SODBA SPLOŠNEGA SODIŠČA (osmi senat)

z dne 24. marca 2011*

V zadevah T-443/08 in T-455/08,

Freistaat Sachsen (Nemčija),

Land Sachsen-Anhalt (Nemčija),

ki ju zastopa U. Soltész, odvetnik,

tožeči stranki v zadevi T-443/08,

Mitteldeutsche Flughafen AG, s sedežem v Leipzigu (Nemčija),

Flughafen Leipzig-Halle GmbH, s sedežem v Leipzigu,

ki ju zastopa M. Núñez-Müller, odvetnik,

tožeči stranki v zadevi T-455/08,

* Jezik postopka: nemščina.

ob intervenciji

Zvezne republike Nemčije, ki jo zastopata M. Lumma in B. Klein, zastopnika,

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), ki ga zastopa L. Giesberts, odvetnik,

intervenienta,

proti

Evropski komisiji, ki jo zastopajo K. Gross, B. Martenczuk in E. Righini, zastopniki,

tožena stranka,

zaradi predloga za razglasitev delne ničnosti Odločbe Komisije 2008/948/ES z dne 23. julija 2008 o ukrepih Nemčije v korist družbe DHL in letališča Leipzig Halle (UL L 346, str. 1)

SPLOŠNO SODIŠČE (osmi senat),

v sestavi M. E. Martins Ribeiro, predsednica, S. Papasavvas (poročevalec) in A. Dittrich, sodnika,

sodna tajnica: C. Heeren, administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 2. julija 2010

izreka naslednjo

Sodbo

Dejansko stanje

1 Skupina DHL (v nadaljevanju: DHL) je ena od glavnih skupin, ki delujejo v sektorju ekspresnih pošiljk. Je v stoodstotni lasti družbe Deutsche Post AG.

2 Družba DHL se je leta 2005, potem ko se je pogajala z več letališči, odločila, da od leta 2008 svoje evropsko vozlišče za zračni tovorni promet preseli iz Bruslja (Belgija) v Leipzig-Halle (Nemčija).

3 Letališče Leipzig-Halle upravlja družba Flughafen Leipzig-Halle GmbH (v nadaljevanju: FLH), ki je podružnica družbe Mitteldeutsche Flughafen AG (v nadaljevanju: MF). Družba MF ima v lasti 94-odstotni delež družbe FLH. Preostali delničarji družbe FLH so dežela Saška (5,5 %), okrožje Nordsachsen (0,25 %) in mesto Schkeuditz (0,25 %). Delničarji družbe MF so dežela Saška (76,64 %), dežela Saška-Anhalt (18,54 %), mesto Dresden (2,52 %), mesto Halle (0,2 %) in mesto Leipzig (2,1 %). Družba MF nima zasebnih delničarjev.

4 Družba MF se je 4. novembra 2004 odločila, da bo zgradila novo južno vzletno-pristajalno stezo (v nadaljevanju: južna steza). Ta naj bi se financirala iz kapitalskega vložka v znesku približno 350 milijonov EUR, ki naj bi ga v družbi MF in FLH vložili njuni javni delničarji (v nadaljevanju: kapitalski vložek).

5 Družbe FLH, MF in DHL Hub Leipzig GmbH so 21. septembra 2005 podpisale okvirni sporazum (v nadaljevanju: okvirni sporazum). Družba FLH je v skladu z okvirnim sporazumom zavezana, da zgradi južno stezo ter da spoštuje ostala jamstva ves čas trajanja sporazuma. Med drugim mora zagotoviti stalno delovanje južne steze 24 ur na dan in 7 dni na teden ter to, da bo najmanj 90 % letalskih prevozov, ki jih opravlja družba DHL ali se opravljajo zanjo, lahko iz te steze izvedenih kadar koli. Okvirni sporazum določa pogoje, ki jih morata zagotoviti družbi FLH in MF za gradnjo in začetek delovanja novega vozlišča ter za njegovo poznejše delovanje. Sporazum vključuje tudi sporazume o pogojih delovanja, letaliških pristojbinah in o najemu zemljišč. Glede jamstev po začetku delovanja novega vozlišča okvirni sporazum določa, da če družba FLH po navedenem začetku delovanja ne izpolni pogojev delovanja, določenih v sporazumu, sta družbi FLH in MF dolžni izplačati odškodnino za vso škodo in izgube, ki jih ima družba DHL Hub Leipzig. Če bi bile dejavnosti družbe DHL Hub Leipzig bistveno omejene, bi bila upravičena tudi do prekinitve okvirnega sporazuma in prejema odškodnine za vse posredne in neposredne stroške selitve na drugo letališče. Če bi regulativni organi prepovedali nočne lete in bi se morala družba DHL Hub Leipzig preseliti na drugo letališče, bi ji morala družba FLH plačati odškodnino.

