúhlená nahor z […] bázických bodov v priemere na […] bázických bodov.

(95) Nemecko uvádza, že úroková marža použitá v roku 2011 dosahovala výšku […] bázických bodov a že sa vypočítala na základe porovnania dvoch orientačných ponúk od Sachsen Bank a Nord LB z 29. júna 2011 a úverových dohôd medzi Postbank a MFAG z 28. júna/15. júla 2007 a medzi Sachsen LB a MFAG z 19./22. augusta 2003. Podľa Nemecka bola vypočítaná marža znovu zaokrúhlená nahor z […] bázických bodov v priemere na […] bázických bodov.

3.3.2. **Uplatňovanie trhových referenčných hodnôt na účely určenia trhovej sadzby FLH**

(96) Nemecko uviedlo, že podľa jeho názoru by sa mala trhová zlučiteľnosť akcionárskych úverov FLH posudzovať na základe trhových referenčných hodnôt, a nie na základe oznámenia o referenčných sadzbách z roku 2008.

(97) Nemecko okrem toho tvrdilo, že úverová zmluva medzi MFAG a Sachsen LB z 19./22. augusta 2003 skutočne predstavovala vhodnú referenčnú hodnotu na určenie trhovej úrovne úrokových sadzieb pre akcionárske úvery. Nemecko odmietlo tvrdenie, že úverová zmluva medzi MFAG a Sachsen LB nepredstavovala vhodný základ referenčného porovnávania, pretože bola uzavretá s iným príjemcom, konkrétne s MFAG, a nie FLH. Nemecko poukázalo na to, že samotná Komisia považovala MFAG len za sprostredkovateľa pri prevode finančných prostriedkov do FLH, a nie za samotného príjemcu pomoci. Nemecko vysvetlilo, že na základe zmluvy o dominantnom postavení a odvode ziskov a strát medzi MFAG a FLH bola spoločnosť FLH povinná previesť všetky svoje zisky na MFAG a MFAG musela pokryť všetky straty FLH, v dôsledku čoho bol čistý ročný zisk či čistá ročná strata spoločnosti FLH vždy na nule. Z toho vyplýva, že úroková marža poskytnutá spoločnosti zo skupiny bola vždy rovná úrokovej marži poskytnutej materskej spoločnosti a naopak.

(98) Aj keď podľa Nemecka bola úverová zmluva uzavretá v roku 2003, obsahovala dlhodobý predlžovaný úver termínovaný do roku 2013 s pevným úrokom stanoveným vždy na obdobie troch mesiacov. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že riziková marža vo výške […] bázických bodov sa teda uplatňovala v rokoch 2006 až 2008 a uplatňovala by sa dodnes. Okrem toho Nemecko nesúhlasilo s tvrdením Komisie, že Sachsen LB mohlo ponúknuť iba úrokovú maržu vo výške […] bázických bodov vzhľadom na zníženú úroveň úroku poskytnutého prostredníctvom financovania EIB, ktoré pokladalo za nesprávne. Podľa Nemecka financovanie z EIB nemalo žiadny vplyv na určenie úrokovej marže vo výške […] bázických bodov.

(99) Nemecko odmietlo aj konštatovanie Komisie, že úverová zmluva medzi Postbank a MFAG sa nemohla použiť ako referenčná hodnota. Bola uzavretá v prospech FLH, nebola dohodnutá v inom čase a platba nepodliehala osobitným podmienkam. Nemecko ďalej tvrdilo, že záväzná ponuka financovania od Sachsen LB a Nord LB zo 16. mája 2007 predstavovala vhodnú referenčnú hodnotu.

(100) Okrem toho v súvislosti pochybnosťami Komisie o tom, či orientačné návrhy predložené elektronickou poštou bez zámeru vstupovať do právne záväzných úverových zmlúv možno považovať za spoľahlivú trhovú referenčnú hodnotu ([24]), Nemecko uviedlo, že Nord LB aj Sachsen Bank mali dlhodobé obchodné vzťahy so spoločnosťou MFAG a boli pravidelne informované o hospodárskej situácii spoločností FLH a MFAG, orientačné návrhy boli teda založené na dôkladnom posúdení rizika.

(101) Okrem toho Nemecko poukázalo na to, že aj keby sa trhová zlučiteľnosť úverov alebo ich ekvivalent pomoci alebo oboje testovali podľa oznámenia o referenčných sadzbách z roku 2008, nešlo by o štátnu pomoc. Nemecko zdôraznilo, že nová metóda výpočtu referenčnej sadzby sa uplatňuje len od 1. júla 2008. V dôsledku toho sa na úverové zmluvy uzatvorené pred týmto dátumom uplatňuje predchádzajúce oznámenie o referenčných sadzbách.

3.3.3. **Úverový rating MFAG/FLH**

(102) Nemecko potvrdzuje, že spoločnosť FLH nebola hodnotená verejnými ratingovými agentúrami. Nemecko však uviedlo, že existujú určité náznaky v súvislosti s jeho úverovou bonitou. Nemecko ďalej uviedlo, že hlavným akcionárom spoločnosti FLH je spoločnosť MFAG, ktorá vlastní 94 % akcií FLH. Podľa Nemecka vzhľadom na existenciu *dohody o rozdelení zisku a znášaní strát* zo 6. decembra 2000 medzi spoločnosťami MFAG a FLH, na základe ktorej je spoločnosť MFAG povinná pokryť akékoľvek straty spoločnosti FLH, by rating spoločnosti FLH mal byť aspoň taký istý (alebo vyšší) ako rating jej materskej spoločnosti MFAG.

([24]) Odôvodnenie 95 rozhodnutia o začatí konania.

(103) Nemecko uviedlo, že spoločnosť MFAG nebola hodnotená verejnými ratingovými agentúrami. Nemecko však uvádza niekoľko interných ratingov bánk týkajúcich sa spoločnosti MFAG. Nemecko uviedlo, že v roku 2006 banka Nord LB ohodnotila spoločnosť MFAG ratingovou známkou […] na svojej internej ratingovej stupnici (s pravdepodobnosťou platobnej neschopnosti […] %), ktorá zodpovedá ratingu […] až […] na štandardnej ratingovej stupnici agentúry Standard & Poor's, […] až […] na ratingovej stupnici agentúry Moody's a […] až […] na ratingovej stupnici agentúry Fitch. Nemecko ďalej uviedlo, že MFAG je v tejto ratingovej kategórii od roku 2006. Nemecko ďalej objasnilo, že 2. augusta 2011 a 20. apríla 2012 banka Nord LB toto posúdenie potvrdila. Okrem toho Nemecko uviedlo, že aj banka Deutsche Kreditbank AG (DKB) poskytla svoje ratingové údaje, v ktorých potvrdzuje, že na základe finančných správ MFAG za rok 2006 je spoločnosti pridelený rating […] na internej ratingovej stupnici banky, ktorá zodpovedá ratingu […] podľa agentúry Standard & Poor's a […] podľa agentúry Moody's.

(104) V tabuľke 4 sa sumarizujú ratingy pridelené spoločnosti MFAG od roku 2006 do roku 2012 (posudzované obdobie).

Tabuľka 4

Rating spoločnosti MFAG v rokoch 2006 – 2012

(…) ([25])

3.3.4. **Odhad straty v prípade zlyhania (LGD)**

(105) Pokiaľ ide o zabezpečenie úverov kolaterálom a LGD, Nemecko spresnilo, že úvery poskytujú akcionári FLH vo forme preklenovacieho financovania, čo znamená, že by sa po schválení Komisiou mali previesť na kapitál. V tejto súvislosti Nemecko ďalej objasnilo, že toto je dôvod, prečo úvery nie sú zabezpečené kolaterálom.

(106) Nemecko vyhlásilo, že neexistujú žiadne osobitné postupy na splácanie akcionárskych úverov, keďže sa predpokladalo, že úvery budú prevedené na vlastný kapitál, a preto sa nebude pristupovať k splácaniu. Podľa Nemecka v prípade, že by sa úvery nepreviedli na vlastný kapitál, pretože Komisia by neschválila financovanie opatrení v oblasti infraštruktúry, je podľa § 488 ods. 3 *Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch* (nemeckého občianskeho zákonníka) možné ukončiť úverovú zmluvu do 3 mesiacov. Ukončenie zmluvy vedie k splatnosti výšky úveru s úrokmi.

(107) Nemecko tvrdí, že hoci úvery nie sú zabezpečené kolaterálom, LGD spoločnosti FLH by sa mala považovať aspoň za nižšiu ako […] % a takmer dosahujúcu […] %, keďže hodnota aktív FLH (t. j. […] miliónov EUR v roku 2010) prevyšuje hodnotu pasív ([…] miliónov EUR v roku 2010). Podľa názoru Nemecka v prípade konkurzu by aktíva FLH mali stačiť na pokrytie týchto pohľadávok.

(108) Nemecko uviedlo, že aktíva FLH, ktoré pozostávajú okrem iného z pozemkov, budov, technických zariadení a strojov, nie sú nijakým spôsobom viazané na akcionárov alebo vonkajších veriteľov.

3.3.5. **Žiadna výhoda vyplývajúca z kapitálových injekcií**

(109) Pokiaľ ide o kapitálové injekcie na výstavbu letiska, Nemecko zdôraznilo, že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa neuplatňovalo, pretože výstavba letiska predstavovala všeobecné opatrenie hospodárskej politiky, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci.

3.4. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI

(110) Nemecko vyhlásilo, že aj keby financovanie plánovaných opatrení predstavovalo štátnu pomoc, táto pomoc by bola zlučiteľná s vnútorným trhom, pretože by spĺňala podmienky stanovené v bode 61 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Po nadobudnutí účinnosti usmernení v oblasti letectva z roku 2014 Nemecko vyhlásilo, že pomoc by bola takisto v súlade so spoločnými zásadami, ako je uvedené v oddiele 5 týchto usmernení.

3.4.1. **Vhodne stanovený cieľ spoločného záujmu**

(111) Nemecko uviedlo, že financovanie príslušných investícií sa zameriava na vhodne stanovený cieľ spoločného záujmu.

([25]) Dôverné obchodné informácie.

(112) V tejto súvislosti Nemecko vyhlásilo, že sektor leteckej nákladnej dopravy, najmä odvetvie expresných služieb, vykazuje značný nárast najmä na letisku Lipsko/Halle (v rokoch 2007 až 2010 objem nákladnej dopravy vzrástol zo 101 364 ton na 663 059 ton). Nemecko ďalej vo svojom vyhlásení objasnilo, že leteckí nákladní dopravcovia v súčasnosti rozširujú svoje prevádzkové kapacity. Podľa Nemecka však v troch veľkých leteckých uzloch pre nákladnú dopravu, Frankfurte nad Mohanom, Mníchove a Kolíne/Bonne existujú obmedzenia nočných letov. Nemecko ďalej tvrdí, že podľa rozsudku zo 4. apríla 2012 na letisku Frankfurt nad Mohanom už nie je povolené vykonávať prevádzku nočných letov. Preto podľa názoru Nemecka spoločnosť FLH pomáha odľahčiť iné nákladné letiská v Nemecku.

(113) V súvislosti s príspevkom letiska k prepojeniu regiónu Nemecko uviedlo, že tento projekt je súčasťou stratégie rozvoja letiska označeného ako „*spojovací bod Spoločenstva*“, ktorá je obsiahnutá v orientačnom pláne transeurópskej dopravnej siete z roku 2004 (Horizont 2020). Podľa Nemecka letisko leží v regióne stredného Nemecka (v blízkosti piatich hlavných osí transeurópskej dopravnej siete a celoeurópskych koridorov) a nachádza sa na rozmedzí osi, ktorá prepája sever a juh Európy (čiže spolkovej diaľnice A 9) a osi, ktorá prepája západnú a východnú Európu (čiže spolková diaľnica A 14), pričom je napojené na železničnú a cestnú sieť. Nemecko navyše objasnilo, že napojenie na železničnú a cestnú sieť umožňuje efektívnejšiu prepravu nákladu. Ďalej Nemecko uviedlo, že projekt je v súlade s „*rozvojom integrovanej siete európskej leteckej dopravy*“, ako sa uvádza v bode 12 akčného plánu pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe ([26]), v ktorom sa uvádza, že „by bolo žiaduce odhaliť skryté možnosti na regionálnych letiskách za predpokladu, že budú členské štáty dodržiavať právne nástroje Spoločenstva spojené so štátnou pomocou.“

(114) Nemecko ďalej uviedlo, že realizácia tohto projektu bude mať pozitívny vplyv na celý región a podstatne ovplyvní jeho hospodársky a sociálny rozvoj. Nemecko sa domnieva, že investičný projekt prispeje najmä k zlepšeniu prístupu do regiónu a k zvýšeniu jeho príťažlivosti pre investorov a návštevníkov. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že investičný projekt bude mať zároveň pozitívny vplyv na zamestnanosť. Na podporu tohto argumentu Nemecko tvrdilo, že miera nezamestnanosti v regióne Sasko predstavuje 10,3 % a v Sasku-Anhaltsku 11,2 %, čo presahuje nemecký priemer na úrovni 6,9 %.

(115) Preto Nemecko vyhlásilo, že štátna pomoc je zameraná na vhodne stanovený cieľ spoločného záujmu.

3.4.2. **Potreba zásahu štátu**

(116) Nemecko uviedlo, že žiadny súkromný investor by nemal záujem financovať takéto opatrenia v oblasti infraštruktúry. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že letisko Lipsko/Halle trpí z dôvodu zaostávania v investíciách z historických dôvodov. Okrem toho sa podľa Nemecka opatrenia týkajú dlhodobých investícií do infraštruktúry, ktoré sa zameriavajú na potreby letiska vzhľadom na budúci nárast nákladnej dopravy. Nemecko bez poskytnutia dôkazov tvrdí, že opatrenia nie sú ani neprimeraného rozsahu, ani nie sú neprimerane nákladné. Podľa názoru Nemecka ďalšie zníženie štátneho financovania nie je možné, pretože infraštruktúru takéhoto rozsahu nemôžu financovať prevádzkovatelia letísk z vlastných zdrojov.

(117) Nemecko takisto predložilo argument, že príjmy z letiskových služieb nepokrývajú náklady na výstavbu infraštruktúry a odôvodnilo toto tvrdenie na základe likvidnej medzery a kontrafaktuálneho hodnotenia.

(118) Nemecko preto zastáva stanovisko, že pomoc prinesie významné zlepšenie investičného projektu, ktoré samotný trh neposkytuje, a že je potrebný zásah štátu.

3.4.3. **Vhodnosť opatrenia pomoci**

(119) Nemecko uviedlo, že táto pomoc by bola vhodným opatrením pomoci. V tomto ohľade Nemecko tvrdí, že vzhľadom na svoju polohu v bývalej Nemeckej demokratickej republike letisko trpí z dôvodu zaostávania v investíciách a musí uskutočniť značné investície v kratšom čase ako iné letiská.

([26]) Akčný plán pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe, COM(2006) 819 final, 24. januára 2007.

(120) Okrem toho by sa podľa Nemecka opatrenia v oblasti infraštruktúry bez štátnej pomoci vôbec nerealizovali. Nemecko toto tvrdenie podložilo vyhlásením, že v roku 2005 skupina MFAG vytvorila príjmy vo výške 83,8 až 118 miliónov EUR a FLH vo výške 47 až 80 miliónov EUR. Preto podľa názoru Nemecka objem investícií vo výške 255,625 milióna EUR predstavuje dvoj- až trojnásobok konsolidovaného príjmu MFAG a viac než troj- až päťnásobok príjmov FLH počas obdobia, v ktorom sa rozhodovalo o projektoch infraštruktúry.

(121) Nemecko okrem toho uviedlo, že pomer medzi príjmami a objemom investícií preukazuje, že dotknuté podniky by tieto opatrenia nevykonali bez verejného financovania.

3.4.4. **Stimulačný účinok**

(122) Pokiaľ ide o stimulačný účinok, Nemecko upozornilo, že výška a intenzita štátnej pomoci na predmetné opatrenia v oblasti infraštruktúry boli odôvodnené. Nemecko tvrdilo, že bez štátneho financovania by sa opatrenia v oblasti infraštruktúry vôbec nerealizovali (pozri oddiel 3.4.3).

(123) V protiklade k názoru Komisie Nemecko poukázalo na skutočnosť, že aj keď niektoré investičné projekty už boli ukončené, neobmedzil sa tým stimulačný účinok, keďže akcionári sa finančne zaviazali už pred začiatkom vykonávania opatrení v oblasti infraštruktúry. Podľa Nemecka sa vo vyhlásení Komisie, že projekty v oblasti infraštruktúry by mohli priniesť výrazné kapitálové výnosy, jednoznačne neodráža povahu predmetných opatrení a zároveň je v rozpore s predchádzajúcou rozhodovacou praxou Komisie. Podľa Nemecka Komisia už pri mnohých príležitostiach uznala, že opatrenia tohto typu bežne neprinášajú značné kapitálové výnosy.

3.4.5. **Primeranosť pomoci (pomoc obmedzená na minimum)**

(124) Primeranosť opatrení by podľa Nemecka v oblasti infraštruktúry takisto mohla vyplývať zo skutočnosti, že pomáhajú znížiť preťaženie na ostatných nemeckých nákladných letiskách.

(125) Okrem toho Nemecko uviedlo, že výška a intenzita financovania sa obmedzovali na nevyhnutné minimum potrebné na vykonanie opatrení v oblasti infraštruktúry. Podľa Nemecka sa náklady stanovili vopred prostredníctvom odhadov nákladov a predbežných plánov. Okrem toho Nemecko vyhlásilo, že v protiklade k tvrdeniu Komisie letisko nebolo schopné zvýšiť svoje príjmy zvýšením letiskových poplatkov. Podľa názoru Nemecka je to tak, pretože väčšina investícií sa vzťahuje na opatrenia v oblasti infraštruktúry, v prípade ktorých nie je možné uložiť osobitný poplatok.

(126) Okrem toho Nemecko uviedlo, že vo všeobecnosti nebolo možné pokryť investičné náklady na výstavbu letiskovej infraštruktúry zvýšením poplatkov pre používateľov letiska. Nemecko tvrdilo, že keďže letiskové poplatky boli schválené príslušným letiskovým orgánom spolkovej krajiny, v ktorej sa predmetné letisko nachádza, investičné náklady na výstavbu letiskovej infraštruktúry sa nemohli preniesť na používateľov infraštruktúry podľa uváženia prevádzkovateľa. Podľa Nemecka akékoľvek ďalšie zvýšenie letiskových poplatkov na letisku Lipsko/Halle by nebolo zlučiteľné so situáciou na trhu a vykonateľné zo strany leteckých spoločností, ktoré využívajú letisko. Podľa Nemecka treba mať na pamäti, že poplatky na FLH už teraz presahujú bežnú úroveň na trhu.

(127) Okrem toho Nemecko tvrdí, že intenzita plánovanej pomoci bola odôvodnená. Podľa Nemecka len plánovaný rozsah verejného financovania mohol zaručiť, aby sa investície mohli vykonávať v požadovanom rozsahu a lehote. Nemecko uviedlo, že nemožnosť súkromného financovania takýchto opatrení v oblasti infraštruktúry regionálnych letísk sa dostatočne odzrkadľuje v rozhodovacej praxi Komisie a aj v skutočnosti, že neexistuje žiadny známy prípad, keď súkromní investori financovali takéto opatrenia na vlastné náklady.

(128) Nemecko tvrdilo, že Komisia opakovane a často schvaľovala intenzity pomoci až do výšky 100 %. Podľa Nemecka v prípade investícií podobných predmetným investíciám z praxe Komisie vyplýva, že takéto investície musia mať intenzitu pomoci najmenej 75 %, aby sa mohli realizovať.

(129) Nemecko uviedlo, že keďže spoločnosť FLH bola vytvorená vo verejnom záujme Nemecka, opatrenia v oblasti infraštruktúry neboli založené na žiadnom obchodnom pláne, výpočte ziskovosti alebo finančných výkazoch.

(130) Na žiadosť Komisie Nemecko predložilo výpočty likvidnej medzery, ako je zhrnuté v tabuľkách 5 a 6.

Tabuľka 5

Výpočet likvidnej medzery – Scenár I – Investície financované prostredníctvom kapitálových injekcií uskutočnených v roku 2014

Scenár I – Investície financované prostredníctvom kapitálových injekcií uskutočnených v roku 2014	V miliónoch EUR
Diskontná sadzba (1)	[…] %
Čistá súčasná hodnota peňažných tokov Σ spoločnosti FLH 2006 – 2055	[…]
Čistá súčasná hodnota oznámených investičných opatrení M1 – M16.2 (vrátane nákladov, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky)	189,4
Čistá súčasná hodnota likvidnej medzery	166,9
Intenzita pomoci (2)	88,1 %

(1) Diskontná sadzba bola stanovená použitím modelu oceňovania kapitálových aktív: re = rf + ßi (MRP).
Rf = základná sadzba = […] % k 30. 12. 2005.
ßi = Beta faktor = […] k 1. 1. 2006.
MRP = riziková prirážka pred zdanením = […] % k 1. 1. 2006.
(2) Čistá súčasná hodnota likvidnej medzery/čistá súčasná hodnota investícií = 166,9 milióna EUR/189,4 milióna EUR = 88,10 %.

Tabuľka 6

Výpočet likvidnej medzery – Scenár II – Investície financované prostredníctvom kapitálových injekcií uskutočnených súčasne s investíciami

Scenár II – Investície financované prostredníctvom kapitálových injekcií uskutočnených v čase potreby financovania (1)	V miliónoch EUR
Diskontná sadzba	[…] %
Čistá súčasná hodnota peňažných tokov Σ spoločnosti FLH 2006 – 2055	[…]
Čistá súčasná hodnota oznámených investičných opatrení M1 – M16.2 (vrátane nákladov, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky)	189,4
Čistá súčasná hodnota likvidnej medzery	142,1
Intenzita pomoci (2)	75,00 %

(1) Časový rámec investícií je totožný s financovaním prostredníctvom kapitálových injekcií.
(2) Čistá súčasná hodnota likvidnej medzery/čistá súčasná hodnota investícií = 142,1 milióna EUR/189,4 milióna EUR = 75,00 %.

3.4.6. **Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi**

(131) Pokiaľ ide o zabránenie neprimeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi, Nemecko zdôraznilo, že celková vyváženosť opatrení infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle bude pozitívna a opatrenia nebudú mať neprimeraný vplyv na obchod a hospodársku súťaž medzi členskými štátmi. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že predmetné opatrenia v oblasti infraštruktúry sú neexpanzívnej povahy a nemajú žiadny vplyv na objem dopravy. Nemecko poukázalo na to, že Komisia už v iných rozhodnutiach uznala, že opatrenia, ktoré boli neexpanzívnej povahy, nemajú podstatný vplyv na hospodársku súťaž medzi letiskami.

(132) Nemecko rozdelilo potenciálnych konkurentov FLH do troch hlavných kategórií: i) letiská v blízkosti letiska Lipsko/Halle; ii) iné nemecké nákladné letiská; a iii) väčšie nákladné letiská Únie.

(133) Pokiaľ ide o letiská v blízkosti letiska Lipsko/Halle, Nemecko uviedlo, že žiadne z týchto letísk sa nešpecializuje na leteckú nákladnú dopravu. Nemecko okrem toho uviedlo, že žiadne z týchto letísk, ako sú Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Drážďany, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt a letisko Praha, nepredstavuje skutočnú konkurenciu letiska Lipsko/Halle. Na podloženie tohto tvrdenia Nemecko uviedlo, že v prípade niektorých týchto letísk sú geografické vzdialenosti príliš veľké, letiská sa nachádzajú v odlišných hospodárskych regiónoch, spádové oblasti sú úplne odlišné alebo sú letiská veľmi malé.

(134) Pokiaľ ide o iné nemecké nákladné letiská, Nemecko uviedlo, že konkurencia letiska Lipsko/Halle je obmedzená, keďže veľké uzly nemeckej leteckej nákladnej dopravy (Frankfurt nad Mohanom, Mníchov a Kolín/Bonn), ktoré konkurujú letisku Leipzig/Halle, majú nedostatočné kapacity alebo obmedzenia nočných letov.

(135) Podľa Nemecka zároveň nedošlo ku konkurenčnému prekrývaniu s inými nákladnými letiskami Únie, najmä s letiskom Brusel a Vatry. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že vďaka svojej centrálnej polohe v strede Európy, letisko Lipsko/Halle jednoznačne obsluhovalo západnú aj východnú Európu, ale že Brusel ani Vatry neboli schopné zaručiť dostatočný prístup k čoraz významnejším trhom strednej a východnej Európy. Pokiaľ ide o letisko Vatry, Nemecko uviedlo, že letisko Vatry bolo veľmi malé a že v roku 2010 bol objem nákladnej leteckej dopravy na letisku Lipsko/Halle napríklad 80-násobne väčší v porovnaní s objemom nákladnej leteckej dopravy na letisku Vatry. Okrem toho podľa Nemecka letisko Vatry nemalo také dobré napojenie na železničnú a cestnú sieť ako letisko Lipsko/Halle. Pokiaľ ide o letisko Brusel, Nemecko tvrdilo, že zatiaľ čo letisko Lipsko/Halle za posledné roky zaznamenalo nárast objemu nákladu, letisko Brusel v tom istom období zaznamenalo pokles. Okrem toho boli podľa Nemecka na letisku Brusel výrazne obmedzené nočné lety, a preto bola konkurencia obmedzená.

(136) Okrem toho Nemecko uviedlo, že v protiklade k názoru Komisie všetci potenciálni používatelia mali rovnaký a nediskriminačný prístup k letiskovej infraštruktúre. Jednotliví používatelia letiska podľa Nemecka nedostali žiadne neodôvodnené objemové zľavy. Okrem toho sa podľa názoru Nemecka otázkou rovnakého a nediskriminačného prístupu na letisko Komisia zaoberala už v rámci predchádzajúceho rozhodnutia týkajúceho sa financovania letiska Lipsko/Halle ([27]).

(137) V dôsledku toho sa Nemecko domnieva, že prípadná štátna pomoc sa môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

4. **PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN**

4.1. MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) Dňa 26. októbra 2011 spoločnosť MFAG predložila pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania spolu so spoločnosťou FLH. Pripomienky spoločnosti MFAG sú vo všeobecnosti v súlade s pripomienkami Nemecka.

4.1.1. **Pojem hospodárskej činnosti a pôsobnosť verejnej politiky**

(139) MFAG ďalej uviedla, že výstavba infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle nepredstavuje hospodársku činnosť. Preto podľa MFAG predmetné financovanie nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 zmluvy. V tejto súvislosti MFAG vyhlásila, že súkromný investor by nebol vykonal príslušné opatrenia a ani v súčasnosti by ich nevykonal. Preto MFAG uviedla, že neexistuje trh letiskovej infraštruktúry. V tejto súvislosti MFAG ďalej uviedla, že letiská nie sú schopné samy financovať svoje investície do infraštruktúry. MFAG bola znepokojená tým, že uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na letiskovú infraštruktúru povedie k zníženiu investícií do letiskových infraštruktúr.

(140) MFAG takisto uviedla, že letisko Lipsko/Halle bolo vybudované vo verejnom záujme a že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, teda na financovanie letiskovej infraštruktúry, nemožno uplatniť. V tejto súvislosti MFAG tvrdila, že v Únii neexistuje žiadny prípad súkromného investora, ktorý by budoval alebo značne rozvíjal letisko z vlastných zdrojov. Preto podľa spoločnosti MFAG, namiesto použitia kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve musí Komisia posúdiť, či je infraštruktúra poskytovaná všetkým jej používateľom otvoreným a nediskriminačným spôsobom. MFAG ďalej uviedla, že toto je prípad letiska Lipsko/Halle. Preto podľa spoločnosti MFAG neboli opatrenia infraštruktúry založené na podnikateľskom pláne alebo posúdení ziskovosti opatrení z dlhodobého hľadiska.

([27]) Rozhodnutie 2008/948/ES.

(141) Okrem toho MFAG ďalej objasnila, že výstavba letiska pomohla uskutočniť ciele regionálnej politiky a podporiť hospodársky znevýhodnený región. MFAG zdôraznila, že ide o typickú povinnosť štátu, ktorú nemôžu vykonávať súkromní investori, a preto sa nemôže posudzovať podľa pravidiel štátnej pomoci.

(142) MFAG ďalej tvrdila, že aj keby – *quod non* – financovanie infraštruktúry vo všeobecnosti predstavovalo hospodársku činnosť, predmetné opatrenia patria do pôsobnosti verejnej politiky, a preto nepredstavujú štátnu pomoc.

(143) Pokiaľ ide o činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky, MFAG uviedla, že Komisia musí rozlišovať medzi ochranou leteckej dopravy pred vonkajšími hrozbami, ochranou letovej prevádzky pred prevádzkovými hrozbami a ochranou tretích strán pred prevádzkovými hrozbami letovej prevádzky. V tejto súvislosti MFAG uviedla, že ochrana pred prevádzkovými hrozbami a ochrana práv tretích strán by sa mali považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. MFAG uviedla, že Komisia vo svojej rozhodovacej praxi považovala opatrenia v oblasti požiarnej ochrany, leteckej navigácie a kontroly letovej prevádzky, najmä Deutscher Wetterdienst (nemecká meteorologická služba) a Deutsche Flugsicherung (nemecká letecká navigácia), za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

4.1.2. **Trhová zlučiteľnosť akcionárskych úverov FLH**

(144) Podľa spoločnosti MFAG boli akcionárske úvery poskytnuté za trhových podmienok. MFAG uviedla, že by sa mali zohľadniť ratingy spoločnosti MFAG bankou Nord LB a Deutsche Kreditbank AG. V tejto súvislosti MFAG objasnila, že Nord LB a Deutsche Kreditbank AG zaradili MFAG a FLH do ratingovej kategórie […] s priemernou pravdepodobnosťou platobnej neschopnosti […] %. MFAG zároveň vysvetlila, že ratingová kategória […] je porovnateľná s externou ratingovou kategóriou agentúry Standard & Poor's na úrovni […] až […], agentúry Moody's na úrovni […] až […] a agentúry Fitch na úrovni […] až […].

(145) MFAG ďalej uviedla, že akcionárske úvery FLH sú vo vysokej miere zabezpečené kolaterálom. Okrem toho MFAG objasnila, že úvery FLH sa použijú na financovanie investícií do udržateľnej infraštruktúry. MFAG takisto vysvetlila, že aktíva FLH nie sú zaťažené žiadnymi hypotekárnymi úvermi („*Grundpfandrechte*"). Preto je MFAG toho názoru, že vzhľadom na veľmi dobrý rating a vysokú úroveň kolateralizácie by riziková marža mala byť stanovená na maximálne […] bázických bodov.

(146) Keďže rizikové marže úverov FLH sú stanovené medzi […] a […] bázických bodov, MFAG zastáva názor, že úvery sú v súlade s trhovými podmienkami a nepovažujú sa za štátnu pomoc.

4.1.3. **Zlučiteľnosť pomoci**

(147) MFAG zastáva názor, že kapitálové injekcie by v každom prípade boli zlučiteľné s vnútorným trhom.

(148) MFAG uviedla, že letisko Lipsko/Halle má výrazný pozitívny vplyv na zamestnanosť v regióne s 5 100 zamestnancami (vrátane zamestnancov spoločnosti MFAG, leteckých spoločností, reštaurácií, stravovacích zariadení, verejných orgánov a iných podnikov), ktorí pracujú priamo na letisku, a približne 8 100 nepriamymi zamestnancami.

(149) Okrem toho MFAG zdôraznila, že vzhľadom na nedostatočné kapacity a obmedzenia nočných letov na iných letiskách (vo Frankfurte nad Mohanom, v Mníchove, Berlíne, Düsseldorfe, a Hamburgu) letisko Lipsko/Halle zohráva dôležitú úlohu z hľadiska zníženia zaťaženia týchto iných nemeckých letísk, a tak prispieva k zabezpečeniu dodávok pre celé Nemecko.

(150) Pokiaľ ide o na nediskriminačnú povahu letiskových poplatkov, MFAG uviedla, že sadzobník letiskových poplatkov na letisku Lipsko/Halle nie je určený v prospech jednej leteckej spoločnosti a na všetky letecké spoločnosti sa vzťahujú rovnaké letiskové poplatky. Preto podľa spoločnosti MFAG infraštruktúru používajú všetci jej používatelia jednotným a nediskriminačným spôsobom.

(151) Pokiaľ ide o nevyhnutnosť pomoci a jej stimulačného účinku, MFAG uviedla, že opatrenia by sa nemohli vykonať bez akcionárskych úverov alebo kapitálových injekcií. Podľa spoločnosti MFAG celková investičná suma vo výške 225,6 milióna EUR predstavuje dvoj- alebo trojnásobok priemerného obratu MFAG a viac ako päťnásobok priemerného ročného obratu FLH za obdobie, v ktorom sa rozhodlo o projektoch v oblasti infraštruktúry. Podľa spoločnosti MFAG skutočnosť, že opatrenia už boli čiastočne vykonané nevylučuje stimulačný účinok, keďže tieto opatrenia boli vykonané až po poskytnutí finančných záruk a rozhodnutí verejných akcionárov, ktorí zároveň poskytli dočasné financovanie prostredníctvom akcionárskych úverov.

(152) MFAG uviedla, že predmetné opatrenia nemali negatívny vplyv na hospodársku súťaž. Okrem toho MFAG dospela k záveru, že neexistuje žiadny negatívny vplyv na letisko Brusel alebo na letisko Vatry. Podľa spoločnosti MFAG má letisko Brusel ťažkosti pre obmedzenia nočných letov, ktoré boli dôvodom, prečo sa spoločnosť DHL z dlhodobého hľadiska rozhodla premiestniť na letisko Lipsko/Halle. Pokiaľ ide o letisko Vatry, MFAG uviedla, že podľa článkov uverejnených v tlači je na tomto letisku činnosť nákladnej dopravy veľmi obmedzená (len približne 5 až 6 letov za týždeň).

4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) Spoločnosť ADV 27. októbra 2011 predložila svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania. Pripomienky spoločnosti ADV sú plne v súlade s pripomienkami spoločnosti MFAG. ADV poukázala na to, že letisko Lipsko/Halle je dôležité pre regionálny rozvoj.

4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) V liste z 28. októbra 2011 predložila svoje pripomienky spoločnosť DFS.

(155) Spoločnosť DFS uviedla, že projekty v oblasti infraštruktúry M3 až M8 a M10 (pozri tabuľku 2) prispievajú k bezpečnému a plynulému riadeniu letovej prevádzky na letisku Lipsko/Halle. V tejto súvislosti DFS uviedla, že opatrenie M3 pomohlo zmierniť tlak na rolovacie dráhy a prejazdové mosty, opatrenie M5 bolo nevyhnutné na odstránenie všetkých prekážok pri rolovaní v južnej časti letiska a opatrenie M8 slúžilo ako základ pre letecké záchranné a núdzové operácie. DFS ďalej uviedla, že opatrenie M10 by podporilo činnosti DFS podľa § 29b ods. 2 zákona *Luftverkehrsgesetz* (zákon o leteckej doprave, „LuftVG“) zamerané na ochranu verejnosti pred neprimeraným hlukom.

4.4. AKCIONÁR MFAG ALEBO/A FLH

4.4.1. **Okres Severné Sasko**

(156) Okres Severné Sasko predložil svoje pripomienky v liste z 27. októbra 2011.

(157) Okres Severné Sasko uviedol, že letisko bolo významným stimulom hospodárskeho rozvoja a zamestnanosti v regióne. Okrem toho okres Severné Sasko zdôraznil, že z historických dôvodov má letisko väčšiu potrebu ďalších investícií ako iné nemecké letiská. Uviedol, že pojem činností, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky, sa musí vykladať všeobecnejšie.

(158) Okres Severné Sasko ďalej uviedol, že letiskové poplatky nie sú dostatočné na financovanie potrebných investícií. Podľa jeho názoru mali plánované kapitálové injekcie stimulačný účinok. Okres Severné Sasko uzavrel svoje pripomienky tvrdením, že bez financovania by letisko nebolo schopné realizovať projekt v oblasti infraštruktúry.

4.4.2. **Mesto Drážďany**

(159) Mesto Drážďany, menšinový akcionár spoločnosti MFAG, predložilo svoje pripomienky 28. októbra 2011. Pripomienky mesta Drážďany boli v súlade s pripomienkami spoločnosti MFAG a okresu Severné Sasko.

(160) Mesto Drážďany uviedlo, že letisko je najväčším zamestnávateľom v regióne, pričom priamo zamestnáva 5 100 ľudí. Preto mesto Drážďany zdôraznilo, že letisko je dôležitým hospodárskym stimulom pre región. Okrem toho mesto Drážďany argumentovalo, že vzhľadom na povolenie nočných letov zohráva letisko Lipsko/Halle dôležitú úlohu v zmiernení zaťaženia ostatných nemeckých letísk.

(161) Mesto Drážďany uviedlo, že investičné náklady na letiskovú infraštruktúru nemožno plne financovať prostredníctvom letiskových poplatkov od používateľov letiska. Zároveň uviedlo, že v minulosti sa rozvoj letísk vo všeobecnosti financoval z verejných zdrojov. Okrem toho si podľa mesta Drážďany prevádzkovatelia letísk v Nemecku neurčujú letiskové poplatky voľne, ale musia ich úradne schváliť orgány verejnej moci.

(162) Mesto Drážďany takisto uviedlo, že opatrenia v oblasti infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle nemali neprimeraný vplyv na vnútorný trh, keďže všetky konkurenčné letiská v Nemecku a zahraničí boli prevádzkované s využitím takmer plnej kapacity, zatiaľ čo letisko Vatry sa takmer vôbec neprevádzkuje.

4.4.3. **Mesto Lipsko**

(163) Komisia 28. októbra 2011 dostala pripomienky mesta Lipsko, ktoré je akcionárom spoločnosti MFAG. Pripomienky mesta Lipsko boli plne v súlade s pripomienkami mesta Drážďany a spoločnosti MFAG.

4.5. LETECKÍ NÁKLADNÍ DOPRAVCOVIA A SPOLOČNOSTI POSKYTUJÚCE EXPRESNÚ PREPRAVU BALÍKOV

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

(164) Spoločnosť EAT, ktorá poskytuje služby leteckej nákladnej prepravy a sídli na letisku Lipsko/Halle, predložila svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania 27. októbra 2011. EAT uviedla, že je stopercentnou dcérskou spoločnosťou Deutsche Post AG a využíva letisko Lipsko/Halle ako svoje hlavné stredisko.

(165) EAT uviedla, že podľa jej vedomia všetci prípadní používatelia majú rovnaký a nediskriminačný prístup k infraštruktúre. EAT ďalej vysvetlila, že je to podložené najmä transparentným cenovým systémom, ktorý sa uplatňuje na všetkých používateľov.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) Spoločnosť Lufthansa Cargo predložila svoje pripomienky 26. októbra 2011. Jej pripomienky sú plne v súlade s pripomienkami spoločnosti EAT. Lufthansa Cargo potvrdila, že všetci prípadní používatelia majú rovnaký a nediskriminačný prístup k infraštruktúre.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) Spoločnosť Emons Spedition predložila svoje pripomienky 18. októbra 2011. Pripomienky spoločnosti Emons Spedition sú plne v súlade s pripomienkami spoločnosti EAT. Spoločnosť Emons zdôraznila, že verejné financovanie zlepšení letiskovej infraštruktúry je nevyhnutné pre letiská a ich používateľov.

4.5.4. **Spero Logistics Europe**

(168) Spoločnosť Spero Logistics Europe predložila svoje pripomienky 28. októbra 2011. Pripomienky Spero Logistics Europe sú plne v súlade s pripomienkami spoločnosti EAT a Emons Spedition.

(169) Spoločnosť Spero Logistics Europe ďalej uviedla, že povolenie na prevádzku nočných letov je mimoriadne dôležité pre leteckú nákladnú dopravu. Spoločnosť Spero Logistics Europe objasnila, že sa rozhodla vytvoriť svoju základňu na letisku Lipsko/Halle vďaka jeho zemepisnej polohe (v strede Európy, vďaka čomu ponúka prístup k najväčším európskym trhom a kratší čas letu do Ázie).

4.5.5. **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (nemecko-ruská hospodárska aliancia)**

(170) Aliancia Deutsch Russische Wirtschaftsallianz („Wirtschaftsallianz“) 25. októbra 2011 vyhlásila, že rozvoj letiska je dôležitý pre hospodársky rast v regióne.