6 Dežela Saška je 21. decembra 2005 izdala pismo o nameri v korist družb FLH in DHL Hub Leipzig (v nadaljevanju: pismo o nameri). Z njim jamči za finančno uspešnost družbe FLH za čas trajanja okvirnega sporazuma in zagotavlja, da bo dežela Saška družbi DHL Hub Leipzig izplačala odškodnino, če letališča Leipzig-Halle ne bo več mogoče uporabljati, kot je bilo načrtovano.

7 V skladu s členom 2(1) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena [88 ES] (UL L 83, str. 1) je Zvezna republika Nemčija 5. aprila 2006 Komisiji Evropskih skupnosti priglasila okvirni sporazum in pismo o nameri.

8 Komisija je 27. aprila 2006 zahtevala dodatne informacije, ki jih je Nemčija predložila 24. julija 2006.

9 Sestanka med službami Komisije, družbami FLH, MF in DHL ter nemškimi organi sta potekala 26. julija in 21. avgusta 2006.

10 Komisija je z dopisom z dne 23. novembra 2006 Zvezno republiko Nemčijo obvestila o svoji odločitvi za sprožitev postopka iz člena 88(2) ES. Ta se je nanašal na okvirni sporazum, pismo o nameri in kapitalski vložek. Ta odločitev in poziv zainteresiranim osebam, naj predložijo pripombe o predlaganih pomočeh, sta bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* z dne 2. marca 2007 (UL C 48, str. 7).

11 Zvezna republika Nemčija je svoje pripombe poslala 23. februarja 2007. Komisija je prejela pripombe drugih zainteresiranih oseb, ki jih je z dopisom z dne 16. maja 2007 poslala nemškim organom in jim dala možnost, da nanje odgovorijo v roku enega meseca. Komisija je prejela pripombe navedenih organov v dopisu z dne 13. junija 2007.

12 Na zahtevo Zvezne republike Nemčije sta bila 18. junija in 25. septembra 2007 organizirana sestanka. Po sestankih so nemški organi Komisiji poslali dodatne informacije, in sicer 19. oktobra, 7. in 18. decembra 2007 ter 17. marca in 9. aprila 2008.

Odločba

13 Komisija je 23. julija 2008 sprejela Odločbo 2008/948/ES o ukrepih Nemčije v korist družbe DHL in letališča Leipzig Halle (UL L 346, str. 1, v nadaljevanju: Odločba).

14 Komisija je v zvezi s kapitalskim vložkom v Odločbi ugotovila, da je državna pomoč v višini 350 milijonov EUR, ki jo Zvezna republika Nemčija namerava dodeliti družbi FLH za gradnjo južne steze in s tem povezane letališke infrastrukture, združljiva s skupnim trgom v skladu s členom 87(3)(c) ES.

15 Komisija je glede okvirnega sporazuma in pisma o nameri v Odločbi ocenila, da neomejena jamstva, ki jih zagotavlja ta sporazum, in pismo o nameri pomenijo državne pomoči v smislu člena 87(1) ES, ker dežela Saška in družbi MF ter FLH zavarujejo operativna tveganja družbe DHL pod pogoji, ki jih noben zasebni vlagatelj, ki deluje

v običajnih pogojih tržnega gospodarstva (v nadaljevanju: zasebni vlagatelj), ne bi sprejel. Ker je družba DHL že prejela najvišji znesek pomoči za naložbe, ki je dovoljen v okviru člena 87(3)(a) ES, je Komisija menila, da neomejena jamstva iz okvirnega sporazuma in pismo o nameri niso združljivi s skupnim trgom.