(171) Wirtschaftsallianz uviedla, že letisko Lipsko/Halle je významné v rámci projektu SALIS, ktorý bol zavedený pre osobitnú dopravu potrebnú na operácie NATO v Afganistane. Wirtschaftsallianz tvrdila, že podmienky realizácie tohto projektu sú v súčasnosti dostupné iba v Lipsku. Wirtschaftsallianz ďalej objasnila, že toto sa vzťahuje predovšetkým na bezpečnostné požiadavky podľa smerníc NATO, licenciu umožňujúcu prevádzku 24/7, 3 000 metrov vzletových a pristávacích dráh, dostatočné skladovacie a nakladacie priestory a kapacitu technickej údržby ruských lietadiel používaných v rámci projektu SALIS.

4.5.6. **Ostatní nákladní dopravcovia a združenia**

(172) Komisia dostala aj pripomienky od spoločností Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic, a Volga-Dnepr. Ich pripomienky boli plne v súlade s pripomienkami spoločnosti EAT, pričom zdôraznovali význam letiska Lipsko/Halle pre regionálny rozvoj a dostupnosť.

4.6. LETECKÉ SPOLOČNOSTI A ZDRUŽENIA CESTOVNÉHO RUCHU

4.6.1. **Germanwings**

(173) Germanwings, dcérska spoločnosť spoločnosti Deutsche Lufthansa AG, predložila svoje pripomienky 26. októbra 2011.

(174) Germanwings uviedla, že výstavbu a rozvoj letiskovej infraštruktúry nie je možné úplne financovať z letiskových poplatkov. Germanwings vysvetlila, že veľmi veľká časť opatrení uvedených v rozhodnutí o začatí konania sa týkala opatrení v oblasti leteckej bezpečnosti alebo opatrení na vykonávanie bezpečnostných pravidiel. Germanwings ďalej uviedla, že tieto opatrenia nespadajú do pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci.

(175) Germanwings zdôraznila, že Komisia by mala zohľadňovať osobitnú situáciu letiska Lipsko/Halle a zaostávanie v investíciách do letiskovej infraštruktúry v dôsledku zjednotenia Nemecka.

(176) Okrem toho Germanwings uviedla, že infraštruktúra na letisku Lipsko/Halle je k dispozícii všetkým potenciálnym používateľom bez akejkoľvek diskriminácie alebo *de facto* zvýhodnenia jednej leteckej spoločnosti.

4.6.2. **Iné letecké spoločnosti a združenia cestovného ruchu**

(177) Komisia dostala pripomienky aj od spoločností Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband, a Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Ich pripomienky boli plne v súlade s pripomienkami spoločnosti Germanwings.

4.7. PODNIKY, KTORÉ SA NACHÁDZAJÚ V BLÍZKOSTI LETISKA A ZDRUŽENIA

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

(178) Podnik BMW predložil svoje pripomienky v liste z 27. októbra 2011.

(179) BMW uviedol, že letisko Lipsko/Halle je dôležité pre miestny priemysel a má pozitívne vonkajšie účinky na región a podniky, ktoré tam pôsobia. BMW ďalej uviedol, že Komisia by mala vziať do úvahy zaostávanie v investíciách na letisku Lipsko/Halle pred zjednotením Nemecka. Vzhľadom na význam letiska pre región sa BWM domnieva, že verejné financovanie by sa malo považovať za zlučiteľné.

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

(180) Podnik EADS predložil svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania v liste z 27. októbra 2011.

(181) EADS poukázal na to, že letisko Lipsko/Halle je veľmi dôležité pre hospodárstvo regiónu a bolo hlavným faktorom pri rozhodovaní podniku EADS založiť svoju dcérsku spoločnosť v tomto regióne.

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

(182) EEX, obchodná energetická spoločnosť so sídlom v Lipsku, predložila svoje pripomienky 27. októbra 2011.

(183) EEX uviedla, že letisko Lipsko/Halle je veľmi dôležité pre región a zamestnancov EEX. EEX ďalej uviedla, že nevidí žiadnu možnosť, že by sa FLH mohlo nahradiť používaním iných európskych letísk ako alternatívy.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Priemyselná a obchodná komora Halle-Dessau] (IHK)**

(184) IHK predložila svoje pripomienky 26. októbra 2014.

(185) IHK uviedla, že existuje pozitívna vzájomná závislosť vyplývajúca z hospodárskej súťaže na letiskovom trhu Únie. V tejto súvislosti IHK uviedla, že zlepšenia infraštruktúry na jednom mieste majú pozitívny vplyv aj na iné letiská. V tomto zmysle IHK ďalej uviedla, že na letisku Lipsko/Halle prevládajú pozitívne účinky siete programu infraštruktúry. Podľa názoru IHK treba vziať do úvahy štrukturálne nedostatky regiónu a zaostávanie v investíciách vo východnom Nemecku. Napokon IHK uviedla, že bez počiatočnej verejnej investície by boli rozsiahle nadväzné investície súkromného sektora nepredstaviteľné.

4.7.5. **Iné združenia**

(186) Komisia dostala aj pripomienky od Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland, a Leipziger Messe. Tieto pripomienky boli plne v súlade s pripomienkami BMW a EADS.

4.8. „PROTIHLUKOVÁ“ INICIATÍVA OBČANOV MESTA SCHKEUDITZ

(187) Iniciatíva občanov predložila svoje pripomienky 24. augusta 2011.

(188) Iniciatíva občanov uviedla, že jej členovia zaznamenali, že južnú vzletovú a pristávaciu dráhu používala takmer výlučne spoločnosť DHL. Podľa iniciatívy občanov bola spoločnosť DHL takmer jediným používateľom vzletovej a pristávacej dráhy a juhovýchodnej časti letiska. Iniciatíva vysvetlila, že vzhľadom na intenzívne využívanie tejto infraštruktúry spoločnosťou DHL nie je možné tvrdiť, že sa investície týkali osobnej dopravy.

5. STANOVISKO NEMECKA K PRIPOMIENKAM TRETÍCH STRÁN

(189) Nemecko v úvode svojich pripomienok uviedlo, že 34 pripomienok tretích strán podporilo zavedenie oznámených opatrení.

(190) Nemecko uviedlo, že pripomienky tretích strán potvrdili jeho názor, že predmetné opatrenia v oblasti infraštruktúry patria do pôsobnosti verejnej politiky. V tejto súvislosti Nemecko zdôraznilo, že spoločnosť DFS zdôraznila, že opatrenia M3 až M8 a opatrenie M10 predstavovali opatrenia, ktoré boli vykonané v rámci výkonu povinností vlády. Nemecko zdôraznilo aj, že mnohé tretie strany tvrdili, že pravidlá štátnej pomoci nie sú uplatniteľné na predmetné opatrenia.

(191) Okrem toho Nemecko poukázalo na to, že pripomienky jasne poukázali na to, že verejné financovanie spĺňa kritériá podľa článku 107 ods. 3 zmluvy. Nemecko uviedlo, že najmä mestá, miestne orgány a obchodné komory, ako aj podniky, ktoré sa nachádzajú v regióne, zdôraznili hospodársky a regionálny význam letiska. Podľa Nemecka preto nie je možné poprieť skutočnosť, že výstavba a prevádzka letiska spĺňa jasne definovaný cieľ spoločného záujmu. Okrem toho Nemecko tvrdilo, že pripomienky tretích strán zároveň potvrdili nevyhnutnosť a proporcionalitu verejného financovania.

(192) Pokiaľ ide o možný neprimeraný negatívny vplyv na hospodársku súťaž a obchod, Nemecko poukázalo na to, že letisko Brusel ani letisko Vatry nepredložili pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania. Podľa Nemecka to dokázalo, že na žiadne z týchto letísk nemali predmetné opatrenia nijaký negatívny vplyv. Nemecko poukázalo na to, že tento názor podporili aj iné tretie strany, ako napríklad Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings a Jade Cargo. Nemecko ďalej uviedlo, že Alltours, Deutscher Reise Verband, BARING a Aircargo Club Deutschland takisto uviedli, že nedochádza k žiadnemu konkurenčnému prekrývaniu spádových oblastí medzi letiskami Lipsko/Halle a Brusel alebo Vatry.

(193) Pokiaľ ide o požiadavku rovnakého a nediskriminačného prístupu na letisko, Nemecko upozornilo, že pripomienky tretích strán potvrdzujú, že letiskové poplatky boli stanovené nediskriminačným spôsobom.

6. POSÚDENIE

(194) V zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(195) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 zmluvy sú kumulatívne. Preto s cieľom určiť, či predmetné opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, musia tieto opatrenia spĺňať tieto podmienky:

a) byť poskytnuté štátom alebo zo štátnych prostriedkov;

b) zvýhodňovať určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru,

c) narúšať alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže,

d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

6.1. POJEM PODNIKU A HOSPODÁRSKEJ ČINNOSTI

6.1.1. **Pojem podnik**

(196) Pokiaľ ide o existenciu alebo neexistenciu štátnej pomoci, je potrebné najprv určiť, či príjemca vykonáva hospodársku činnosť, a preto sa môže považovať za podnik v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy ([28]).

([28]) Pozri vec C-35/96, Komisia/Taliansko, Zb. 1998, s. I-3851 a veci C-180/98 až 184/98, Pavlov, Zb. 2000, s. I-6451.

(197) V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že pojem „podnik“ v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy sa nevzťahuje na letiská, aspoň pokiaľ ide o financovanie infraštruktúry regionálnych letísk. Nemecko sa domnievalo, že výstavba tejto infraštruktúry nepredstavuje hospodársku činnosť, ale je to všeobecné opatrenie zamerané na faktory dopravy, hospodárstva a regionálnej politiky. Nemecko okrem toho tvrdilo, že výstavba letiskovej infraštruktúry nie je hospodárskou činnosťou, lebo súkromný investor by sa do takejto činnosti nezapojil. Nemecko ďalej v tejto súvislosti uviedlo, že letiská majú vyššie ako priemerné fixné náklady týkajúce sa infraštruktúry, vybavenia a prevádzky. Okrem toho je ich sloboda konania obmedzená prísnymi právnymi záväzkami a podmienkami. Nemecko sa ďalej domnievalo, že odkazy na rozsudok vo veci Aéroports de Paris a rozsudok vo veci Lipsko/Halle sú v prípade predmetných opatrení irelevantné. So zreteľom na rozsudok vo veci Aéroports de Paris Nemecko vyhlásilo, že rozsudok sa nezaoberá výstavbou letiskovej infraštruktúry, ale prevádzkou letiska. Okrem toho sa Nemecko domnieva, že rozsudok vo veci Aéroports de Paris sa nezaoberá výkladom pojmu „podnik“ v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, ale porušením zákazu zneužívania dominantného postavenia v zmysle článku 102 zmluvy. So zreteľom na rozsudok vo veci Lipsko/Halle sa Nemecko domnieva, že rozsudok Všeobecného súdu nemá žiadnu váhu ako precedens judikatúry, keďže je predmetom odvolania.

(198) Pokiaľ ide o pojem „podnik“, treba poznamenať, že Súdny dvor systematicky vymedzuje podniky ako subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť bez ohľadu na ich právne postavenie alebo vlastníctvo a spôsob ich financovania ([29]). Hospodárska činnosť je akákoľvek činnosť pozostávajúca z poskytovania tovarov a služieb na trhu ([30]). Hospodárska povaha činnosti ako takej nezávisí od toho, či sa touto činnosťou vytvára zisk ([31]).

(199) V rozsudku vo veci Aéroports de Paris ([32]) súdny dvor rozhodol, že aj prevádzkovanie letiska pozostávajúce z poskytovania letiskových služieb leteckým spoločnostiam a rôznym poskytovateľom služieb predstavuje hospodársku činnosť. V rozsudku vo veci letisko Lipsko/Halle ([33]) Všeobecný súd objasnil, že prevádzkovanie letiska je hospodárskou činnosťou, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je výstavba letiskovej infraštruktúry.

(200) Komisia pripomína, že Všeobecný súd v rozsudku vo veci letisko Lipsko/Halle usúdil, že už od roku 2000 nebolo možné vylúčiť uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na financovanie letiskovej infraštruktúry ([34]). Následkom toho sa od vydania rozsudku vo veci Aéroports de Paris (12. decembra 2000) prevádzka a výstavba letiskovej infraštruktúry musia považovať za súčasť rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci.

(201) Všeobecný súd vo svojom rozsudku letisko Lipsko/Halle rozhodol aj, že nie je podstatné, či sa výstavba alebo rozšírenie letiskovej infraštruktúry zameriava na ciele regionálnej, hospodárskej alebo dopravnej politiky. Podľa ustálenej judikatúry nie je podstatné, na aké účely sa zameriava konkrétne opatrenie, ale skôr aké má účinky ([35]).

(202) Okrem toho Všeobecný súd vo svojom rozsudku letisko Lipsko/Halle potvrdil, že existencia trhu letiskovej infraštruktúry sa preukazuje skutočnosťou, že letisko Lipsko/Halle súťažilo s inými regionálnymi letiskami, najmä s letiskom Vatry (Francúzsko) a letiskom Brusel (Belgicko) o postavenie strediska európskej leteckej nákladnej dopravy spoločnosti DHL.

([29]) Pozri oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4), časť 2.1 a súvisiacu judikatúru, zvlášť spojené veci C-180/98 až C-184/98, Pavlov a iní, Zb. 2000, s. I-6451, a pozri aj vec C-222/04, Cassa di Risparmio di Firenze a iní, Zb. 2006, s. I-289; vec C-205/03 P, FENIN/Komisia, Zb. 2006, s. I-6295, a vec C-49/07, MOTOE, Zb. 2008, s. I-4863.

([30]) Vec C-118/85, Komisia/Taliansko, Zb. 1987, s. 2599, bod 7; vec C-35/96, Komisia/Taliansko, Zb. 1998, s. I-3851, bod 36; Pavlov a iní, bod 75.

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

([32]) Vec T-128/98 Aéroports de Paris/Komisia, Zb. 2000, s. II-3929, potvrdené vecou C-82/01, Zb. 2002, s. I-9297, body 75 – 79.

([33]) Spojené veci T-443/08 a T-455/08 Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisia, (rozsudok vo veci „letisko Lipsko-Halle“), Zb. 2011, s. II-1311, a najmä body 93 a 94; potvrdené vecou C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle/Komisia, Zb. 2012, zatiaľ neuverejnené.

([34]) Pozri rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 106.

([35]) Rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 102 a nasledujúce.

(203) Podľa judikatúry sa takisto musí vziať do úvahy, že na účely posúdenia hospodárskej povahy činností prevádzkovateľa letiska v kontexte verejného financovania opatrení na rozvoj infraštruktúry nie je dôvod oddeliť činnosť spočívajúcu vo výstavbe alebo rozširovaní infraštruktúry od jej následného využívania ([36]).

(204) Okrem toho Všeobecný súd vo svojom rozsudku letisko Lipsko/Halle rozhodol, že„*pristávacie a odletové dráhy sú vlastne základnými zložkami hospodárskych činností vykonávaných prevádzkovateľom letiska. Výstavba pristávacích a odletových dráh teda umožňuje letisku vykonávať jeho hlavnú hospodársku činnosť, alebo, ak ide o výstavbu ďalšej dráhy alebo o rozšírenie existujúcej dráhy, túto činnosť rozvíjať.*“

(205) Vzhľadom na judikatúru uvedenú v odôvodneniach 196 a 204 Komisia poznamenáva, že infraštruktúra, ktorá je predmetom tohto rozhodnutia, bude priamo prevádzkovaná na komerčné účely spoločnosťou FLH, prevádzkovateľom letiska, alebo bude nepriamo podporovať a umožňovať komerčnú prevádzku letiska ako celku.

(206) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že podľa nemeckého práva, najmä […], poplatky musia byť stanovené prevádzkovateľom letiska a predložené na schválenie spolkovému ministerstvu dopravy. Komisia poznamenáva, že letiskové poplatky stanovujú prevádzkovatelia letísk v rámci regulačných obmedzení, aby sa zabránilo akejkoľvek neoprávnenej diskriminácii medzi používateľmi letiska a prípadnému zneužívaniu dominantného postavenia prevádzkovateľa letiska. Komisia sa však domnieva, že prevádzkovateľom letísk to nebráni stanoviť výšku letiskových poplatkov vzhľadom na potrebné investície a náklady. Je to potvrdené najmä požiadavkami […] a […] […]

(207) Komisia ďalej konštatuje, že výstavba a rozvoj infraštruktúry, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie, umožní spoločnosti FLH zvýšiť jej kapacitu a rozšíriť hospodársku činnosť spočívajúcu v prevádzkovaní letiska Lipsko/Halle. Spoločnosť FLH, prevádzkovateľ letiska, poskytuje letiskové služby za odplatu, ktorá vyplýva najmä z letiskových poplatkov, ale aj z ďalších príjmov týkajúcich sa využívania infraštruktúry a poskytovania pomocných služieb, ako je napríklad prenájom hangárov, ktoré sa musia považovať za odmenu za poskytnuté služby.

(208) Komisia sa preto domnieva, že infraštruktúra, na ktorú sa vzťahuje toto rozhodnutie, je komerčne využiteľná. FLH je preto podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

6.1.2. **Činnosti, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky**

(209) Nie všetky činnosti letiska však nevyhnutne majú hospodársku povahu ([37]). Keďže klasifikácia subjektu ako podniku vždy závisí od konkrétnej činnosti, je potrebné rozlišovať medzi činnosťami daného letiska a určiť, do akej miery majú tieto činnosti hospodársku povahu. Ak letisko vykonáva hospodárske aj iné ako hospodárske činnosti, považuje sa za podnik len vzhľadom na hospodárske činnosti.

(210) Súdny dvor rozhodol, že činnosti, za ktoré obvykle zodpovedá štát pri vykonávaní svojich úradných právomocí verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a vo všeobecnosti nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci ([38]). Na letisku sú činnosti ako kontrola letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov a činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred nezákonnými zásahmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností vo všeobecnosti považované za činnosti inej ako hospodárskej povahy ([39]).

([36]) Vec C-205/03 P, FENIN/Komisia, Zb. 2006, s. I-6295, bod 88 a rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 95.
([37]) Rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 98.
([38]) Vec C-118/85, Komisia/Taliansko, Zb. 1987, s. 2599, body 7 a 8 a vec C-30/87, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Zb. 1988, s. I-2479, bod 18.
([39]) Pozri najmä vec C-364/92, SAT/Eurocontrol, Zb. 1994, s. I–43, bod 30 a vec C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati/Komisia, Zb. 2009, s. I–2207, bod 71.

(211) Verejné financovanie takýchto iných ako hospodárskych činností nepredstavuje štátnu pomoc, ale musí byť obmedzené výlučne na náhradu vzniknutých nákladov a nesmie sa používať na financovanie iných činností ([40]). Akákoľvek možná nadmerná náhrada nákladov vzniknutých v súvislosti s inými ako hospodárskymi činnosťami zo strany verejných orgánov môže predstavovať štátnu pomoc. Ak letisko vykonáva okrem hospodárskych činností aj iné ako hospodárske činnosti, vyžaduje sa oddelené účtovanie nákladov, aby sa zabránilo akémukoľvek presunu verejných prostriedkov medzi inými ako hospodárskymi a hospodárskymi činnosťami.

(212) Verejné financovanie iných ako hospodárskych činností nesmie viesť k neprípustnej diskriminácii medzi letiskami. Existuje ustálená judikatúra, podľa ktorej ide o výhodu, ak verejné orgány odbremenia podniky od nákladov priamo súvisiacich s ich hospodárskymi činnosťami ([41]). Ak je preto v rámci daného právneho poriadku bežné, že civilné letiská musia znášať určité náklady, ktoré sa nevyhnutne spájajú s ich prevádzkou, zatiaľ čo iné letiská tieto náklady znášať nemusia, v druhom prípade môže ísť o poskytnutie výhody, bez ohľadu na to, či tieto náklady súvisia s činnosťou, ktorá sa vo všeobecnosti považuje za činnosť iného ako hospodárskeho charakteru.

(213) Na základe odôvodnení 209 a 212 preto Komisia musí analyzovať povahu opatrení infraštruktúry vyplývajúcich z tohto rozhodnutia, ktoré sa vykonávajú na letisku Lipsko/Halle.

(214) Nemecko tvrdilo, že oznámené opatrenia M1 až M11 sa týkajú činností, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky, a že financovanie týchto činností je obmedzené výlučne na rozsah nákladov potrebných na tieto opatrenia. Nemecko sa preto domnievalo, že tieto náklady nepatria do pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci. V tejto súvislosti Nemecko tvrdilo, že opatrenia M1 až M11 patria do jednej z týchto kategórií:

i) opatrenia na ochranu civilného letectva pred nezákonnými zásahmi ([42]), ktoré podliehajú nemeckému zákonu *Luftsicherheitsgesetz* (zákon o bezpečnosti leteckej dopravy „LuftSiG“), a najmä jeho § 8;

ii) opatrenia týkajúce sa bezpečnosti prevádzky podliehajúce § 45 *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* (dekrét o pravidlách udeľovania povolení na leteckú dopravu „LuftVZO“); alebo

iii) opatrenia týkajúce sa ochrany tretích strán pred prevádzkovými rizikami leteckej dopravy (napríklad pred hlukom).

(215) Pokiaľ ide o opatrenia týkajúce sa bezpečnosti prevádzky, Komisia sa domnieva, že zaručenie bezpečnej prevádzky letiska je bežnou súčasťou hospodárskej činnosti spočívajúcej v prevádzkovaní letiska ([43]). V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že ani náklady spojené s regulačnými požiadavkami a normami nemožno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. Komisia sa domnieva, že pri podrobnejšom preskúmaní jednotlivých činností a nákladov na opatrenia zamerané na zaistenie bezpečnosti prevádzky na letisku nepredstavujú činnosti, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky. Každý podnik, ktorý chce pôsobiť na danom trhu, musí zaručiť bezpečnosť zariadení (v prípade letísk ide napríklad o vzletové a pristávacie dráhy, rolovacie dráhy a odbavovacie plochy) a zároveň zabezpečiť dodržiavanie regulačných noriem.

(216) Pokiaľ ide o vzletové a pristávacie dráhy, rolovacie dráhy a odbavovacie plochy, Komisia sa domnieva, že ide o základné prvky hospodárskych činností, ktoré vykonáva prevádzkovateľ letiska. Výstavba vzletových a pristávacích dráh, rolovacích dráh a odbavovacích plôch preto umožňuje prevádzkovateľovi letiska vykonávať jeho hlavnú hospodársku činnosť.

(217) Pokiaľ ide o opatrenia podľa § 8 LuftSiG, kontrolu letovej prevádzky, meteorologické služby a hasičský zbor možno v zásade považovať za činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky.

([40]) Vec C-343/95, Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova, Zb. 1997, s. I-1547. Rozhodnutie Komisie č. 309/02 z 19. marca 2003, letecká bezpečnosť – náhrada nákladov vzniknutých v súvislosti s útokmi z 11. septembra 2001 (Ú. v. EÚ C 148, 25.6.2003, s. 7). Rozhodnutie Komisie č. 438/02 zo 16. októbra 2002, pomoc orgánom verejnej správy v sektore prístavov (Ú. v. ES C 284, 21.11.2002, s. 2).

([41]) Pozri okrem iného vec C-172/03, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, Zb. 2005, s. I–01627, bod 36 a judikatúru citovanú v tomto rozsudku.

([42]) Podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 zo 16. decembra 2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva (Ú. v. ES L 355, 30.12.2002, s. 1).

([43]) Rozhodnutie Komisie z 20. februára 2014 vo veci štátnej pomoci SA.35847 (2012/N) – Česká republika – letisko Ostrava, zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku, odôvodnenie 16.

(218) Pokiaľ ide o uplatniteľný právny rámec, Nemecko vyhlásilo, že v súvislosti s hasičským zborom neexistujú žiadne právne predpisy, ktoré pripisujú tieto náklady výhradne prevádzkovateľovi letiska. Okrem toho Komisia poznamenáva, že náhrada nákladov na hasičský zbor patrí do právomoci spolkových krajín a že tieto náklady sú zvyčajne financované zo strany príslušných regionálnych orgánov. Náhrada týchto nákladov je obmedzená do výšky potrebnej na pokrytie týchto nákladov.

(219) Pokiaľ ide o kontrolu letovej prevádzky a meteorologické služby, Komisia poznamenáva, že podľa § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG náklady týkajúce sa § 27 písm. c) LuftVG hradí štát v prípade niekoľkých špecifických letísk. Letiská sú oprávnené na pokrytie nákladov ako „*uznané letiská*“ podľa § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG, ak to spolkové ministerstvo dopravy uznalo ako nevyhnutné z bezpečnostných dôvodov a na základe záujmov spojených s dopravnou politikou ([44]). Nemecké letiská, ktoré neboli uznané, nie sú oprávnené na pokrytie nákladov podľa § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG a musia preto v zásade znášať náklady na opatrenia uvedené v § 27 písm. c) LuftVG z vlastných zdrojov. Tieto náklady sú neoddeliteľnou súčasťou prevádzky letísk. Keďže niektoré letiská musia tieto náklady hradiť z vlastných zdrojov, zatiaľ čo iné letiská tieto náklady znášať nemusia, v druhom prípade môže ísť o poskytnutie výhody, aj keď kontrola a opatrenia v oblasti leteckej bezpečnosti, ako aj meteorologické služby možno považovať za iné ako hospodárske činnosti. Letisko Lipsko/Halle bolo uznané za takéto letisko, a preto je oprávnené na pokrytie nákladov podľa § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG. Iné letiská musia tieto náklady hradiť z vlastných zdrojov. Preto hradenie nákladov letiska Lipsko/Halle týkajúcich sa kontroly letovej prevádzky a bezpečnostných opatrení, ako aj meteorologických služieb, podľa § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG predstavuje pre letisko Lipsko/Halle výhodu.

(220) Pokiaľ ide o opatrenia podľa § 8 LuftSiG, zdá sa, že Nemecko sa domnieva, že všetky náklady na dané opatrenia môžu znášať príslušné verejné orgány. Komisia však poznamenáva, že podľa § 8 ods. 3 LuftSiG môžu byť hradené len náklady súvisiace s poskytovaním a údržbou priestorov a budov potrebných na výkon činností podľa § 5 LuftSiG. Všetky ostatné náklady musí znášať prevádzkovateľ letiska. Preto v rozsahu, v ktorom verejné financovanie poskytnuté spoločnosti FLH oslobodilo tento podnik od nákladov, ktoré musel znášať podľa § 8 ods. 3 LuftSiG, nie je toto verejné financovanie vyňaté z kontroly podľa pravidiel štátnej pomoci Únie. V každom prípade, bez ohľadu na právnu kvalifikáciu týchto nákladov ako nákladov patriacich alebo nepatriacich do pôsobnosti verejnej politiky, sa preukázalo, že ich podľa platného právneho rámca musí znášať prevádzkovateľ letiska. Preto, ak má tieto náklady hradiť štát, prevádzkovateľ letiska by bol oslobodený od nákladov, ktoré by mu za normálnych okolností vznikli.

(221) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach 215 a 220 Komisia považuje za primerané vyvodiť konkrétnejšie závery týkajúce sa investičných nákladov, ktoré údajne patria do pôsobnosti verejnej politiky.

M1 Nadobudnutie pozemkov, premiestnenie, znižovanie hluku a plány zamerané na ochranu priľahlého územia, M2 Zariadenie na testovanie motorov a M10 Dodatočné opatrenia na znižovanie hluku

(222) Nemecko uviedlo, že opatrenia M1, M2 a M10 patria do pôsobnosti verejnej politiky, pretože sú zamerané na ochranu tretích strán pred prevádzkovými rizikami leteckej dopravy, napríklad na ochranu majiteľov nehnuteľností a životného prostredia pred účinkami hluku.

(223) Komisia sa domnieva, že náklady týkajúce sa opatrení M1, M2 a M10 predstavujú normálne náklady, ktoré by podnik musel znášať v záujme vybudovania zariadení, ktoré sú v súlade s určitými regulačnými normami. Okrem toho tieto opatrenia nemožno oddeliť od hospodárskej činnosti letiska. Dokazuje to predovšetkým skutočnosť, že bez týchto opatrení by letisku nebolo umožnené prevádzkovať lety v nočnom čase a nebolo by mu dovolené zamerať sa na prevádzkovanie leteckej nákladnej dopravy vo vzťahu k rozhodnutiu o schválení plánovania výstavby južnej vzletovej a pristávacej dráhy na letisku Lipsko/Halle a stratégie rozširovania.

(224) Komisia sa preto domnieva, že opatrenia M1, M2 a M10 nemožno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

([44]) *§ 27 písm. d) ods. 1 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“.*

M3 (Rolovacia dráha a prejazdový most „E7“), M4 [Rozšírenie severnej vzletovej a pristávacej dráhy (náklady na plánovanie)], M5 (Vyčistenie priestranstva na výstavbu rolovacej dráhy „Victor“), M6 (Paralelná rolovacia dráha „Victor“), M12 [Schvaľovací proces plánovaného rozšírenia (južná vzletová a pristávacia dráha a odbavovacia plocha)], M13 (Rozšírenie severnej odbavovacej plochy), M14 (Rozšírenie východnej odbavovacej plochy), M15 (Prispôsobenie infraštruktúry) a M16 (Ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry, ako je rozšírenie hangáru v severnej zóne a výstavba nového letiskového terminálu a menšieho prístrešku pre lietadlá)

(225) V tomto prípade je cieľom plánovaného rozšírenia vzletovej a pristávacej dráhy zabezpečiť, aby nákladné lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou dokázali vzlietnuť bez akéhokoľvek obmedzenia užitočného zaťaženia, zatiaľ čo rozšírenie odbavovacej plochy by malo zaistiť lepšie rozloženie letových pohybov. Okrem toho pokiaľ ide o rolovacie dráhy, Komisia upozorňuje, že na letisku rolovacie dráhy prepájajú vzletové a pristávacie dráhy s rampami, hangármi, terminálmi a inými zariadeniami. Tieto prepojenia umožňujú lietadlám opustiť vzletovú a pristávaciu dráhu, čo iným lietadlám umožňuje pristáť alebo vzlietnuť. Preto sú rolovacie dráhy a prejazdové mosty neoddeliteľne spojené s pristávacími a vzletovými dráhami, za ktoré prevádzkovateľ letiska prijíma poplatky. Okrem toho informácie, ktoré poskytlo Nemecko, potvrdzujú, že tieto opatrenia sú dôležité vzhľadom na objem dopravy a dopravné toky. Ak by sa výstavba neuskutočnila, letisko by nemalo prospech z očakávaného zvýšenia objemu dopravných tokov alebo by sa musel súčasný objem dopravných tokov znížiť, aby sa zabezpečila bezpečná prevádzka lietadiel. Komisia sa domnieva, že to nie je v rozpore so skutočnosťou, že určitý počet rolovacích dráh a prejazdových mostov sa môže bezpečne používať len pri určitom obmedzenom objeme dopravy.

(226) Komisia v tejto súvislosti pripomína, že vzletové a pristávacie dráhy, rolovacie dráhy a odbavovacie plochy sú základnými prvkami hospodárskych činností, ktoré vykonáva prevádzkovateľ letiska. Výstavba vzletových a pristávacích dráh, rolovacích dráh a odbavovacích plôch umožňuje prevádzkovateľovi letiska vykonávať hlavnú hospodársku činnosť, a preto ju nemožno od tejto hospodárskej činnosti oddeľovať.

(227) Komisia poznamenáva, že prevádzkovateľ letiska prijal opatrenia M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 a M16 na komerčné účely. Preto predstavujú komerčne využiteľnú infraštruktúru a nemožno ich považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

M11 Rozvoj verejnej časti letiska v juhovýchodnej zóne, fáza I

(228) Komisia poznamenáva, že opatrenie M11 zahŕňa vybavenie existujúcich budov elektrickou energiou a dodávkou vody, zariadeniami na spracovanie odpadových vôd a odvádzanie dažďovej vody, ako aj dodatočné opatrenia na znižovanie hluku.

(229) Vzhľadom na posúdenie vykonané v odôvodneniach 215 a 220 sa tieto opatrenia netýkajú činností, za ktoré obvykle zodpovedá štát pri vykonávaní svojich úradných právomocí verejného orgánu. Skôr prispievajú k modernizácii infraštruktúry, ktorá sa používa na komerčné účely, predstavujú teda hospodársku činnosť, a preto ich nemožno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

M5 (Nová požiarna stanica) a M9 (Protipožiarne vybavenie)

(230) Pokiaľ ide o hasičskú stanicu a protipožiarne vybavenie, ako je uvedené v odôvodnení 218, táto činnosť sa môže vo všeobecnosti považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

(231) Pokiaľ ide o právny rámec, Nemecko vyhlásilo, že v súvislosti s hasičskou stanicou a protipožiarnym vybavením neexistujú žiadne právne predpisy, ktoré výslovne ukladajú tieto náklady prevádzkovateľovi letiska. Okrem toho Komisia podotýka, že náhrada nákladov na novú hasičskú stanicu a protipožiarne vybavenie patrí do právomoci spolkových krajín a že tieto náklady sú zvyčajne financované zo strany príslušných regionálnych orgánov, ako uviedlo Nemecko. Náhrada týchto nákladov je obmedzená do výšky potrebnej na pokrytie týchto nákladov.

(232) Z toho vyplýva, že náklady na výstavbu novej hasičskej stanice a náklady na nákup protipožiarneho vybavenia možno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

M5 (Viacúčelový hangár) a M9.3 (Vybavenie na zimnú údržbu)

(233) Pokiaľ ide o viacúčelový hangár, Nemecko tvrdilo, že patrí do pôsobnosti verejnej politiky, pretože v prípade núdze by sa použil ako núdzový prístrešok. Podľa Nemecka aj náklady na budovanie tohto hangára patria do pôsobnosti verejnej politiky, pretože tento hangár sa v súčasnosti používa na uskladnenie vybavenia na zimnú údržbu, ktoré je potrebné na bezpečnú prevádzku letiska v zimnom období.

(234) Pokiaľ ide o výstavbu viacúčelového hangára na letisku Lipsko/Halle, Komisia poznamenáva, že táto budova sa môže používať na rôzne účely. Okrem toho, ako už bolo uvedené v odôvodnení 215, náklady na vybavenie na zimnú údržbu (M9.3), ktoré je potrebné na bezpečnú prevádzku letiska, predstavujú bežné náklady na prevádzku podniku a nemôžu sa považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. Komisia sa preto domnieva, že ani náklady na výstavbu viacúčelového hangára nepatria do rozsahu pôsobnosti verejnej politiky.

(235) Toto zistenie však nebráni tomu, aby Nemecko v núdzových situáciách poverilo letisko konkrétnymi úlohami, ktoré patria medzi služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

M7 Ďalšie plochy na odmrazovanie

(236) Nemecko tvrdí, že ďalšie plochy na odmrazovanie sú potrebné na bezpečnú a časovo presnú prevádzku lietadiel na letisku. Podľa Nemecka je rozšírenie existujúcich plôch na odmrazovanie potrebné, aby sa vzhľadom na zvýšenie objemu dopravy na letisku predišlo meškaniu pravidelných letov. Okrem toho Nemecko zdôrazňuje, že príjmy z odmrazovacích služieb, ktoré letisko poskytuje, nepokrývajú náklady na vybudovanie infraštruktúry.

(237) Po prvé Komisia konštatuje, že skutočnosť, či činnosť je alebo nie je zisková, nie je pre pojem hospodárskej činnosti rozhodujúca ([45]). Po druhé Komisia poznamenáva, že odmrazovacie služby sa leteckým dopravcom poskytujú za odplatu. Ide o základné služby, ktoré akékoľvek letisko poskytuje ako súčasť svojej hospodárskej činnosti. Čím viac takýchto služieb sa poskytuje, tým viac lietadiel môže odletieť z letiska, a letisko tak môže zvýšiť svoje príjmy.

(238) Komisia sa preto domnieva, že odmrazovacie služby sú neoddeliteľne spojené s hospodárskym využívaním letiska a nemožno ich oddeľovať od tejto činnosti, a preto sa musia považovať za hospodárske činnosti.

M8 Vrtuľníkové letisko

(239) Opatrenie zahŕňa vytvorenie parkovacieho priestoru pre vrtuľníky, ktorý bude slúžiť ako základňa leteckých záchranných služieb.

(240) Komisia sa domnieva, že vytvorenie vrtuľníkového letiska uľahčuje letecké záchranné služby. Preto poskytovanie vrtuľníkového letiska pre záchranné služby možno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. Kompenzácia musí byť viazaná výhradne na náklady na tieto služby.

M 9 Ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry

(241) Dodatočné opatrenia v oblasti infraštruktúry zahŕňajú obnovenie kontrolného bodu I, výstavbu funkčnej bezpečnostnej budovy s cieľom splniť potreby spolkovej a miestnej polície, colných orgánov, zvieraciu farmu a obvodové oplotenie letiska (vrátane systému digitálneho kamerového dohľadu a pohybových senzorov). Podľa Nemecka sú tieto opatrenia potrebné na ochranu civilného letectva pred nezákonnými zásahmi, a preto patria do rozsahu pôsobnosti § 8 LuftSiG.

(242) Pokiaľ ide o opatrenia podľa § 8 LuftSiG, zdá sa, že Nemecko sa domnieva, že všetky náklady na dané opatrenia môžu znášať príslušné verejné orgány. Komisia však poznamenáva, že podľa § 8 ods. 3 LuftSiG môžu byť hradené len náklady súvisiace s poskytovaním a údržbou priestorov a budov potrebných na výkon činností podľa § 5 LuftSiG. Všetky ostatné náklady musí znášať prevádzkovateľ letiska. Preto v rozsahu, v ktorom verejné financovanie poskytnuté spoločnosti FLH oslobodilo tento podnik od nákladov, ktoré musel znášať podľa § 8 ods. 3 LuftSiG, toto verejné financovanie nie je vyňaté z kontroly podľa pravidiel štátnej pomoci Únie.

(243) Pokiaľ ide o náklady spojené s používaním funkčnej bezpečnostnej budovy nemeckou meteorologickou službou, Komisia poznamenáva, že podľa § 27 písm. f) LuftVG náklady týkajúce sa § 27 písm. c) LuftVG hradí štát v prípade niekoľkých konkrétnych letísk. Letiská sú oprávnené na pokrytie nákladov ako „*uznané letiská*“ podľa § 27 písm. f) LuftVG, ak to spolkové ministerstvo dopravy uznalo za nevyhnutné z bezpečnostných dôvodov a na základe záujmov spojených s dopravnou politikou. Nemecké letiská, ktoré neboli uznané, nie sú oprávnené na pokrytie nákladov podľa § 27 písm. f) LuftVG a musia preto v zásade znášať náklady na opatrenia uvedené v § 27 písm. c) LuftVG z vlastných zdrojov. Tieto náklady sú neoddeliteľnou súčasťou prevádzky letísk. Keďže niektoré letiská musia tieto náklady hradiť z vlastných zdrojov, zatiaľ čo iné letiská tieto náklady znášať nemusia, v druhom

([45]) Rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 115.

prípade môže ísť o poskytnutie výhody, aj keď nemeckú meteorologickú službu možno považovať za inú ako hospodársku. Letisko Lipsko/Halle bolo uznané za takéto letisko, a preto je oprávnené na pokrytie nákladov podľa § 27 písm. f) LuftVG. Iné letiská musia tieto náklady hradiť z vlastných zdrojov. Preto úhrada nákladov na letisku Lipsko/Halle týkajúcich sa meteorologických služieb podľa § 27 písm. f) LuftVG predstavuje výhodu pre letisko Lipsko/Halle.

6.1.3. **Záver**

(244) Vzhľadom na zistenia v oddiele 6.1.1 je FLH podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

(245) So zreteľom na zistenia v oddiele 6.1.2 nemožno za súčasť pôsobnosti verejnej politiky považovať financovanie týchto opatrení: M1 nadobudnutie pozemkov, premiestnenie, zníženie hluku a ochrana priľahlých území, M2 zariadenie na testovanie motorov, M3 rolovacia dráha a prejazdový most „E7“, M4 rozšírenie severnej vzletovej a pristávacej dráhy (náklady na plánovanie), M5 vyčistenie priestranstva na výstavbu rolovacej dráhy „Victor“, M5 viacúčelový hangár, M6 paralelná rolovacia dráha „Victor“, M7 ďalšie plochy na odmrazovanie, M9.3 vybavenie na zimnú údržbu, M10 dodatočné opatrenia na zníženie hluku, M11 rozvoj verejnej časti letiska v juhovýchodnej zóne, fáza I, M12 schvaľovací proces plánovaného rozšírenia v južnej časti (južná vzletová a pristávacie dráha a odbavovacia plocha), M13 rozšírenie severnej odbavovacej plochy, M14 rozšírenie východnej odbavovacej plochy, M15 prispôsobenie infraštruktúry, a M16 ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry, ako je rozšírenie hangáru v severnej zóne a výstavba nového leteckého terminálu a menšieho prístrešku pre lietadlá. Financovanie týchto činností umožňuje prevádzkovateľovi letiska vykonávať jeho hlavnú hospodársku činnosť a nedá sa oddeliť od tejto činnosti.

(246) Pokiaľ ide o opatrenie M5 týkajúce sa novej hasičskej stanice, opatrenie M9 týkajúce sa protipožiarneho vybavenia a opatrenie M8 týkajúceho sa vrtuľníkového letiska, Komisia sa domnieva, že tieto opatrenia možno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky (pozri oddiel 6.1.2).

(247) Pokiaľ ide o opatrenie M9 týkajúce sa dodatočných opatrení v oblasti infraštruktúry, napríklad obnovenia kontrolného bodu I, výstavby funkčnej bezpečnostnej budovy s cieľom splniť potreby spolkovej a miestnej polície, colných orgánov, zvieracej farmy a obvodového oplotenia letiska (vrátane systému digitálneho kamerového dohľadu a pohybových senzorov), Komisia sa domnieva, že tieto činnosti môžu spadať do pôsobnosti verejnej politiky. V rozsahu, v ktorom tieto opatrenia patria do pôsobnosti § 8 ods. 3 LuftSiG, podľa tohto ustanovenia nemeckého zákona môžu byť hradené len náklady súvisiace s poskytovaním a údržbou priestorov a budov potrebných na výkon uvedených činností podľa § 5 LuftSiG. Všetky ostatné náklady musí znášať prevádzkovateľ letiska. Preto v rozsahu, v ktorom verejné financovanie poskytnuté spoločnosti FLH oslobodilo tento podnik od nákladov, ktoré musel znášať podľa § 8 ods. 3 LuftSiG, toto verejné financovanie nie je vyňaté z kontroly podľa pravidiel štátnej pomoci Únie.

(248) Pokiaľ ide o náklady spojené s používaním funkčnej bezpečnostnej budovy nemeckou meteorologickou službou (v súvislosti s opatrením M9), Komisia sa domnieva, že z dôvodov vyplývajúcich z odôvodnenia 243 náhrada nákladov letiska Lipsko/Halle spojených s meteorologickými službami podľa § 27 písm. f) LuftVG predstavuje výhodu pre letisko Lipsko/Halle, aj keď meteorologickú službu možno považovať za inú ako hospodársku.

6.2. AKCIONÁRSKE ÚVERY V PROSPECH FLH A ICH CHARAKTER POMOCI

6.2.1. **Vzťah medzi akcionárskymi úvermi a kapitálovými injekciami**

(249) Pred posúdením, či akcionárske úvery v prospech FLH predstavujú štátnu pomoc, je potrebné určiť, či by sa akcionárske úvery a kapitálové injekcie mali považovať za samostatné opatrenia alebo za jedno opatrenie.

(250) Z dôkazov vyplýva, že o oboch operáciách sa rozhodlo súčasne v rámci širšieho plánu financovania zlepšenia infraštruktúry letiska a že akcionári FLH mali v úmysle previesť svoje úvery na vlastný kapitál. Nemecko však vyhlásilo, že poskytnutie kapitálových injekcií nie je neodvolateľné a že FLH nemá priamy nárok na zvýšenie kapitálu.

(251) Komisia sa za týchto okolností domnieva, že akcionárske úvery a kapitálové injekcie možno považovať za samostatné opatrenia.

6.2.2. **Hospodárska výhoda**

(252) S cieľom overiť, či podnik profitoval z hospodárskej výhody vyplývajúcej z poskytnutia úveru za zvýhodnených podmienok, Komisia uplatňuje kritérium „*zásada veriteľa v trhovom hospodárstve*“. Podľa tejto zásady by sa dlhový kapitál, ktorý štát priamo alebo nepriamo dá k dispozícii spoločnosti za okolností, ktoré zodpovedajú bežným trhovým podmienkam, nemal označovať za štátnu pomoc ([46]).

(253) V tomto prípade musí Komisia posúdiť, či podmienky akcionárskych úverov (pozri tabuľku 3) poskytnuté spoločnosti FLH predstavujú hospodársku výhodu, ktorú by prijímajúci podnik nebol získal za bežných trhových podmienok.

(254) Nemecko je toho názoru, že „*zásada veriteľa v trhovom hospodárstve*“ bola v plnej miere dodržaná, keďže akcionárske úvery boli poskytnuté za trhových podmienok. S cieľom odôvodniť podmienky príslušných úverov Nemecko porovnáva podmienky akcionárskych úverov s podmienkami, ktoré poskytujú iné banky (pozri argumenty uvedené v oddieloch 3.3.1 a 3.3.2).

(255) V súlade so svojou rozhodovacou praxou s cieľom zistiť, či posudzované finančné prostriedky boli udelené za zvýhodnených podmienok, môže Komisia – pri neexistencii iných proxy hodnôt – porovnať úrokovú sadzbu predmetného úveru s referenčnou sadzbou Komisie. Referenčná sadzba Komisie sa stanovuje na základe metodiky uvedenej v oznámení o referenčných sadzbách z roku 2008.

(256) Oznámením z roku 2008 o referenčných sadzbách sa zavádza metóda na stanovenie referenčných a diskontných sadzieb, ktoré sa uplatňujú ako proxy hodnoty. Keďže však referenčná sadzba Komisie je proxy hodnota, ak má Komisia iné ukazovatele v konkrétnom prípade úrokovej sadzby, ktorú mohol dlžník získať na trhu, svoje posúdenie môže založiť na týchto ukazovateľoch.

Úverový rating FLH

(257) Aby bolo možné posúdiť podmienky akcionárskych úverov, Komisia musí najprv posúdiť úverovú bonitu FLH.

(258) Spoločnosť FLH nie je hodnotená ratingovými agentúrami. Nemecko však tvrdí, že na základe zmluvy o prevode ziskov a strát uzatvorenej medzi FLH a MFAG by sa mal zohľadniť rating materskej spoločnosti.

(259) Komisia konštatuje, že podľa nemeckého práva MFAG zostáva zodpovedná za akúkoľvek úverovú zmluvu, ktorú FLH uzavrie počas trvania zmluvy o prevode ziskov a strát, aj keď sa zmluva následne zruší.

(260) Na tomto základe Komisia zastáva názor, že rating spoločnosti FLH by sa mal považovať minimálne za rating jej materskej spoločnosti, MFAG.

(261) Ani spoločnosť MFAG nebola hodnotená ratingovými agentúrami. Nemecko však uviedlo niekoľko interných ratingov bánk týkajúcich sa spoločnosti MFAG, ako je zhrnuté v tabuľke 4.

(262) Vzhľadom na odôvodnenia 257 až 261 sa Komisia domnieva, že FLH má aspoň najnižšie hodnotenie MFAG, teda […] na štandardnej ratingovej stupnici agentúry Standard & Poor's v roku 2006 a […] na štandardnej ratingovej stupnici agentúry Standard & Poor's v období rokov 2007 – 2012.

Strata v prípade zlyhania (alebo úroveň kolateralizácie):

(263) Ak by sa predmetné akcionárske úvery mohli považovať za vo vysokej miere zabezpečené kolaterálom, trhový postup by si v takýchto prípadoch vyžadoval zvýšenie ratingu predmetného dlhového nástroja (tzv. „emisného ratingu“) o jeden stupeň oproti ratingu emitenta ([47]). Komisia preto musí stanoviť stratu v prípade zlyhania ([48]) (ďalej len „LGD“) príslušných akcionárskych úverov.

([46]) Oznámenie Komisie členským štátom: uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o EHS a článku 5 smernice Komisie 80/723/EHS na verejné podniky vo výrobnom sektore (Ú. v. ES C 307, 13.11.1993, s. 3, bod 11). Uvedené oznámenie sa zaoberá odvetvím výroby, ale je uplatniteľné aj na ďalšie hospodárske odvetvia. Pozri aj rozsudok vo veci T-16/96 Cityflyer, Zb. 1998, s. II-757, bod 51.

([47]) Pozri napríklad Moody's, Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks a Hybrid Securities of Corporate Issuers (február 2007).

([48]) Úroveň kolaterálov sa môže vypočítať ako LGD, čo je očakávaná strata expozície dlžníka v percentách po zohľadnení súm, ktoré možno získať späť z kolaterálu a konkurznej podstaty; v dôsledku toho je LGD nepriamo úmerná hodnote kolaterálov.

(264) Keďže úvery mali byť len mechanizmom krátkodobého preklenovacieho financovania, neboli zabezpečené kolaterálom. Nemecko však tvrdilo, že LGD by mala byť minimálne nižšia ako 30 %, pretože hodnota aktív FLH ([…] miliónov EUR v roku 2010), ktoré nie sú založené, prevyšuje hodnotu pasív ([…] mil. EUR v roku 2010).

(265) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že účtovná hodnota aktív nie je dostatočná na odhadnutie likvidačnej hodnoty v prípade platobnej neschopnosti alebo konkurzu letiska. V dokumente, ktorý zverejnil Bazilejský výbor pre bankový dohľad v júni 2006, sa odporúča vziať do úvahy hodnotu LGD pre prednostné pohľadávky voči podnikateľským subjektom, ktoré nie sú zabezpečené uznaným kolaterálom, na úrovni okolo 45 % ([49]). Preto podľa oznámenia z roku 2008 o referenčných sadzbách, predmetné akcionárske úvery majú „bežnú“ úroveň zabezpečenia kolaterálom, pričom LGD sa nachádza v strednej kategórii (30 % < LGD < 60 %).

(266) Komisia sa preto domnieva, že úroveň kolaterizácie nie je dostatočná na to, aby umožnila zvýšenie ratingu podniku o jeden stupeň.

Referenčné porovnanie podmienok akcionárskych úverov FLH s trhovými proxy hodnotami na základe rozpätí pre swapy na kreditné zlyhanie (CDS):

(267) Pri zisťovaní, či boli akcionárske úvery FLH poskytnuté za trhových podmienok, Komisia pristúpila k referenčnému porovnaniu s trhovými proxy hodnotami na základe rozpätí pre swapy na kreditné zlyhanie (CDS).

(268) V súlade s metodikou, ktorá je základom oznámenia z roku 2008 o referenčných sadzbách, Komisia zastáva názor, že úrokové sadzby úverov možno považovať za sadzby v súlade s trhovými podmienkami, keď sa úvery oceňujú pri sadzbe rovnajúcej sa referenčnej sadzbe alebo vyššej ako referenčná sadzba, ktorá je definovaná nasledujúcim vzorcom:

Referenčná sadzba = základná sadzba + riziková marža + poplatok

(269) Základná sadzba predstavuje náklady bánk na poskytovanie likvidity (náklady na financovanie). V prípade financovania s pevne stanovenou úrokovou sadzbou (teda ak je úroková sadzba úveru fixná počas celého trvania úveru), je vhodné stanoviť základnú sadzbu na základe swapových sadzieb ([50]), ktorých splatnosť a mena zodpovedajú splatnosti a mene dlhu. Riziková marža je kompenzáciou pre veriteľa za riziká spojené so špecifickým dlhovým financovaním, najmä za úverové riziko. Riziková marža môže byť odvodená z vhodnej vzorky rozpätí CDS ([51]), ktoré sa týkajú referenčných subjektov (ako napríklad podnikové dlhopisy) s podobným ratingom ako úvery pre FLH. Nakoniec sa zdá vhodné pridať 10 – 20 bázických bodov ako aproximáciu bankových poplatkov, ktoré musia spoločnosti zvyčajne zaplatiť ([52]).

(270) Komisia sa domnieva, že posudzované opatrenia financovania nepredstavujú typický úver. Na účely tohto posúdenia sa predpokladá, že úvery sa poskytujú ako revolvingové úvery, ktoré sa obnovujú každý rok s novými úrokovými sadzbami. V dôsledku toho sa usudzuje, že splatnosť je jeden rok.

(271) Úvery sa poskytujú pri pohyblivej základnej úrokovej sadzbe, pričom 1-ročný EURIBOR predstavuje referenčnú sadzbu. Riziko možno posúdiť na základe vzorky rozpätia CDS pre každý príslušný časový bod. V tabuľke 7 je zhrnutý počet pripomienok (od spoločností s ratingom FLH zo všetkých odvetví okrem finančných inštitúcií a vlád) a príslušné rozpätia CDS.

([49]) Dokument Medzinárodná konvergencia merania kapitálu a kapitálových noriem, ktorý zverejnil Bazilejský výbor pre bankový dohľad v júni 2006.

([50]) Swapová úroková miera je ekvivalentom medzibankovej úrokovej miery (IBOR) s dlhšou splatnosťou. Na finančných trhoch sa používa ako referenčná sadzba pre stanovenie miery financovania.

([51]) Swap na kreditné zlyhanie (CDS) je (obchodovateľná) zmluva o kreditnom deriváte medzi dvomi protistranami, kupujúcim zabezpečenia a predajcom zabezpečenia, ktorou sa prenáša kreditné riziko spojené s príslušným referenčným subjektom z kupujúceho zabezpečenia na predajcu zabezpečenia. Kupujúci zabezpečenia platí za každé obdobie prirážku predajcovi zabezpečenia až do splatnosti CDS alebo do vopred stanovenej kreditnej udalosti, ktorá nastane v súvislosti s príslušným referenčným subjektom (podľa toho, čo nastane skôr). Pravidelné prirážky, ktoré platí kupujúci zabezpečenia (vyjadrené ako percento alebo z hľadiska bázických bodov zabezpečenej sumy, „nominálna hodnota“), sa nazývajú rozpätie CDS. Rozpätia CDS sa môžu použiť ako blízka proxy hodnota pre cenu úverového rizika.

([52]) Pozri napríklad Oxera *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (s. 3), alebo údaje spoločnosti Bloomberg o poplatkoch za upisovanie pri emisii dlhopisov. Vo zvyšnej časti tohto rozhodnutia bude poplatok v hodnote 20 bázických bodov použitý na stanovenie konzervatívneho odhadu.

Tabuľka 7

Prehľad pripomienok spoločností s ratingom FLH

Dátum	Rating	Počet pripomienok	Kvartil 1 (bázické body)	Kvartil 2 (bázické body)	Kvartil 3 (bázické 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 marža referenčnej sadzby je stanovená na základe vážených priemerných rozpätí CDS v 2. kvartile (pozri tabuľku 7).

(273) V tabuľke 8 sa porovnáva skutočná úroková sadzba, ktorá sa účtuje za posudzované akcionárske úvery, a referenčná sadzba.

Tabuľka 8

Porovnávací prehľad skutočnej a referenčnej sadzby FLH

Dátum	Skutočná úroková sadzba (%)				Referenčná sadzba (%)			
	Základná sadzba	Riziková marža	Poplatok	Súčet	Základná sadzba	Riziková marža	Poplatok	Súčet
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) Podľa trhovej praxe referenčná sadzba stanovená na základe rozpätia CDS musí zohľadňovať bankový poplatok vo výške približne […] bázických bodov ([53]). S cieľom stanoviť konzervatívny odhad sa v danom prípade pridá bankový poplatok vo výške […] bázických bodov.

(275) Komisia sa domnieva, že výsledky uvedené v tabuľke 8 naznačujú, že úvery boli skutočne poskytnuté za trhových podmienok. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že počas všetkých rokov s výnimkou roku 2009 bola skutočná sadzba FLH vyššia ako referenčná sadzba. Nižšia skutočná úroková sadzba v roku 2009 sa však kompenzuje vyššími sadzbami v rokoch 2010 až 2012 na akcionárske úvery väčších objemov.

(276) Okrem toho Komisia konštatuje, že tieto výsledky boli potvrdené aj prostredníctvom referenčného porovnávania úverov, ktoré Nemecko uviedlo v oddieloch 3.3.1 a 3.3.2.

6.2.3. **Záver**

(277) Vzhľadom na odôvodnenia uvedené v oddiele 6.2.1 a 6.2.2 sa Komisia domnieva, že akcionárske úvery FLH boli poskytnuté za trhových podmienok, a teda nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

([53]) Pozri napríklad Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies, 2011 (s. 3), alebo údaje spoločnosti Bloomberg o poplatkov za upisovanie pri emisii dlhopisov.

6.3. KAPITÁLOVÉ INJEKCIE V PROSPECH FLH A ICH CHARAKTER POMOCI

6.3.1. **Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu**

(278) Na to, aby išlo o štátnu pomoc, musia byť predmetné opatrenia financované zo štátnych zdrojov a rozhodnutie o udelení opatrenia musí byť pripísateľné štátu.

(279) Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na akúkoľvek výhodu poskytnutú prostredníctvom štátnych prostriedkov samotným štátom alebo akýmkoľvek sprostredkovateľským orgánom konajúcim na základe právomocí, ktoré mu boli zverené ([54]). Prostriedky miestnych orgánov sú na účely uplatňovania článku 107 ods. 1 zmluvy štátne prostriedky ([55]).

(280) Súdny dvor takisto rozhodol, že z hľadiska toho, či sa opatrenie považuje za štátnu pomoc, je nepodstatné, či ho poskytuje priamo štát alebo verejné či súkromné orgány, ktoré štát poveril spravovaním opatrení ([56]).

(281) V tomto prípade budú príslušné opatrenia, konkrétne kapitálové injekcie v prospech FLH, poskytnuté čiastočne priamo z rozpočtu miestnych orgánov (spolkovej krajiny Sasko-Anhaltsko, Slobodného štátu Sasko a príslušných miest a obcí) a čiastočne prostredníctvom finančných prostriedkov poskytnutých z rozpočtu miestnych orgánov, ktoré budú prideľované spoločnosti FLH prostredníctvom spoločnosti MFAG ako sprostredkovateľského orgánu. Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že finančné prostriedky pridelené prostredníctvom MFAG boli miestnymi orgánmi presmerované do spoločnosti FLH.

(282) Preto v rozhodujúcich obdobiach štát vykonával priamu alebo nepriamu kontrolu posudzovaných zdrojov. Komisia sa preto domnieva, že príslušné opatrenia sú financované zo štátnych zdrojov. Rozhodnutie o poskytnutí týchto štátnych prostriedkov treba takisto pripísať orgánom verejnej správy, keďže verejnoprávny akcionár FLH súhlasil s poskytnutím kapitálovej injekcie.

6.3.2. **Hospodárska výhoda**

(283) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nezískal za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu ([57]). Relevantný je len vplyv opatrenia na podnik, nie príčina ani cieľ zásahu štátu ([58]). O výhodu ide vždy, keď sa v dôsledku zásahu štátu zlepší finančná situácia podniku.

(284) Komisia ďalej pripomína, že „kapitál, ktorý štát priamo alebo nepriamo poskytol podniku za okolností, ktoré zodpovedajú bežným trhovým podmienkam, sa nemôže považovať za štátnu pomoc“ ([59]). V tomto prípade s cieľom určiť, či sa verejným financovaním letiska Lipsko/Halle poskytuje spoločnosti FLH výhoda, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískala, musí Komisia porovnať správanie verejných orgánov, ktoré poskytujú priame investičné subvencie a kapitálové injekcie, so správaním subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi perspektívou ziskovosti v dlhodobom horizonte ([60]).

(285) Z posúdenia by sa mali vylúčiť akékoľvek pozitívne dôsledky na hospodárstvo regiónu, v ktorom sa letisko nachádza, keďže Súdny dvor objasnil, že rozhodujúcou otázkou na uplatnenie kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve je, či by „za podobných okolností súkromný akcionár, s ohľadom na predvídateľnosť získania výnosu a odhliadnuc od všetkých sociálnych, regionálno-politických a sektorálnych faktorov, upísal príslušný kapitál“ ([61]).

(286) Súdny dvor v rozsudku vo veci Stardust Marine uviedol, že „[…] s cieľom preskúmať, či štát prijal alebo neprijal správanie obozretného investora konajúceho v trhovom hospodárstve, je potrebné preniesť sa do kontextu obdobia, počas ktorého sa prijali opatrenia finančnej pomoci s cieľom posúdiť ekonomickú racionálnosť správania štátu, a teda zdržať sa akéhokoľvek hodnotenia založeného na neskoršej situácii“ ([62]).

([54]) Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), Zb. 2002, s. I-4397.
([55]) Spojené veci T-267/08 a T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, Zb. 2011, s. II-1999, bod 108.
([56]) Vec 78/76, Steinike & Weinlig/Nemecko, Zb. 1977, s. 595, bod 21.
([57]) Prípad C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) a iní/La Poste a iní, Zb. 1996, s. I-3547, bod 60 a vec C-342/96, Španielske kráľovstvo/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1999, s. I-2459, bod 41.
([58]) Vec 173/73, Talianska republika/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1974, s. 709, bod 13.
([59]) Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia (Stardust Marine), Zb. 2002, s. I-4397, bod 69.
([60]) Vec C-305/89, Taliansko/Komisia (ALFA Romeo) Zb. 1991, s. I-1603, bod 23; vec T-296/97 Alitalia/Komisia, Zb. 2000, s. II-03871, bod 84.
([61]) Vec 40/85, Belgicko/Komisia, Zb. 1986, s. I-2321.
([62]) Rozsudok Stardust marine, bod 71.

(287) Okrem toho Súdny dvor vyhlásil vo veci EDF, že „[…] na druhej strane ekonomické posúdenia vykonané po poskytnutí uvedenej výhody, retrospektívne konštatovanie efektívnej rentability investície vykonanej dotknutým členským štátom alebo neskoršie odôvodnenia výberu naozaj prijatého postupu nemôžu postačovať na preukázanie, že tento členský štát prijal predtým alebo súbežne s poskytnutím ekonomickej výhody takéto rozhodnutie ako akcionár“ ([63]).

(288) Na účely uplatnenia kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve Komisia musí vziať do úvahy obdobie, keď boli prijaté jednotlivé rozhodnutia poskytnúť verejné finančné prostriedky spoločnosti FLH. Komisia musí svoje posúdenie založiť aj na informáciách a predpokladoch, ktoré mali príslušné miestne orgány k dispozícii v čase, keď sa prijalo rozhodnutie o kapitálových injekciách.

(289) Nemecko zdôraznilo aj to, že infraštruktúra je potrebná na tvorbu pracovných miest (5 106 pracovných miest priamo závisí od letiska). Komisia však poznamenáva, že pri uplatňovaní kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa nemôžu zohľadňovať sociálne a regionálne faktory.

(290) V tomto konkrétnom prípade, ktorý sa týka infraštruktúry a investícií do infraštruktúry, Nemecko spochybňuje uplatniteľnosť kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(291) Nemecko tvrdilo, že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nemožno uplatňovať na dopravnú infraštruktúru, pretože neexistujú porovnateľní súkromní investori. Podľa Nemecka súkromní investori nemajú žiadny záujem o letiská, najmä ak sú potrebné veľké investície. V tejto súvislosti Nemecko vyhlásilo, že by to znamenalo, že investície, ktoré by súkromní prevádzkovatelia nevykonali, by automaticky spadali mimo rozsahu pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci.

(292) Komisia nemôže súhlasiť s týmto názorom Nemecka. Kritérium subjektu v trhovom hospodárstve nemožno vylúčiť len preto, že by súkromný sektor nebol zapojený do financovania letiskovej infraštruktúry. Hospodársky zložitá situácia nezbavuje verejného investora povinnosti konať tak rozumne, ako by konal súkromný investor v rovnakej situácii. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že judikatúra Súdneho dvora Európskej únie objasnila, že investícia do hospodárskych činností, ktoré by nevykonali súkromní investori pôsobiaci v trhovom hospodárstve, má prvky štátnej pomoci ([64]).

(293) Nemecko sa nedomnieva, že akcionári FLH konali ako subjekty v trhovom hospodárstve tým, že sa rozhodli zvýšiť vlastný kapitál letiska a previesť akcionárske úvery na vlastný kapitál. Komisia konštatuje, že Nemecko uviedlo, že zvýšenie kapitálu prebehlo bez akéhokoľvek základného podnikateľského plánu a bez posúdenia ziskovosti opatrení z dlhodobého hľadiska.

(294) Napriek podstatným a značným pochybnostiam týkajúcim sa projektu, ako je napríklad dlhodobý charakter investičného projektu (približne 50 rokov) sa nevypracoval ani *ex ante* podnikateľský plán, ani analýza citlivosti týkajúca sa akýchkoľvek príslušných predpokladov ziskovosti. To nie je v súlade s druhom analýzy, ktorú by vykonal obozretný investor v súvislosti s projektom takéhoto rozsahu.

(295) Na základe toho Komisia konštatuje, že kapitálové injekcie zo strany verejných akcionárov a spoločnosti MFAG v prospech spoločnosti FLH predstavujú hospodársku výhodu (v rozsahu, v ktorom investičné subvencie neboli spojené výlučne s činnosťami, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky, ako je uvedené v oddiele 6.1.2).

6.3.3. **Selektivita**

(296) Na to, aby sa na opatrenie štátu vzťahoval článok 107 ods. 1 zmluvy, musí toto opatrenie zvýhodňovať „*určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru*“. Preto sa pojem štátnej pomoci vzťahuje len na tie opatrenia zvýhodňujúce podniky, ktoré selektívnym spôsobom poskytujú určitú výhodu.

(297) V uvedenom prípade má z kapitálových injekcií prospech len FLH. Z toho vyplýva, že opatrenie je selektívne v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

6.3.4. **Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod**

(298) Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci vnútorného trhu, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou ([65]). Hospodárska výhoda, ktorá sa prostredníctvom kapitálových injekcií poskytuje prevádzkovateľovi letiska, posilňuje jeho ekonomické postavenie, keďže prevádzkovateľ letiska bude môcť založiť svoj podnik bez toho, aby niesol súvisiace investičné náklady.

([63]) Vec C-124/10P, Európska komisia/Électricité de France, Zb. 2012, zatiaľ neuverejnené, bod 85.
([64]) Rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 115.
([65]) Vec T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, s. II-717.

(299) Ako už bolo uvedené v oddiele 6.1.1, prevádzkovanie letiska je hospodárskou činnosťou. Hospodárska súťaž prebieha na jednej strane medzi letiskami, ktoré chcú pritiahnuť letecké spoločnosti a príslušnú leteckú premávku (osobnú a nákladnú), a na druhej strane medzi prevádzkovateľmi letísk, ktorí môžu medzi sebou súťažiť o to, komu bude zverená prevádzka daného letiska. Okrem toho Komisia zdôrazňuje, že najmä pokiaľ ide o nákladných dopravcov, špecializované letecké nákladné spoločnosti, ako aj osobné letecké spoločnosti a prevádzkovateľov charterových letov, letiská, ktoré sa nenachádzajú v tých istých spádových oblastiach a v rôznych členských štátoch si takisto môžu navzájom konkurovať s cieľom prilákať tieto letecké spoločnosti.

(300) Všeobecné súdy potvrdili, že letisko Lipsko/Halle konkuruje letiskám v iných členských štátoch, najmä letiskám Brusel (Belgicko) a Vatry (Francúzsko), predovšetkým pokiaľ ide o nákladné lety ([66]). Okrem toho letiskom Lipsko/Halle v súčasnosti prechádza približne 890 000 ton leteckého nákladu a je druhým najväčším nákladným letiskom v Nemecku.

(301) Nemecko vyhlásilo, že hospodárska súťaž medzi letiskom Lipsko/Halle a inými nemeckými leteckými nákladnými letiskami bola obmedzená, keďže hlavné strediská nemeckej leteckej nákladnej dopravy (Frankfurt nad Mohanom, Mníchov a Kolín/Bonn), ktoré konkurujú danému letisku, mali nedostatočné kapacity alebo obmedzenia nočných letov.

(302) Podľa Nemecka takisto nedošlo ku konkurenčnému prekrývaniu s inými európskymi nákladnými letiskami, najmä s letiskami Brusel a Vatry. Pokiaľ ide o letisko Vatry, Nemecko uviedlo, že letisko Vatry je veľmi malé a že v roku 2010 bol objem nákladnej leteckej dopravy na letisku Lipsko/Halle 80-násobne väčší v porovnaní s objemom nákladnej leteckej dopravy na letisku Vatry. Pokiaľ ide o letisko Brusel, Nemecko tvrdilo, že zatiaľ čo letisko Lipsko/Halle za posledné roky zaznamenalo nárast objemu nákladu, letisko Brusel v tom istom období zaznamenalo pokles. Okrem toho boli podľa Nemecka na letisku Brusel výrazne obmedzené nočné lety, a preto bola konkurencia obmedzená.

(303) Na základe vyhlásení tretích strán Komisia poznamenáva, že letisko Lipsko/Halle využívajú rôzni medzinárodní nákladní leteckí dopravcovia, ako je spoločnosť Wirtschaftsallianz v rámci projektu SALIS, Jade Cargo, Volga-Dnepr Group, Baring atď. Okrem toho je letisko Lipsko/Halle európskym strediskom spoločnosti DHL. Oznámené opatrenia v oblasti infraštruktúry zahŕňajú ďalšie rozšírenie letiskovej infraštruktúry v snahe zabezpečiť obsluhu väčších lietadiel bez akýchkoľvek obmedzení maximálnej vzletovej hmotnosti. V tejto súvislosti Komisia ďalej poznamenáva, že letisko prevádzkuje dve vzletové a pristávacie dráhy (južnú a severnú vzletovú a pristávaciu dráhu s dĺžkou 3 600 metrov).

(304) Na základe uvedených údajov sa Komisia domnieva, že možná hospodárska výhoda, ktorá mohla byť poskytnutá spoločnosti FLH prostredníctvom kapitálových injekcií na financovanie rôznych projektov v oblasti rozvoja a rozšírenia infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle, posilní jeho postavenie oproti jeho konkurentom na trhu letiskových služieb v Únii, najmä v oblasti nákladnej dopravy.

(305) Komisia sa preto domnieva, že skúmané verejné financovanie narúša alebo môže narušať hospodársku súťaž a ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

6.3.5. **Záver**

(306) Vzhľadom na odôvodnenia 278 až 305 sa Komisia domnieva, že verejné finančné prostriedky poskytnuté spoločnosti FLH v podobe kapitálových injekcií predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

6.4. ZÁKONNOSŤ POMOCI

(307) Podľa článku 108 ods. 3 zmluvy musia členské štáty oznámiť všetky plány v súvislosti s poskytnutím alebo upravením pomoci a nesmú vykonať navrhované opatrenia, kým sa v rámci oznamovacieho postupu nedosiahne konečné rozhodnutie.

(308) Vzhľadom na to, že kapitálové injekcie podliehajú rozhodnutiu Komisie a spoločnosti FLH ešte neboli poskytnuté, Komisia sa nazdáva, že Nemecko dodržalo zákaz podľa článku 108 ods. 3 zmluvy ([67]).

6.5. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI

6.5.1. **Uplatniteľný právny rámec**

(309) Vzhľadom na to, že kapitálové injekcie do FLH predstavujú štátnu pomoc, Komisia musí overiť, či túto pomoc uvedenú v odôvodnení 306 možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

([66]) Letisko Lipsko/Halle, bod 93 a rozhodnutie 2008/948/ES, odôvodnenie 8.
([67]) Vec T-109/01, Fleuren Compost/Komisia, Zb. 2004, s. II-127.

(310) V článku 107 ods. 3 zmluvy sa stanovujú určité výnimky z tohto všeobecného pravidla stanoveného v článku 107 ods. 1 zmluvy, že štátna pomoc nie je zlučiteľná s vnútorným trhom. Predmetnú pomoc možno posúdiť na základe článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, v ktorom sa stanovuje, že: „pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom“, možno ju teda považovať za zlučiteľnú so spoločným trhom.

(311) V tejto súvislosti tvoria usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 rámec na posúdenie toho, či možno pomoc pre letiská podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy vyhlásiť za zlučiteľnú.

(312) Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 bude Komisia zásady týchto usmernení uplatňovať na všetky oznámené investičné opatrenia pomoci, o ktorých musí rozhodnúť od 4. apríla 2014 a to aj v prípade projektov oznámených pred týmto dátumom ([68]).

(313) Komisia už v odôvodnení 308 dospela k záveru, že priame a ročné kapitálové injekcie nepredstavujú protiprávnu štátnu pomoc poskytnutú do 4. apríla 2014.

(314) V tomto prípade však Komisia poznamenáva, že letisko Lipsko/Halle s viac ako 800 000 tonami nákladu je špecializovaným nákladným letiskom. Komisia ďalej konštatuje, že predmetné opatrenia sa týkajú stratégie rozširovania letiska zameranej na vstup na trh nákladnej dopravy.

(315) Podľa bodu 29 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 Komisia ešte nemá dostatok skúseností pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci letiskám, ktoré sa špecializujú na nákladnú dopravu, na to, aby zhrnula svoje postupy v podobe osobitných kritérií zlučiteľnosti. Preto na tieto kategórie podnikov Komisia uplatní spoločné zásady zlučiteľnosti stanovené v časti 5 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 prostredníctvom posúdenia podľa jednotlivých prípadov.

6.5.2. **Posúdenie zlučiteľnosti**

(316) V záujme posúdenia zlučiteľnosti opatrenia štátnej pomoci s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy Komisia vypracuje všeobecnú analýzu návrhu opatrenia pomoci s cieľom overiť, či pozitívny vplyv na dosiahnutie cieľa spoločného záujmu prevažuje nad jeho možnými negatívnymi účinkami na obchod a hospodársku súťaž.

(317) V oznámení o modernizácii štátnej pomoci ([69]) sa vyzýva na určenie a vymedzenie spoločných zásad, na základe ktorých Komisia posúdi zlučiteľnosť všetkých opatrení pomoci. Opatrenie pomoci sa bude považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené tieto kumulatívne podmienky:

a) príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu;

b) potreba zásahu štátu;

c) vhodnosť opatrenia pomoci;

d) stimulačný účinok;

e) primeranosť pomoci (pomoc obmedzená na minimum);

f) zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi;

g) transparentnosť pomoci: členské štáty, Komisia, hospodárske subjekty a zainteresovaná verejnosť musia mať jednoduchý prístup ku všetkým príslušným aktom a informáciám, ktoré sa týkajú poskytnutej pomoci uvedenej v časti 8.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

6.5.2.1. Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu

(318) Opatrenie štátnej pomoci musí mať cieľ spoločného záujmu v súlade s článkom 107 ods. 3 zmluvy. Investičná pomoc letiskám sa zvyčajne považuje za pomoc, ktorá prispieva k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, ak i) zvyšuje mobilitu a prepojenosť regiónov vytvorením prístupových bodov pre lety v rámci Únie; alebo ii) znižuje dopravnú preťaženosť v hlavných letiskách Únie; alebo iii) napomáha regionálny rozvoj.

([68]) Bod 173 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

([69]) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o modernizácii štátnej pomoci EÚ, COM(2012) 209 final.

(319) Kapitálové dotácie, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia, sú zamerané na financovanie opatrení v oblasti infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle – letisku, ktoré sa špecializuje na leteckú nákladnú dopravu. Podľa vyhlásenia Nemecka sektor leteckej nákladnej dopravy, najmä odvetvie expresných služieb, vykazuje značnú mieru rastu. Nemecko ďalej uviedlo, že v troch veľkých leteckých uzloch pre nákladnú dopravu v Nemecku, vo Frankfurte nad Mohanom, v Mníchove a Kolíne/Bonne, existujú obmedzenia nočných letov. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že podľa rozsudku nemeckého spolkového správneho súdu zo 4. apríla 2012 na letisku Frankfurt nad Mohanom už nie je povolené vykonávať akékoľvek nočné lety. V dôsledku toho Nemecko uviedlo, že FLH pomáha zmierňovať závažný problém s nedostatočnou kapacitou v oblasti leteckej nákladnej dopravy v Nemecku.

(320) Nemecko ďalej uviedlo, že tento projekt patrí k stratégii pre rozvoj letiska označeného ako „spojovacie miesto Spoločenstva“, ktorá je obsiahnutá v orientačnom pláne (siahajúcom do roku 2020) transeurópskej dopravnej siete z roku 2004. Letisko Lipsko/Halle leží v strednom Nemecku (v blízkosti piatich hlavných osí transeurópskej dopravnej siete a celoeurópskych koridorov) a nachádza sa na rozmedzí osi, ktorá prepája sever a juh Európy (čiže spolkovej diaľnice A 9) a osi, ktorá prepája západnú a východnú Európu (čiže spolkovú diaľnicu A 14) s napojením na železničnú a cestnú sieť.

(321) Okrem toho podľa Nemecka má letisko vzhľadom na svoju polohu v strede Európy, trh s približne 7 miliónmi ľudí v okruhu 100 km od letiska a napojenie na železničnú a cestnú sieť veľký potenciál rastu. Sektor leteckej nákladnej dopravy zaznamenáva, ako bolo uvedené v odôvodnení 319, značnú mieru rastu (t. j. priemerný rast v medzinárodnej osobnej doprave sa v rokoch 2007 až 2011 okolo 5,0 % a v nákladnej doprave 4,3 %) ([70]). Obmedzenie nočných letov však ohrozuje súčasnú kapacitu letiska (pozri odôvodnenie 319).

(322) Ako sa uvádza v odôvodnení 319, očakáva sa, že letisko zaznamená postupný, ale významný nárast v oblasti nákladnej dopravy. So zreteľom na objemy nákladu Nemecko uvádza, že v porovnaní s inými letiskami, zaznamenáva letisko Lipsko/Halle konštantný nárast (zatiaľ čo v roku 2007 sa spracovalo 101 364 ton nákladu, v roku 2008 sa tento počet zvýšil na 442 453, v roku 2009 na 524 084 ton a v roku 2010 na 663 059 ton). S cieľom doplniť svoje vyhlásenie Nemecko poukázalo na to, že objem nákladnej leteckej dopravy vzrástol v roku 2009 o 18,5 % a v roku 2010 o 26,5 %. Podľa Nemecka možno očakávať ďalší nárast objemu nákladu. V tejto súvislosti Nemecko objasnilo, že do roku 2020 ([71]) by sa malo spracovať približne 820 000 ton leteckého nákladu. Nemecko však uviedlo, že tento odhad objemu sa splní už do roku 2015 ([72]). Nárast sa predpokladá aj v prípade nákladnej dopravy, najmä vzhľadom na ďalšie obmedzenia nočných letov na ostatných nemeckých letiskách (t. j. vo Frankfurte nad Mohanom a iných).

(323) Komisia poznamenáva, že realizácia tohto projektu bude mať pozitívny účinok na celý región a pozitívne ovplyvní jeho hospodársky a sociálny rozvoj. Nemecko vyhlásilo, že v súčasnosti sa na letisku nachádza 133 spoločností, ktoré v roku 2010 celkovo zamestnávali 5 106 ľudí (zvýšenie o 14,4 % v porovnaní s rokom 2009). Nemecko ďalej vyhlásilo, že investičný projekt prispeje najmä k zlepšeniu prístupu do regiónu a k zvýšeniu jeho príťažlivosti pre investorov a návštevníkov. Komisia poznamenáva, že toto tvrdenie bolo takisto podložené pripomienkami tretích strán (pozri oddiel 4). To by malo navyše mať pozitívny vplyv na zamestnanosť vzhľadom na to, že nezamestnanosť v oblasti Lipsko/Halle je výrazne vyššia (miera nezamestnanosti v Sasku predstavuje 10,3 %, v Sasku-Anhaltsku 11,2 %) než národný priemer (na úrovni 6,9 %).

(324) Na základe týchto okolností môže Komisia skonštatovať, že výstavba a prevádzka infraštruktúry slúžia jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu, ktorým je rozvoj letiska s vysokým podielom nákladnej dopravy v súlade s príslušnou politikou Únie, pričom sa zohľadňujú regionálne aspekty a je splnené kritérium zlučiteľnosti.

6.5.2.2. Potreba zásahu štátu

(325) Opatrenie štátnej pomoci musí byť zamerané na situácie, v ktorých môže pomoc priniesť významné zlepšenie, ktoré samotný trh dosiahnuť nemôže, napríklad nápravou zlyhania trhu alebo riešením obáv v súvislosti so spravodlivým prístupom a súdržnosťou.

([70]) Predpovede IATA pre osobnú a nákladnú dopravu na roky 2007 až 2011, október 2007.
([71]) Na základe odhadov pred rokom 2011.
([72]) Na základe odhadov na rok 2011.