16 Izrek Odločbe se glasi:

„Člen 1

Državna pomoč v višini 350 milijonov EUR, ki jo [Zvezna republika] Nemčija namerava nameniti za gradnjo nove vzletno-pristajalne steze in s tem povezane letališke infrastrukture na letališču Leipzig-Halle, je združljiva s skupnim trgom v skladu s členom 87(3)(c) [ES].

Člen 2

Državna pomoč, ki jo [Zvezna republika] Nemčija namerava dodeliti družbi DHL s patronatsko izjavo [pismom o nameri], ni združljiva s skupnim trgom. Zato se ta pomoč ne sme dodeliti.

Člen 3

Državna pomoč, ki jo je [Zvezna republika] Nemčija dodelila družbi DHL v obliki neomejenih jamstev (v skladu z oddelkoma 8 in 9 okvirnega sporazuma), ni združljiva s skupnim trgom. Zato je treba ta neomejena jamstva iz okvirnega sporazuma odpraviti.

Člen 4

1. [Zvezna republika] Nemčija mora izterjati del pomoči iz člena 3, ki je že bil dan na voljo družbi DHL (tj. pristojbina za jamstvo za obdobje od 1. oktobra 2007 do odprave neomejenih jamstev).

[…]“

Dejansko stanje po izdaji Odločbe

17 Delničarji družb MF in FLH so 18. in 27. novembra 2008 sklenili dogovore v zvezi s financiranjem južne steze v znesku 350 milijonov EUR.

18 Nemški organi so z dopisom z dne 23. decembra 2008 te dogovore priglasili Komisiji.

19 Komisija je to priglasitev registrirala pod opravilno številko N 665/2008.

20 Po izmenjavi dopisov in po sestanku z nemškimi organi je Komisija 30. septembra 2009 sprejela odločbo C(2009) 7185 o državni pomoči N 665/2008 (Nemčija – Letališče Leipzig-Halle), v kateri je ugotovila, da priglašeni ukrep ne pomeni nove pomoči v smislu člena 1(c) Uredbe 659/1999. Menila je, prvič, da – ker so nemški organi potrdili, da se priglasitev nanaša na ukrepe financiranja, ki so bili odobreni z Odločbo – navedena priglasitev zadeva že odobren ukrep pomoči v smislu člena 1(b)(ii) navedene uredbe in, drugič, da ta priglasitev ne pomeni spremembe obstoječe pomoči v smislu člena 4(1) te uredbe.

Postopek

21 Tožeče stranke Freistaat Sachsen, Land Sachsen-Anhalt, družba MF in družba FLH so v sodnem tajništvu Splošnega sodišča 6. oktobra 2008 vložile ti tožbi.

22 Zvezna republika Nemčija je 28. januarja 2009 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila predloga, naj se ji v obravnavanih zadevah dovoli intervencija v podporo predlogom tožečih strank.

23 Združenje Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) je 30. januarja 2009 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložilo predloga, naj se mu v obravnavanih zadevah dovoli intervencija v podporo predlogom tožečih strank.

24 Predsednik osmega senata Splošnega sodišča je s sklepom z dne 30. marca 2009 ugodil predlogom Zvezne republike Nemčije in združenja ADV za intervencijo.

25 Združenje ADV je intervencijsko vlogo vložilo 11. maja 2009. Zvezna republika Nemčija intervencijske vloge ni vložila v določenem roku.

26 Tožeči stranki sta svoja stališča o intervencijski vlogi združenja ADV predstavili 26. (zadeva T-455/08) in 27. maja 2009 (zadeva T-443/08).

27 Komisija je svoja stališča o intervencijski vlogi združenja ADV predstavila 29. julija 2009.

28 Predsednik osmega senata Splošnega sodišča je po opredelitvi strank s sklepom z dne 24. junija 2010 odločil, da se obravnavani zadevi združita za ustni postopek.

29 Na podlagi poročila sodnika poročevalca je Splošno sodišče (osmi senat) odločilo, da začne ustni postopek.

30 Na obravnavi 2. julija 2010, na kateri Zvezna republika Nemčija ni sodelovala, so stranke ustno podale stališča in odgovore na vprašanja Splošnega sodišča. Ob tej priložnosti so tudi predložile sodbo Bundesgerichtshof (zvezno sodišče, Nemčija) z dne 4. aprila 2003, za katero je Splošno sodišče odločilo, da se vloži v spis.

31 Splošno sodišče je zadevi združilo za izdajo skupne sodbe v skladu s členom 50 Poslovnika, potem ko so se stranke na obravnavi opredelile do tega vprašanja.

Predlogi strank

32 Tožeče stranke ob intervenciji združenja ADV Splošnemu sodišču predlagajo, naj:

– za ničen razglasi člen 1 Odločbe v delu, v katerem je Komisija ugotovila, prvič, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) ES in, drugič, da navedena državna pomoč znaša 350 milijonov EUR;

– Komisiji naloži plačilo stroškov.

33 Komisija Splošnemu sodišču predlaga, naj:

– tožbo zavrne;

– tožečim strankam naloži plačilo stroškov.

34 Komisija je v stališčih o intervencijski vlogi združenja ADV predlagala še, naj Splošno sodišče združenju ADV naloži plačilo stroškov, povezanih z intervencijo.

Dopustnost

35 Komisija, ne da bi formalno podala ugovor nedopustnosti, trdi, da tožba v zadevi T-443/08 ni dopustna, ker tožeče stranke v obravnavani zadevi niso posamično prizadete in nimajo pravnega interesa, kar te izpodbijajo. V tem okviru si stranke nasprotujejo tudi glede pravnih posledic Odločbe.

36 Splošno sodišče meni, da je smiselno najprej preučiti, ali ta tožba ni dopustna zato, ker ni podan pravni interes.

Trditve strank

37 Najprej, tožeči stranki v zadevi T-443/08 glede pravnih posledic Odločbe navajata, na prvem mestu, da opredelitev kapitalskega vložka za državno pomoč v nemškem pravu povzroči njegovo ničnost. Iz sodne prakse Bundesgerichtshof naj bi namreč izhajalo, da je pogodba, s katero se dodeli pomoč, še preden se opravi njena priglasitev, na

podlagi člena 134 nemškega civilnega zakonika zaradi kršitve člena 88(3), tretji stavek, ES nepopravljivo nična. Te ničnosti naj ne bi bilo mogoče *a posteriori* popraviti z odločbo Komisije o združljivosti pomoči s skupnim trgom niti s pogodbeno potrditvijo ničnega akta. Poleg tega naj v nasprotju s trditvami Komisije ta ničnost Odločbi ne bi odvzemala učinkovitosti. To, da se ugotovi navedena ničnost, naj bi namreč imelo odvračalen in torej preventiven učinek, kar bi okrepilo učinkovitost prepovedi izvršitve, določene v členu 88(3) ES.