(326) Nemecko vyhlásilo, že letisko Lipsko/Halle trpí z dôvodu zaostávania v investíciách z historických dôvodov. Nemecko sa domnievalo, že financovanie sa z hľadiska výšky aj intenzity pomoci obmedzuje na nevyhnutné a právne vymedzené minimum. Okrem toho sa podľa Nemecka opatrenia týkajú dlhodobých investícií do infraštruktúry, ktoré sa zameriavajú na potreby letiska vzhľadom na budúce zvýšenie nákladnej a osobnej dopravy. Nemecko tvrdilo, že opatrenia nie sú ani neprimeraného rozsahu, ani neprimerane nákladné. Nemecko uviedlo, že náklady sa znížili na minimálnu úroveň po dôkladnom predbežnom plánovaní a vykonaní odhadov nákladov. Podľa názoru Nemecka ďalšie zníženie štátneho financovania nie je možné, pretože infraštruktúru takéhoto rozsahu nemôžu financovať prevádzkovatelia letísk z vlastných zdrojov.

(327) Nemecko predložilo argument, že príjmy vyplývajúce z poskytovania služieb nepokrývajú náklady na výstavbu infraštruktúry a odôvodnilo toto tvrdenie na základe likvidnej medzery a kontrafaktuálneho hodnotenia.

(328) Komisia dospela k záveru, že pomoc prinesie významné zlepšenie investičného projektu, ktoré samotný trh neposkytuje, a že je potrebný štátny zásah.

6.5.2.3. Vhodnosť opatrenia pomoci

(329) Opatrenie pomoci musí byť primeraným nástrojom politiky na plnenie cieľa spoločného záujmu.

(330) Ako je vysvetlené v oddiele 6.5.2.2, Nemecko preukázalo, že financovanie projektu prostredníctvom kapitálových injekcií je vhodným nástrojom na zlepšenie stavu infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle. Žiadne iné menej rušivé formy pomoci by nezabezpečili financovanie potrebných prác v oblasti infraštruktúry.

(331) Komisia dospela k záveru, že predmetné opatrenie pomoci je vhodným politickým nástrojom.

6.5.2.4. Stimulačný účinok

(332) Pomoc musí zmeniť správanie dotknutých podnikov takým spôsobom, že sa zapoja do vykonávania doplnkovej činnosti, ktorú by bez pomoci nevykonávali alebo ktorú by vykonávali v obmedzenej miere či iným spôsobom alebo na inom mieste.

(333) Po prvé práce týkajúce sa individuálnej investície sa môžu začať až po predložení žiadosti orgánu poskytujúcemu pomoc. Ak sa práce začnú pred predložením žiadosti orgánu poskytujúcemu pomoc, akákoľvek pomoc, ktorá sa v súvislosti s touto individuálnou investíciou poskytne, sa nebude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

(334) Nemecko uviedlo, že práce sa nezačali pred podaním žiadosti o pomoc orgánu poskytujúcemu pomoc. Komisia preto môže dospieť k záveru, že toto kritérium je splnené.

(335) Po druhé investičný projekt na letisku môže byť ekonomicky atraktívny sám osebe. Preto je potrebné overiť, či by sa investícia bez štátnej pomoci neuskutočnila vôbec alebo či by sa neuskutočnila v rovnakom rozsahu. Ak sa to potvrdí, Komisia sa bude domnievať, že opatrenie pomoci má stimulačný účinok.

(336) Stimulačný účinok sa určuje kontrafaktuálnou analýzou, pri ktorej sa porovnávajú úrovne zamýšľanej činnosti s pomocou a bez pomoci.

(337) Ak nie sú známe žiadne konkrétne kontrafaktuálne situácie, možno v prípade likvidnej medzery kapitálových nákladov predpokladať stimulačný účinok, t. j. ak na základe *ex ante* podnikateľského plánu možno preukázať, že v rámci čistej súčasnej hodnoty existuje rozdiel medzi pozitívnym a negatívnym peňažným tokom (vrátane investičných nákladov na hmotný kapitálový majetok) v priebehu trvania investície ([73]).

(338) V tomto prípade Nemecko predložilo výpočet likvidnej medzery, v rámci ktorého určilo likvidnú medzeru vo výške najmenej 142,1 milióna EUR (pozri tabuľky 5 a 6). Z posúdenia kontrafaktuálneho scenára okrem toho vyplýva, že ak by sa investície do infraštruktúry financovali v plnej miere prostredníctvom úverov, letisko by nebolo schopné poskytnúť potrebné finančné prostriedky.

(339) Komisia preto môže konštatovať, že investičná pomoc má stimulačný účinok.

([73]) To neznamená, že nemožno predpokladať, že budúce zisky môžu vyrovnať počiatočné straty.

6.5.2.5. Primeranosť pomoci (pomoc obmedzená na minimum)

(340) Výška pomoci musí byť obmedzená na minimum potrebné na podnietenie ďalšej investície alebo činnosti v dotknutej oblasti.

(341) V záujme primeranosti musí byť investičná pomoc letiskám obmedzená na mimoriadne náklady (po odpočítaní mimoriadnych výnosov), ktoré sú výsledkom projektu/činnosti podniku, ktorému bola poskytnutá pomoc, a nie alternatívneho projektu/činnosti, ktoré by bol príjemca pomoci prípade realizoval v kontrafaktuálnom scenári, t. j. keby mu nebola poskytnutá pomoc. Ak neexistuje špecifický kontrafaktuálny scenár, v záujme primeranosti by suma pomoci nemala prekročiť likvidnú medzeru investičného projektu (tzv. „likvidnú medzeru kapitálových nákladov“), ktorá sa určí na základe *ex ante* podnikateľského plánu ako čistá súčasná hodnota rozdielu medzi pozitívnym a negatívnym peňažným tokom (vrátane investičných nákladov) počas trvania investície. V prípade investičnej pomoci by podnikateľský plán mal zahŕňať obdobie hospodárskeho využívania daného aktíva.

(342) V každom prípade intenzita pomoci nesmie byť vyššia ako skutočná likvidná medzera investičného projektu.

(343) Ako sa uvádza v oddieloch 6.5.2.2 a 6.5.2.3, Nemecko predložilo doplnkový výpočet likvidnej medzery v rámci oznámeného projektu vo výške 142,1 milióna EUR, odôvodňujúc tak intenzitu pomoci dosahujúcu 75 % (pozri tabuľku 6) za predpokladu, že kapitálové injekcie by sa poskytli súčasne s vykonanými investíciami. Ale vzhľadom na to, že kapitálové injekcie sa vykonajú až po schválení Komisiou v roku 2014, likvidná medzera zistená v Nemecku dosahuje výšku 166,9 milióna EUR, čím sa odôvodňuje intenzita pomoci na úrovni 88,1 % (pozri tabuľku 5).

(344) V prípade, že neexistuje prahová hodnota pre maximálnu prípustnú intenzitu pomoci na nákladných letiskách, intenzita pomoci je obmedzená na likvidnú medzeru investičného projektu. Komisia preto môže dospieť k záveru, že výška pomoci je primeraná a obmedzená na minimum.

6.5.2.6. Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

(345) Negatívne účinky pomoci musia byť dostatočne obmedzené, aby celková vyváženosť opatrenia bola pozitívna.

(346) S cieľom ďalej obmedziť akékoľvek narušenie musí byť letisko vrátane všetkých investícií, na ktoré sa poskytuje pomoc, otvorené všetkým potenciálnym používateľom a nesmie byť vyhradené pre jedného konkrétneho používateľa. V prípade fyzického obmedzenia kapacity by sa prideľovanie malo uskutočňovať na základe vecných, objektívnych, transparentných a nediskriminačných kritérií.

(347) Nemecko uviedlo, že celková vyváženosť účinkov opatrení na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi je pozitívna. V tejto súvislosti Nemecko v prvom rade potvrdilo, že všetci potenciálni používatelia (letecké spoločnosti a leteckí nákladní dopravcovia) budú mať prístup k novej infraštruktúre na rovnakom a nediskriminačnom základe.

(348) Po druhé Nemecko vyhlásilo, že predmetné opatrenia v oblasti infraštruktúry sú neexpanzívnej povahy. V súvislosti s akýmkoľvek možným vplyvom na konkurentov letiska Lipsko/Halle, Nemecko uviedlo, že letiská v blízkosti letiska Lipsko/Halle sa nešpecializovali na leteckú nákladnú dopravu. Okrem toho pokiaľ ide o letiská Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Drážďany, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt a letisko Praha, Nemecko uviedlo, že v prípade niektorých týchto letísk sú geografické vzdialenosti príliš veľké, letiská sa nachádzajú v odlišných hospodárskych regiónoch, spádové oblasti sú úplne odlišné alebo sú letiská veľmi malé.

(349) Pokiaľ ide o iné nemecké nákladné letiská, Nemecko uviedlo, že konkurencia letiska Lipsko/Halle je obmedzená, keďže veľké uzly nemeckej leteckej nákladnej dopravy (Frankfurt nad Mohanom, Mníchov a Kolín/Bonn), ktoré konkurujú letisku Leipzig/Halle, majú nedostatočné kapacity alebo obmedzenia nočných letov.

(350) Podľa Nemecka takisto nedošlo ku konkurenčnému prekrývaniu s inými európskymi nákladnými letiskami, najmä s letiskami Brusel a Vatry. Pokiaľ ide o letisko Vatry, Nemecko uviedlo, že letisko Vatry je veľmi malé a že v roku 2010 bol objem nákladnej leteckej dopravy na letisku Lipsko/Halle 80-násobne väčší v porovnaní s objemom nákladnej leteckej dopravy na letisku Vatry. Pokiaľ ide o letisko Brusel, Nemecko tvrdilo, že zatiaľ čo letisko Lipsko/Halle za posledné roky zaznamenalo nárast objemu nákladu, letisko Brusel v tom istom období zaznamenalo pokles. Okrem toho sú podľa Nemecka na letisku Brusel výrazne obmedzené nočné lety, a preto je konkurencia obmedzená.

(351) Komisia preto môže konštatovať, že negatívne účinky pomoci sú dostatočne obmedzené. V dôsledku toho Komisia môže dospieť k záveru, že kritérium zlučiteľnosti je splnené.

6.5.2.7. Transparentnosť pomoci

(352) Nemecku sa pripomína povinnosť týkajúca sa transparentnosti, pokiaľ ide o zverejňovanie podrobných informácií o poskytnutej pomoci, ako sa uvádza v oddiele 8.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

6.5.3. **Záver**

(353) Komisia sa preto domnieva, že všetky spoločné podmienky zlučiteľnosti podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy boli v tomto prípade splnené.

(354) Vzhľadom na toto posúdenie Komisia dospela k záveru, že opatrenie je zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy v rozsahu obmedzenom na financovanie likvidnej medzery investičného projektu.

7. **ZÁVER**

(355) Vzhľadom na zistenia v oddiele 6.1.1 je FLH podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Na základe posúdenia v oddiele 6.1.2 Komisia zastáva názor, že financovanie opatrenia M5, ktoré sa týka budovy novej hasičskej stanice, opatrenia M9, ktoré sa týka protipožiarneho vybavenia a opatrenia M8, ktoré sa týka vrtuľníkového letiska, možno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. Podľa posúdenia v oddiele 6.1.2 financovanie všetkých ostatných opatrení nemôže byť oslobodené od kontroly podľa pravidiel štátnej pomoci Únie.

(356) Na základe odôvodnení uvedených v oddiele 6.2.1 sa Komisia domnieva, že akcionárske úvery FLH boli poskytnuté za trhových podmienok, a teda nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

(357) Vzhľadom na odôvodnenia uvedené v oddiele 6.3 sa Komisia domnieva, že verejné finančné prostriedky poskytnuté spoločnosti FLH v podobe kapitálových injekcií predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Vzhľadom na to, že kapitálové injekcie podliehajú rozhodnutiu Komisie a ešte neboli spoločnosti FLH poskytnuté, sa Komisia domnieva, že Nemecko dodržalo zákaz podľa článku 108 ods. 3 zmluvy.

(358) Podľa posúdenia v oddiele 6.5 sa Komisia domnieva, že všetky spoločné podmienky zlučiteľnosti podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy boli v tomto prípade splnené. Komisia preto dospela k záveru, že tieto opatrenia sú zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy v rozsahu obmedzenom na financovanie likvidnej medzery investičného projektu.

(359) Komisia poznamenáva, že 17. júna 2014 Nemecko informovalo Komisiu, že výnimočne akceptuje, že sa toto rozhodnutie prijalo v anglickom jazyku,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Akcionárske úvery poskytnuté spoločnosti Flughafen Leipzig/Halle GmbH nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

1. V rozsahu, v ktorom kapitálové injekcie do spoločnosti Flughafen Leipzig/Halle GmbH pokrývajú náklady, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky a v prípade ktorých má prevádzkovateľ letiska nárok na náhradu podľa § 8 ods. 3 LuftSig, ako aj náklady na vrtuľníkové letisko, kapitálové injekcie nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

2. V rozsahu, v ktorom sú kapitálové injekcie do spoločnosti Flughafen Leipzig/Halle GmbH obmedzené na likvidnú medzeru investičného projektu a nepokrývajú náklady týkajúce sa pôsobnosti verejnej politiky stanovené v odseku 1, predstavujú kapitálové injekcie štátnu pomoc, ktorá je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

3. V rozsahu, v ktorom výška kapitálových injekcií presahuje sumy vyhlásené za zlučiteľné s vnútorným trhom v odseku 1 a 2, predstavujú kapitálové injekcie štátnu pomoc, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 23. júla 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda

II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/1469

z 23. júla 2014

o štátnej pomoci SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Nemecko – Financovanie projektov infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle (2)

[oznámené pod číslom C(2014) 5071]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek ([1]),

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedeným(-i) ustanovením(-iami) ([2]),

keďže:

1. POSTUP

(1) Listom z 12. apríla 2010 Nemecko z dôvodov právnej istoty oznámilo Komisii zamýšľané kapitálové injekcie do spoločnosti Mitteldeutsche Flughafen AG (ďalej len „MFAG“) a spoločnosti Flughafen Leipzig/Halle GmbH (ďalej len „FLH“). Nemecko takisto informovalo Komisiu, že oznámené kapitálové injekcie podliehajú jej schváleniu. Zatiaľ sa bude financovanie projektu uskutočňovať prostredníctvom akcionárskych úverov, ktoré boli údajne poskytnuté v súlade s trhovými podmienkami.

(2) Listami z 10. júna 2010, 26. novembra 2010 a 3. marca 2011 Komisia požiadala o dodatočné informácie v súvislosti s oznámenými opatreniami (vrátane podmienok týkajúcich sa akcionárskych úverov). Nemecko 29. septembra 2010, 4. januára 2011 a 26. apríla 2011 predložilo dodatočné informácie.

(3) Listom z 15. júna 2011 Komisia oznámila Nemecku svoje rozhodnutie začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 zmluvy (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“), pokiaľ ide o akcionárske úvery a kapitálové injekcie v prospech FLG. Nemecko predložilo svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania 15. augusta 2011.

(4) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([3]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k danému opatreniu do jedného mesiaca od dátumu zverejnenia.

([1]) S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „zmluva“). Obe skupiny článkov sú v podstate totožné. Na účely tohto rozhodnutia by sa prípadné odkazy na články 107 a 108 zmluvy mali chápať ako odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES. V zmluve sa zaviedli aj určité zmeny týkajúce sa terminológie, napríklad pojem „Spoločenstvo“ bol nahradený pojmom „Únia“ a pojem „spoločný trh“ pojmom „vnútorný trh“. V tomto rozhodnutí sa bude používať terminológia zmluvy.

([2]) Ú. v. EÚ C 284, 28.9.2011, s. 6.

([3]) Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

(5) Komisia dostala pripomienky k tejto veci od 34 zainteresovaných strán. Nemecku tieto pripomienky zaslala 21. novembra 2011. Nemecko dostalo príležitosť vyjadriť sa k týmto pripomienkam v priebehu jedného mesiaca. Komisia dostala pripomienky Nemecka 20. decembra 2011.

(6) Dňa 14. marca 2012 Komisia zaslala žiadosť o informácie. Komisia dostala odpoveď Nemecka 26. apríla 2012.

(7) Komisia požiadala o ďalšie informácie 15. mája 2012, 20. júla 2012 a 21. decembra 2012. Nemecko odpovedalo listami z 28. júna 2012, 10. septembra 2012 a 15. januára 2013.

(8) Komisia 31. marca 2014 prijala usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 ([4]), ktorými sa nahrádzajú usmernenia v oblasti letectva z roku 1994 ([5]), ako aj usmernenia v oblasti letectva z roku 2005 ([6]). Dňa 15. apríla 2014 bolo v *Úradnom vestníku Európskej únie* uverejnené oznámenie, v ktorom sa členské štáty a zainteresované strany vyzývajú, aby predložili pripomienky k uplatňovaniu usmernení v oblasti letectva z roku 2014, v tomto prípade do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia týchto usmernení ([7]).

(9) Komisia si 14. apríla 2014 vyžiadala ďalšie informácie o uplatňovaní spoločných zásad pre posúdenie zlučiteľnosti pomoci na základe usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Nemecko odpovedalo listom z 19. mája 2014, 26. mája 2014, 10. júla 2014 a 11. júla 2014.

(10) Listom zo 17. júla 2014 Nemecko súhlasilo, aby toto rozhodnutie bolo prijaté a oznámené v anglickom jazyku.

2. **OPIS OPATRENÍ**

2.1. KONTEXT PRESKÚMANIA A PROJEKTU INFRAŠTRUKTÚRY

2.1.1. **Letisko Lipsko/Halle**

(11) Letisko Lipsko/Halle sa nachádza v Slobodnom štáte Sasko v strednom Nemecku. Letisko je prevádzkované spoločnosťou FLH ([8]), ktorá je dcérskou spoločnosťou MFAG ([9]). MFAG je holdingovou spoločnosťou s tromi dcérskymi spoločnosťami (FLH, letisko Drážďany GmbH a PortGround GmbH).

(12) Po opätovnom zjednotení Nemecka bol zavedený hlavný plán rozvoja letiska. Tento plán zahŕňal budúce vybudovanie systému dvoch vzletových a pristávacích dráh. V roku 1997 bola schválená výstavba severnej vzletovej a pristávacej dráhy. V roku 2004 sa akcionári rozhodli financovať výstavbu južnej vzletovej a pristávacej dráhy ([10]).

(13) Od začiatku prevádzky južnej vzletovej a pristávacej dráhy v roku 2007 spoločnosť DHL Express presunula činnosti svojho európskeho strediska z Bruselu do Lipska. Okrem spoločnosti DHL Express letisko Lipsko/Halle využíva aj spoločnosť Lufthansa Cargo a ďalšie nákladné letecké spoločnosti. V dôsledku toho sa letisko Lipsko/Halle stalo v roku 2011 druhým najväčším letiskom pre nákladnú leteckú dopravu (hneď po letisku Frankfurt nad Mohanom) v Nemecku. V tabuľke 1 je zhrnutý vývoj osobnej a nákladnej leteckej dopravy na letisku od roku 2006.

([4]) Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3).
([5]) Uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v sektore leteckej dopravy (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).
([6]) Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1).
([7]) Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.
([8]) Hlavným akcionárom FLH je spoločnosť Mitteldeutsche Flughafen AG, ktorá vlastní 94-percentný podiel v spoločnosti FLH. Ostatnými spoločníkmi sú Slobodný štát Sasko, kraj Nordsachen a mesto Schkeuditz. Spoločnosť MFAG nemá žiadnych súkromných akcionárov.
([9]) Akcionármi MFAG sú: Slobodný štát Sasko (76,64 %), spolková krajina Sasko-Anhaltsko (18,54 %), mesto Drážďany (2,52 %), mesto Halle (0,2 %) a mesto Lipsko (2,1 %). Spoločnosť MFAG nemá žiadnych súkromných akcionárov.
([10]) Kapitálové vklady verejných akcionárov spoločnosti FLG určené na financovanie výstavby novej južnej vzletovej a pristávacej dráhy a iných opatrení dosahujúce až 350 miliónov EUR, o ktorých sa rozhodlo do roku 2006, už boli posúdené ako zlučiteľné s vnútorným trhom v rozhodnutí Komisie 2008/948/ES z 23. júla 2008 o opatreniach Nemecka v prospech spoločnosti DHL a letiska Lipsko/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (Ú. v. EÚ L 346, 23.12.2008, s. 1), a preto nie sú predmetom tohto preskúmania.

Tabuľka 1

Vývoj osobnej a nákladnej leteckej dopravy na letisku Lipsko/Halle v rokoch 2006 – 2013

Rok	Vývoj osobnej dopravy	Vývoj služieb nákladnej leteckej prepravy a poštových služieb v tonách	Pohyby lietadiel (nákladných a osobných)
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: Letisko Lipsko/Halle (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Prehľad programu investícií do infraštruktúry**

(14) Cieľom akcionárskych úverov a kapitálových injekcií je financovanie infraštruktúry a opatrení týkajúcich sa infraštruktúry, ktorých zhrnutie je uvedené v tabuľke 2 a ktoré dosahujú 255,6 milióna EUR.

Tabuľka 2

Prehľad programu investícií do infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle

Číslo	Opis	Rozpočtované náklady/predpokladané náklady (v EUR)
M1	Nadobudnutie pozemku/premiestnenie/znižovanie hluku/plány zamerané na ochranu priľahlého územia	[…] (*)
M2	Zariadenie na testovanie motorov	[…]
M3	Rolovacia dráha a prejazdový most E7	[…]
M4	Rozšírenie severnej vzletovej a pristávacej dráhy: náklady na plánovanie	[…]
M5	Vyčistenie priestranstva v rámci prípravy výstavby rolovacej dráhy Victor a nových požiarnych staníc/viacúčelového hangáru	[…]
M6	Paralelná rolovacia dráha Victor	[…]
M7	Ďalšie plochy na odmrazovanie	[…]
M8	Vrtuľníkové letisko	[…]
M 9.1 – M 9.4	Ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry: Obnova kontrolného bodu I Funkčná bezpečnostná budova Obstarávanie technického vybavenia Zvieracia farma	[…]

Číslo	Opis	Rozpočtované náklady/predpokladané náklady (v EUR)
M10	Dodatočné opatrenia na zníženie hluku	[…]
M11	Rozvoj verejnej časti letiska v juhovýchodnej zóne, fáza I	[…]
M12	Schvaľovací proces plánovaného rozšírenia južnej dráhy	[…]
M13	Rozšírenie severnej odbavovacej plochy	[…]
M14	Rozšírenie východnej odbavovacej plochy	[…]
M15	Prispôsobenie infraštruktúry	[…]
M16	Ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry: Rozšírenie hangáru v severnej zóne (M16.1) Výstavba nového letiskového terminálu a menšieho prístrešku pre lietadlá (M16.2)	[…]
	Spolu	**255,625 milióna**

(*) Tento údaj podlieha služobnému tajomstvu.

(15) M1 – Rozsiahle opatrenia na zníženie hluku (vrátane nadobudnutia pozemkov/premiestnenia/ochrany priľahlého územia): v rámci rozhodnutia o schválení plánovania týkajúceho sa južnej dráhy a odbavovacích plôch ([11]) musí letisko Lipsko/Halle zaviesť opatrenia na zníženie hluku na území chránenom pred hlukom v nočných hodinách. Toto územie chránené pred hlukom v nočných hodinách sa malo rozkladať na ploche okolo 211 km^2 s približným počtom 6 000 obytných domov. Na základe prvého výpočtu rozsahu územia chráneného pred hlukom v nočných hodinách uskutočneného koncom februára 2009 je potrebné pôvodné chránené územie rozšíriť o ďalších približne 4 000 obytných domov.

(16) M2 – Zariadenie na testovanie motorov: nové zariadenie na testovanie motorov bolo vybudované na letisku Lipsko/Halle v rokoch 2007 – 2008. Letisko Lipsko/Halle je v prevádzke 24 hodín denne, a preto musí mať k dispozícii zariadenia potrebné na testovanie motorov lietadiel v denných aj nočných hodinách. Zariadenie na testovanie motorov bolo vytvorené ako uzavretá štruktúra s cieľom obmedziť emisie hluku.

(17) M3 – Rolovacia dráha a prejazdový most „E7“: na zmiernenie tlaku na existujúce rolovacie dráhy a prejazdové mosty a s cieľom poskytnúť alternatívu v prípade nehôd alebo porúch bola vo východnej časti letiska vybudovaná rolovacia dráha a prejazdový most „E7“. Z technických dôvodov sa tento projekt infraštruktúry rozdelil na tri čiastkové projekty: prejazdový most ([12]), rolovaciu dráhu a technické vybavenie (osvetlenie). Práce na projekte sa začali v roku 2008.

(18) M4 – Rozšírenie severnej vzletovej a pristávacej dráhy (náklady na plánovanie) zo súčasných 3 600 metrov na 3 800 metrov: rozšírenie severnej dráhy má zabezpečiť, aby nákladné lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou dokázali vzlietnuť bez akéhokoľvek obmedzenia užitočného zaťaženia. Plánovanie tohto projektu infraštruktúry sa začalo v roku 2008.

(19) M5 – Vyčistenie priestranstva v rámci prípravy výstavby rolovacej dráhy Victor a nových požiarnych staníc/viacúčelového hangáru I: požiarnu stanicu a viacúčelový hangár bude potrebné zbúrať a znovu postaviť. Práce na obnove viacúčelového hangáru I a požiarnej stanice sa začali v máji 2009. Nový viacúčelový hangár sa bude používať na uskladnenie vybavenia na zimnú údržbu. Práce budú zahŕňať aj výstavbu zariadenia odbornej prípravy pre hasičský zbor.

([11]) Rozhodnutie o schválení plánu zameraného na južnú vzletovú a pristávaciu dráhu a odbavovaciu plochu zodpovedného nemeckého orgánu územného plánovania zo 4. novembra 2004 a prvá zmena tohto rozhodnutia z 9. decembra 2005.

([12]) Letisko Lipsko/Halle má dve rolovacie dráhy, ktoré križujú dopravné trasy (diaľnicu A14, vysokorýchlostnú železničnú trať, štvorprúdovú štátnu cestu), v dôsledku čoho sa musia pre tieto rolovacie dráhy vybudovať mosty.

(20) M6 – Paralelná rolovacia dráha „Victor“: podľa oznámenia je výstavba rolovacej dráhy „Victor“ medzi dvoma existujúcimi rolovacími dráhami nevyhnutná na pokrytie ďalších narastajúcich kapacít na letisku Lipsko/Halle a na pokrytie kapacít v juhozápadnej časti letiska v čase špičky a v prípade východného prúdenia vzduchu.

(21) M7 – Ďalšie plochy na odmrazovanie: ďalšie plochy na odmrazovanie sú potrebné na to, aby sa zabezpečil hladký chod odmrazovania lietadiel a aby sa zabránilo oneskoreniam v dôsledku nedostatočnej infraštruktúry.

(22) M8 – Vrtuľníkové letisko: V rokoch 2008 – 2009 sa na letisku Lipsko/Halle prispôsobila povrchová štruktúra, vyznačila sa plocha a vytvoril sa tak parkovací priestor pre vrtuľníky. Používa sa ako základňa leteckých záchranných a núdzových operácií.

(23) M9.1 – Obnova kontrolného bodu I: s cieľom dodržať súlad s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ([13]) je potrebné uskutočniť obnovu kontrolného bodu I. Bude základňou všetkých organizačných činností týkajúcich sa bezpečnosti letiska (riadenie povolení a kľúčov, bezpečnostné školenia, úlohy riadenia), kontrol (napríklad osôb a nákladu) a bezpečnostných služieb (napríklad služieb pre návštevníkov, VIP).

(24) M9.2 – Funkčná bezpečnostná budova: novú bezpečnostnú budovu bude využívať spolková polícia, regionálna polícia, colné orgány a nemecká meteorologická služba.

(25) M9.3 – Obstarávanie technického vybavenia: s cieľom prispôsobiť sa novej infraštruktúre musí letisko Lipsko/Halle nadobudnúť aj ďalšie vybavenie na zimnú údržbu a ďalšie protipožiarne vybavenie. Obvodové oplotenie letiska bude musieť byť takisto dodatočne vybavené detektormi a systémom digitálneho kamerového dohľadu s inteligentným pohybovým senzorom.

(26) M9.4 – Zvieracia farma: projekt sa týka vytvorenia oddelenej budovy na letisku určenej na vývoz/dovoz zvierat z tretích krajín, ktorá bude vybavená veterinárnymi zariadeniami.

(27) M10 – Dodatočné opatrenia na zníženie hluku: vzhľadom na predpokladaný rast najmä v oblasti leteckej nákladnej dopravy na letisku Lipsko/Halle sa očakáva, že ďalšie opatrenia na zníženie hluku (a súvisiace práce) budú potrebné v strednodobom horizonte, keď sa letisko rozšíri.

(28) M11 – Rozvoj verejnej časti letiska v juhovýchodnej zóne, fáza I: v oblastiach v blízkosti východnej strany existujúcich zariadení (hangár a prevádzková budova) vo verejnej časti letiska Lipsko/Halle bude do roku 2010 plne zabezpečená dodávka elektrickej energie a vody, ako aj spracovanie odpadových vôd a odvádzanie dažďovej vody. Práce sa začali v roku 2008. Po pripojení existujúceho kruhového objazdu pri termináli prekládky nákladnej leteckej dopravy k verejnej cestnej sieti bude potrebné prijať dodatočné opatrenia na zníženie hluku.

(29) M12 – Schvaľovací proces plánovaného rozšírenia v južnej časti: v dlhodobom horizonte sa plánuje rozšírenie južnej dráhy (3 600 metrov) a odbavovacej plochy na letisku Lipsko/Halle. K tomu bude potrebný schvaľovací proces plánovania.

(30) M13 – Rozšírenie severnej odbavovacej plochy: do roku 2020 sa má vybudovať dvanásť ďalších stanovíšť. Rozvoj terminálu v severnej časti letiska umožní rovnomernejšie rozloženie pohybov lietadiel medzi oboma vzletovými a pristávacími dráhami.

(31) M14 – Rozšírenie východnej odbavovacej plochy: východná hranica odbavovacej plochy sa presunie smerom na juh, aby sa tak zabezpečili bezbariérové oblasti potrebné na operácie na vzletovej a pristávacej dráhe. Odbavovacia plocha musí byť zároveň pripojená na systém rolovacích dráh a na odmrazovacie stanice.

(32) M15 – Prispôsobenie infraštruktúry: terminál v severnej zóne sa musí upraviť tak, aby sa zohľadnila novo vybudovaná odbavovacia plocha v severnej zóne a premiestnenie činností spojených s nákladnou prepravou do tejto zóny. Na tento účel sa hangár a potrebné podporné funkcie musia prispôsobiť lietadlám kategórie F.

(33) M16.1 – Rozšírenie hangáru v severnej zóne: tento postup zahŕňa výstavbu novej odbavovacej plochy v severnej zóne vrátane premiestnenia činností spojených s nákladnou prepravou do tejto zóny a zabezpečenia stanovíšť údržby.

([13]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 zo 16. decembra 2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva (Ú. v. ES L 355, 30.12.2002 s. 1).

(34) M16.2 – Výstavba nového letiskového terminálu a menšieho prístrešku pre lietadlá: bude potrebné vybudovať nový letecký terminál a menší prístrešok pre lietadlá. Pôvodný letecký terminál bol zbúraný, keď sa postavila nová južná vzletová a pristávacia dráha.

2.2. OPATRENIA, KTORÉ SÚ PREDMETOM VYŠETROVANIA A DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA VO VECI FORMÁLNEHO ZISŤOVANIA

(35) V rozhodnutí o začatí konania sa preskúmali tieto opatrenia financovania investičného projektu (t. j. infraštruktúry a opatrení týkajúcich sa infraštruktúry) na letisku Lipsko/Halle:

i) akcionárske úvery v prospech FLH potenciálne vo výške až 255,6 milióna EUR (ďalej len „už čiastočne zavedené preklenovacie financovanie“);

ii) kapitálové injekcie do FLH vo výške do 255,6 milióna EUR.

(36) So zreteľom na oznámené opatrenia týkajúce sa infraštruktúry Komisia vyjadrila pochybnosti, či skutočne ešte patria do pôsobnosti verejnej politiky, a teda, či ich financovanie už nepredstavuje štátnu pomoc.

(37) Komisia dospela k záveru, že akcionárske úvery a kapitálové injekcie do MFAG nepredstavujú štátnu pomoc, keďže sa majú v obidvoch prípadoch previesť spoločnosti FLH. MFAG možno považovať len za sprostredkovateľa pri prevode finančných prostriedkov spoločnosti FLH, a teda nie za samostatného príjemcu pomoci.

2.2.1. **Akcionárske úvery v prospech spoločnosti FLH**

(38) Zo začiatku bola infraštruktúra a projekty týkajúce sa infraštruktúry financované prostredníctvom akcionárskych úverov, ktoré sa prevedú na kapitál, až keď financovanie týchto finančných opatrení v oblasti infraštruktúry schváli Európska komisia. V období rokov 2006 – 2011 ([14]) celková suma akcionárskych úverov poskytnutých spoločnosti FLH predstavovala […] miliónov EUR.

(39) Podmienky akcionárskych úverov v rokoch 2006 – 2008 boli stanovené na základe úverovej zmluvy medzi bankou Sachsen LB a spoločnosťou MFAG. Základná úroková sadzba sa rovná súčtu trojmesačnej sadzby EURIBOR a rizikovej marže vo výške […] bázických bodov. Základná úroková sadzba na rok 2009 sa rovná súčtu trojmesačnej sadzby EURIBOR a rizikovej marže vo výške […] bázických bodov. Základná úroková sadzba na rok 2010 sa rovná súčtu trojmesačnej sadzby EURIBOR a rizikovej marže vo výške […] bázických bodov.

Počiatočné posúdenie existencie pomoci Komisiou

(40) Pokiaľ ide o akcionárske úvery v prospech spoločnosti FLH a ich charakter pomoci, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či boli akcionárske úvery spoločnosti FLH poskytnuté za podmienok, za ktorých by sa mohli bežne získať na trhu. Najmä pokiaľ ide o porovnateľné úverové zmluvy, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či orientačné návrhy predložené elektronickou poštou bez zámeru vstupovať do právne záväzných úverových zmlúv a bez príslušného posúdenia pravdepodobnosti platobnej neschopnosti a kolateralizácie možno považovať za spoľahlivú trhovú referenčnú hodnotu.

(41) Vzhľadom na neexistenciu referenčnej hodnoty Komisia založila svoje posúdenie na proxy hodnote stanovenej v oznámení o referenčných sadzbách z roku 2008 ([15]). Keďže chýbal rating spoločnosti FLH a príslušné kolaterály, podmienky akcionárskych úverov spoločnosti FLH sa zdali výhodnejšie v porovnaní s proxy hodnotami stanovenými Komisiou pre trhové úrokové sadzby podľa oznámenia o referenčných sadzbách z roku 2008.

(42) Možný prvok pomoci sa rovná rozdielu medzi trhovou úrokovou sadzbou a skutočnou úrokovou sadzbou.

2.2.2. **Kapitálové injekcie do spoločnosti FLH**

(43) Kapitálové injekcie do spoločnosti FLH zamerané na financovanie infraštruktúry a opatrení týkajúcich sa infraštruktúry (pozri tabuľku 2) podliehajú schváleniu Komisiou. V dôsledku toho sa predpokladá, že až po schválení pomoci sa akcionárske úvery spoločnosti FLH prevedú na vlastný kapitál.

(44) Celková suma finančných prostriedkov určených na náhradu nákladov na infraštruktúru a projekty týkajúce sa infraštruktúry predstavuje 255,6 milióna EUR. Celkovo 240,3 milióna EUR sa uloží v rezervnom kapitálovom fonde MFAG a presmeruje sa do spoločnosti FLH na zvýšenie jej vlastného kapitálu (t. j. vlastnej kapitálovej rezervy). Akcionári spoločnosti FLH zase vložia zostávajúcu sumu priamo do rezervného kapitálového fondu FLH.

([14]) Do 1. apríla 2011.
([15]) Oznámenie Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6).

(45) Podľa Nemecka sa budú kapitálové injekcie vykonávať bez akéhokoľvek súvisiaceho podnikateľského plánu a bez posúdenia ziskovosti opatrení z dlhodobého hľadiska.

(46) Hoci sa niektoré projekty infraštruktúry, ktoré sa majú financovať prostredníctvom plánovaných kapitálových injekcií, už začali, verejný akcionár pred začatím projektov v každom prípade oznámil úmysel financovať tieto opatrenia pred začatím akýchkoľvek prác. Kapitálové injekcie ešte neboli vykonané.

Počiatočné posúdenie existencie pomoci Komisiou

(47) Pokiaľ ide o kapitálové injekcie a ich charakter pomoci, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či bez akýchkoľvek dlhodobých očakávaní v súvislosti s výnosmi akcionári spoločnosti FLH konali ako podnikateľský subjekt v trhovom hospodárstve. Preto mala Komisia pochybnosti, či by sa kapitálové injekcie mohli považovať za opatrenie nepredstavujúce štátnu pomoc.

2.2.3. **Zlučiteľnosť pomoci**

(48) Keďže akcionárske úvery spoločnosti FLH a následné kapitálové injekcie by mohli predstavovať štátnu pomoc, Komisia musela posúdiť, či by sa táto pomoc mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. V tejto súvislosti sú v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 zhrnuté spoločné zásady posudzovania zlučiteľnosti pomoci na financovanie letiskovej infraštruktúry podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

(49) V rozhodnutí o začatí konania Komisia dospela k záveru, že určité kritériá stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 sú v tomto prípade splnené. V tejto súvislosti Komisia dospela k záveru, že pomoc spĺňa jasne definovaný cieľ spoločného záujmu, keďže zlepšuje najmä prepojenie regiónu, pokiaľ ide o služby nákladnej dopravy, a má pozitívny vplyv na miestny rozvoj. So zreteľom na pozitívne vyhliadky na rozvoj letiska Komisia dospela k záveru, že letisko má dobré strednodobé perspektívy na využívanie infraštruktúry a že program je nevyhnutný.

(50) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti, či sú predmetné opatrenia v oblasti infraštruktúry primerané cieľu, ktorý bol stanovený. Okrem toho Komisia vyjadrila obavy, že nie všetci používatelia majú prístup na letisko rovnakým a nediskriminačným spôsobom. Komisia takisto uviedla, že keďže FLH ako špecializované nákladné letisko konkuruje letiskám v iných členských štátoch, v súčasnom štádiu nemôže dospieť k záveru, že rozvoj obchodu nie je ovplyvnený v rozsahu, ktorý je v rozpore so spoločným záujmom. Komisia má okrem toho aj pochybnosti týkajúce sa nevyhnutnosti a proporcionality pomoci.

(51) Komisia preto vyjadrila pochybnosti o tom, či financovanie oznámených opatrení možno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 zmluvy.

3. **PRIPOMIENKY NEMECKA**

3.1. KONTEXT PREŠETROVANÝCH OPATRENÍ

(52) Nemecko vo svojich pripomienkach hneď na začiatku bližšie objasnilo kontext prešetrovaných opatrení. V tejto súvislosti Nemecko tvrdí, že už v rámci zmluvy o opätovnom zjednotení z roku 1990 sa plánoval ďalší rozvoj letiska Lipsko/Halle. Podľa Nemecka sa stanovil hlavný plán rozvoja letiska a rozhodlo sa o vytvorení systému dvoch paralelných vzletových a pristávacích dráh. Nemecko ďalej vysvetlilo, že výstavba severnej dráhy bola schválená v roku 1997 a jej prevádzka sa začala v roku 2000, zatiaľ čo výstavba južnej dráhy bola schválená v roku 2004 a jej prevádzka sa začala v roku 2007.

(53) Za týchto okolností Nemecko potvrdilo, že vďaka systému paralelných dráh a premiestneniu viacerých veľkých leteckých nákladných dopravcov bolo letisko Lipsko/Halle schopné zaistiť si pozíciu druhého najväčšieho strediska leteckej nákladnej dopravy v Nemecku. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že od roku 2010 bolo letisko schopné posilniť svoje postavenie jedného z najvýznamnejších centier prekládky nákladnej leteckej dopravy v Európe. Nemecko dodalo aj to, že v súčasnosti na letisku pôsobí 133 spoločností, ktoré v roku 2010 zamestnávali celkovo 5 106 osôb (zvýšenie o 14,4 % v porovnaní s rokom 2009).

(54) Nemecko zastáva názor, že letisko je preto hnacou silou hospodárskeho rozvoja v regióne a zohráva dôležitú úlohu v regionálnej zamestnanosti. Nemecko zdôraznilo, že tento záver potvrdzuje aj zvýšenie príjmov a objemu nákladnej dopravy na letisku: v období rokov 2005 až 2009 príjmy vytvorené spoločnosťou FLH vzrástli zo 47 miliónov EUR na 80 miliónov EUR. So zreteľom na objemy nákladu Nemecko uvádza, že v porovnaní s inými letiskami, zaznamenáva letisko Lipsko/Halle konštantný nárast (zatiaľ čo v roku 2007 sa spracovalo 101 364 ton

nákladu, v roku 2008 sa tento počet zvýšil na 442 453, v roku 2009 na 524 084 ton a v roku 2010 na 663 059 ton). S cieľom doplniť svoje vyhlásenie Nemecko poukázalo na to, že objem nákladnej leteckej dopravy vzrástol v roku 2009 o 18,5 % a v roku 2010 o 26,5 %. Podľa Nemecka možno očakávať ďalší nárast objemu nákladu. V tejto súvislosti Nemecko objasnilo, že do roku 2020 ([16]) by sa malo spracovať približne 820 000 ton leteckého nákladu. Nemecko však uviedlo, že tento odhad objemu sa splní už do roku 2015 ([17]).

(55) Nemecko okrem toho uviedlo, že letisko v posledných rokoch zaznamenalo postupný nárast počtu cestujúcich (z 1 988 854 cestujúcich v roku 2002 na 2 723 748 cestujúcich v roku 2007). Hoci podľa Nemecka došlo od roku 2007 k zníženiu osobnej dopravy (iba 2 352 827 cestujúcich v roku 2010), v strednodobom až dlhodobom horizonte do roku 2020 Nemecko očakáva nárast počtu cestujúcich až na 4,6 milióna.

(56) Nemecko uviedlo, že na rozdiel od mnohých iných letísk Únie, ako sú tri najväčšie nemecké nákladné letiská, Frankfurt nad Mohanom, Kolín – Bonn a Mníchov, má letisko Lipsko/Halle neobmedzené povolenie nočných letov komerčnej leteckej nákladnej dopravy. Podľa Nemecka je to jeden z dôvodov, prečo má letisko dobré vyhliadky do budúcnosti. Nemecko takisto poukázalo na to, že spolkový správny súd (Bundesverwaltungsgericht) rozsudkom zo 4. apríla 2012 potvrdil zákaz nočných letov na letisku Frankfurt nad Mohanom, ktoré je najväčším uzlom nemeckej leteckej nákladnej dopravy. Nemecko uviedlo, že na letisku Frankfurt nad Mohanom boli preto úplne zakázané odlety a prílety medzi 23.00 hod. a 5.00 hod.

(57) Nemecko zároveň vyhlásilo, že spoločnosť FLH nebola schopná financovať plánované opatrenia v oblasti infraštruktúry zo svojich vlastných zdrojov. V tejto súvislosti Nemecko zdôraznuje, že z dôvodu zaostávania v investíciách, ktoré má pôvod v časoch bývalej Nemeckej demokratickej republiky, muselo letisko uskutočniť investície v oveľa kratšom čase než letiská, ktoré sa nachádzajú v západnej časti Nemecka. Podľa Nemecka najmä významné krátkodobé investície nemôžu byť financované zo zdrojov FLH, pretože existuje výrazný rozdiel medzi objemom investícií (225,6 milióna EUR) a ročnými príjmami letiska (80 miliónov EUR v roku 2009).

3.2. POJEM HOSPODÁRSKEJ ČINNOSTI A PÔSOBNOSŤ VEREJNEJ POLITIKY

3.2.1. **Pojem hospodárskej činnosti a uplatniteľnosť pravidiel štátnej pomoci na infraštruktúru letísk**

(58) Nemecko najprv pripomenulo, že nesúhlasí so stanoviskom Komisie, že výstavba letiskovej infraštruktúry predstavuje hospodársku činnosť. Preto Nemecko vyhlásilo, že oznámené opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

(59) V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že pojem „podnik“ v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy sa nevzťahuje na letiská, aspoň pokiaľ ide o financovanie letiskovej infraštruktúry. Nemecko zdôraznilo, že zriadenie letiskovej infraštruktúry nepredstavuje hospodársku činnosť, ale skôr opatrenie všeobecnej dopravnej, regionálnej a hospodárskej politiky. Odkázalo na bod 12 usmernení v oblasti letectva z roku 1994, v ktorom sa uvádza, že „výstavba alebo rozšírenie projektov infraštruktúry […] predstavuje opatrenie hospodárskej politiky, ktoré Komisia nemôže kontrolovať podľa pravidiel zmluvy týkajúcich sa štátnej pomoci. Rozhodnutia v oblasti rozvoja infraštruktúry spadajú mimo rozsahu pôsobnosti tohto oznámenia“, a tvrdilo, že v usmerneniach v oblasti leteckej dopravy z roku 2005 sa tento bod nenahradil.

(60) Nemecko okrem toho tvrdilo, že výstavba letiskovej infraštruktúry nie je hospodárskou činnosťou, lebo súkromný investor by sa do takejto činnosti nezapojil. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že investície v žiadnom prípade nemôžu byť ziskové, pretože od používateľov letiska nemožno vymáhať náklady na výstavbu prostredníctvom letiskových poplatkov. Podľa Nemecka to vyplýva zo skutočnosti, že tieto poplatky si vyžadujú povolenie od príslušného letiskového orgánu spolkovej krajiny, v ktorej sa nachádza letisko, a súkromní investori nemôžu ovplyvniť ich výšku. Podľa Nemecka teda prevádzkovateľ nemôže tieto poplatky slobodne stanoviť na základe hospodárskych dôvodov a v skutočnosti sú stanovené bez akéhokoľvek vzťahu k investičným nákladom. Priestory prenajaté na obchodné účely nad rámec leteckých operácií sú podľa Nemecka irelevantné.

(61) Nemecko ďalej v tejto súvislosti uviedlo, že letiská majú vyššie ako priemerné fixné náklady týkajúce sa infraštruktúry, vybavenia a prevádzky. Okrem toho je ich sloboda konania obmedzená prísnymi právnymi záväzkami a podmienkami.

([16]) Na základe odhadov pred rokom 2011.
([17]) Na základe odhadov na rok 2011.

(62) Nemecko sa ďalej domnieva, že odkazy na rozsudok vo veci Aéroports de Paris ([18]) a rozsudok vo veci Lipsko/Halle ([19]) sú irelevantné. So zreteľom na rozsudok vo veci Aéroports de Paris Nemecko vyhlásilo, že rozsudok sa nezaoberá výstavbou letiskovej infraštruktúry, ale prevádzkou letiska. Nemecko sa okrem toho domnieva, že rozsudok vo veci Aéroports de Paris sa nezaoberá výkladom pojmu „podnik“ v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, ale porušením zákazu zneužívania dominantného postavenia v zmysle článku 102 zmluvy. So zreteľom na rozsudok vo veci Lipsko/Halle sa Nemecko domnieva, že rozsudok Všeobecného súdu nemá žiadnu váhu ako precedens judikatúry, keďže je predmetom odvolania.

3.2.2. **Pôsobnosť verejnej politiky**

(63) Aj keď sa podľa Nemecka na financovanie opatrení infraštruktúry vzťahovali pravidlá poskytovania štátnej pomoci, nepredstavovalo štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, keďže financovanie opatrení infraštruktúry spočívalo najmä v potrebnej a primeranej refundácii nákladov na plnenie úloh patriacich do výhradných právomocí štátu. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že podľa usmernení v oblasti leteckej dopravy z roku 2005 činnosti, za ktoré obvykle zodpovedá štát pri vykonávaní svojich úradných právomocí verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a nepatria do pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci.

(64) Nemecko tvrdilo, že v súvislosti s plnením úloh patriacich do pôsobnosti verejnej politiky Komisia vždy rozlišuje aspoň medzi týmito kategóriami bezpečnostných opatrení: ochrana letovej prevádzky pred vonkajším ohrozením, ako sú únosy a iné násilné činy voči letovej prevádzke, ochrana leteckej dopravy pred operačnými rizikami a ochrana tretích strán pred operačnými rizikami v leteckej doprave. Podľa názoru Nemecka, pokiaľ ide o ochranu leteckej dopravy proti operačným rizikám, je prevádzkovateľ letiska povinný zabezpečiť obnovu, modernizáciu a rozšírenie letiskovej infraštruktúry s cieľom zabrániť operačným rizikám. Nemecko uviedlo, že tretia kategória opatrení sa zvyčajne vzťahuje na ochranu tretích strán pred hlukom z lietadiel a inými škodlivými vplyvmi na životné prostredie.

(65) Pokiaľ ide o rôzne opatrenia v oblasti infraštruktúry, Nemecko tvrdilo, že tieto opatrenia predstavujú najmä náhradu za výkon činností patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, pretože opatrenia chránili tretie strany pred operačnými rizikami vyplývajúcimi z leteckej dopravy.

(66) Pokiaľ ide o opatrenia na zníženie hluku, Nemecko uviedlo, že v rámci schvaľovacieho procesu plánovania by bolo potrebné zaviesť opatrenia na zníženie hluku v približne 10 000 obytných domoch. Nemecko tvrdilo, že podľa ustanovení nedávno zmeneného zákona *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm* (zákon o znížení hluku z lietadiel, „*FluglärmG*“) by sa opatrenia na zníženie hluku vzťahovali len na oblasť 78 km^2, na ktorej sa nachádza približne 3 000 obytných domov a predstavovali by náklady vo výške […] miliónov EUR. Podľa údajov Nemecka však spoločnosť FLH nevyužila uvedené zmeny v zákone FluglärmG vo svoj prospech a naďalej uplatňuje prísnejšie vymedzenie územia chráneného pred hlukom. V tejto súvislosti Nemecko tvrdilo, že letisko Lipsko/Halle musí znášať výrazne vyššie náklady v porovnaní s jeho konkurentmi (v Nemecku a mimo Únie).

(67) Okrem toho letisko odkúpilo nehnuteľnosti výrazne postihnutého obyvateľstva a vyplatilo im náhradu škody. Nemecko ďalej uviedlo, že letisko vykonávalo určité činnosti spojené s ochranou prírody s cieľom kompenzovať svoje stavebné činnosti. Nemecko argumentovalo tým, že zámerom bolo predchádzať vplyvu hluku z lietadiel a stavebných prác na tretie strany alebo ho zmierňovať, a preto išlo o úlohu verejnej politiky. Podľa Nemecka ochrana tretích strán pred hlukom, najmä pred hlukom z lietadiel, bola jednou z hlavných úradných povinností a úloh štátu.

(68) Nemecko argumentovalo aj tým, že zariadenie na testovanie hluku motora, t. j. M2, predstavuje opatrenie spadajúce do pôsobnosti verejnej politiky. Uviedlo, že limity hluku stanovené v rámci rozhodnutia o schválení plánovanej výstavby južnej dráhy sa mohli v denných hodinách (6.00 hod. až 22.00 hod.) splniť bez použitia uzavretého zariadenia na testovanie motorov. Podľa údajov Nemecka na základe povolenia na prevádzku z 31. júla 2007 však letisko muselo vykonávať testy v uzavretom testovacom zariadení aj počas dňa. Nemecko okrem toho uviedlo, že testovanie motorov sa vyžadovalo v záujme zachovania prevádzkovej bezpečnosti lietadiel a prekročilo by povolené limity hluku, keby sa uskutočnilo v nočných hodinách mimo uzavretého zariadenia. Preto podľa názoru Nemecka vytvorenie zariadenia na testovanie motora vo forme uzavretej budovy slúži na ochranu obyvateľov pred akýmikoľvek neprijateľnými hladinami hluku z lietadiel.

([18]) Vec T-128/98 Aéroports de Paris/Komisia, Zb. 2000, s. II-3929.

([19]) Spojené veci T-443/08 a T-455/08 Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisia, (rozsudok vo veci „letisko Lipsko-Halle“), Zb. 2011, s. II-1311.

(69) Pokiaľ ide o opatrenie M3, Nemecko tvrdilo, že vytvorenie týchto prvkov infraštruktúry patrí do pôsobnosti verejnej politiky, pretože sa vykonáva s cieľom chrániť leteckú dopravu pred operačnými rizikami. Bez ohľadu na objem dopravy, ktorý sa bude musieť zabezpečiť v budúcnosti, existujúce prepojenia rolovacími dráhami boli už v minulosti nedostatočné na zaručenie bezpečnej a bezproblémovej letovej prevádzky. Okrem toho Nemecko uviedlo, že nová rolovacia dráha predstavuje núdzový prístup pre hasičov z východnej požiarnej stanice do severnej časti letiska. Podľa názoru Nemecka, aj keby boli pravidlá štátnej pomoci uplatniteľné, treba mať na pamäti, že niektoré z týchto nákladov na rolovacie dráhy sa týkali osvetlenia. Pokiaľ ide o osvetlenie, Nemecko poukázalo na to, že Komisia už rozhodla vo svojom rozhodnutí Memmingen ([20]), že osvetlenie predstavuje prvok navádzania a kontroly lietadiel, ktoré možno klasifikovať ako činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky, ktorá nespadá do rozsahu pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci.

(70) Podľa Nemecka by sa opatrenie M4 vykonalo aj pri plnení činností patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, pretože dôvody operačnej kapacity a bezpečnosti si vyžadovali, aby bola lietadlám so širokým trupom prevádzkovaným s povolenou maximálnou vzletovou hmotnosťou za určitých klimatických podmienok poskytnutá dodatočná vzdialenosť na vzlietnutie vrátane dodatočného priestoru na spomalenie lietadla v prípade nevydareného štartu.

(71) Pokiaľ ide o opatrenie M5, včasné vyčistenie priestranstva na výstavbu rolovacej dráhy Victor podľa názoru Nemecka prebehlo v rámci plnenia úloh patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, keďže rolovacia dráha Victor musela splniť požiadavky týkajúce sa zabezpečenia bezpečnej prevádzky a predchádzania haváriám, bezpečnostným rizikám a negatívnym vplyvom na životné prostredie. Na rozdiel od stanoviska Komisie podľa Nemecka stavba rolovacej dráhy Victor nebola určená na zvýšenie kapacity, a tým nepriamo aj obratu. Nemecko uviedlo, že uvedená dráha bola postavená výlučne z dôvodov prevádzkovej bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

(72) Okrem toho sa podľa Nemecka výstavba dvoch nových požiarnych staníc uskutočnila v rámci výkonu úloh patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, lebo podľa ustálenej praxe Komisie opatrenia týkajúce sa požiarnej bezpečnosti, najmä výstavba a prevádzka požiarnych staníc na letisku a obstarávanie príslušných zariadení, sa považujú za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. Nemecko poukázalo na to, že výstavba protipožiarneho zariadenia sa na nemeckých letiskách zvyčajne financuje z verejných zdrojov.

(73) Nemecko ďalej tvrdilo, že výstavba viacúčelového hangára sa uskutočnila takisto v rámci plnenia úloh patriacich do pôsobnosti verejnej politiky, keďže hangár by sa používal výhradne na uskladnenie vybavenia na zimnú údržbu a ako núdzový prístrešok. Nemecko vysvetlilo, že poskytnutie priestorov na výbavu na zimnú údržbu predstavuje úradnú funkciu štátu, keďže sa ním zaručuje bezpečná prevádzka letiska v zimnom období. Okrem toho Nemecko uviedlo, že to umožnilo letisku splniť si zákonnú povinnosť zabezpečovať nepretržitú prevádzku letiska.

(74) Nemecko uviedlo, že poskytovanie núdzových prístreškov patrí do všeobecného záujmu, pretože slúži na ochranu ľudského života. Nemecko citovalo ustanovenia ICAO, na základe ktorých sa od riadiacich orgánov letiska vyžaduje, aby vytvorili priestor na ošetrenie zranených ľudí a skladovanie mŕtvych tiel v prípade núdzovej situácie. Viacúčelový hangár môže podľa Nemecka okrem toho zároveň slúžiť ako priestor pre cestujúcich, ktorí nemôžu pokračovať v ceste v dôsledku prírodných javov (ako bol napríklad sopečný popol v roku 2010).

(75) Nemecko navyše poukázalo na to, že výstavba nového hangára bola potrebná, pretože rozšírenie viacúčelového hangára na predchádzajúcom mieste by nebolo možné.

(76) Pokiaľ ide o opatrenie M6, Nemecko sa odvoláva na argumenty súvisiace s opatrením M5. Okrem toho Nemecko uviedlo, že výstavba rolovacej dráhy Victor bola odložená.

(77) Podľa Nemecka sa rozšírenie plôch na odmrazovanie (M7) vykonalo takisto v rámci plnenia úradných úloh štátu, keďže zariadenia boli potrebné z dôvodov prevádzkovej bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Okrem toho Nemecko uviedlo, že ďalšie plochy na odmrazovanie neboli potrebné na zabezpečenie dostatočnej kapacity v prípade zvýšenia objemu dopravy, keďže letisko Lipsko/Halle môže čeliť zvýšenému objemu dopravy aj bez ďalších plôch na odmrazovanie. Tvrdilo, že rozšírenie plôch na odmrazovanie bolo nevyhnutné v dôsledku skúseností s prevádzkou v zime 2008/2009. Podľa Nemecka dodatočné zariadenia na odmrazovanie slúžia na

([20]) Rozhodnutie Komisie zo 7. marca 2007 vo veci štátnej pomoci N620/06 Nemecko/regionálne letisko Memmingen-Allgäu (Ú. v. EÚ C 133, 15.6.2007, s. 8).

zaručenie bezproblémového odmrazovania lietadiel a na zabránenie meškaniu spôsobenému neprimeranou infraštruktúrou určenou na odmrazovanie na letisku. V tejto súvislosti Nemecko vyhlásilo, že meškanie by zase mohlo mať negatívny vplyv na životné prostredie, ako je napríklad spotreba kerozínu, škodlivé emisie a hluk.

(78) Pokiaľ ide o opatrenie M8, Nemecko tvrdilo, že výstavba vrtuľníkového letiska uľahčuje letecké záchranné služby na letisku a vo všeobecnosti.

(79) Pokiaľ ide o opatrenie M9.1, Nemecko uviedlo, že prestavba kontrolného bodu I bola jednoznačne potrebná na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ([21]). Nemecko poukázalo na to, že prestavba patrí do pôsobnosti verejnej politiky a že jej financovanie bolo obmedzené na vzniknuté náklady.

(80) Okrem toho Nemecko zastáva názor, že výstavba funkčnej bezpečnostnej budovy (M9.2) patrí do pôsobnosti verejnej politiky a že financovanie bolo obmedzené na vzniknuté náklady. Nemecko uviedlo, že postavenie novej funkčnej bezpečnostnej budovy pomohlo aj pri dosahovaní súladu s nariadením (ES) č. 300/2008 a bolo potrebné na splnenie potrieb spolkovej a miestnej polície, colných orgánov a nemeckej meteorologickej služby.

(81) Pokiaľ ide o opatrenie M9.3, ktoré sa týka obstarávania technických zariadení, t. j. obstarávania ďalšieho vybavenia určeného na zimnú údržbu, ďalšieho protipožiarneho vybavenia a vybavenia obvodového oplotenia letiska detektormi a systémom digitálneho kamerového dohľadu, Nemecko tvrdilo, že tri opatrenia spadali do pôsobnosti verejnej politiky.

(82) Pokiaľ ide o nové vybavenie na zimnú údržbu, Nemecko uviedlo, že toto vybavenie umožňuje súbežné čistenie dráh, čo zabezpečuje bezpečnú prevádzku letiska, a preto spadá do pôsobnosti verejnej politiky.

(83) Okrem toho Nemecko poukázalo na to, že podľa § 8 nemeckého zákona Luftsicherheitsgesetz (zákon o bezpečnostnej ochrane leteckej dopravy, „LuftSiG“), ktorým sa vykonáva nariadenie (ES) č. 300/2008, bolo okolo letiska potrebné umiestniť obvodové oplotenie. Nemecko zdôraznilo, že podľa ustálenej praxe Komisie letisková bezpečnostná infraštruktúra, ako napríklad obvodové oplotenie, patrí do pôsobnosti verejnej politiky.

(84) Pokiaľ ide o opatrenie M9.4 (t. j. výstavba novej budovy na účely prepravy zvierat vrátane veterinárnych zariadení), Nemecko vyhlásilo, že výstavba tejto budovy patrí do pôsobnosti verejnej politiky, keďže sa ňou malo zabezpečiť, aby sa do Nemecka a Únie nepriviezli žiadne choroby zvierat alebo iné choroby.

(85) Pokiaľ ide o opatrenie M12, Nemecko uviedlo, že v záujme ďalšieho rozvoja nákladnej dopravy a zníženia rizika nehôd na letisku bolo potrebné stavebné povolenie.

(86) Pokiaľ ide o opatrenia M11 a M13 až M16, Nemecko upozornilo, že vo svojom oznámení netvrdilo, že tieto opatrenia sa zaviedli s cieľom vykonávať činnosti, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky. Podľa Nemecka tieto opatrenia zahŕňali rozvoj verejnej časti letiska v juhovýchodnej zóne, rozšírenie severnej odbavovacej plochy, rozšírenie východnej odbavovacej plochy, prispôsobenie infraštruktúry v severnej zóne a ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry v severnej zóne.

3.3. FINANCOVANIE INFRAŠTRUKTÚRY PROSTREDNÍCTVOM AKCIONÁRSKYCH ÚVEROV SPOLOČNOSTI FLH

3.3.1. **Podmienky financovania**

(87) Pokiaľ ide o financovanie opatrení v oblasti infraštruktúry, Nemecko uviedlo, že tieto opatrenia boli financované prostredníctvom akcionárskych úverov, ktoré boli poskytnuté za bežných trhových podmienok, a teda nepredstavujú štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 zmluvy. Nemecko poukázalo na to, že tieto úvery ešte neboli prevedené na vlastný kapitál a že prevod akcionárskych úverov podlieha rozhodnutiu Komisie o schválení.

(88) Nemecko objasnilo, že úvery sa poskytujú podľa potrieb týkajúcich sa výstavby a že ich celková výška sa každý mesiac mení. Podľa Nemecka dĺžka trvania úveru začína v deň, keď sa úver vyplatí. Nemecko okrem toho uviedlo, že každý úver je splatný na konci roka (31. decembra), v ktorom sa poskytuje. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že tieto úvery sa potom predĺžili na ďalšie obdobie jedného roka. Podľa Nemecka sú viacnásobné predĺženia trvania možné do očakávaného schválenia kapitálových injekcií zo strany Komisie.

([21]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 (Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72).

(89) Nemecko ďalej uviedlo, že výška úveru a splatné úroky sú splatné ku konečnému dátumu (t. j. k 31. decembru každého roku), ale trvanie pôžičky sa môže predĺžiť o jeden rok. Nemecko ďalej tvrdilo, že táto možnosť rozšírenia umožnila predlžovanie úveru až do dňa, keď Komisia prijme svoje konečné rozhodnutie.

(90) Pokiaľ ide o úrokové sadzby pre každý úver, Nemecko uviedlo, že bol stanovený na základe sadzby EURIBOR, ktorá sa uplatňuje v čase poskytnutia každej tranže a rizikovej marže. Ak sa podľa Nemecka úver poskytol 1. júla, jeho trvanie (do konca roka) bude šesť mesiacov a úroková sadzba sa bude rovnať súčtu šesťmesačnej sadzby EURIBOR a rizikovej marže. Nemecko ďalej objasnilo, že ak sa úver poskytne 1. mája (trvanie 8 mesiacov do konca roka), základná referenčná sadzba sa vypočíta pomocou interpolácie šesťmesačnej a deväťmesačnej sadzby EURIBOR. Nemecko ďalej objasnilo, že od januára roku nasledujúceho po roku, v ktorom bol úver predĺžený, sa bude platná úroková sadzba rovnať súčtu 12-mesačnej sadzby EURIBOR a rizikovej marže. Nemecko poskytlo prehľad akumulovanej výšky úverov a podmienok, ako je zhrnuté v tabuľke 3.

Tabuľka 3

Prehľad akcionárskych úverov FLH 13.12.2006 – 1.1.2012

Dátum	Suma v miliónoch EUR (akumulovaná)	EURIBOR	Riziková marža	Celková úroková sadzba (EURIBOR + marža)
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: Návrh Nemecka z 26. apríla 2012, príloha 14.

(91) Pokiaľ ide o sadzby rizikovej marže za roky 2006 až 2008, Nemecko uviedlo, že bola použitá riziková marža vo výške […] bázických bodov. Nemecko objasnilo, že táto sadzba bola stanovená na základe porovnania úverových podmienok týchto úverových zmlúv:

a) úverová zmluva medzi MFAG a Sachsen LB z 19./22. 8. 2003, ktorou sa stanovila marža vo výške […] bázických bodov ročne;

b) úverová zmluva medzi MFAG a Sachsen LB/Nord LB zo 16. 5. 2007, ktorou sa stanovila marža vo výške […] bázických bodov ročne;

c) úverová dohoda medzi MFAG a Postbank z 28. 6. 2007/15. 7. 2007, ktorou sa stanovila marža vo výške […] bázických bodov ročne.

(92) Nemecko uviedlo, že priemerná vypočítaná riziková marža bola zaokrúhlená nahor z bázických bodov v priemere na […] bázických bodov.

(93) Pokiaľ ide o rizikovú maržu […] bázických bodov stanovenú v roku 2009, Nemecko objasnilo, že sadzba bola stanovená na základe porovnania podmienok dvoch orientačných ponúk od Sachsen Bank z 8. januára a Nord LB z 9. januára 2009, úverových zmlúv medzi MFAG a Sachsen LB z 19./22. augusta 2003 a MFAG a Postbank z 28. júna/15. júla 2007. Nemecko uviedlo, že z dôvodu obozretnosti bola marža zaokrúhlená nahor z […] bázických bodov v priemere na […] bázických bodov.

(94) Podľa Nemecka dosahovala v roku 2010 riziková marža výšku […] bázických bodov. Nemecko navyše vysvetlilo, že tento údaj sa určil porovnaním dvoch orientačných ponúk od Sachsen LB ([22]) z 11. januára a od Nord LB ([23]) zo 14. januára 2010 a úverovej dohody medzi MFAG a Sachsen LB z 19./22. augusta 2003. Nemecko uviedlo, že

([22]) Úverová ponuka od Sachsen LB zo 14. 1. 2010 zahŕňa marže v rozpätí od 55 bázických bodov ročne do 80 bázických bodov ročne v závislosti od výšky úveru (čím vyššia je výška úveru, tým nižšia je ponúknutá marža).

([23]) Úverová ponuka od Nord LB z 11. 1. 2010 zahŕňa rizikové marže v rozpätí od 22 bázických bodov ročne až do 238 bázických bodov ročne v závislosti od výšky úveru.

z dôvodu obozretnosti bola priemerná marža znovu zaokrúhlená nahor z […] bázických bodov v priemere na […] bázických bodov.

(95) Nemecko uvádza, že úroková marža použitá v roku 2011 dosahovala výšku […] bázických bodov a že sa vypočítala na základe porovnania dvoch orientačných ponúk od Sachsen Bank a Nord LB z 29. júna 2011 a úverových dohôd medzi Postbank a MFAG z 28. júna/15. júla 2007 a medzi Sachsen LB a MFAG z 19./22. augusta 2003. Podľa Nemecka bola vypočítaná marža znovu zaokrúhlená nahor z […] bázických bodov v priemere na […] bázických bodov.

3.3.2. **Uplatňovanie trhových referenčných hodnôt na účely určenia trhovej sadzby FLH**

(96) Nemecko uviedlo, že podľa jeho názoru by sa mala trhová zlučiteľnosť akcionárskych úverov FLH posudzovať na základe trhových referenčných hodnôt, a nie na základe oznámenia o referenčných sadzbách z roku 2008.

(97) Nemecko okrem toho tvrdilo, že úverová zmluva medzi MFAG a Sachsen LB z 19./22. augusta 2003 skutočne predstavovala vhodnú referenčnú hodnotu na určenie trhovej úrovne úrokových sadzieb pre akcionárske úvery. Nemecko odmietlo tvrdenie, že úverová zmluva medzi MFAG a Sachsen LB nepredstavovala vhodný základ referenčného porovnávania, pretože bola uzavretá s iným príjemcom, konkrétne s MFAG, a nie FLH. Nemecko poukázalo na to, že samotná Komisia považovala MFAG len za sprostredkovateľa pri prevode finančných prostriedkov do FLH, a nie za samotného príjemcu pomoci. Nemecko vysvetlilo, že na základe zmluvy o dominantnom postavení a odvode ziskov a strát medzi MFAG a FLH bola spoločnosť FLH povinná previesť všetky svoje zisky na MFAG a MFAG musela pokryť všetky straty FLH, v dôsledku čoho bol čistý ročný zisk či čistá ročná strata spoločnosti FLH vždy na nule. Z toho vyplýva, že úroková marža poskytnutá spoločnosti zo skupiny bola vždy rovná úrokovej marži poskytnutej materskej spoločnosti a naopak.

(98) Aj keď podľa Nemecka bola úverová zmluva uzavretá v roku 2003, obsahovala dlhodobý predlžovaný úver termínovaný do roku 2013 s pevným úrokom stanoveným vždy na obdobie troch mesiacov. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že riziková marža vo výške […] bázických bodov sa teda uplatňovala v rokoch 2006 až 2008 a uplatňovala by sa dodnes. Okrem toho Nemecko nesúhlasilo s tvrdením Komisie, že Sachsen LB mohlo ponúknuť iba úrokovú maržu vo výške […] bázických bodov vzhľadom na zníženú úroveň úroku poskytnutého prostredníctvom financovania EIB, ktoré pokladalo za nesprávne. Podľa Nemecka financovanie z EIB nemalo žiadny vplyv na určenie úrokovej marže vo výške […] bázických bodov.

(99) Nemecko odmietlo aj konštatovanie Komisie, že úverová zmluva medzi Postbank a MFAG sa nemohla použiť ako referenčná hodnota. Bola uzavretá v prospech FLH, nebola dohodnutá v inom čase a platba nepodliehala osobitným podmienkam. Nemecko ďalej tvrdilo, že záväzná ponuka financovania od Sachsen LB a Nord LB zo 16. mája 2007 predstavovala vhodnú referenčnú hodnotu.

(100) Okrem toho v súvislosti pochybnosťami Komisie o tom, či orientačné návrhy predložené elektronickou poštou bez zámeru vstupovať do právne záväzných úverových zmlúv možno považovať za spoľahlivú trhovú referenčnú hodnotu ([24]), Nemecko uviedlo, že Nord LB aj Sachsen Bank mali dlhodobé obchodné vzťahy so spoločnosťou MFAG a boli pravidelne informované o hospodárskej situácii spoločností FLH a MFAG, orientačné návrhy boli teda založené na dôkladnom posúdení rizika.

(101) Okrem toho Nemecko poukázalo na to, že aj keby sa trhová zlučiteľnosť úverov alebo ich ekvivalent pomoci alebo oboje testovali podľa oznámenia o referenčných sadzbách z roku 2008, nešlo by o štátnu pomoc. Nemecko zdôraznilo, že nová metóda výpočtu referenčnej sadzby sa uplatňuje len od 1. júla 2008. V dôsledku toho sa na úverové zmluvy uzatvorené pred týmto dátumom uplatňuje predchádzajúce oznámenie o referenčných sadzbách.

3.3.3. **Úverový rating MFAG/FLH**

(102) Nemecko potvrdzuje, že spoločnosť FLH nebola hodnotená verejnými ratingovými agentúrami. Nemecko však uviedlo, že existujú určité náznaky v súvislosti s jeho úverovou bonitou. Nemecko ďalej uviedlo, že hlavným akcionárom spoločnosti FLH je spoločnosť MFAG, ktorá vlastní 94 % akcií FLH. Podľa Nemecka vzhľadom na existenciu *dohody o rozdelení zisku a znášaní strát* zo 6. decembra 2000 medzi spoločnosťami MFAG a FLH, na základe ktorej je spoločnosť MFAG povinná pokryť akékoľvek straty spoločnosti FLH, by rating spoločnosti FLH mal byť aspoň taký istý (alebo vyšší) ako rating jej materskej spoločnosti MFAG.

([24]) Odôvodnenie 95 rozhodnutia o začatí konania.

(103) Nemecko uviedlo, že spoločnosť MFAG nebola hodnotená verejnými ratingovými agentúrami. Nemecko však uvádza niekoľko interných ratingov bánk týkajúcich sa spoločnosti MFAG. Nemecko uviedlo, že v roku 2006 banka Nord LB ohodnotila spoločnosť MFAG ratingovou známkou […] na svojej internej ratingovej stupnici (s pravdepodobnosťou platobnej neschopnosti […] %), ktorá zodpovedá ratingu […] až […] na štandardnej ratingovej stupnici agentúry Standard & Poor's, […] až […] na ratingovej stupnici agentúry Moody's a […] až […] na ratingovej stupnici agentúry Fitch. Nemecko ďalej uviedlo, že MFAG je v tejto ratingovej kategórii od roku 2006. Nemecko ďalej objasnilo, že 2. augusta 2011 a 20. apríla 2012 banka Nord LB toto posúdenie potvrdila. Okrem toho Nemecko uviedlo, že aj banka Deutsche Kreditbank AG (DKB) poskytla svoje ratingové údaje, v ktorých potvrdzuje, že na základe finančných správ MFAG za rok 2006 je spoločnosti pridelený rating […] na internej ratingovej stupnici banky, ktorá zodpovedá ratingu […] podľa agentúry Standard & Poor's a […] podľa agentúry Moody's.

(104) V tabuľke 4 sa sumarizujú ratingy pridelené spoločnosti MFAG od roku 2006 do roku 2012 (posudzované obdobie).

Tabuľka 4

Rating spoločnosti MFAG v rokoch 2006 – 2012

(…) ([25])

3.3.4. **Odhad straty v prípade zlyhania (LGD)**

(105) Pokiaľ ide o zabezpečenie úverov kolaterálom a LGD, Nemecko spresnilo, že úvery poskytujú akcionári FLH vo forme preklenovacieho financovania, čo znamená, že by sa po schválení Komisiou mali previesť na kapitál. V tejto súvislosti Nemecko ďalej objasnilo, že toto je dôvod, prečo úvery nie sú zabezpečené kolaterálom.

(106) Nemecko vyhlásilo, že neexistujú žiadne osobitné postupy na splácanie akcionárskych úverov, keďže sa predpokladalo, že úvery budú prevedené na vlastný kapitál, a preto sa nebude pristupovať k splácaniu. Podľa Nemecka v prípade, že by sa úvery nepreviedli na vlastný kapitál, pretože Komisia by neschválila financovanie opatrení v oblasti infraštruktúry, je podľa § 488 ods. 3 *Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch* (nemeckého občianskeho zákonníka) možné ukončiť úverovú zmluvu do 3 mesiacov. Ukončenie zmluvy vedie k splatnosti výšky úveru s úrokmi.

(107) Nemecko tvrdí, že hoci úvery nie sú zabezpečené kolaterálom, LGD spoločnosti FLH by sa mala považovať aspoň za nižšiu ako […] % a takmer dosahujúcu […] %, keďže hodnota aktív FLH (t. j. […] miliónov EUR v roku 2010) prevyšuje hodnotu pasív ([…] miliónov EUR v roku 2010). Podľa názoru Nemecka v prípade konkurzu by aktíva FLH mali stačiť na pokrytie týchto pohľadávok.

(108) Nemecko uviedlo, že aktíva FLH, ktoré pozostávajú okrem iného z pozemkov, budov, technických zariadení a strojov, nie sú nijakým spôsobom viazané na akcionárov alebo vonkajších veriteľov.

3.3.5. **Žiadna výhoda vyplývajúca z kapitálových injekcií**

(109) Pokiaľ ide o kapitálové injekcie na výstavbu letiska, Nemecko zdôraznilo, že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa neuplatňovalo, pretože výstavba letiska predstavovala všeobecné opatrenie hospodárskej politiky, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci.

3.4. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI

(110) Nemecko vyhlásilo, že aj keby financovanie plánovaných opatrení predstavovalo štátnu pomoc, táto pomoc by bola zlučiteľná s vnútorným trhom, pretože by spĺňala podmienky stanovené v bode 61 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Po nadobudnutí účinnosti usmernení v oblasti letectva z roku 2014 Nemecko vyhlásilo, že pomoc by bola takisto v súlade so spoločnými zásadami, ako je uvedené v oddiele 5 týchto usmernení.

3.4.1. **Vhodne stanovený cieľ spoločného záujmu**

(111) Nemecko uviedlo, že financovanie príslušných investícií sa zameriava na vhodne stanovený cieľ spoločného záujmu.

([25]) Dôverné obchodné informácie.

(112) V tejto súvislosti Nemecko vyhlásilo, že sektor leteckej nákladnej dopravy, najmä odvetvie expresných služieb, vykazuje značný nárast najmä na letisku Lipsko/Halle (v rokoch 2007 až 2010 objem nákladnej dopravy vzrástol zo 101 364 ton na 663 059 ton). Nemecko ďalej vo svojom vyhlásení objasnilo, že leteckí nákladní dopravcovia v súčasnosti rozširujú svoje prevádzkové kapacity. Podľa Nemecka však v troch veľkých leteckých uzloch pre nákladnú dopravu, Frankfurte nad Mohanom, Mníchove a Kolíne/Bonne existujú obmedzenia nočných letov. Nemecko ďalej tvrdí, že podľa rozsudku zo 4. apríla 2012 na letisku Frankfurt nad Mohanom už nie je povolené vykonávať prevádzku nočných letov. Preto podľa názoru Nemecka spoločnosť FLH pomáha odľahčiť iné nákladné letiská v Nemecku.

(113) V súvislosti s príspevkom letiska k prepojeniu regiónu Nemecko uviedlo, že tento projekt je súčasťou stratégie rozvoja letiska označeného ako „*spojovací bod Spoločenstva*“, ktorá je obsiahnutá v orientačnom pláne transeurópskej dopravnej siete z roku 2004 (Horizont 2020). Podľa Nemecka letisko leží v regióne stredného Nemecka (v blízkosti piatich hlavných osí transeurópskej dopravnej siete a celoeurópskych koridorov) a nachádza sa na rozmedzí osi, ktorá prepája sever a juh Európy (čiže spolkovej diaľnice A 9) a osi, ktorá prepája západnú a východnú Európu (čiže spolková diaľnica A 14), pričom je napojené na železničnú a cestnú sieť. Nemecko navyše objasnilo, že napojenie na železničnú a cestnú sieť umožňuje efektívnejšiu prepravu nákladu. Ďalej Nemecko uviedlo, že projekt je v súlade s „*rozvojom integrovanej siete európskej leteckej dopravy*“, ako sa uvádza v bode 12 akčného plánu pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe ([26]), v ktorom sa uvádza, že „by bolo žiaduce odhaliť skryté možnosti na regionálnych letiskách za predpokladu, že budú členské štáty dodržiavať právne nástroje Spoločenstva spojené so štátnou pomocou.“

(114) Nemecko ďalej uviedlo, že realizácia tohto projektu bude mať pozitívny vplyv na celý región a podstatne ovplyvní jeho hospodársky a sociálny rozvoj. Nemecko sa domnieva, že investičný projekt prispeje najmä k zlepšeniu prístupu do regiónu a k zvýšeniu jeho príťažlivosti pre investorov a návštevníkov. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že investičný projekt bude mať zároveň pozitívny vplyv na zamestnanosť. Na podporu tohto argumentu Nemecko tvrdilo, že miera nezamestnanosti v regióne Sasko predstavuje 10,3 % a v Sasku-Anhaltsku 11,2 %, čo presahuje nemecký priemer na úrovni 6,9 %.

(115) Preto Nemecko vyhlásilo, že štátna pomoc je zameraná na vhodne stanovený cieľ spoločného záujmu.

3.4.2. **Potreba zásahu štátu**

(116) Nemecko uviedlo, že žiadny súkromný investor by nemal záujem financovať takéto opatrenia v oblasti infraštruktúry. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že letisko Lipsko/Halle trpí z dôvodu zaostávania v investíciách z historických dôvodov. Okrem toho sa podľa Nemecka opatrenia týkajú dlhodobých investícií do infraštruktúry, ktoré sa zameriavajú na potreby letiska vzhľadom na budúci nárast nákladnej dopravy. Nemecko bez poskytnutia dôkazov tvrdí, že opatrenia nie sú ani neprimeraného rozsahu, ani nie sú neprimerane nákladné. Podľa názoru Nemecka ďalšie zníženie štátneho financovania nie je možné, pretože infraštruktúru takéhoto rozsahu nemôžu financovať prevádzkovatelia letísk z vlastných zdrojov.