38 Tožeči stranki v zadevi T-443/08, na drugem mestu, opozarjata na posledice, ki bi jih imela ničnost kapitalskega vložka, zlasti na področju prava družb in insolvenčnega prava. Navajata, prvič, da bi družbama FLH in MF v primeru dokončnosti Odločbe grozila insolventnost. Ničnost kapitalskega vložka naj bi namreč povzročila plačilo visokih obresti za obdobje od dodelitve pomoči in Odločbe do zahteve za vrnitev pomoči v višini 350 milijonov EUR. Ta zahteva bi lahko povzročila insolventnost družbe FLH. Glede tega, da pravo Unije ne zahteva izterjave celotne pomoči, tožeči stranki v zadevi T-443/08 odgovarjata, da to ne pomeni, da pravo Unije to prepoveduje, saj države članice lahko izpolnijo obveznosti iz prava Unije v večji meri, kot to pravo zahteva. Insolventnost družbe FLH naj bi lahko povzročila insolventnost družbe MF, saj je ta v skladu z nemškim pravom dolžna pokriti letni primanjkljaj hčerinske družbe. Insolventnost družbe MF pa naj bi lahko povzročila insolventnost drugih hčerinskih družb, glede na pogodbe med družbo MF in njenimi hčerinskimi družbami, ki urejajo nadzor in prenos dobičkov. Drugič, tožeči stranki v zadevi T-443/08 poudarjata, da bi insolventnost družbe FLH lahko povzročila, da bi letališče Leipzig-Halle izgubilo obratovalno dovoljenje. V skladu z nemškim pravom se namreč obratovalno dovoljenje odvzame, če pogoji izdaje dovoljenja, med katerimi je tudi gospodarska uspešnost imetnika dovoljenja, niso več izpolnjeni. Do tega naj bi prišlo v primeru insolventnosti družbe FLH. Če bi bilo odvzeto obratovalno dovoljenje, pa naj bi letališču grozilo zaprtje, ki bi vodilo do izgube velikega števila delovnih mest. Tretjič, tožeči stranki v zadevi T-443/08 obravnavata morebitne posledice ničnosti kapitalskega vložka na pravilnost prejšnjih letnih zaključnih računov družb FLH in MF in njihovih popravkov ter morebitno kršitev obveznosti uprave teh družb, da razglasi njihovo insolventnost.

Četrtič, navajata, da bi uprava družb FLH in MF v skladu z nemškim pravom lahko bila civilno odgovorna zaradi plačilne nesposobnosti ali prezadolženosti družbe.

39 Dalje, tožeči stranki v zadevi T-443/08 trdita, da v obravnavani zadevi imata pravni interes.

40 Na prvem mestu, trdita, da je podan pravni interes, kadar odločba Komisije ne ugodi zahtevam oseb, ki so sodelovale v upravnem postopku. V obravnavani zadevi sta tožeči stranki v zadevi T-443/08 v upravnem postopku trdili, da financiranja infrastrukture niso državne pomoči, medtem ko je Komisija menila, da so. Po njunem mnenju se odobritev pomoči razlikuje od ugotovitve, da pomoč ni bila dodeljena. Poleg tega naj bi bilo treba upoštevati opredelitev za ukrep pomoči v smislu člena 87(1) ES, saj daje Komisiji široko diskrecijsko pravico pri preučitvi, ali je ukrep združljiv s skupnim trgom v smislu člena 87(3) ES, in pri določitvi nekaterih pogojev za odobritev. Nazadnje naj to, da lahko Komisija s tem, da odobri ukrep, odvzame zainteresirani osebi vsa pravna sredstva, ne bi bilo združljivo s sistemom pravnih sredstev, ki je določen v pogodbah.

41 Na drugem mestu tožeči stranki v zadevi T-443/08 navajata, da ima opredelitev kapitalskega vložka za državno pomoč za njiju znatne neugodne posledice, ki jih je mogoče odpraviti samo z delno razveljavitvijo Odločbe.

42 Glede tega trdita, prvič, da v skladu s sodno prakso opredelitev ukrepa za državno pomoč pomeni odločitev, ki posega v položaj. Tako naj bi razglasitev ničnosti odločitve, ki se nanaša zlasti na opredelitev za ukrep državne pomoči, lahko pomenila interes, tudi če je nato pomoč razglašena za združljivo. Iz sodne prakse naj bi izhajalo tudi, da se pravni interes lahko prizna, kadar se na prvi pogled zdi, da odločba Komisije

koristi, pozneje pa se izkaže, da je neugodna zaradi dejstev, ki jih ne vsebuje. Nazadnje naj bi glede na najbolj omejujočo sodno prakso posebnost obravnavane zadeve izhajala iz nepredvidljivosti – v nemškem pravu – posledic kršitve obveznosti priglasitve kapitalskega vložka (glej točko 38 zgoraj).