(117) Nemecko takisto predložilo argument, že príjmy z letiskových služieb nepokrývajú náklady na výstavbu infraštruktúry a odôvodnilo toto tvrdenie na základe likvidnej medzery a kontrafaktuálneho hodnotenia.

(118) Nemecko preto zastáva stanovisko, že pomoc prinesie významné zlepšenie investičného projektu, ktoré samotný trh neposkytuje, a že je potrebný zásah štátu.

3.4.3. **Vhodnosť opatrenia pomoci**

(119) Nemecko uviedlo, že táto pomoc by bola vhodným opatrením pomoci. V tomto ohľade Nemecko tvrdí, že vzhľadom na svoju polohu v bývalej Nemeckej demokratickej republike letisko trpí z dôvodu zaostávania v investíciách a musí uskutočniť značné investície v kratšom čase ako iné letiská.

([26]) Akčný plán pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe, COM(2006) 819 final, 24. januára 2007.

(120) Okrem toho by sa podľa Nemecka opatrenia v oblasti infraštruktúry bez štátnej pomoci vôbec nerealizovali. Nemecko toto tvrdenie podložilo vyhlásením, že v roku 2005 skupina MFAG vytvorila príjmy vo výške 83,8 až 118 miliónov EUR a FLH vo výške 47 až 80 miliónov EUR. Preto podľa názoru Nemecka objem investícií vo výške 255,625 milióna EUR predstavuje dvoj- až trojnásobok konsolidovaného príjmu MFAG a viac než troj- až päťnásobok príjmov FLH počas obdobia, v ktorom sa rozhodovalo o projektoch infraštruktúry.

(121) Nemecko okrem toho uviedlo, že pomer medzi príjmami a objemom investícií preukazuje, že dotknuté podniky by tieto opatrenia nevykonali bez verejného financovania.

3.4.4. **Stimulačný účinok**

(122) Pokiaľ ide o stimulačný účinok, Nemecko upozornilo, že výška a intenzita štátnej pomoci na predmetné opatrenia v oblasti infraštruktúry boli odôvodnené. Nemecko tvrdilo, že bez štátneho financovania by sa opatrenia v oblasti infraštruktúry vôbec nerealizovali (pozri oddiel 3.4.3).

(123) V protiklade k názoru Komisie Nemecko poukázalo na skutočnosť, že aj keď niektoré investičné projekty už boli ukončené, neobmedzil sa tým stimulačný účinok, keďže akcionári sa finančne zaviazali už pred začiatkom vykonávania opatrení v oblasti infraštruktúry. Podľa Nemecka sa vo vyhlásení Komisie, že projekty v oblasti infraštruktúry by mohli priniesť výrazné kapitálové výnosy, jednoznačne neodráža povahu predmetných opatrení a zároveň je v rozpore s predchádzajúcou rozhodovacou praxou Komisie. Podľa Nemecka Komisia už pri mnohých príležitostiach uznala, že opatrenia tohto typu bežne neprinášajú značné kapitálové výnosy.

3.4.5. **Primeranosť pomoci (pomoc obmedzená na minimum)**

(124) Primeranosť opatrení by podľa Nemecka v oblasti infraštruktúry takisto mohla vyplývať zo skutočnosti, že pomáhajú znížiť preťaženie na ostatných nemeckých nákladných letiskách.

(125) Okrem toho Nemecko uviedlo, že výška a intenzita financovania sa obmedzovali na nevyhnutné minimum potrebné na vykonanie opatrení v oblasti infraštruktúry. Podľa Nemecka sa náklady stanovili vopred prostredníctvom odhadov nákladov a predbežných plánov. Okrem toho Nemecko vyhlásilo, že v protiklade k tvrdeniu Komisie letisko nebolo schopné zvýšiť svoje príjmy zvýšením letiskových poplatkov. Podľa názoru Nemecka je to tak, pretože väčšina investícií sa vzťahuje na opatrenia v oblasti infraštruktúry, v prípade ktorých nie je možné uložiť osobitný poplatok.

(126) Okrem toho Nemecko uviedlo, že vo všeobecnosti nebolo možné pokryť investičné náklady na výstavbu letiskovej infraštruktúry zvýšením poplatkov pre používateľov letiska. Nemecko tvrdilo, že keďže letiskové poplatky boli schválené príslušným letiskovým orgánom spolkovej krajiny, v ktorej sa predmetné letisko nachádza, investičné náklady na výstavbu letiskovej infraštruktúry sa nemohli preniesť na používateľov infraštruktúry podľa uváženia prevádzkovateľa. Podľa Nemecka akékoľvek ďalšie zvýšenie letiskových poplatkov na letisku Lipsko/Halle by nebolo zlučiteľné so situáciou na trhu a vykonateľné zo strany leteckých spoločností, ktoré využívajú letisko. Podľa Nemecka treba mať na pamäti, že poplatky na FLH už teraz presahujú bežnú úroveň na trhu.

(127) Okrem toho Nemecko tvrdí, že intenzita plánovanej pomoci bola odôvodnená. Podľa Nemecka len plánovaný rozsah verejného financovania mohol zaručiť, aby sa investície mohli vykonávať v požadovanom rozsahu a lehote. Nemecko uviedlo, že nemožnosť súkromného financovania takýchto opatrení v oblasti infraštruktúry regionálnych letísk sa dostatočne odzrkadľuje v rozhodovacej praxi Komisie a aj v skutočnosti, že neexistuje žiadny známy prípad, keď súkromní investori financovali takéto opatrenia na vlastné náklady.

(128) Nemecko tvrdilo, že Komisia opakovane a často schvaľovala intenzity pomoci až do výšky 100 %. Podľa Nemecka v prípade investícií podobných predmetným investíciám z praxe Komisie vyplýva, že takéto investície musia mať intenzitu pomoci najmenej 75 %, aby sa mohli realizovať.

(129) Nemecko uviedlo, že keďže spoločnosť FLH bola vytvorená vo verejnom záujme Nemecka, opatrenia v oblasti infraštruktúry neboli založené na žiadnom obchodnom pláne, výpočte ziskovosti alebo finančných výkazoch.

(130) Na žiadosť Komisie Nemecko predložilo výpočty likvidnej medzery, ako je zhrnuté v tabuľkách 5 a 6.

Tabuľka 5

Výpočet likvidnej medzery – Scenár I – Investície financované prostredníctvom kapitálových injekcií uskutočnených v roku 2014

Scenár I – Investície financované prostredníctvom kapitálových injekcií uskutočnených v roku 2014	V miliónoch EUR
Diskontná sadzba (1)	[…] %
Čistá súčasná hodnota peňažných tokov Σ spoločnosti FLH 2006 – 2055	[…]
Čistá súčasná hodnota oznámených investičných opatrení M1 – M16.2 (vrátane nákladov, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky)	189,4
Čistá súčasná hodnota likvidnej medzery	166,9
Intenzita pomoci (2)	88,1 %

(1) Diskontná sadzba bola stanovená použitím modelu oceňovania kapitálových aktív: re = rf + ßi (MRP).
Rf = základná sadzba = […] % k 30. 12. 2005.
ßi = Beta faktor = […] k 1. 1. 2006.
MRP = riziková prirážka pred zdanením = […] % k 1. 1. 2006.
(2) Čistá súčasná hodnota likvidnej medzery/čistá súčasná hodnota investícií = 166,9 milióna EUR/189,4 milióna EUR = 88,10 %.

Tabuľka 6

Výpočet likvidnej medzery – Scenár II – Investície financované prostredníctvom kapitálových injekcií uskutočnených súčasne s investíciami

Scenár II – Investície financované prostredníctvom kapitálových injekcií uskutočnených v čase potreby financovania (1)	V miliónoch EUR
Diskontná sadzba	[…] %
Čistá súčasná hodnota peňažných tokov Σ spoločnosti FLH 2006 – 2055	[…]
Čistá súčasná hodnota oznámených investičných opatrení M1 – M16.2 (vrátane nákladov, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky)	189,4
Čistá súčasná hodnota likvidnej medzery	142,1
Intenzita pomoci (2)	75,00 %

(1) Časový rámec investícií je totožný s financovaním prostredníctvom kapitálových injekcií.
(2) Čistá súčasná hodnota likvidnej medzery/čistá súčasná hodnota investícií = 142,1 milióna EUR/189,4 milióna EUR = 75,00 %.

3.4.6. **Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi**

(131) Pokiaľ ide o zabránenie neprimeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi, Nemecko zdôraznilo, že celková vyváženosť opatrení infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle bude pozitívna a opatrenia nebudú mať neprimeraný vplyv na obchod a hospodársku súťaž medzi členskými štátmi. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že predmetné opatrenia v oblasti infraštruktúry sú neexpanzívnej povahy a nemajú žiadny vplyv na objem dopravy. Nemecko poukázalo na to, že Komisia už v iných rozhodnutiach uznala, že opatrenia, ktoré boli neexpanzívnej povahy, nemajú podstatný vplyv na hospodársku súťaž medzi letiskami.

(132) Nemecko rozdelilo potenciálnych konkurentov FLH do troch hlavných kategórií: i) letiská v blízkosti letiska Lipsko/Halle; ii) iné nemecké nákladné letiská; a iii) väčšie nákladné letiská Únie.

(133) Pokiaľ ide o letiská v blízkosti letiska Lipsko/Halle, Nemecko uviedlo, že žiadne z týchto letísk sa nešpecializuje na leteckú nákladnú dopravu. Nemecko okrem toho uviedlo, že žiadne z týchto letísk, ako sú Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Drážďany, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt a letisko Praha, nepredstavuje skutočnú konkurenciu letiska Lipsko/Halle. Na podloženie tohto tvrdenia Nemecko uviedlo, že v prípade niektorých týchto letísk sú geografické vzdialenosti príliš veľké, letiská sa nachádzajú v odlišných hospodárskych regiónoch, spádové oblasti sú úplne odlišné alebo sú letiská veľmi malé.

(134) Pokiaľ ide o iné nemecké nákladné letiská, Nemecko uviedlo, že konkurencia letiska Lipsko/Halle je obmedzená, keďže veľké uzly nemeckej leteckej nákladnej dopravy (Frankfurt nad Mohanom, Mníchov a Kolín/Bonn), ktoré konkurujú letisku Leipzig/Halle, majú nedostatočné kapacity alebo obmedzenia nočných letov.

(135) Podľa Nemecka zároveň nedošlo ku konkurenčnému prekrývaniu s inými nákladnými letiskami Únie, najmä s letiskom Brusel a Vatry. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že vďaka svojej centrálnej polohe v strede Európy, letisko Lipsko/Halle jednoznačne obsluhovalo západnú aj východnú Európu, ale že Brusel ani Vatry neboli schopné zaručiť dostatočný prístup k čoraz významnejším trhom strednej a východnej Európy. Pokiaľ ide o letisko Vatry, Nemecko uviedlo, že letisko Vatry bolo veľmi malé a že v roku 2010 bol objem nákladnej leteckej dopravy na letisku Lipsko/Halle napríklad 80-násobne väčší v porovnaní s objemom nákladnej leteckej dopravy na letisku Vatry. Okrem toho podľa Nemecka letisko Vatry nemalo také dobré napojenie na železničnú a cestnú sieť ako letisko Lipsko/Halle. Pokiaľ ide o letisko Brusel, Nemecko tvrdilo, že zatiaľ čo letisko Lipsko/Halle za posledné roky zaznamenalo nárast objemu nákladu, letisko Brusel v tom istom období zaznamenalo pokles. Okrem toho boli podľa Nemecka na letisku Brusel výrazne obmedzené nočné lety, a preto bola konkurencia obmedzená.

(136) Okrem toho Nemecko uviedlo, že v protiklade k názoru Komisie všetci potenciálni používatelia mali rovnaký a nediskriminačný prístup k letiskovej infraštruktúre. Jednotliví používatelia letiska podľa Nemecka nedostali žiadne neodôvodnené objemové zľavy. Okrem toho sa podľa názoru Nemecka otázkou rovnakého a nediskriminačného prístupu na letisko Komisia zaoberala už v rámci predchádzajúceho rozhodnutia týkajúceho sa financovania letiska Lipsko/Halle ([27]).

(137) V dôsledku toho sa Nemecko domnieva, že prípadná štátna pomoc sa môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

4. **PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN**

4.1. MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) Dňa 26. októbra 2011 spoločnosť MFAG predložila pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania spolu so spoločnosťou FLH. Pripomienky spoločnosti MFAG sú vo všeobecnosti v súlade s pripomienkami Nemecka.

4.1.1. **Pojem hospodárskej činnosti a pôsobnosť verejnej politiky**

(139) MFAG ďalej uviedla, že výstavba infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle nepredstavuje hospodársku činnosť. Preto podľa MFAG predmetné financovanie nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 zmluvy. V tejto súvislosti MFAG vyhlásila, že súkromný investor by nebol vykonal príslušné opatrenia a ani v súčasnosti by ich nevykonal. Preto MFAG uviedla, že neexistuje trh letiskovej infraštruktúry. V tejto súvislosti MFAG ďalej uviedla, že letiská nie sú schopné samy financovať svoje investície do infraštruktúry. MFAG bola znepokojená tým, že uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na letiskovú infraštruktúru povedie k zníženiu investícií do letiskových infraštruktúr.

(140) MFAG takisto uviedla, že letisko Lipsko/Halle bolo vybudované vo verejnom záujme a že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, teda na financovanie letiskovej infraštruktúry, nemožno uplatniť. V tejto súvislosti MFAG tvrdila, že v Únii neexistuje žiadny prípad súkromného investora, ktorý by budoval alebo značne rozvíjal letisko z vlastných zdrojov. Preto podľa spoločnosti MFAG, namiesto použitia kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve musí Komisia posúdiť, či je infraštruktúra poskytovaná všetkým jej používateľom otvoreným a nediskriminačným spôsobom. MFAG ďalej uviedla, že toto je prípad letiska Lipsko/Halle. Preto podľa spoločnosti MFAG neboli opatrenia infraštruktúry založené na podnikateľskom pláne alebo posúdení ziskovosti opatrení z dlhodobého hľadiska.

([27]) Rozhodnutie 2008/948/ES.

(141) Okrem toho MFAG ďalej objasnila, že výstavba letiska pomohla uskutočniť ciele regionálnej politiky a podporiť hospodársky znevýhodnený región. MFAG zdôraznila, že ide o typickú povinnosť štátu, ktorú nemôžu vykonávať súkromní investori, a preto sa nemôže posudzovať podľa pravidiel štátnej pomoci.

(142) MFAG ďalej tvrdila, že aj keby – *quod non* – financovanie infraštruktúry vo všeobecnosti predstavovalo hospodársku činnosť, predmetné opatrenia patria do pôsobnosti verejnej politiky, a preto nepredstavujú štátnu pomoc.

(143) Pokiaľ ide o činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky, MFAG uviedla, že Komisia musí rozlišovať medzi ochranou leteckej dopravy pred vonkajšími hrozbami, ochranou letovej prevádzky pred prevádzkovými hrozbami a ochranou tretích strán pred prevádzkovými hrozbami letovej prevádzky. V tejto súvislosti MFAG uviedla, že ochrana pred prevádzkovými hrozbami a ochrana práv tretích strán by sa mali považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. MFAG uviedla, že Komisia vo svojej rozhodovacej praxi považovala opatrenia v oblasti požiarnej ochrany, leteckej navigácie a kontroly letovej prevádzky, najmä Deutscher Wetterdienst (nemecká meteorologická služba) a Deutsche Flugsicherung (nemecká letecká navigácia), za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

4.1.2. **Trhová zlučiteľnosť akcionárskych úverov FLH**

(144) Podľa spoločnosti MFAG boli akcionárske úvery poskytnuté za trhových podmienok. MFAG uviedla, že by sa mali zohľadniť ratingy spoločnosti MFAG bankou Nord LB a Deutsche Kreditbank AG. V tejto súvislosti MFAG objasnila, že Nord LB a Deutsche Kreditbank AG zaradili MFAG a FLH do ratingovej kategórie […] s priemernou pravdepodobnosťou platobnej neschopnosti […] %. MFAG zároveň vysvetlila, že ratingová kategória […] je porovnateľná s externou ratingovou kategóriou agentúry Standard & Poor's na úrovni […] až […], agentúry Moody's na úrovni […] až […] a agentúry Fitch na úrovni […] až […].

(145) MFAG ďalej uviedla, že akcionárske úvery FLH sú vo vysokej miere zabezpečené kolaterálom. Okrem toho MFAG objasnila, že úvery FLH sa použijú na financovanie investícií do udržateľnej infraštruktúry. MFAG takisto vysvetlila, že aktíva FLH nie sú zaťažené žiadnymi hypotekárnymi úvermi („*Grundpfandrechte*"). Preto je MFAG toho názoru, že vzhľadom na veľmi dobrý rating a vysokú úroveň kolateralizácie by riziková marža mala byť stanovená na maximálne […] bázických bodov.

(146) Keďže rizikové marže úverov FLH sú stanovené medzi […] a […] bázických bodov, MFAG zastáva názor, že úvery sú v súlade s trhovými podmienkami a nepovažujú sa za štátnu pomoc.

4.1.3. **Zlučiteľnosť pomoci**

(147) MFAG zastáva názor, že kapitálové injekcie by v každom prípade boli zlučiteľné s vnútorným trhom.

(148) MFAG uviedla, že letisko Lipsko/Halle má výrazný pozitívny vplyv na zamestnanosť v regióne s 5 100 zamestnancami (vrátane zamestnancov spoločnosti MFAG, leteckých spoločností, reštaurácií, stravovacích zariadení, verejných orgánov a iných podnikov), ktorí pracujú priamo na letisku, a približne 8 100 nepriamymi zamestnancami.

(149) Okrem toho MFAG zdôraznila, že vzhľadom na nedostatočné kapacity a obmedzenia nočných letov na iných letiskách (vo Frankfurte nad Mohanom, v Mníchove, Berlíne, Düsseldorfe, a Hamburgu) letisko Lipsko/Halle zohráva dôležitú úlohu z hľadiska zníženia zaťaženia týchto iných nemeckých letísk, a tak prispieva k zabezpečeniu dodávok pre celé Nemecko.

(150) Pokiaľ ide o na nediskriminačnú povahu letiskových poplatkov, MFAG uviedla, že sadzobník letiskových poplatkov na letisku Lipsko/Halle nie je určený v prospech jednej leteckej spoločnosti a na všetky letecké spoločnosti sa vzťahujú rovnaké letiskové poplatky. Preto podľa spoločnosti MFAG infraštruktúru používajú všetci jej používatelia jednotným a nediskriminačným spôsobom.

(151) Pokiaľ ide o nevyhnutnosť pomoci a jej stimulačného účinku, MFAG uviedla, že opatrenia by sa nemohli vykonať bez akcionárskych úverov alebo kapitálových injekcií. Podľa spoločnosti MFAG celková investičná suma vo výške 225,6 milióna EUR predstavuje dvoj- alebo trojnásobok priemerného obratu MFAG a viac ako päťnásobok priemerného ročného obratu FLH za obdobie, v ktorom sa rozhodlo o projektoch v oblasti infraštruktúry. Podľa spoločnosti MFAG skutočnosť, že opatrenia už boli čiastočne vykonané nevylučuje stimulačný účinok, keďže tieto opatrenia boli vykonané až po poskytnutí finančných záruk a rozhodnutí verejných akcionárov, ktorí zároveň poskytli dočasné financovanie prostredníctvom akcionárskych úverov.

(152) MFAG uviedla, že predmetné opatrenia nemali negatívny vplyv na hospodársku súťaž. Okrem toho MFAG dospela k záveru, že neexistuje žiadny negatívny vplyv na letisko Brusel alebo na letisko Vatry. Podľa spoločnosti MFAG má letisko Brusel ťažkosti pre obmedzenia nočných letov, ktoré boli dôvodom, prečo sa spoločnosť DHL z dlhodobého hľadiska rozhodla premiestniť na letisko Lipsko/Halle. Pokiaľ ide o letisko Vatry, MFAG uviedla, že podľa článkov uverejnených v tlači je na tomto letisku činnosť nákladnej dopravy veľmi obmedzená (len približne 5 až 6 letov za týždeň).

4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) Spoločnosť ADV 27. októbra 2011 predložila svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania. Pripomienky spoločnosti ADV sú plne v súlade s pripomienkami spoločnosti MFAG. ADV poukázala na to, že letisko Lipsko/Halle je dôležité pre regionálny rozvoj.

4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) V liste z 28. októbra 2011 predložila svoje pripomienky spoločnosť DFS.

(155) Spoločnosť DFS uviedla, že projekty v oblasti infraštruktúry M3 až M8 a M10 (pozri tabuľku 2) prispievajú k bezpečnému a plynulému riadeniu letovej prevádzky na letisku Lipsko/Halle. V tejto súvislosti DFS uviedla, že opatrenie M3 pomohlo zmierniť tlak na rolovacie dráhy a prejazdové mosty, opatrenie M5 bolo nevyhnutné na odstránenie všetkých prekážok pri rolovaní v južnej časti letiska a opatrenie M8 slúžilo ako základ pre letecké záchranné a núdzové operácie. DFS ďalej uviedla, že opatrenie M10 by podporilo činnosti DFS podľa § 29b ods. 2 zákona *Luftverkehrsgesetz* (zákon o leteckej doprave, „LuftVG“) zamerané na ochranu verejnosti pred neprimeraným hlukom.

4.4. AKCIONÁR MFAG ALEBO/A FLH

4.4.1. **Okres Severné Sasko**

(156) Okres Severné Sasko predložil svoje pripomienky v liste z 27. októbra 2011.

(157) Okres Severné Sasko uviedol, že letisko bolo významným stimulom hospodárskeho rozvoja a zamestnanosti v regióne. Okrem toho okres Severné Sasko zdôraznil, že z historických dôvodov má letisko väčšiu potrebu ďalších investícií ako iné nemecké letiská. Uviedol, že pojem činností, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky, sa musí vykladať všeobecnejšie.

(158) Okres Severné Sasko ďalej uviedol, že letiskové poplatky nie sú dostatočné na financovanie potrebných investícií. Podľa jeho názoru mali plánované kapitálové injekcie stimulačný účinok. Okres Severné Sasko uzavrel svoje pripomienky tvrdením, že bez financovania by letisko nebolo schopné realizovať projekt v oblasti infraštruktúry.

4.4.2. **Mesto Drážďany**

(159) Mesto Drážďany, menšinový akcionár spoločnosti MFAG, predložilo svoje pripomienky 28. októbra 2011. Pripomienky mesta Drážďany boli v súlade s pripomienkami spoločnosti MFAG a okresu Severné Sasko.

(160) Mesto Drážďany uviedlo, že letisko je najväčším zamestnávateľom v regióne, pričom priamo zamestnáva 5 100 ľudí. Preto mesto Drážďany zdôraznilo, že letisko je dôležitým hospodárskym stimulom pre región. Okrem toho mesto Drážďany argumentovalo, že vzhľadom na povolenie nočných letov zohráva letisko Lipsko/Halle dôležitú úlohu v zmiernení zaťaženia ostatných nemeckých letísk.

(161) Mesto Drážďany uviedlo, že investičné náklady na letiskovú infraštruktúru nemožno plne financovať prostredníctvom letiskových poplatkov od používateľov letiska. Zároveň uviedlo, že v minulosti sa rozvoj letísk vo všeobecnosti financoval z verejných zdrojov. Okrem toho si podľa mesta Drážďany prevádzkovatelia letísk v Nemecku neurčujú letiskové poplatky voľne, ale musia ich úradne schváliť orgány verejnej moci.

(162) Mesto Drážďany takisto uviedlo, že opatrenia v oblasti infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle nemali neprimeraný vplyv na vnútorný trh, keďže všetky konkurenčné letiská v Nemecku a zahraničí boli prevádzkované s využitím takmer plnej kapacity, zatiaľ čo letisko Vatry sa takmer vôbec neprevádzkuje.

4.4.3. **Mesto Lipsko**

(163) Komisia 28. októbra 2011 dostala pripomienky mesta Lipsko, ktoré je akcionárom spoločnosti MFAG. Pripomienky mesta Lipsko boli plne v súlade s pripomienkami mesta Drážďany a spoločnosti MFAG.

4.5. LETECKÍ NÁKLADNÍ DOPRAVCOVIA A SPOLOČNOSTI POSKYTUJÚCE EXPRESNÚ PREPRAVU BALÍKOV

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

(164) Spoločnosť EAT, ktorá poskytuje služby leteckej nákladnej prepravy a sídli na letisku Lipsko/Halle, predložila svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania 27. októbra 2011. EAT uviedla, že je stopercentnou dcérskou spoločnosťou Deutsche Post AG a využíva letisko Lipsko/Halle ako svoje hlavné stredisko.

(165) EAT uviedla, že podľa jej vedomia všetci prípadní používatelia majú rovnaký a nediskriminačný prístup k infraštruktúre. EAT ďalej vysvetlila, že je to podložené najmä transparentným cenovým systémom, ktorý sa uplatňuje na všetkých používateľov.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) Spoločnosť Lufthansa Cargo predložila svoje pripomienky 26. októbra 2011. Jej pripomienky sú plne v súlade s pripomienkami spoločnosti EAT. Lufthansa Cargo potvrdila, že všetci prípadní používatelia majú rovnaký a nediskriminačný prístup k infraštruktúre.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) Spoločnosť Emons Spedition predložila svoje pripomienky 18. októbra 2011. Pripomienky spoločnosti Emons Spedition sú plne v súlade s pripomienkami spoločnosti EAT. Spoločnosť Emons zdôraznila, že verejné financovanie zlepšení letiskovej infraštruktúry je nevyhnutné pre letiská a ich používateľov.

4.5.4. **Spero Logistics Europe**

(168) Spoločnosť Spero Logistics Europe predložila svoje pripomienky 28. októbra 2011. Pripomienky Spero Logistics Europe sú plne v súlade s pripomienkami spoločnosti EAT a Emons Spedition.

(169) Spoločnosť Spero Logistics Europe ďalej uviedla, že povolenie na prevádzku nočných letov je mimoriadne dôležité pre leteckú nákladnú dopravu. Spoločnosť Spero Logistics Europe objasnila, že sa rozhodla vytvoriť svoju základňu na letisku Lipsko/Halle vďaka jeho zemepisnej polohe (v strede Európy, vďaka čomu ponúka prístup k najväčším európskym trhom a kratší čas letu do Ázie).

4.5.5. **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (nemecko-ruská hospodárska aliancia)**

(170) Aliancia Deutsch Russische Wirtschaftsallianz („Wirtschaftsallianz“) 25. októbra 2011 vyhlásila, že rozvoj letiska je dôležitý pre hospodársky rast v regióne.

(171) Wirtschaftsallianz uviedla, že letisko Lipsko/Halle je významné v rámci projektu SALIS, ktorý bol zavedený pre osobitnú dopravu potrebnú na operácie NATO v Afganistane. Wirtschaftsallianz tvrdila, že podmienky realizácie tohto projektu sú v súčasnosti dostupné iba v Lipsku. Wirtschaftsallianz ďalej objasnila, že toto sa vzťahuje predovšetkým na bezpečnostné požiadavky podľa smerníc NATO, licenciu umožňujúcu prevádzku 24/7, 3 000 metrov vzletových a pristávacích dráh, dostatočné skladovacie a nakladacie priestory a kapacitu technickej údržby ruských lietadiel používaných v rámci projektu SALIS.

4.5.6. **Ostatní nákladní dopravcovia a združenia**

(172) Komisia dostala aj pripomienky od spoločností Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic, a Volga-Dnepr. Ich pripomienky boli plne v súlade s pripomienkami spoločnosti EAT, pričom zdôraznovali význam letiska Lipsko/Halle pre regionálny rozvoj a dostupnosť.

4.6. LETECKÉ SPOLOČNOSTI A ZDRUŽENIA CESTOVNÉHO RUCHU

4.6.1. **Germanwings**

(173) Germanwings, dcérska spoločnosť spoločnosti Deutsche Lufthansa AG, predložila svoje pripomienky 26. októbra 2011.

(174) Germanwings uviedla, že výstavbu a rozvoj letiskovej infraštruktúry nie je možné úplne financovať z letiskových poplatkov. Germanwings vysvetlila, že veľmi veľká časť opatrení uvedených v rozhodnutí o začatí konania sa týkala opatrení v oblasti leteckej bezpečnosti alebo opatrení na vykonávanie bezpečnostných pravidiel. Germanwings ďalej uviedla, že tieto opatrenia nespadajú do pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci.

(175) Germanwings zdôraznila, že Komisia by mala zohľadňovať osobitnú situáciu letiska Lipsko/Halle a zaostávanie v investíciách do letiskovej infraštruktúry v dôsledku zjednotenia Nemecka.

(176) Okrem toho Germanwings uviedla, že infraštruktúra na letisku Lipsko/Halle je k dispozícii všetkým potenciálnym používateľom bez akejkoľvek diskriminácie alebo *de facto* zvýhodnenia jednej leteckej spoločnosti.

4.6.2. **Iné letecké spoločnosti a združenia cestovného ruchu**

(177) Komisia dostala pripomienky aj od spoločností Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband, a Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Ich pripomienky boli plne v súlade s pripomienkami spoločnosti Germanwings.

4.7. PODNIKY, KTORÉ SA NACHÁDZAJÚ V BLÍZKOSTI LETISKA A ZDRUŽENIA

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

(178) Podnik BMW predložil svoje pripomienky v liste z 27. októbra 2011.

(179) BMW uviedol, že letisko Lipsko/Halle je dôležité pre miestny priemysel a má pozitívne vonkajšie účinky na región a podniky, ktoré tam pôsobia. BMW ďalej uviedol, že Komisia by mala vziať do úvahy zaostávanie v investíciách na letisku Lipsko/Halle pred zjednotením Nemecka. Vzhľadom na význam letiska pre región sa BWM domnieva, že verejné financovanie by sa malo považovať za zlučiteľné.

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

(180) Podnik EADS predložil svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania v liste z 27. októbra 2011.

(181) EADS poukázal na to, že letisko Lipsko/Halle je veľmi dôležité pre hospodárstvo regiónu a bolo hlavným faktorom pri rozhodovaní podniku EADS založiť svoju dcérsku spoločnosť v tomto regióne.

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

(182) EEX, obchodná energetická spoločnosť so sídlom v Lipsku, predložila svoje pripomienky 27. októbra 2011.

(183) EEX uviedla, že letisko Lipsko/Halle je veľmi dôležité pre región a zamestnancov EEX. EEX ďalej uviedla, že nevidí žiadnu možnosť, že by sa FLH mohlo nahradiť používaním iných európskych letísk ako alternatívy.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Priemyselná a obchodná komora Halle-Dessau] (IHK)**

(184) IHK predložila svoje pripomienky 26. októbra 2014.

(185) IHK uviedla, že existuje pozitívna vzájomná závislosť vyplývajúca z hospodárskej súťaže na letiskovom trhu Únie. V tejto súvislosti IHK uviedla, že zlepšenia infraštruktúry na jednom mieste majú pozitívny vplyv aj na iné letiská. V tomto zmysle IHK ďalej uviedla, že na letisku Lipsko/Halle prevládajú pozitívne účinky siete programu infraštruktúry. Podľa názoru IHK treba vziať do úvahy štrukturálne nedostatky regiónu a zaostávanie v investíciách vo východnom Nemecku. Napokon IHK uviedla, že bez počiatočnej verejnej investície by boli rozsiahle nadväzné investície súkromného sektora nepredstaviteľné.

4.7.5. **Iné združenia**

(186) Komisia dostala aj pripomienky od Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland, a Leipziger Messe. Tieto pripomienky boli plne v súlade s pripomienkami BMW a EADS.

4.8. „PROTIHLUKOVÁ“ INICIATÍVA OBČANOV MESTA SCHKEUDITZ

(187) Iniciatíva občanov predložila svoje pripomienky 24. augusta 2011.

(188) Iniciatíva občanov uviedla, že jej členovia zaznamenali, že južnú vzletovú a pristávaciu dráhu používala takmer výlučne spoločnosť DHL. Podľa iniciatívy občanov bola spoločnosť DHL takmer jediným používateľom vzletovej a pristávacej dráhy a juhovýchodnej časti letiska. Iniciatíva vysvetlila, že vzhľadom na intenzívne využívanie tejto infraštruktúry spoločnosťou DHL nie je možné tvrdiť, že sa investície týkali osobnej dopravy.

5. STANOVISKO NEMECKA K PRIPOMIENKAM TRETÍCH STRÁN

(189) Nemecko v úvode svojich pripomienok uviedlo, že 34 pripomienok tretích strán podporilo zavedenie oznámených opatrení.

(190) Nemecko uviedlo, že pripomienky tretích strán potvrdili jeho názor, že predmetné opatrenia v oblasti infraštruktúry patria do pôsobnosti verejnej politiky. V tejto súvislosti Nemecko zdôraznilo, že spoločnosť DFS zdôraznila, že opatrenia M3 až M8 a opatrenie M10 predstavovali opatrenia, ktoré boli vykonané v rámci výkonu povinností vlády. Nemecko zdôraznilo aj, že mnohé tretie strany tvrdili, že pravidlá štátnej pomoci nie sú uplatniteľné na predmetné opatrenia.

(191) Okrem toho Nemecko poukázalo na to, že pripomienky jasne poukázali na to, že verejné financovanie spĺňa kritériá podľa článku 107 ods. 3 zmluvy. Nemecko uviedlo, že najmä mestá, miestne orgány a obchodné komory, ako aj podniky, ktoré sa nachádzajú v regióne, zdôraznili hospodársky a regionálny význam letiska. Podľa Nemecka preto nie je možné poprieť skutočnosť, že výstavba a prevádzka letiska spĺňa jasne definovaný cieľ spoločného záujmu. Okrem toho Nemecko tvrdilo, že pripomienky tretích strán zároveň potvrdili nevyhnutnosť a proporcionalitu verejného financovania.

(192) Pokiaľ ide o možný neprimeraný negatívny vplyv na hospodársku súťaž a obchod, Nemecko poukázalo na to, že letisko Brusel ani letisko Vatry nepredložili pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania. Podľa Nemecka to dokázalo, že na žiadne z týchto letísk nemali predmetné opatrenia nijaký negatívny vplyv. Nemecko poukázalo na to, že tento názor podporili aj iné tretie strany, ako napríklad Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings a Jade Cargo. Nemecko ďalej uviedlo, že Alltours, Deutscher Reise Verband, BARING a Aircargo Club Deutschland takisto uviedli, že nedochádza k žiadnemu konkurenčnému prekrývaniu spádových oblastí medzi letiskami Lipsko/Halle a Brusel alebo Vatry.

(193) Pokiaľ ide o požiadavku rovnakého a nediskriminačného prístupu na letisko, Nemecko upozornilo, že pripomienky tretích strán potvrdzujú, že letiskové poplatky boli stanovené nediskriminačným spôsobom.

6. POSÚDENIE

(194) V zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(195) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 zmluvy sú kumulatívne. Preto s cieľom určiť, či predmetné opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, musia tieto opatrenia spĺňať tieto podmienky:

a) byť poskytnuté štátom alebo zo štátnych prostriedkov;

b) zvýhodňovať určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru,

c) narúšať alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže,

d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

6.1. POJEM PODNIKU A HOSPODÁRSKEJ ČINNOSTI

6.1.1. **Pojem podnik**

(196) Pokiaľ ide o existenciu alebo neexistenciu štátnej pomoci, je potrebné najprv určiť, či príjemca vykonáva hospodársku činnosť, a preto sa môže považovať za podnik v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy ([28]).

([28]) Pozri vec C-35/96, Komisia/Taliansko, Zb. 1998, s. I-3851 a veci C-180/98 až 184/98, Pavlov, Zb. 2000, s. I-6451.

(197) V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že pojem „podnik“ v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy sa nevzťahuje na letiská, aspoň pokiaľ ide o financovanie infraštruktúry regionálnych letísk. Nemecko sa domnievalo, že výstavba tejto infraštruktúry nepredstavuje hospodársku činnosť, ale je to všeobecné opatrenie zamerané na faktory dopravy, hospodárstva a regionálnej politiky. Nemecko okrem toho tvrdilo, že výstavba letiskovej infraštruktúry nie je hospodárskou činnosťou, lebo súkromný investor by sa do takejto činnosti nezapojil. Nemecko ďalej v tejto súvislosti uviedlo, že letiská majú vyššie ako priemerné fixné náklady týkajúce sa infraštruktúry, vybavenia a prevádzky. Okrem toho je ich sloboda konania obmedzená prísnymi právnymi záväzkami a podmienkami. Nemecko sa ďalej domnievalo, že odkazy na rozsudok vo veci Aéroports de Paris a rozsudok vo veci Lipsko/Halle sú v prípade predmetných opatrení irelevantné. So zreteľom na rozsudok vo veci Aéroports de Paris Nemecko vyhlásilo, že rozsudok sa nezaoberá výstavbou letiskovej infraštruktúry, ale prevádzkou letiska. Okrem toho sa Nemecko domnieva, že rozsudok vo veci Aéroports de Paris sa nezaoberá výkladom pojmu „podnik“ v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, ale porušením zákazu zneužívania dominantného postavenia v zmysle článku 102 zmluvy. So zreteľom na rozsudok vo veci Lipsko/Halle sa Nemecko domnieva, že rozsudok Všeobecného súdu nemá žiadnu váhu ako precedens judikatúry, keďže je predmetom odvolania.

(198) Pokiaľ ide o pojem „podnik“, treba poznamenať, že Súdny dvor systematicky vymedzuje podniky ako subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť bez ohľadu na ich právne postavenie alebo vlastníctvo a spôsob ich financovania ([29]). Hospodárska činnosť je akákoľvek činnosť pozostávajúca z poskytovania tovarov a služieb na trhu ([30]). Hospodárska povaha činnosti ako takej nezávisí od toho, či sa touto činnosťou vytvára zisk ([31]).

(199) V rozsudku vo veci Aéroports de Paris ([32]) súdny dvor rozhodol, že aj prevádzkovanie letiska pozostávajúce z poskytovania letiskových služieb leteckým spoločnostiam a rôznym poskytovateľom služieb predstavuje hospodársku činnosť. V rozsudku vo veci letisko Lipsko/Halle ([33]) Všeobecný súd objasnil, že prevádzkovanie letiska je hospodárskou činnosťou, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je výstavba letiskovej infraštruktúry.

(200) Komisia pripomína, že Všeobecný súd v rozsudku vo veci letisko Lipsko/Halle usúdil, že už od roku 2000 nebolo možné vylúčiť uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na financovanie letiskovej infraštruktúry ([34]). Následkom toho sa od vydania rozsudku vo veci Aéroports de Paris (12. decembra 2000) prevádzka a výstavba letiskovej infraštruktúry musia považovať za súčasť rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci.

(201) Všeobecný súd vo svojom rozsudku letisko Lipsko/Halle rozhodol aj, že nie je podstatné, či sa výstavba alebo rozšírenie letiskovej infraštruktúry zameriava na ciele regionálnej, hospodárskej alebo dopravnej politiky. Podľa ustálenej judikatúry nie je podstatné, na aké účely sa zameriava konkrétne opatrenie, ale skôr aké má účinky ([35]).

(202) Okrem toho Všeobecný súd vo svojom rozsudku letisko Lipsko/Halle potvrdil, že existencia trhu letiskovej infraštruktúry sa preukazuje skutočnosťou, že letisko Lipsko/Halle súťažilo s inými regionálnymi letiskami, najmä s letiskom Vatry (Francúzsko) a letiskom Brusel (Belgicko) o postavenie strediska európskej leteckej nákladnej dopravy spoločnosti DHL.

([29]) Pozri oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4), časť 2.1 a súvisiacu judikatúru, zvlášť spojené veci C-180/98 až C-184/98, Pavlov a iní, Zb. 2000, s. I-6451, a pozri aj vec C-222/04, Cassa di Risparmio di Firenze a iní, Zb. 2006, s. I-289; vec C-205/03 P, FENIN/Komisia, Zb. 2006, s. I-6295, a vec C-49/07, MOTOE, Zb. 2008, s. I-4863.

([30]) Vec C-118/85, Komisia/Taliansko, Zb. 1987, s. 2599, bod 7; vec C-35/96, Komisia/Taliansko, Zb. 1998, s. I-3851, bod 36; Pavlov a iní, bod 75.

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

([32]) Vec T-128/98 Aéroports de Paris/Komisia, Zb. 2000, s. II-3929, potvrdené vecou C-82/01, Zb. 2002, s. I-9297, body 75 – 79.

([33]) Spojené veci T-443/08 a T-455/08 Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisia, (rozsudok vo veci „letisko Lipsko-Halle“), Zb. 2011, s. II-1311, a najmä body 93 a 94; potvrdené vecou C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle/Komisia, Zb. 2012, zatiaľ neuverejnené.

([34]) Pozri rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 106.

([35]) Rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 102 a nasledujúce.

(203) Podľa judikatúry sa takisto musí vziať do úvahy, že na účely posúdenia hospodárskej povahy činností prevádzkovateľa letiska v kontexte verejného financovania opatrení na rozvoj infraštruktúry nie je dôvod oddeliť činnosť spočívajúcu vo výstavbe alebo rozširovaní infraštruktúry od jej následného využívania ([36]).

(204) Okrem toho Všeobecný súd vo svojom rozsudku letisko Lipsko/Halle rozhodol, že„*pristávacie a odletové dráhy sú vlastne základnými zložkami hospodárskych činností vykonávaných prevádzkovateľom letiska. Výstavba pristávacích a odletových dráh teda umožňuje letisku vykonávať jeho hlavnú hospodársku činnosť, alebo, ak ide o výstavbu ďalšej dráhy alebo o rozšírenie existujúcej dráhy, túto činnosť rozvíjať.*“

(205) Vzhľadom na judikatúru uvedenú v odôvodneniach 196 a 204 Komisia poznamenáva, že infraštruktúra, ktorá je predmetom tohto rozhodnutia, bude priamo prevádzkovaná na komerčné účely spoločnosťou FLH, prevádzkovateľom letiska, alebo bude nepriamo podporovať a umožňovať komerčnú prevádzku letiska ako celku.

(206) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že podľa nemeckého práva, najmä […], poplatky musia byť stanovené prevádzkovateľom letiska a predložené na schválenie spolkovému ministerstvu dopravy. Komisia poznamenáva, že letiskové poplatky stanovujú prevádzkovatelia letísk v rámci regulačných obmedzení, aby sa zabránilo akejkoľvek neoprávnenej diskriminácii medzi používateľmi letiska a prípadnému zneužívaniu dominantného postavenia prevádzkovateľa letiska. Komisia sa však domnieva, že prevádzkovateľom letísk to nebráni stanoviť výšku letiskových poplatkov vzhľadom na potrebné investície a náklady. Je to potvrdené najmä požiadavkami […] a […] […]

(207) Komisia ďalej konštatuje, že výstavba a rozvoj infraštruktúry, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie, umožní spoločnosti FLH zvýšiť jej kapacitu a rozšíriť hospodársku činnosť spočívajúcu v prevádzkovaní letiska Lipsko/Halle. Spoločnosť FLH, prevádzkovateľ letiska, poskytuje letiskové služby za odplatu, ktorá vyplýva najmä z letiskových poplatkov, ale aj z ďalších príjmov týkajúcich sa využívania infraštruktúry a poskytovania pomocných služieb, ako je napríklad prenájom hangárov, ktoré sa musia považovať za odmenu za poskytnuté služby.

(208) Komisia sa preto domnieva, že infraštruktúra, na ktorú sa vzťahuje toto rozhodnutie, je komerčne využiteľná. FLH je preto podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

6.1.2. **Činnosti, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky**

(209) Nie všetky činnosti letiska však nevyhnutne majú hospodársku povahu ([37]). Keďže klasifikácia subjektu ako podniku vždy závisí od konkrétnej činnosti, je potrebné rozlišovať medzi činnosťami daného letiska a určiť, do akej miery majú tieto činnosti hospodársku povahu. Ak letisko vykonáva hospodárske aj iné ako hospodárske činnosti, považuje sa za podnik len vzhľadom na hospodárske činnosti.

(210) Súdny dvor rozhodol, že činnosti, za ktoré obvykle zodpovedá štát pri vykonávaní svojich úradných právomocí verejného orgánu, nie sú hospodárskej povahy a vo všeobecnosti nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci ([38]). Na letisku sú činnosti ako kontrola letovej prevádzky, práca policajných, colných a protipožiarnych orgánov a činnosti potrebné na zabezpečenie civilného letectva pred nezákonnými zásahmi a investície do infraštruktúry a vybavenia potrebných na vykonávanie týchto činností vo všeobecnosti považované za činnosti inej ako hospodárskej povahy ([39]).

([36]) Vec C-205/03 P, FENIN/Komisia, Zb. 2006, s. I-6295, bod 88 a rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 95.
([37]) Rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 98.
([38]) Vec C-118/85, Komisia/Taliansko, Zb. 1987, s. 2599, body 7 a 8 a vec C-30/87, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Zb. 1988, s. I-2479, bod 18.
([39]) Pozri najmä vec C-364/92, SAT/Eurocontrol, Zb. 1994, s. I–43, bod 30 a vec C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati/Komisia, Zb. 2009, s. I–2207, bod 71.

(211) Verejné financovanie takýchto iných ako hospodárskych činností nepredstavuje štátnu pomoc, ale musí byť obmedzené výlučne na náhradu vzniknutých nákladov a nesmie sa používať na financovanie iných činností ([40]). Akákoľvek možná nadmerná náhrada nákladov vzniknutých v súvislosti s inými ako hospodárskymi činnosťami zo strany verejných orgánov môže predstavovať štátnu pomoc. Ak letisko vykonáva okrem hospodárskych činností aj iné ako hospodárske činnosti, vyžaduje sa oddelené účtovanie nákladov, aby sa zabránilo akémukoľvek presunu verejných prostriedkov medzi inými ako hospodárskymi a hospodárskymi činnosťami.

(212) Verejné financovanie iných ako hospodárskych činností nesmie viesť k neprípustnej diskriminácii medzi letiskami. Existuje ustálená judikatúra, podľa ktorej ide o výhodu, ak verejné orgány odbremenia podniky od nákladov priamo súvisiacich s ich hospodárskymi činnosťami ([41]). Ak je preto v rámci daného právneho poriadku bežné, že civilné letiská musia znášať určité náklady, ktoré sa nevyhnutne spájajú s ich prevádzkou, zatiaľ čo iné letiská tieto náklady znášať nemusia, v druhom prípade môže ísť o poskytnutie výhody, bez ohľadu na to, či tieto náklady súvisia s činnosťou, ktorá sa vo všeobecnosti považuje za činnosť iného ako hospodárskeho charakteru.

(213) Na základe odôvodnení 209 a 212 preto Komisia musí analyzovať povahu opatrení infraštruktúry vyplývajúcich z tohto rozhodnutia, ktoré sa vykonávajú na letisku Lipsko/Halle.

(214) Nemecko tvrdilo, že oznámené opatrenia M1 až M11 sa týkajú činností, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky, a že financovanie týchto činností je obmedzené výlučne na rozsah nákladov potrebných na tieto opatrenia. Nemecko sa preto domnievalo, že tieto náklady nepatria do pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci. V tejto súvislosti Nemecko tvrdilo, že opatrenia M1 až M11 patria do jednej z týchto kategórií:

i) opatrenia na ochranu civilného letectva pred nezákonnými zásahmi ([42]), ktoré podliehajú nemeckému zákonu *Luftsicherheitsgesetz* (zákon o bezpečnosti leteckej dopravy „LuftSiG“), a najmä jeho § 8;

ii) opatrenia týkajúce sa bezpečnosti prevádzky podliehajúce § 45 *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* (dekrét o pravidlách udeľovania povolení na leteckú dopravu „LuftVZO“); alebo

iii) opatrenia týkajúce sa ochrany tretích strán pred prevádzkovými rizikami leteckej dopravy (napríklad pred hlukom).

(215) Pokiaľ ide o opatrenia týkajúce sa bezpečnosti prevádzky, Komisia sa domnieva, že zaručenie bezpečnej prevádzky letiska je bežnou súčasťou hospodárskej činnosti spočívajúcej v prevádzkovaní letiska ([43]). V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že ani náklady spojené s regulačnými požiadavkami a normami nemožno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. Komisia sa domnieva, že pri podrobnejšom preskúmaní jednotlivých činností a nákladov na opatrenia zamerané na zaistenie bezpečnosti prevádzky na letisku nepredstavujú činnosti, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky. Každý podnik, ktorý chce pôsobiť na danom trhu, musí zaručiť bezpečnosť zariadení (v prípade letísk ide napríklad o vzletové a pristávacie dráhy, rolovacie dráhy a odbavovacie plochy) a zároveň zabezpečiť dodržiavanie regulačných noriem.

(216) Pokiaľ ide o vzletové a pristávacie dráhy, rolovacie dráhy a odbavovacie plochy, Komisia sa domnieva, že ide o základné prvky hospodárskych činností, ktoré vykonáva prevádzkovateľ letiska. Výstavba vzletových a pristávacích dráh, rolovacích dráh a odbavovacích plôch preto umožňuje prevádzkovateľovi letiska vykonávať jeho hlavnú hospodársku činnosť.

(217) Pokiaľ ide o opatrenia podľa § 8 LuftSiG, kontrolu letovej prevádzky, meteorologické služby a hasičský zbor možno v zásade považovať za činnosti patriace do pôsobnosti verejnej politiky.

([40]) Vec C-343/95, Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova, Zb. 1997, s. I-1547. Rozhodnutie Komisie č. 309/02 z 19. marca 2003, letecká bezpečnosť – náhrada nákladov vzniknutých v súvislosti s útokmi z 11. septembra 2001 (Ú. v. EÚ C 148, 25.6.2003, s. 7). Rozhodnutie Komisie č. 438/02 zo 16. októbra 2002, pomoc orgánom verejnej správy v sektore prístavov (Ú. v. ES C 284, 21.11.2002, s. 2).

([41]) Pozri okrem iného vec C-172/03, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, Zb. 2005, s. I–01627, bod 36 a judikatúru citovanú v tomto rozsudku.

([42]) Podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 zo 16. decembra 2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva (Ú. v. ES L 355, 30.12.2002, s. 1).

([43]) Rozhodnutie Komisie z 20. februára 2014 vo veci štátnej pomoci SA.35847 (2012/N) – Česká republika – letisko Ostrava, zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku, odôvodnenie 16.

(218) Pokiaľ ide o uplatniteľný právny rámec, Nemecko vyhlásilo, že v súvislosti s hasičským zborom neexistujú žiadne právne predpisy, ktoré pripisujú tieto náklady výhradne prevádzkovateľovi letiska. Okrem toho Komisia poznamenáva, že náhrada nákladov na hasičský zbor patrí do právomoci spolkových krajín a že tieto náklady sú zvyčajne financované zo strany príslušných regionálnych orgánov. Náhrada týchto nákladov je obmedzená do výšky potrebnej na pokrytie týchto nákladov.

(219) Pokiaľ ide o kontrolu letovej prevádzky a meteorologické služby, Komisia poznamenáva, že podľa § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG náklady týkajúce sa § 27 písm. c) LuftVG hradí štát v prípade niekoľkých špecifických letísk. Letiská sú oprávnené na pokrytie nákladov ako „*uznané letiská*“ podľa § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG, ak to spolkové ministerstvo dopravy uznalo ako nevyhnutné z bezpečnostných dôvodov a na základe záujmov spojených s dopravnou politikou ([44]). Nemecké letiská, ktoré neboli uznané, nie sú oprávnené na pokrytie nákladov podľa § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG a musia preto v zásade znášať náklady na opatrenia uvedené v § 27 písm. c) LuftVG z vlastných zdrojov. Tieto náklady sú neoddeliteľnou súčasťou prevádzky letísk. Keďže niektoré letiská musia tieto náklady hradiť z vlastných zdrojov, zatiaľ čo iné letiská tieto náklady znášať nemusia, v druhom prípade môže ísť o poskytnutie výhody, aj keď kontrola a opatrenia v oblasti leteckej bezpečnosti, ako aj meteorologické služby možno považovať za iné ako hospodárske činnosti. Letisko Lipsko/Halle bolo uznané za takéto letisko, a preto je oprávnené na pokrytie nákladov podľa § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG. Iné letiská musia tieto náklady hradiť z vlastných zdrojov. Preto hradenie nákladov letiska Lipsko/Halle týkajúcich sa kontroly letovej prevádzky a bezpečnostných opatrení, ako aj meteorologických služieb, podľa § 27 písm. d) a § 27 písm. f) LuftVG predstavuje pre letisko Lipsko/Halle výhodu.

(220) Pokiaľ ide o opatrenia podľa § 8 LuftSiG, zdá sa, že Nemecko sa domnieva, že všetky náklady na dané opatrenia môžu znášať príslušné verejné orgány. Komisia však poznamenáva, že podľa § 8 ods. 3 LuftSiG môžu byť hradené len náklady súvisiace s poskytovaním a údržbou priestorov a budov potrebných na výkon činností podľa § 5 LuftSiG. Všetky ostatné náklady musí znášať prevádzkovateľ letiska. Preto v rozsahu, v ktorom verejné financovanie poskytnuté spoločnosti FLH oslobodilo tento podnik od nákladov, ktoré musel znášať podľa § 8 ods. 3 LuftSiG, nie je toto verejné financovanie vyňaté z kontroly podľa pravidiel štátnej pomoci Únie. V každom prípade, bez ohľadu na právnu kvalifikáciu týchto nákladov ako nákladov patriacich alebo nepatriacich do pôsobnosti verejnej politiky, sa preukázalo, že ich podľa platného právneho rámca musí znášať prevádzkovateľ letiska. Preto, ak má tieto náklady hradiť štát, prevádzkovateľ letiska by bol oslobodený od nákladov, ktoré by mu za normálnych okolností vznikli.

(221) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach 215 a 220 Komisia považuje za primerané vyvodiť konkrétnejšie závery týkajúce sa investičných nákladov, ktoré údajne patria do pôsobnosti verejnej politiky.

M1 Nadobudnutie pozemkov, premiestnenie, znižovanie hluku a plány zamerané na ochranu priľahlého územia, M2 Zariadenie na testovanie motorov a M10 Dodatočné opatrenia na znižovanie hluku

(222) Nemecko uviedlo, že opatrenia M1, M2 a M10 patria do pôsobnosti verejnej politiky, pretože sú zamerané na ochranu tretích strán pred prevádzkovými rizikami leteckej dopravy, napríklad na ochranu majiteľov nehnuteľností a životného prostredia pred účinkami hluku.

(223) Komisia sa domnieva, že náklady týkajúce sa opatrení M1, M2 a M10 predstavujú normálne náklady, ktoré by podnik musel znášať v záujme vybudovania zariadení, ktoré sú v súlade s určitými regulačnými normami. Okrem toho tieto opatrenia nemožno oddeliť od hospodárskej činnosti letiska. Dokazuje to predovšetkým skutočnosť, že bez týchto opatrení by letisku nebolo umožnené prevádzkovať lety v nočnom čase a nebolo by mu dovolené zamerať sa na prevádzkovanie leteckej nákladnej dopravy vo vzťahu k rozhodnutiu o schválení plánovania výstavby južnej vzletovej a pristávacej dráhy na letisku Lipsko/Halle a stratégie rozširovania.

(224) Komisia sa preto domnieva, že opatrenia M1, M2 a M10 nemožno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

([44]) *§ 27 písm. d) ods. 1 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“.*

M3 (Rolovacia dráha a prejazdový most „E7“), M4 [Rozšírenie severnej vzletovej a pristávacej dráhy (náklady na plánovanie)], M5 (Vyčistenie priestranstva na výstavbu rolovacej dráhy „Victor“), M6 (Paralelná rolovacia dráha „Victor“), M12 [Schvaľovací proces plánovaného rozšírenia (južná vzletová a pristávacia dráha a odbavovacia plocha)], M13 (Rozšírenie severnej odbavovacej plochy), M14 (Rozšírenie východnej odbavovacej plochy), M15 (Prispôsobenie infraštruktúry) a M16 (Ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry, ako je rozšírenie hangáru v severnej zóne a výstavba nového letiskového terminálu a menšieho prístrešku pre lietadlá)

(225) V tomto prípade je cieľom plánovaného rozšírenia vzletovej a pristávacej dráhy zabezpečiť, aby nákladné lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou dokázali vzlietnuť bez akéhokoľvek obmedzenia užitočného zaťaženia, zatiaľ čo rozšírenie odbavovacej plochy by malo zaistiť lepšie rozloženie letových pohybov. Okrem toho pokiaľ ide o rolovacie dráhy, Komisia upozorňuje, že na letisku rolovacie dráhy prepájajú vzletové a pristávacie dráhy s rampami, hangármi, terminálmi a inými zariadeniami. Tieto prepojenia umožňujú lietadlám opustiť vzletovú a pristávaciu dráhu, čo iným lietadlám umožňuje pristáť alebo vzlietnuť. Preto sú rolovacie dráhy a prejazdové mosty neoddeliteľne spojené s pristávacími a vzletovými dráhami, za ktoré prevádzkovateľ letiska prijíma poplatky. Okrem toho informácie, ktoré poskytlo Nemecko, potvrdzujú, že tieto opatrenia sú dôležité vzhľadom na objem dopravy a dopravné toky. Ak by sa výstavba neuskutočnila, letisko by nemalo prospech z očakávaného zvýšenia objemu dopravných tokov alebo by sa musel súčasný objem dopravných tokov znížiť, aby sa zabezpečila bezpečná prevádzka lietadiel. Komisia sa domnieva, že to nie je v rozpore so skutočnosťou, že určitý počet rolovacích dráh a prejazdových mostov sa môže bezpečne používať len pri určitom obmedzenom objeme dopravy.

(226) Komisia v tejto súvislosti pripomína, že vzletové a pristávacie dráhy, rolovacie dráhy a odbavovacie plochy sú základnými prvkami hospodárskych činností, ktoré vykonáva prevádzkovateľ letiska. Výstavba vzletových a pristávacích dráh, rolovacích dráh a odbavovacích plôch umožňuje prevádzkovateľovi letiska vykonávať hlavnú hospodársku činnosť, a preto ju nemožno od tejto hospodárskej činnosti oddeľovať.

(227) Komisia poznamenáva, že prevádzkovateľ letiska prijal opatrenia M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 a M16 na komerčné účely. Preto predstavujú komerčne využiteľnú infraštruktúru a nemožno ich považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

M11 Rozvoj verejnej časti letiska v juhovýchodnej zóne, fáza I

(228) Komisia poznamenáva, že opatrenie M11 zahŕňa vybavenie existujúcich budov elektrickou energiou a dodávkou vody, zariadeniami na spracovanie odpadových vôd a odvádzanie dažďovej vody, ako aj dodatočné opatrenia na znižovanie hluku.

(229) Vzhľadom na posúdenie vykonané v odôvodneniach 215 a 220 sa tieto opatrenia netýkajú činností, za ktoré obvykle zodpovedá štát pri vykonávaní svojich úradných právomocí verejného orgánu. Skôr prispievajú k modernizácii infraštruktúry, ktorá sa používa na komerčné účely, predstavujú teda hospodársku činnosť, a preto ich nemožno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

M5 (Nová požiarna stanica) a M9 (Protipožiarne vybavenie)

(230) Pokiaľ ide o hasičskú stanicu a protipožiarne vybavenie, ako je uvedené v odôvodnení 218, táto činnosť sa môže vo všeobecnosti považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

(231) Pokiaľ ide o právny rámec, Nemecko vyhlásilo, že v súvislosti s hasičskou stanicou a protipožiarnym vybavením neexistujú žiadne právne predpisy, ktoré výslovne ukladajú tieto náklady prevádzkovateľovi letiska. Okrem toho Komisia podotýka, že náhrada nákladov na novú hasičskú stanicu a protipožiarne vybavenie patrí do právomoci spolkových krajín a že tieto náklady sú zvyčajne financované zo strany príslušných regionálnych orgánov, ako uviedlo Nemecko. Náhrada týchto nákladov je obmedzená do výšky potrebnej na pokrytie týchto nákladov.

(232) Z toho vyplýva, že náklady na výstavbu novej hasičskej stanice a náklady na nákup protipožiarneho vybavenia možno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky.

M5 (Viacúčelový hangár) a M9.3 (Vybavenie na zimnú údržbu)

(233) Pokiaľ ide o viacúčelový hangár, Nemecko tvrdilo, že patrí do pôsobnosti verejnej politiky, pretože v prípade núdze by sa použil ako núdzový prístrešok. Podľa Nemecka aj náklady na budovanie tohto hangára patria do pôsobnosti verejnej politiky, pretože tento hangár sa v súčasnosti používa na uskladnenie vybavenia na zimnú údržbu, ktoré je potrebné na bezpečnú prevádzku letiska v zimnom období.

(234) Pokiaľ ide o výstavbu viacúčelového hangára na letisku Lipsko/Halle, Komisia poznamenáva, že táto budova sa môže používať na rôzne účely. Okrem toho, ako už bolo uvedené v odôvodnení 215, náklady na vybavenie na zimnú údržbu (M9.3), ktoré je potrebné na bezpečnú prevádzku letiska, predstavujú bežné náklady na prevádzku podniku a nemôžu sa považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. Komisia sa preto domnieva, že ani náklady na výstavbu viacúčelového hangára nepatria do rozsahu pôsobnosti verejnej politiky.

(235) Toto zistenie však nebráni tomu, aby Nemecko v núdzových situáciách poverilo letisko konkrétnymi úlohami, ktoré patria medzi služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

M7 Ďalšie plochy na odmrazovanie

(236) Nemecko tvrdí, že ďalšie plochy na odmrazovanie sú potrebné na bezpečnú a časovo presnú prevádzku lietadiel na letisku. Podľa Nemecka je rozšírenie existujúcich plôch na odmrazovanie potrebné, aby sa vzhľadom na zvýšenie objemu dopravy na letisku predišlo meškaniu pravidelných letov. Okrem toho Nemecko zdôrazňuje, že príjmy z odmrazovacích služieb, ktoré letisko poskytuje, nepokrývajú náklady na vybudovanie infraštruktúry.

(237) Po prvé Komisia konštatuje, že skutočnosť, či činnosť je alebo nie je zisková, nie je pre pojem hospodárskej činnosti rozhodujúca ([45]). Po druhé Komisia poznamenáva, že odmrazovacie služby sa leteckým dopravcom poskytujú za odplatu. Ide o základné služby, ktoré akékoľvek letisko poskytuje ako súčasť svojej hospodárskej činnosti. Čím viac takýchto služieb sa poskytuje, tým viac lietadiel môže odletieť z letiska, a letisko tak môže zvýšiť svoje príjmy.

(238) Komisia sa preto domnieva, že odmrazovacie služby sú neoddeliteľne spojené s hospodárskym využívaním letiska a nemožno ich oddeľovať od tejto činnosti, a preto sa musia považovať za hospodárske činnosti.

M8 Vrtuľníkové letisko

(239) Opatrenie zahŕňa vytvorenie parkovacieho priestoru pre vrtuľníky, ktorý bude slúžiť ako základňa leteckých záchranných služieb.

(240) Komisia sa domnieva, že vytvorenie vrtuľníkového letiska uľahčuje letecké záchranné služby. Preto poskytovanie vrtuľníkového letiska pre záchranné služby možno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. Kompenzácia musí byť viazaná výhradne na náklady na tieto služby.

M 9 Ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry

(241) Dodatočné opatrenia v oblasti infraštruktúry zahŕňajú obnovenie kontrolného bodu I, výstavbu funkčnej bezpečnostnej budovy s cieľom splniť potreby spolkovej a miestnej polície, colných orgánov, zvieraciu farmu a obvodové oplotenie letiska (vrátane systému digitálneho kamerového dohľadu a pohybových senzorov). Podľa Nemecka sú tieto opatrenia potrebné na ochranu civilného letectva pred nezákonnými zásahmi, a preto patria do rozsahu pôsobnosti § 8 LuftSiG.

(242) Pokiaľ ide o opatrenia podľa § 8 LuftSiG, zdá sa, že Nemecko sa domnieva, že všetky náklady na dané opatrenia môžu znášať príslušné verejné orgány. Komisia však poznamenáva, že podľa § 8 ods. 3 LuftSiG môžu byť hradené len náklady súvisiace s poskytovaním a údržbou priestorov a budov potrebných na výkon činností podľa § 5 LuftSiG. Všetky ostatné náklady musí znášať prevádzkovateľ letiska. Preto v rozsahu, v ktorom verejné financovanie poskytnuté spoločnosti FLH oslobodilo tento podnik od nákladov, ktoré musel znášať podľa § 8 ods. 3 LuftSiG, toto verejné financovanie nie je vyňaté z kontroly podľa pravidiel štátnej pomoci Únie.

(243) Pokiaľ ide o náklady spojené s používaním funkčnej bezpečnostnej budovy nemeckou meteorologickou službou, Komisia poznamenáva, že podľa § 27 písm. f) LuftVG náklady týkajúce sa § 27 písm. c) LuftVG hradí štát v prípade niekoľkých konkrétnych letísk. Letiská sú oprávnené na pokrytie nákladov ako „*uznané letiská*“ podľa § 27 písm. f) LuftVG, ak to spolkové ministerstvo dopravy uznalo za nevyhnutné z bezpečnostných dôvodov a na základe záujmov spojených s dopravnou politikou. Nemecké letiská, ktoré neboli uznané, nie sú oprávnené na pokrytie nákladov podľa § 27 písm. f) LuftVG a musia preto v zásade znášať náklady na opatrenia uvedené v § 27 písm. c) LuftVG z vlastných zdrojov. Tieto náklady sú neoddeliteľnou súčasťou prevádzky letísk. Keďže niektoré letiská musia tieto náklady hradiť z vlastných zdrojov, zatiaľ čo iné letiská tieto náklady znášať nemusia, v druhom

([45]) Rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 115.

prípade môže ísť o poskytnutie výhody, aj keď nemeckú meteorologickú službu možno považovať za inú ako hospodársku. Letisko Lipsko/Halle bolo uznané za takéto letisko, a preto je oprávnené na pokrytie nákladov podľa § 27 písm. f) LuftVG. Iné letiská musia tieto náklady hradiť z vlastných zdrojov. Preto úhrada nákladov na letisku Lipsko/Halle týkajúcich sa meteorologických služieb podľa § 27 písm. f) LuftVG predstavuje výhodu pre letisko Lipsko/Halle.

6.1.3. **Záver**

(244) Vzhľadom na zistenia v oddiele 6.1.1 je FLH podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

(245) So zreteľom na zistenia v oddiele 6.1.2 nemožno za súčasť pôsobnosti verejnej politiky považovať financovanie týchto opatrení: M1 nadobudnutie pozemkov, premiestnenie, zníženie hluku a ochrana priľahlých území, M2 zariadenie na testovanie motorov, M3 rolovacia dráha a prejazdový most „E7“, M4 rozšírenie severnej vzletovej a pristávacej dráhy (náklady na plánovanie), M5 vyčistenie priestranstva na výstavbu rolovacej dráhy „Victor“, M5 viacúčelový hangár, M6 paralelná rolovacia dráha „Victor“, M7 ďalšie plochy na odmrazovanie, M9.3 vybavenie na zimnú údržbu, M10 dodatočné opatrenia na zníženie hluku, M11 rozvoj verejnej časti letiska v juhovýchodnej zóne, fáza I, M12 schvaľovací proces plánovaného rozšírenia v južnej časti (južná vzletová a pristávacie dráha a odbavovacia plocha), M13 rozšírenie severnej odbavovacej plochy, M14 rozšírenie východnej odbavovacej plochy, M15 prispôsobenie infraštruktúry, a M16 ďalšie opatrenia týkajúce sa infraštruktúry, ako je rozšírenie hangáru v severnej zóne a výstavba nového leteckého terminálu a menšieho prístrešku pre lietadlá. Financovanie týchto činností umožňuje prevádzkovateľovi letiska vykonávať jeho hlavnú hospodársku činnosť a nedá sa oddeliť od tejto činnosti.

(246) Pokiaľ ide o opatrenie M5 týkajúce sa novej hasičskej stanice, opatrenie M9 týkajúce sa protipožiarneho vybavenia a opatrenie M8 týkajúceho sa vrtuľníkového letiska, Komisia sa domnieva, že tieto opatrenia možno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky (pozri oddiel 6.1.2).

(247) Pokiaľ ide o opatrenie M9 týkajúce sa dodatočných opatrení v oblasti infraštruktúry, napríklad obnovenia kontrolného bodu I, výstavby funkčnej bezpečnostnej budovy s cieľom splniť potreby spolkovej a miestnej polície, colných orgánov, zvieracej farmy a obvodového oplotenia letiska (vrátane systému digitálneho kamerového dohľadu a pohybových senzorov), Komisia sa domnieva, že tieto činnosti môžu spadať do pôsobnosti verejnej politiky. V rozsahu, v ktorom tieto opatrenia patria do pôsobnosti § 8 ods. 3 LuftSiG, podľa tohto ustanovenia nemeckého zákona môžu byť hradené len náklady súvisiace s poskytovaním a údržbou priestorov a budov potrebných na výkon uvedených činností podľa § 5 LuftSiG. Všetky ostatné náklady musí znášať prevádzkovateľ letiska. Preto v rozsahu, v ktorom verejné financovanie poskytnuté spoločnosti FLH oslobodilo tento podnik od nákladov, ktoré musel znášať podľa § 8 ods. 3 LuftSiG, toto verejné financovanie nie je vyňaté z kontroly podľa pravidiel štátnej pomoci Únie.

(248) Pokiaľ ide o náklady spojené s používaním funkčnej bezpečnostnej budovy nemeckou meteorologickou službou (v súvislosti s opatrením M9), Komisia sa domnieva, že z dôvodov vyplývajúcich z odôvodnenia 243 náhrada nákladov letiska Lipsko/Halle spojených s meteorologickými službami podľa § 27 písm. f) LuftVG predstavuje výhodu pre letisko Lipsko/Halle, aj keď meteorologickú službu možno považovať za inú ako hospodársku.

6.2. AKCIONÁRSKE ÚVERY V PROSPECH FLH A ICH CHARAKTER POMOCI

6.2.1. **Vzťah medzi akcionárskymi úvermi a kapitálovými injekciami**

(249) Pred posúdením, či akcionárske úvery v prospech FLH predstavujú štátnu pomoc, je potrebné určiť, či by sa akcionárske úvery a kapitálové injekcie mali považovať za samostatné opatrenia alebo za jedno opatrenie.

(250) Z dôkazov vyplýva, že o oboch operáciách sa rozhodlo súčasne v rámci širšieho plánu financovania zlepšenia infraštruktúry letiska a že akcionári FLH mali v úmysle previesť svoje úvery na vlastný kapitál. Nemecko však vyhlásilo, že poskytnutie kapitálových injekcií nie je neodvolateľné a že FLH nemá priamy nárok na zvýšenie kapitálu.

(251) Komisia sa za týchto okolností domnieva, že akcionárske úvery a kapitálové injekcie možno považovať za samostatné opatrenia.

6.2.2. **Hospodárska výhoda**

(252) S cieľom overiť, či podnik profitoval z hospodárskej výhody vyplývajúcej z poskytnutia úveru za zvýhodnených podmienok, Komisia uplatňuje kritérium „*zásada veriteľa v trhovom hospodárstve*“. Podľa tejto zásady by sa dlhový kapitál, ktorý štát priamo alebo nepriamo dá k dispozícii spoločnosti za okolností, ktoré zodpovedajú bežným trhovým podmienkam, nemal označovať za štátnu pomoc ([46]).

(253) V tomto prípade musí Komisia posúdiť, či podmienky akcionárskych úverov (pozri tabuľku 3) poskytnuté spoločnosti FLH predstavujú hospodársku výhodu, ktorú by prijímajúci podnik nebol získal za bežných trhových podmienok.

(254) Nemecko je toho názoru, že „*zásada veriteľa v trhovom hospodárstve*“ bola v plnej miere dodržaná, keďže akcionárske úvery boli poskytnuté za trhových podmienok. S cieľom odôvodniť podmienky príslušných úverov Nemecko porovnáva podmienky akcionárskych úverov s podmienkami, ktoré poskytujú iné banky (pozri argumenty uvedené v oddieloch 3.3.1 a 3.3.2).

(255) V súlade so svojou rozhodovacou praxou s cieľom zistiť, či posudzované finančné prostriedky boli udelené za zvýhodnených podmienok, môže Komisia – pri neexistencii iných proxy hodnôt – porovnať úrokovú sadzbu predmetného úveru s referenčnou sadzbou Komisie. Referenčná sadzba Komisie sa stanovuje na základe metodiky uvedenej v oznámení o referenčných sadzbách z roku 2008.

(256) Oznámením z roku 2008 o referenčných sadzbách sa zavádza metóda na stanovenie referenčných a diskontných sadzieb, ktoré sa uplatňujú ako proxy hodnoty. Keďže však referenčná sadzba Komisie je proxy hodnota, ak má Komisia iné ukazovatele v konkrétnom prípade úrokovej sadzby, ktorú mohol dlžník získať na trhu, svoje posúdenie môže založiť na týchto ukazovateľoch.

Úverový rating FLH

(257) Aby bolo možné posúdiť podmienky akcionárskych úverov, Komisia musí najprv posúdiť úverovú bonitu FLH.

(258) Spoločnosť FLH nie je hodnotená ratingovými agentúrami. Nemecko však tvrdí, že na základe zmluvy o prevode ziskov a strát uzatvorenej medzi FLH a MFAG by sa mal zohľadniť rating materskej spoločnosti.

(259) Komisia konštatuje, že podľa nemeckého práva MFAG zostáva zodpovedná za akúkoľvek úverovú zmluvu, ktorú FLH uzavrie počas trvania zmluvy o prevode ziskov a strát, aj keď sa zmluva následne zruší.

(260) Na tomto základe Komisia zastáva názor, že rating spoločnosti FLH by sa mal považovať minimálne za rating jej materskej spoločnosti, MFAG.

(261) Ani spoločnosť MFAG nebola hodnotená ratingovými agentúrami. Nemecko však uviedlo niekoľko interných ratingov bánk týkajúcich sa spoločnosti MFAG, ako je zhrnuté v tabuľke 4.

(262) Vzhľadom na odôvodnenia 257 až 261 sa Komisia domnieva, že FLH má aspoň najnižšie hodnotenie MFAG, teda […] na štandardnej ratingovej stupnici agentúry Standard & Poor's v roku 2006 a […] na štandardnej ratingovej stupnici agentúry Standard & Poor's v období rokov 2007 – 2012.

Strata v prípade zlyhania (alebo úroveň kolateralizácie):

(263) Ak by sa predmetné akcionárske úvery mohli považovať za vo vysokej miere zabezpečené kolaterálom, trhový postup by si v takýchto prípadoch vyžadoval zvýšenie ratingu predmetného dlhového nástroja (tzv. „emisného ratingu“) o jeden stupeň oproti ratingu emitenta ([47]). Komisia preto musí stanoviť stratu v prípade zlyhania ([48]) (ďalej len „LGD“) príslušných akcionárskych úverov.

([46]) Oznámenie Komisie členským štátom: uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o EHS a článku 5 smernice Komisie 80/723/EHS na verejné podniky vo výrobnom sektore (Ú. v. ES C 307, 13.11.1993, s. 3, bod 11). Uvedené oznámenie sa zaoberá odvetvím výroby, ale je uplatniteľné aj na ďalšie hospodárske odvetvia. Pozri aj rozsudok vo veci T-16/96 Cityflyer, Zb. 1998, s. II-757, bod 51.

([47]) Pozri napríklad Moody's, Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks a Hybrid Securities of Corporate Issuers (február 2007).

([48]) Úroveň kolaterálov sa môže vypočítať ako LGD, čo je očakávaná strata expozície dlžníka v percentách po zohľadnení súm, ktoré možno získať späť z kolaterálu a konkurznej podstaty; v dôsledku toho je LGD nepriamo úmerná hodnote kolaterálov.

(264) Keďže úvery mali byť len mechanizmom krátkodobého preklenovacieho financovania, neboli zabezpečené kolaterálom. Nemecko však tvrdilo, že LGD by mala byť minimálne nižšia ako 30 %, pretože hodnota aktív FLH ([…] miliónov EUR v roku 2010), ktoré nie sú založené, prevyšuje hodnotu pasív ([…] mil. EUR v roku 2010).

(265) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že účtovná hodnota aktív nie je dostatočná na odhadnutie likvidačnej hodnoty v prípade platobnej neschopnosti alebo konkurzu letiska. V dokumente, ktorý zverejnil Bazilejský výbor pre bankový dohľad v júni 2006, sa odporúča vziať do úvahy hodnotu LGD pre prednostné pohľadávky voči podnikateľským subjektom, ktoré nie sú zabezpečené uznaným kolaterálom, na úrovni okolo 45 % ([49]). Preto podľa oznámenia z roku 2008 o referenčných sadzbách, predmetné akcionárske úvery majú „bežnú“ úroveň zabezpečenia kolaterálom, pričom LGD sa nachádza v strednej kategórii (30 % < LGD < 60 %).

(266) Komisia sa preto domnieva, že úroveň kolaterizácie nie je dostatočná na to, aby umožnila zvýšenie ratingu podniku o jeden stupeň.

Referenčné porovnanie podmienok akcionárskych úverov FLH s trhovými proxy hodnotami na základe rozpätí pre swapy na kreditné zlyhanie (CDS):

(267) Pri zisťovaní, či boli akcionárske úvery FLH poskytnuté za trhových podmienok, Komisia pristúpila k referenčnému porovnaniu s trhovými proxy hodnotami na základe rozpätí pre swapy na kreditné zlyhanie (CDS).

(268) V súlade s metodikou, ktorá je základom oznámenia z roku 2008 o referenčných sadzbách, Komisia zastáva názor, že úrokové sadzby úverov možno považovať za sadzby v súlade s trhovými podmienkami, keď sa úvery oceňujú pri sadzbe rovnajúcej sa referenčnej sadzbe alebo vyššej ako referenčná sadzba, ktorá je definovaná nasledujúcim vzorcom:

Referenčná sadzba = základná sadzba + riziková marža + poplatok

(269) Základná sadzba predstavuje náklady bánk na poskytovanie likvidity (náklady na financovanie). V prípade financovania s pevne stanovenou úrokovou sadzbou (teda ak je úroková sadzba úveru fixná počas celého trvania úveru), je vhodné stanoviť základnú sadzbu na základe swapových sadzieb ([50]), ktorých splatnosť a mena zodpovedajú splatnosti a mene dlhu. Riziková marža je kompenzáciou pre veriteľa za riziká spojené so špecifickým dlhovým financovaním, najmä za úverové riziko. Riziková marža môže byť odvodená z vhodnej vzorky rozpätí CDS ([51]), ktoré sa týkajú referenčných subjektov (ako napríklad podnikové dlhopisy) s podobným ratingom ako úvery pre FLH. Nakoniec sa zdá vhodné pridať 10 – 20 bázických bodov ako aproximáciu bankových poplatkov, ktoré musia spoločnosti zvyčajne zaplatiť ([52]).

(270) Komisia sa domnieva, že posudzované opatrenia financovania nepredstavujú typický úver. Na účely tohto posúdenia sa predpokladá, že úvery sa poskytujú ako revolvingové úvery, ktoré sa obnovujú každý rok s novými úrokovými sadzbami. V dôsledku toho sa usudzuje, že splatnosť je jeden rok.

(271) Úvery sa poskytujú pri pohyblivej základnej úrokovej sadzbe, pričom 1-ročný EURIBOR predstavuje referenčnú sadzbu. Riziko možno posúdiť na základe vzorky rozpätia CDS pre každý príslušný časový bod. V tabuľke 7 je zhrnutý počet pripomienok (od spoločností s ratingom FLH zo všetkých odvetví okrem finančných inštitúcií a vlád) a príslušné rozpätia CDS.

([49]) Dokument Medzinárodná konvergencia merania kapitálu a kapitálových noriem, ktorý zverejnil Bazilejský výbor pre bankový dohľad v júni 2006.

([50]) Swapová úroková miera je ekvivalentom medzibankovej úrokovej miery (IBOR) s dlhšou splatnosťou. Na finančných trhoch sa používa ako referenčná sadzba pre stanovenie miery financovania.

([51]) Swap na kreditné zlyhanie (CDS) je (obchodovateľná) zmluva o kreditnom deriváte medzi dvomi protistranami, kupujúcim zabezpečenia a predajcom zabezpečenia, ktorou sa prenáša kreditné riziko spojené s príslušným referenčným subjektom z kupujúceho zabezpečenia na predajcu zabezpečenia. Kupujúci zabezpečenia platí za každé obdobie prirážku predajcovi zabezpečenia až do splatnosti CDS alebo do vopred stanovenej kreditnej udalosti, ktorá nastane v súvislosti s príslušným referenčným subjektom (podľa toho, čo nastane skôr). Pravidelné prirážky, ktoré platí kupujúci zabezpečenia (vyjadrené ako percento alebo z hľadiska bázických bodov zabezpečenej sumy, „nominálna hodnota“), sa nazývajú rozpätie CDS. Rozpätia CDS sa môžu použiť ako blízka proxy hodnota pre cenu úverového rizika.