43 Drugič, tožeči stranki v zadevi T-443/08 trdita, da znesek pomoči ni jasno določen. Čeprav namreč Komisija meni, da 350 milijonov EUR kapitalskega vložka ne spada v celoti pod določbe, ki urejajo državne pomoči, ker nekateri izdatki zadevajo naloge javne službe, naj bi v členu 1 Odločbe vseeno navajala, da je pomoč v višini 350 milijonov EUR združljiva s skupnim trgom. Vprašanje, kolikšen del tega zneska ne spada pod določbe, ki urejajo državne pomoči, naj bi tako ostalo odprto. Vendar naj bi v skladu z nacionalnim pravom ničnost kapitalskega vložka in njene posledice zadevale samo del, ki je državna pomoč. Zainteresirane osebe naj brez informacije o tem ne bi mogle vedeti, kolikšen znesek spada pod člen 87 ES in kolikšen je obseg zadevnih posledic. Po navedbah tožečih strank v zadevi T-443/08 to vodi v pravno negotovost, ki je neposredno posledica Odločbe. Brez informacije v Odločbi naj torej tožeči stranki v zadevi T-443/08 ne bi mogli po sodni poti določiti posledic Odločbe v nemškem pravu in zgolj sodba Splošnega sodišča naj bi jima potem omogočala ravnati v skladu z veljavnimi predpisi.

44 Tožeči stranki v zadevi T-443/08 v zvezi s trditvijo Komisije, da ni posega v njune pravice, poudarjata, da opredelitev kapitalskega vložka za državno pomoč povzroči ničnost pogodbe o tem vložku in škodljive posledice, ki izhajajo iz te ničnosti. Poleg tega naj bi ta opredelitev pomenila kršitev člena 88(3) ES in torej „napako nezakonitosti“. Prav tako naj bi navedena opredelitev škodovala pravnemu položaju tožečih strank v zadevi T-443/08, saj naj bi ti morali Komisiji priglasiti prihodnja financiranja letališke infrastrukture. Vprašanje, ali za taka financiranja veljajo določbe Pogodbe ES in

ali Komisija ima pristojnosti iz člena 88 ES, naj bi tudi bilo odvisno od te opredelitve. Poleg tega naj bi po eni strani za ukrepe, ki so državne pomoči, in za tiste, ki to niso, veljala različna pravila. Po drugi strani naj bi bilo treba vsako spremembo financiranja infrastrukture priglasiti, saj so pomoči, ki so bile odobrene, obstoječe pomoči. Nazadnje naj bi imela zadevna opredelitev negativne posledice na dopustnost prihodnjih pomoči, ker bi to pomenilo kumuliranje pomoči.

45 Komisija izpodbija opis pravnih posledic Odločbe, ki sta ga navedli tožeči stranki v zadevi T-443/08, in meni, da nimata pravnega interesa v zvezi s členom 1 Odločbe.

Presoja Splošnega sodišča

46 Treba je poudariti, da je ničnostna tožba, ki jo vloži fizična ali pravna oseba, dopustna le, če ima tožeča stranka interes, da se ugotovi ničnost izpodbijanega akta. Ta interes mora biti obstoječ in dejanski ter se presoja na dan vložitve tožbe (sodbi Splošnega sodišča z dne 14. aprila 2005 v zadevi Sniace proti Komisiji, T-141/03, ZOdl., str. II-1197, točka 25, in z dne 20. septembra 2007 v zadevi Salvat père & fils in drugi proti Komisiji, T-136/05, ZOdl., str. II-4063, točka 34).

47 V obravnavani zadevi tožeči stranki v zadevi T-443/08 zahtevata razglasitev ničnosti člena 1 Odločbe v delu, v katerem določa, prvič, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) ES in, drugič, da navedena državna pomoč znaša 350 milijonov EUR.

48 Glede tega je treba opozoriti, da ta člen določa, da je državna pomoč v višini 350 milijonov EUR, ki jo Zvezna republika Nemčija namerava nameniti za gradnjo južne steze in s tem povezane letališke infrastrukture na letališču Leipzig-Halle, združljiva s skupnim trgom v skladu s členom 87(3)(c) ES.

49 Vendar zgolj dejstvo, da je v Odločbi pomoč razglašena za združljivo s skupnim trgom in da torej ta odločba načeloma ne posega v položaj tožečih strank v zadevi T-443/08, sodišča Unije ne oprošča dolžnosti, da preuči, ali presoja Komisije povzroča zavezujoče pravne učinke, ki bi lahko vplivali na interese navedenih tožečih strank (glej v tem smislu sodbo Splošnega sodišča z dne 30. januarja 2002 v zadevi Nuove Industrie Molisane proti Komisiji, T-212/00, Recueil, str. II-347, točka 38, in zgoraj v točki 46 navedeno sodbo Salvat père & fils in drugi proti Komisiji, točka 36).

50 Na prvem mestu tožeči stranki v zadevi T-443/08 navajata trditve v zvezi s postopkom. V tem okviru trdita, prvič, da Odločba ni ugodila zahtevam, ki sta jih navedli v upravnem postopku. Glede tega je treba opozoriti, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso postopek nadzora državnih pomoči glede na svojo splošno zasnovo postopek, ki se uvede proti državi članici, ki je odgovorna za dodelitev pomoči (sodba Sodišča z dne 24. septembra 2002 v združenih zadevah Falck in Acciaierie di Bolzano proti Komisiji, C-74/00 P in C-75/00 P, Recueil, str. I-7869, točka 81; glej v tem smislu tudi sodbo Sodišča z dne 10. julija 1986 v zadevi Belgija proti Komisiji, 234/84, Recueil, str. 2263, točka 29). Podjetja, ki so upravičenci do pomoči, in poddržavne ozemeljske entitete, ki dodeljujejo pomoči, ter konkurenti upravičencev do pomoči se v tem postopku štejejo samo za „zainteresirane osebe“ (glej sodbo Splošnega sodišča z dne 6. marca 2003 v združenih zadevah Westdeutsche Landesbank Girozentrale in Land Nordrhein-Westfalen proti Komisiji, T-228/99 in T-233/99, Recueil, str. II-435, točka 122 in navedena sodna praksa), ki so v skladu s sodno prakso predvsem v vlogi virov informacij (zgoraj navedena sodba Westdeutsche Landesbank Girozentrale in Land Nordrhein-Westfalen proti Komisiji, točka 125). Zato to, da Odločba ne ustreza mnenju, ki sta ga tožeči stranki v zadevi T-443/08 zastopali v upravnem postopku,

nima samo po sebi nikakršnega obveznega pravnega učinka na njune interese. Tako svojega pravnega interesa ne moreta utemeljevati zgolj s tem.

51 Drugič, argumentacijo, da opredelitev kapitalskega vložka za državno pomoč pomeni, da bosta tožeči stranki v zadevi T-443/08 morali priglasiti prihodnja financiranja letališke infrastrukture, je treba zavrniti. Obveznost priglasiti ukrepe, ki so državne pomoči, namreč izhaja neposredno iz Pogodbe ES, zlasti iz člena 88(3) ES, ne pa iz Odločbe, v kateri se ugotovi, ali je zadevni ukrep glede na okoliščine zadeve državna pomoč.

52 Tretjič, v zvezi z argumentacijo, da je navedena opredelitev omogočila Komisiji, da je uporabila svoja pooblastila, ki jih ima na podlagi določb o državnih pomočeh, in da je preizkusila združljivost zadevne pomoči, je treba najprej navesti, da dejstvo, da je Komisija, potem ko je opredelila zadevni ukrep za državno pomoč, lahko preizkusila združljivost tega ukrepa s skupnim trgom, samo po sebi ni odločilno v okviru preučitve pravnega interesa, če je Komisija brezpogojno ugotovila, da je navedena pomoč združljiva s skupnim trgom, kar načeloma ne more posegati v položaj, kot je razvidno iz sodne prakse, navedene zgoraj v točki 49.

53 Poleg tega je treba ugotoviti, da argumentacije tožečih strank v zadevi T-443/08 glede določb v zvezi z obstoječimi shemami pomoči in obveznostmi, ki iz njih izhajajo, zlasti obveznostjo predložiti letna poročila glede sheme, ni mogoče upoštevati. Kapitalski vložek je namreč enkratna pomoč in ne shema pomoči, zato ga, ko je odobren, ni mogoče šteti za obstoječo shemo pomoči. Določbe, ki veljajo za obstoječe pomoči, in obveznosti, ki so posledica tega, v obravnavani zadevi tako niso upoštevne.

54 Nazadnje je treba zavrniti trditev, da bi zadevna opredelitev lahko zaradi prepovedi kumulacije vplivala na prihodnje pomoči. Tožeči stranki v zadevi T-443/08 namreč nista navedli nobene določbe, ki bi prepovedovala časovno kumulacijo pomoči na področju letališke infrastrukture. Nasprotno, niti Sporočilo Komisije glede uporabe členov 87 ES in 88 ES in člena 61 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru o državni pomoči za letalski sektor (UL 1994, C 350, str. 5, v nadaljevanju: sporočilo iz leta 1994) niti Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL 2005, C 312, str. 1, v nadaljevanju: smernice iz leta 2005) ne vsebujejo določb o prepovedi kumulacije glede državnih pomoči za letališko infrastrukturo.

55 Četrtič, glede trditve, da Komisija ne sme z odobritvijo kapitalskega vložka odvzeti tožečima strankama v zadevi T-443/08 pravnega sredstva zoper opredelitev tega vložka za državno pomoč, je treba opozoriti, da je Evropska Unija pravna unija, v kateri so institucije podvržene nadzoru skladnosti svojih aktov s Pogodbo ES in s splošnimi pravnimi načeli, katerih del so temeljne pravice. Zato morajo imeti posamezniki možnost učinkovitega sodnega varstva pravic, ki jih imajo po pravnem redu Unije, saj je pravica do takega varstva del splošnih pravnih načel, ki izhajajo iz ustavnih tradicij, skupnih vsem državam članicam. Ta pravica je prav tako zaščitena s členoma 6 in 13 Konvencije o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin, podpisane v Rimu 4. novembra 1950 (sodbe Sodišča z dne 15. maja 1986 v zadevi Johnston, 222/84, Recueil, str. 1651, točka 18; z dne 27. novembra 2001 v zadevi Komisija proti Avstriji, C-424/99, Recueil, str. I-9285, točka 45, in z dne 25. julija 2002 v zadevi Unión de Pequeños Agricultores proti Svetu, C-50/00 P, Recueil, str. I-6677, točki 38 in 39). Vendar v obravnavani zadevi tožeči stranki v zadevi T-443/08 nikakor nista prikrajšani za vsakršno učinkovito sodno varstvo. Tudi če bo namreč ta tožba razglašena za nedopustno, nič ne nasprotuje temu, da tožeči stranki predlagata nacionalnemu sodniku v okviru spora pred nacionalnim sodiščem – ki se bo morebiti začel v zvezi s prevzemom odgovornosti za domnevno ničnost kapitalskega vložka, ki jo zatrjujeta – da začne postopek za predhodno odločanje na podlagi člena 234 ES glede veljavnosti Odločbe v delu, v katerem določa, da je zadevni ukrep pomoč (glej v tem

smislu zgoraj v točki 46 navedeno sodbo Sniace proti Komisiji, točka 40 in navedena sodna praksa), in v delu, v katerem je ugotovljeno, da ta pomoč znaša 350 milijonov EUR.

56 Na drugem mestu se tožeči stranki v zadevi T-443/08 sklicujeta na znatne negativne posledice, ki bi jih povzročila opredelitev kapitalskega vložka za državno pomoč. Glede tega se opirata na nepredvidljivost pravnih posledic navedene opredelitve