([52]) Pozri napríklad Oxera *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (s. 3), alebo údaje spoločnosti Bloomberg o poplatkoch za upisovanie pri emisii dlhopisov. Vo zvyšnej časti tohto rozhodnutia bude poplatok v hodnote 20 bázických bodov použitý na stanovenie konzervatívneho odhadu.

Tabuľka 7

Prehľad pripomienok spoločností s ratingom FLH

Dátum	Rating	Počet pripomienok	Kvartil 1 (bázické body)	Kvartil 2 (bázické body)	Kvartil 3 (bázické 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 marža referenčnej sadzby je stanovená na základe vážených priemerných rozpätí CDS v 2. kvartile (pozri tabuľku 7).

(273) V tabuľke 8 sa porovnáva skutočná úroková sadzba, ktorá sa účtuje za posudzované akcionárske úvery, a referenčná sadzba.

Tabuľka 8

Porovnávací prehľad skutočnej a referenčnej sadzby FLH

Dátum	Skutočná úroková sadzba (%)				Referenčná sadzba (%)			
	Základná sadzba	Riziková marža	Poplatok	Súčet	Základná sadzba	Riziková marža	Poplatok	Súčet
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) Podľa trhovej praxe referenčná sadzba stanovená na základe rozpätia CDS musí zohľadňovať bankový poplatok vo výške približne […] bázických bodov ([53]). S cieľom stanoviť konzervatívny odhad sa v danom prípade pridá bankový poplatok vo výške […] bázických bodov.

(275) Komisia sa domnieva, že výsledky uvedené v tabuľke 8 naznačujú, že úvery boli skutočne poskytnuté za trhových podmienok. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že počas všetkých rokov s výnimkou roku 2009 bola skutočná sadzba FLH vyššia ako referenčná sadzba. Nižšia skutočná úroková sadzba v roku 2009 sa však kompenzuje vyššími sadzbami v rokoch 2010 až 2012 na akcionárske úvery väčších objemov.

(276) Okrem toho Komisia konštatuje, že tieto výsledky boli potvrdené aj prostredníctvom referenčného porovnávania úverov, ktoré Nemecko uviedlo v oddieloch 3.3.1 a 3.3.2.

6.2.3. **Záver**

(277) Vzhľadom na odôvodnenia uvedené v oddiele 6.2.1 a 6.2.2 sa Komisia domnieva, že akcionárske úvery FLH boli poskytnuté za trhových podmienok, a teda nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

([53]) Pozri napríklad Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies, 2011 (s. 3), alebo údaje spoločnosti Bloomberg o poplatkov za upisovanie pri emisii dlhopisov.

6.3. KAPITÁLOVÉ INJEKCIE V PROSPECH FLH A ICH CHARAKTER POMOCI

6.3.1. **Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu**

(278) Na to, aby išlo o štátnu pomoc, musia byť predmetné opatrenia financované zo štátnych zdrojov a rozhodnutie o udelení opatrenia musí byť pripísateľné štátu.

(279) Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na akúkoľvek výhodu poskytnutú prostredníctvom štátnych prostriedkov samotným štátom alebo akýmkoľvek sprostredkovateľským orgánom konajúcim na základe právomocí, ktoré mu boli zverené ([54]). Prostriedky miestnych orgánov sú na účely uplatňovania článku 107 ods. 1 zmluvy štátne prostriedky ([55]).

(280) Súdny dvor takisto rozhodol, že z hľadiska toho, či sa opatrenie považuje za štátnu pomoc, je nepodstatné, či ho poskytuje priamo štát alebo verejné či súkromné orgány, ktoré štát poveril spravovaním opatrení ([56]).

(281) V tomto prípade budú príslušné opatrenia, konkrétne kapitálové injekcie v prospech FLH, poskytnuté čiastočne priamo z rozpočtu miestnych orgánov (spolkovej krajiny Sasko-Anhaltsko, Slobodného štátu Sasko a príslušných miest a obcí) a čiastočne prostredníctvom finančných prostriedkov poskytnutých z rozpočtu miestnych orgánov, ktoré budú prideľované spoločnosti FLH prostredníctvom spoločnosti MFAG ako sprostredkovateľského orgánu. Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že finančné prostriedky pridelené prostredníctvom MFAG boli miestnymi orgánmi presmerované do spoločnosti FLH.

(282) Preto v rozhodujúcich obdobiach štát vykonával priamu alebo nepriamu kontrolu posudzovaných zdrojov. Komisia sa preto domnieva, že príslušné opatrenia sú financované zo štátnych zdrojov. Rozhodnutie o poskytnutí týchto štátnych prostriedkov treba takisto pripísať orgánom verejnej správy, keďže verejnoprávny akcionár FLH súhlasil s poskytnutím kapitálovej injekcie.

6.3.2. **Hospodárska výhoda**

(283) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nezískal za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu ([57]). Relevantný je len vplyv opatrenia na podnik, nie príčina ani cieľ zásahu štátu ([58]). O výhodu ide vždy, keď sa v dôsledku zásahu štátu zlepší finančná situácia podniku.

(284) Komisia ďalej pripomína, že „kapitál, ktorý štát priamo alebo nepriamo poskytol podniku za okolností, ktoré zodpovedajú bežným trhovým podmienkam, sa nemôže považovať za štátnu pomoc“ ([59]). V tomto prípade s cieľom určiť, či sa verejným financovaním letiska Lipsko/Halle poskytuje spoločnosti FLH výhoda, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískala, musí Komisia porovnať správanie verejných orgánov, ktoré poskytujú priame investičné subvencie a kapitálové injekcie, so správaním subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi perspektívou ziskovosti v dlhodobom horizonte ([60]).

(285) Z posúdenia by sa mali vylúčiť akékoľvek pozitívne dôsledky na hospodárstvo regiónu, v ktorom sa letisko nachádza, keďže Súdny dvor objasnil, že rozhodujúcou otázkou na uplatnenie kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve je, či by „za podobných okolností súkromný akcionár, s ohľadom na predvídateľnosť získania výnosu a odhliadnuc od všetkých sociálnych, regionálno-politických a sektorálnych faktorov, upísal príslušný kapitál“ ([61]).

(286) Súdny dvor v rozsudku vo veci Stardust Marine uviedol, že „[…] s cieľom preskúmať, či štát prijal alebo neprijal správanie obozretného investora konajúceho v trhovom hospodárstve, je potrebné preniesť sa do kontextu obdobia, počas ktorého sa prijali opatrenia finančnej pomoci s cieľom posúdiť ekonomickú racionálnosť správania štátu, a teda zdržať sa akéhokoľvek hodnotenia založeného na neskoršej situácii“ ([62]).

([54]) Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), Zb. 2002, s. I-4397.
([55]) Spojené veci T-267/08 a T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, Zb. 2011, s. II-1999, bod 108.
([56]) Vec 78/76, Steinike & Weinlig/Nemecko, Zb. 1977, s. 595, bod 21.
([57]) Prípad C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) a iní/La Poste a iní, Zb. 1996, s. I-3547, bod 60 a vec C-342/96, Španielske kráľovstvo/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1999, s. I-2459, bod 41.
([58]) Vec 173/73, Talianska republika/Komisia Európskych spoločenstiev, Zb. 1974, s. 709, bod 13.
([59]) Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia (Stardust Marine), Zb. 2002, s. I-4397, bod 69.
([60]) Vec C-305/89, Taliansko/Komisia (ALFA Romeo) Zb. 1991, s. I-1603, bod 23; vec T-296/97 Alitalia/Komisia, Zb. 2000, s. II-03871, bod 84.
([61]) Vec 40/85, Belgicko/Komisia, Zb. 1986, s. I-2321.
([62]) Rozsudok Stardust marine, bod 71.

(287) Okrem toho Súdny dvor vyhlásil vo veci EDF, že „[…] na druhej strane ekonomické posúdenia vykonané po poskytnutí uvedenej výhody, retrospektívne konštatovanie efektívnej rentability investície vykonanej dotknutým členským štátom alebo neskoršie odôvodnenia výberu naozaj prijatého postupu nemôžu postačovať na preukázanie, že tento členský štát prijal predtým alebo súbežne s poskytnutím ekonomickej výhody takéto rozhodnutie ako akcionár“ ([63]).

(288) Na účely uplatnenia kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve Komisia musí vziať do úvahy obdobie, keď boli prijaté jednotlivé rozhodnutia poskytnúť verejné finančné prostriedky spoločnosti FLH. Komisia musí svoje posúdenie založiť aj na informáciách a predpokladoch, ktoré mali príslušné miestne orgány k dispozícii v čase, keď sa prijalo rozhodnutie o kapitálových injekciách.

(289) Nemecko zdôraznilo aj to, že infraštruktúra je potrebná na tvorbu pracovných miest (5 106 pracovných miest priamo závisí od letiska). Komisia však poznamenáva, že pri uplatňovaní kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa nemôžu zohľadňovať sociálne a regionálne faktory.

(290) V tomto konkrétnom prípade, ktorý sa týka infraštruktúry a investícií do infraštruktúry, Nemecko spochybňuje uplatniteľnosť kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(291) Nemecko tvrdilo, že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nemožno uplatňovať na dopravnú infraštruktúru, pretože neexistujú porovnateľní súkromní investori. Podľa Nemecka súkromní investori nemajú žiadny záujem o letiská, najmä ak sú potrebné veľké investície. V tejto súvislosti Nemecko vyhlásilo, že by to znamenalo, že investície, ktoré by súkromní prevádzkovatelia nevykonali, by automaticky spadali mimo rozsahu pôsobnosti pravidiel štátnej pomoci.

(292) Komisia nemôže súhlasiť s týmto názorom Nemecka. Kritérium subjektu v trhovom hospodárstve nemožno vylúčiť len preto, že by súkromný sektor nebol zapojený do financovania letiskovej infraštruktúry. Hospodársky zložitá situácia nezbavuje verejného investora povinnosti konať tak rozumne, ako by konal súkromný investor v rovnakej situácii. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že judikatúra Súdneho dvora Európskej únie objasnila, že investícia do hospodárskych činností, ktoré by nevykonali súkromní investori pôsobiaci v trhovom hospodárstve, má prvky štátnej pomoci ([64]).

(293) Nemecko sa nedomnieva, že akcionári FLH konali ako subjekty v trhovom hospodárstve tým, že sa rozhodli zvýšiť vlastný kapitál letiska a previesť akcionárske úvery na vlastný kapitál. Komisia konštatuje, že Nemecko uviedlo, že zvýšenie kapitálu prebehlo bez akéhokoľvek základného podnikateľského plánu a bez posúdenia ziskovosti opatrení z dlhodobého hľadiska.

(294) Napriek podstatným a značným pochybnostiam týkajúcim sa projektu, ako je napríklad dlhodobý charakter investičného projektu (približne 50 rokov) sa nevypracoval ani *ex ante* podnikateľský plán, ani analýza citlivosti týkajúca sa akýchkoľvek príslušných predpokladov ziskovosti. To nie je v súlade s druhom analýzy, ktorú by vykonal obozretný investor v súvislosti s projektom takéhoto rozsahu.

(295) Na základe toho Komisia konštatuje, že kapitálové injekcie zo strany verejných akcionárov a spoločnosti MFAG v prospech spoločnosti FLH predstavujú hospodársku výhodu (v rozsahu, v ktorom investičné subvencie neboli spojené výlučne s činnosťami, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky, ako je uvedené v oddiele 6.1.2).

6.3.3. **Selektivita**

(296) Na to, aby sa na opatrenie štátu vzťahoval článok 107 ods. 1 zmluvy, musí toto opatrenie zvýhodňovať „*určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru*“. Preto sa pojem štátnej pomoci vzťahuje len na tie opatrenia zvýhodňujúce podniky, ktoré selektívnym spôsobom poskytujú určitú výhodu.

(297) V uvedenom prípade má z kapitálových injekcií prospech len FLH. Z toho vyplýva, že opatrenie je selektívne v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

6.3.4. **Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod**

(298) Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci vnútorného trhu, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou ([65]). Hospodárska výhoda, ktorá sa prostredníctvom kapitálových injekcií poskytuje prevádzkovateľovi letiska, posilňuje jeho ekonomické postavenie, keďže prevádzkovateľ letiska bude môcť založiť svoj podnik bez toho, aby niesol súvisiace investičné náklady.

([63]) Vec C-124/10P, Európska komisia/Électricité de France, Zb. 2012, zatiaľ neuverejnené, bod 85.
([64]) Rozsudok vo veci letisko Lipsko/Halle, bod 115.
([65]) Vec T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, s. II-717.

(299) Ako už bolo uvedené v oddiele 6.1.1, prevádzkovanie letiska je hospodárskou činnosťou. Hospodárska súťaž prebieha na jednej strane medzi letiskami, ktoré chcú pritiahnuť letecké spoločnosti a príslušnú leteckú premávku (osobnú a nákladnú), a na druhej strane medzi prevádzkovateľmi letísk, ktorí môžu medzi sebou súťažiť o to, komu bude zverená prevádzka daného letiska. Okrem toho Komisia zdôrazňuje, že najmä pokiaľ ide o nákladných dopravcov, špecializované letecké nákladné spoločnosti, ako aj osobné letecké spoločnosti a prevádzkovateľov charterových letov, letiská, ktoré sa nenachádzajú v tých istých spádových oblastiach a v rôznych členských štátoch si takisto môžu navzájom konkurovať s cieľom prilákať tieto letecké spoločnosti.

(300) Všeobecné súdy potvrdili, že letisko Lipsko/Halle konkuruje letiskám v iných členských štátoch, najmä letiskám Brusel (Belgicko) a Vatry (Francúzsko), predovšetkým pokiaľ ide o nákladné lety ([66]). Okrem toho letiskom Lipsko/Halle v súčasnosti prechádza približne 890 000 ton leteckého nákladu a je druhým najväčším nákladným letiskom v Nemecku.

(301) Nemecko vyhlásilo, že hospodárska súťaž medzi letiskom Lipsko/Halle a inými nemeckými leteckými nákladnými letiskami bola obmedzená, keďže hlavné strediská nemeckej leteckej nákladnej dopravy (Frankfurt nad Mohanom, Mníchov a Kolín/Bonn), ktoré konkurujú danému letisku, mali nedostatočné kapacity alebo obmedzenia nočných letov.

(302) Podľa Nemecka takisto nedošlo ku konkurenčnému prekrývaniu s inými európskymi nákladnými letiskami, najmä s letiskami Brusel a Vatry. Pokiaľ ide o letisko Vatry, Nemecko uviedlo, že letisko Vatry je veľmi malé a že v roku 2010 bol objem nákladnej leteckej dopravy na letisku Lipsko/Halle 80-násobne väčší v porovnaní s objemom nákladnej leteckej dopravy na letisku Vatry. Pokiaľ ide o letisko Brusel, Nemecko tvrdilo, že zatiaľ čo letisko Lipsko/Halle za posledné roky zaznamenalo nárast objemu nákladu, letisko Brusel v tom istom období zaznamenalo pokles. Okrem toho boli podľa Nemecka na letisku Brusel výrazne obmedzené nočné lety, a preto bola konkurencia obmedzená.

(303) Na základe vyhlásení tretích strán Komisia poznamenáva, že letisko Lipsko/Halle využívajú rôzni medzinárodní nákladní leteckí dopravcovia, ako je spoločnosť Wirtschaftsallianz v rámci projektu SALIS, Jade Cargo, Volga-Dnepr Group, Baring atď. Okrem toho je letisko Lipsko/Halle európskym strediskom spoločnosti DHL. Oznámené opatrenia v oblasti infraštruktúry zahŕňajú ďalšie rozšírenie letiskovej infraštruktúry v snahe zabezpečiť obsluhu väčších lietadiel bez akýchkoľvek obmedzení maximálnej vzletovej hmotnosti. V tejto súvislosti Komisia ďalej poznamenáva, že letisko prevádzkuje dve vzletové a pristávacie dráhy (južnú a severnú vzletovú a pristávaciu dráhu s dĺžkou 3 600 metrov).

(304) Na základe uvedených údajov sa Komisia domnieva, že možná hospodárska výhoda, ktorá mohla byť poskytnutá spoločnosti FLH prostredníctvom kapitálových injekcií na financovanie rôznych projektov v oblasti rozvoja a rozšírenia infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle, posilní jeho postavenie oproti jeho konkurentom na trhu letiskových služieb v Únii, najmä v oblasti nákladnej dopravy.

(305) Komisia sa preto domnieva, že skúmané verejné financovanie narúša alebo môže narušať hospodársku súťaž a ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

6.3.5. **Záver**

(306) Vzhľadom na odôvodnenia 278 až 305 sa Komisia domnieva, že verejné finančné prostriedky poskytnuté spoločnosti FLH v podobe kapitálových injekcií predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

6.4. ZÁKONNOSŤ POMOCI

(307) Podľa článku 108 ods. 3 zmluvy musia členské štáty oznámiť všetky plány v súvislosti s poskytnutím alebo upravením pomoci a nesmú vykonať navrhované opatrenia, kým sa v rámci oznamovacieho postupu nedosiahne konečné rozhodnutie.

(308) Vzhľadom na to, že kapitálové injekcie podliehajú rozhodnutiu Komisie a spoločnosti FLH ešte neboli poskytnuté, Komisia sa nazdáva, že Nemecko dodržalo zákaz podľa článku 108 ods. 3 zmluvy ([67]).

6.5. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI

6.5.1. **Uplatniteľný právny rámec**

(309) Vzhľadom na to, že kapitálové injekcie do FLH predstavujú štátnu pomoc, Komisia musí overiť, či túto pomoc uvedenú v odôvodnení 306 možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

([66]) Letisko Lipsko/Halle, bod 93 a rozhodnutie 2008/948/ES, odôvodnenie 8.
([67]) Vec T-109/01, Fleuren Compost/Komisia, Zb. 2004, s. II-127.

(310) V článku 107 ods. 3 zmluvy sa stanovujú určité výnimky z tohto všeobecného pravidla stanoveného v článku 107 ods. 1 zmluvy, že štátna pomoc nie je zlučiteľná s vnútorným trhom. Predmetnú pomoc možno posúdiť na základe článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, v ktorom sa stanovuje, že: „pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom“, možno ju teda považovať za zlučiteľnú so spoločným trhom.

(311) V tejto súvislosti tvoria usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 rámec na posúdenie toho, či možno pomoc pre letiská podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy vyhlásiť za zlučiteľnú.

(312) Podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 bude Komisia zásady týchto usmernení uplatňovať na všetky oznámené investičné opatrenia pomoci, o ktorých musí rozhodnúť od 4. apríla 2014 a to aj v prípade projektov oznámených pred týmto dátumom ([68]).

(313) Komisia už v odôvodnení 308 dospela k záveru, že priame a ročné kapitálové injekcie nepredstavujú protiprávnu štátnu pomoc poskytnutú do 4. apríla 2014.

(314) V tomto prípade však Komisia poznamenáva, že letisko Lipsko/Halle s viac ako 800 000 tonami nákladu je špecializovaným nákladným letiskom. Komisia ďalej konštatuje, že predmetné opatrenia sa týkajú stratégie rozširovania letiska zameranej na vstup na trh nákladnej dopravy.

(315) Podľa bodu 29 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 Komisia ešte nemá dostatok skúseností pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci letiskám, ktoré sa špecializujú na nákladnú dopravu, na to, aby zhrnula svoje postupy v podobe osobitných kritérií zlučiteľnosti. Preto na tieto kategórie podnikov Komisia uplatní spoločné zásady zlučiteľnosti stanovené v časti 5 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 prostredníctvom posúdenia podľa jednotlivých prípadov.

6.5.2. **Posúdenie zlučiteľnosti**

(316) V záujme posúdenia zlučiteľnosti opatrenia štátnej pomoci s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy Komisia vypracuje všeobecnú analýzu návrhu opatrenia pomoci s cieľom overiť, či pozitívny vplyv na dosiahnutie cieľa spoločného záujmu prevažuje nad jeho možnými negatívnymi účinkami na obchod a hospodársku súťaž.

(317) V oznámení o modernizácii štátnej pomoci ([69]) sa vyzýva na určenie a vymedzenie spoločných zásad, na základe ktorých Komisia posúdi zlučiteľnosť všetkých opatrení pomoci. Opatrenie pomoci sa bude považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené tieto kumulatívne podmienky:

a) príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu;

b) potreba zásahu štátu;

c) vhodnosť opatrenia pomoci;

d) stimulačný účinok;

e) primeranosť pomoci (pomoc obmedzená na minimum);

f) zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi;

g) transparentnosť pomoci: členské štáty, Komisia, hospodárske subjekty a zainteresovaná verejnosť musia mať jednoduchý prístup ku všetkým príslušným aktom a informáciám, ktoré sa týkajú poskytnutej pomoci uvedenej v časti 8.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

6.5.2.1. Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu

(318) Opatrenie štátnej pomoci musí mať cieľ spoločného záujmu v súlade s článkom 107 ods. 3 zmluvy. Investičná pomoc letiskám sa zvyčajne považuje za pomoc, ktorá prispieva k dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu, ak i) zvyšuje mobilitu a prepojenosť regiónov vytvorením prístupových bodov pre lety v rámci Únie; alebo ii) znižuje dopravnú preťaženosť v hlavných letiskách Únie; alebo iii) napomáha regionálny rozvoj.

([68]) Bod 173 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

([69]) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o modernizácii štátnej pomoci EÚ, COM(2012) 209 final.

(319) Kapitálové dotácie, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia, sú zamerané na financovanie opatrení v oblasti infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle – letisku, ktoré sa špecializuje na leteckú nákladnú dopravu. Podľa vyhlásenia Nemecka sektor leteckej nákladnej dopravy, najmä odvetvie expresných služieb, vykazuje značnú mieru rastu. Nemecko ďalej uviedlo, že v troch veľkých leteckých uzloch pre nákladnú dopravu v Nemecku, vo Frankfurte nad Mohanom, v Mníchove a Kolíne/Bonne, existujú obmedzenia nočných letov. V tejto súvislosti Nemecko uviedlo, že podľa rozsudku nemeckého spolkového správneho súdu zo 4. apríla 2012 na letisku Frankfurt nad Mohanom už nie je povolené vykonávať akékoľvek nočné lety. V dôsledku toho Nemecko uviedlo, že FLH pomáha zmierňovať závažný problém s nedostatočnou kapacitou v oblasti leteckej nákladnej dopravy v Nemecku.

(320) Nemecko ďalej uviedlo, že tento projekt patrí k stratégii pre rozvoj letiska označeného ako „spojovacie miesto Spoločenstva“, ktorá je obsiahnutá v orientačnom pláne (siahajúcom do roku 2020) transeurópskej dopravnej siete z roku 2004. Letisko Lipsko/Halle leží v strednom Nemecku (v blízkosti piatich hlavných osí transeurópskej dopravnej siete a celoeurópskych koridorov) a nachádza sa na rozmedzí osi, ktorá prepája sever a juh Európy (čiže spolkovej diaľnice A 9) a osi, ktorá prepája západnú a východnú Európu (čiže spolkovú diaľnicu A 14) s napojením na železničnú a cestnú sieť.

(321) Okrem toho podľa Nemecka má letisko vzhľadom na svoju polohu v strede Európy, trh s približne 7 miliónmi ľudí v okruhu 100 km od letiska a napojenie na železničnú a cestnú sieť veľký potenciál rastu. Sektor leteckej nákladnej dopravy zaznamenáva, ako bolo uvedené v odôvodnení 319, značnú mieru rastu (t. j. priemerný rast v medzinárodnej osobnej doprave sa v rokoch 2007 až 2011 okolo 5,0 % a v nákladnej doprave 4,3 %) ([70]). Obmedzenie nočných letov však ohrozuje súčasnú kapacitu letiska (pozri odôvodnenie 319).

(322) Ako sa uvádza v odôvodnení 319, očakáva sa, že letisko zaznamená postupný, ale významný nárast v oblasti nákladnej dopravy. So zreteľom na objemy nákladu Nemecko uvádza, že v porovnaní s inými letiskami, zaznamenáva letisko Lipsko/Halle konštantný nárast (zatiaľ čo v roku 2007 sa spracovalo 101 364 ton nákladu, v roku 2008 sa tento počet zvýšil na 442 453, v roku 2009 na 524 084 ton a v roku 2010 na 663 059 ton). S cieľom doplniť svoje vyhlásenie Nemecko poukázalo na to, že objem nákladnej leteckej dopravy vzrástol v roku 2009 o 18,5 % a v roku 2010 o 26,5 %. Podľa Nemecka možno očakávať ďalší nárast objemu nákladu. V tejto súvislosti Nemecko objasnilo, že do roku 2020 ([71]) by sa malo spracovať približne 820 000 ton leteckého nákladu. Nemecko však uviedlo, že tento odhad objemu sa splní už do roku 2015 ([72]). Nárast sa predpokladá aj v prípade nákladnej dopravy, najmä vzhľadom na ďalšie obmedzenia nočných letov na ostatných nemeckých letiskách (t. j. vo Frankfurte nad Mohanom a iných).

(323) Komisia poznamenáva, že realizácia tohto projektu bude mať pozitívny účinok na celý región a pozitívne ovplyvní jeho hospodársky a sociálny rozvoj. Nemecko vyhlásilo, že v súčasnosti sa na letisku nachádza 133 spoločností, ktoré v roku 2010 celkovo zamestnávali 5 106 ľudí (zvýšenie o 14,4 % v porovnaní s rokom 2009). Nemecko ďalej vyhlásilo, že investičný projekt prispeje najmä k zlepšeniu prístupu do regiónu a k zvýšeniu jeho príťažlivosti pre investorov a návštevníkov. Komisia poznamenáva, že toto tvrdenie bolo takisto podložené pripomienkami tretích strán (pozri oddiel 4). To by malo navyše mať pozitívny vplyv na zamestnanosť vzhľadom na to, že nezamestnanosť v oblasti Lipsko/Halle je výrazne vyššia (miera nezamestnanosti v Sasku predstavuje 10,3 %, v Sasku-Anhaltsku 11,2 %) než národný priemer (na úrovni 6,9 %).

(324) Na základe týchto okolností môže Komisia skonštatovať, že výstavba a prevádzka infraštruktúry slúžia jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu, ktorým je rozvoj letiska s vysokým podielom nákladnej dopravy v súlade s príslušnou politikou Únie, pričom sa zohľadňujú regionálne aspekty a je splnené kritérium zlučiteľnosti.

6.5.2.2. Potreba zásahu štátu

(325) Opatrenie štátnej pomoci musí byť zamerané na situácie, v ktorých môže pomoc priniesť významné zlepšenie, ktoré samotný trh dosiahnuť nemôže, napríklad nápravou zlyhania trhu alebo riešením obáv v súvislosti so spravodlivým prístupom a súdržnosťou.

([70]) Predpovede IATA pre osobnú a nákladnú dopravu na roky 2007 až 2011, október 2007.
([71]) Na základe odhadov pred rokom 2011.
([72]) Na základe odhadov na rok 2011.

(326) Nemecko vyhlásilo, že letisko Lipsko/Halle trpí z dôvodu zaostávania v investíciách z historických dôvodov. Nemecko sa domnievalo, že financovanie sa z hľadiska výšky aj intenzity pomoci obmedzuje na nevyhnutné a právne vymedzené minimum. Okrem toho sa podľa Nemecka opatrenia týkajú dlhodobých investícií do infraštruktúry, ktoré sa zameriavajú na potreby letiska vzhľadom na budúce zvýšenie nákladnej a osobnej dopravy. Nemecko tvrdilo, že opatrenia nie sú ani neprimeraného rozsahu, ani neprimerane nákladné. Nemecko uviedlo, že náklady sa znížili na minimálnu úroveň po dôkladnom predbežnom plánovaní a vykonaní odhadov nákladov. Podľa názoru Nemecka ďalšie zníženie štátneho financovania nie je možné, pretože infraštruktúru takéhoto rozsahu nemôžu financovať prevádzkovatelia letísk z vlastných zdrojov.

(327) Nemecko predložilo argument, že príjmy vyplývajúce z poskytovania služieb nepokrývajú náklady na výstavbu infraštruktúry a odôvodnilo toto tvrdenie na základe likvidnej medzery a kontrafaktuálneho hodnotenia.

(328) Komisia dospela k záveru, že pomoc prinesie významné zlepšenie investičného projektu, ktoré samotný trh neposkytuje, a že je potrebný štátny zásah.

6.5.2.3. Vhodnosť opatrenia pomoci

(329) Opatrenie pomoci musí byť primeraným nástrojom politiky na plnenie cieľa spoločného záujmu.

(330) Ako je vysvetlené v oddiele 6.5.2.2, Nemecko preukázalo, že financovanie projektu prostredníctvom kapitálových injekcií je vhodným nástrojom na zlepšenie stavu infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle. Žiadne iné menej rušivé formy pomoci by nezabezpečili financovanie potrebných prác v oblasti infraštruktúry.

(331) Komisia dospela k záveru, že predmetné opatrenie pomoci je vhodným politickým nástrojom.

6.5.2.4. Stimulačný účinok

(332) Pomoc musí zmeniť správanie dotknutých podnikov takým spôsobom, že sa zapoja do vykonávania doplnkovej činnosti, ktorú by bez pomoci nevykonávali alebo ktorú by vykonávali v obmedzenej miere či iným spôsobom alebo na inom mieste.

(333) Po prvé práce týkajúce sa individuálnej investície sa môžu začať až po predložení žiadosti orgánu poskytujúcemu pomoc. Ak sa práce začnú pred predložením žiadosti orgánu poskytujúcemu pomoc, akákoľvek pomoc, ktorá sa v súvislosti s touto individuálnou investíciou poskytne, sa nebude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

(334) Nemecko uviedlo, že práce sa nezačali pred podaním žiadosti o pomoc orgánu poskytujúcemu pomoc. Komisia preto môže dospieť k záveru, že toto kritérium je splnené.

(335) Po druhé investičný projekt na letisku môže byť ekonomicky atraktívny sám osebe. Preto je potrebné overiť, či by sa investícia bez štátnej pomoci neuskutočnila vôbec alebo či by sa neuskutočnila v rovnakom rozsahu. Ak sa to potvrdí, Komisia sa bude domnievať, že opatrenie pomoci má stimulačný účinok.

(336) Stimulačný účinok sa určuje kontrafaktuálnou analýzou, pri ktorej sa porovnávajú úrovne zamýšľanej činnosti s pomocou a bez pomoci.

(337) Ak nie sú známe žiadne konkrétne kontrafaktuálne situácie, možno v prípade likvidnej medzery kapitálových nákladov predpokladať stimulačný účinok, t. j. ak na základe *ex ante* podnikateľského plánu možno preukázať, že v rámci čistej súčasnej hodnoty existuje rozdiel medzi pozitívnym a negatívnym peňažným tokom (vrátane investičných nákladov na hmotný kapitálový majetok) v priebehu trvania investície ([73]).

(338) V tomto prípade Nemecko predložilo výpočet likvidnej medzery, v rámci ktorého určilo likvidnú medzeru vo výške najmenej 142,1 milióna EUR (pozri tabuľky 5 a 6). Z posúdenia kontrafaktuálneho scenára okrem toho vyplýva, že ak by sa investície do infraštruktúry financovali v plnej miere prostredníctvom úverov, letisko by nebolo schopné poskytnúť potrebné finančné prostriedky.

(339) Komisia preto môže konštatovať, že investičná pomoc má stimulačný účinok.

([73]) To neznamená, že nemožno predpokladať, že budúce zisky môžu vyrovnať počiatočné straty.

6.5.2.5. Primeranosť pomoci (pomoc obmedzená na minimum)

(340) Výška pomoci musí byť obmedzená na minimum potrebné na podnietenie ďalšej investície alebo činnosti v dotknutej oblasti.

(341) V záujme primeranosti musí byť investičná pomoc letiskám obmedzená na mimoriadne náklady (po odpočítaní mimoriadnych výnosov), ktoré sú výsledkom projektu/činnosti podniku, ktorému bola poskytnutá pomoc, a nie alternatívneho projektu/činnosti, ktoré by bol príjemca pomoci prípade realizoval v kontrafaktuálnom scenári, t. j. keby mu nebola poskytnutá pomoc. Ak neexistuje špecifický kontrafaktuálny scenár, v záujme primeranosti by suma pomoci nemala prekročiť likvidnú medzeru investičného projektu (tzv. „likvidnú medzeru kapitálových nákladov“), ktorá sa určí na základe *ex ante* podnikateľského plánu ako čistá súčasná hodnota rozdielu medzi pozitívnym a negatívnym peňažným tokom (vrátane investičných nákladov) počas trvania investície. V prípade investičnej pomoci by podnikateľský plán mal zahŕňať obdobie hospodárskeho využívania daného aktíva.

(342) V každom prípade intenzita pomoci nesmie byť vyššia ako skutočná likvidná medzera investičného projektu.

(343) Ako sa uvádza v oddieloch 6.5.2.2 a 6.5.2.3, Nemecko predložilo doplnkový výpočet likvidnej medzery v rámci oznámeného projektu vo výške 142,1 milióna EUR, odôvodňujúc tak intenzitu pomoci dosahujúcu 75 % (pozri tabuľku 6) za predpokladu, že kapitálové injekcie by sa poskytli súčasne s vykonanými investíciami. Ale vzhľadom na to, že kapitálové injekcie sa vykonajú až po schválení Komisiou v roku 2014, likvidná medzera zistená v Nemecku dosahuje výšku 166,9 milióna EUR, čím sa odôvodňuje intenzita pomoci na úrovni 88,1 % (pozri tabuľku 5).

(344) V prípade, že neexistuje prahová hodnota pre maximálnu prípustnú intenzitu pomoci na nákladných letiskách, intenzita pomoci je obmedzená na likvidnú medzeru investičného projektu. Komisia preto môže dospieť k záveru, že výška pomoci je primeraná a obmedzená na minimum.

6.5.2.6. Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

(345) Negatívne účinky pomoci musia byť dostatočne obmedzené, aby celková vyváženosť opatrenia bola pozitívna.

(346) S cieľom ďalej obmedziť akékoľvek narušenie musí byť letisko vrátane všetkých investícií, na ktoré sa poskytuje pomoc, otvorené všetkým potenciálnym používateľom a nesmie byť vyhradené pre jedného konkrétneho používateľa. V prípade fyzického obmedzenia kapacity by sa prideľovanie malo uskutočňovať na základe vecných, objektívnych, transparentných a nediskriminačných kritérií.

(347) Nemecko uviedlo, že celková vyváženosť účinkov opatrení na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi je pozitívna. V tejto súvislosti Nemecko v prvom rade potvrdilo, že všetci potenciálni používatelia (letecké spoločnosti a leteckí nákladní dopravcovia) budú mať prístup k novej infraštruktúre na rovnakom a nediskriminačnom základe.

(348) Po druhé Nemecko vyhlásilo, že predmetné opatrenia v oblasti infraštruktúry sú neexpanzívnej povahy. V súvislosti s akýmkoľvek možným vplyvom na konkurentov letiska Lipsko/Halle, Nemecko uviedlo, že letiská v blízkosti letiska Lipsko/Halle sa nešpecializovali na leteckú nákladnú dopravu. Okrem toho pokiaľ ide o letiská Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Drážďany, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt a letisko Praha, Nemecko uviedlo, že v prípade niektorých týchto letísk sú geografické vzdialenosti príliš veľké, letiská sa nachádzajú v odlišných hospodárskych regiónoch, spádové oblasti sú úplne odlišné alebo sú letiská veľmi malé.

(349) Pokiaľ ide o iné nemecké nákladné letiská, Nemecko uviedlo, že konkurencia letiska Lipsko/Halle je obmedzená, keďže veľké uzly nemeckej leteckej nákladnej dopravy (Frankfurt nad Mohanom, Mníchov a Kolín/Bonn), ktoré konkurujú letisku Leipzig/Halle, majú nedostatočné kapacity alebo obmedzenia nočných letov.

(350) Podľa Nemecka takisto nedošlo ku konkurenčnému prekrývaniu s inými európskymi nákladnými letiskami, najmä s letiskami Brusel a Vatry. Pokiaľ ide o letisko Vatry, Nemecko uviedlo, že letisko Vatry je veľmi malé a že v roku 2010 bol objem nákladnej leteckej dopravy na letisku Lipsko/Halle 80-násobne väčší v porovnaní s objemom nákladnej leteckej dopravy na letisku Vatry. Pokiaľ ide o letisko Brusel, Nemecko tvrdilo, že zatiaľ čo letisko Lipsko/Halle za posledné roky zaznamenalo nárast objemu nákladu, letisko Brusel v tom istom období zaznamenalo pokles. Okrem toho sú podľa Nemecka na letisku Brusel výrazne obmedzené nočné lety, a preto je konkurencia obmedzená.

(351) Komisia preto môže konštatovať, že negatívne účinky pomoci sú dostatočne obmedzené. V dôsledku toho Komisia môže dospieť k záveru, že kritérium zlučiteľnosti je splnené.

6.5.2.7. Transparentnosť pomoci

(352) Nemecku sa pripomína povinnosť týkajúca sa transparentnosti, pokiaľ ide o zverejňovanie podrobných informácií o poskytnutej pomoci, ako sa uvádza v oddiele 8.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

6.5.3. **Záver**

(353) Komisia sa preto domnieva, že všetky spoločné podmienky zlučiteľnosti podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy boli v tomto prípade splnené.

(354) Vzhľadom na toto posúdenie Komisia dospela k záveru, že opatrenie je zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy v rozsahu obmedzenom na financovanie likvidnej medzery investičného projektu.

7. **ZÁVER**

(355) Vzhľadom na zistenia v oddiele 6.1.1 je FLH podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Na základe posúdenia v oddiele 6.1.2 Komisia zastáva názor, že financovanie opatrenia M5, ktoré sa týka budovy novej hasičskej stanice, opatrenia M9, ktoré sa týka protipožiarneho vybavenia a opatrenia M8, ktoré sa týka vrtuľníkového letiska, možno považovať za súčasť pôsobnosti verejnej politiky. Podľa posúdenia v oddiele 6.1.2 financovanie všetkých ostatných opatrení nemôže byť oslobodené od kontroly podľa pravidiel štátnej pomoci Únie.

(356) Na základe odôvodnení uvedených v oddiele 6.2.1 sa Komisia domnieva, že akcionárske úvery FLH boli poskytnuté za trhových podmienok, a teda nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

(357) Vzhľadom na odôvodnenia uvedené v oddiele 6.3 sa Komisia domnieva, že verejné finančné prostriedky poskytnuté spoločnosti FLH v podobe kapitálových injekcií predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Vzhľadom na to, že kapitálové injekcie podliehajú rozhodnutiu Komisie a ešte neboli spoločnosti FLH poskytnuté, sa Komisia domnieva, že Nemecko dodržalo zákaz podľa článku 108 ods. 3 zmluvy.

(358) Podľa posúdenia v oddiele 6.5 sa Komisia domnieva, že všetky spoločné podmienky zlučiteľnosti podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy boli v tomto prípade splnené. Komisia preto dospela k záveru, že tieto opatrenia sú zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy v rozsahu obmedzenom na financovanie likvidnej medzery investičného projektu.

(359) Komisia poznamenáva, že 17. júna 2014 Nemecko informovalo Komisiu, že výnimočne akceptuje, že sa toto rozhodnutie prijalo v anglickom jazyku,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Akcionárske úvery poskytnuté spoločnosti Flughafen Leipzig/Halle GmbH nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

1. V rozsahu, v ktorom kapitálové injekcie do spoločnosti Flughafen Leipzig/Halle GmbH pokrývajú náklady, ktoré patria do pôsobnosti verejnej politiky a v prípade ktorých má prevádzkovateľ letiska nárok na náhradu podľa § 8 ods. 3 LuftSig, ako aj náklady na vrtuľníkové letisko, kapitálové injekcie nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

2. V rozsahu, v ktorom sú kapitálové injekcie do spoločnosti Flughafen Leipzig/Halle GmbH obmedzené na likvidnú medzeru investičného projektu a nepokrývajú náklady týkajúce sa pôsobnosti verejnej politiky stanovené v odseku 1, predstavujú kapitálové injekcie štátnu pomoc, ktorá je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

3. V rozsahu, v ktorom výška kapitálových injekcií presahuje sumy vyhlásené za zlučiteľné s vnútorným trhom v odseku 1 a 2, predstavujú kapitálové injekcie štátnu pomoc, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 23. júla 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda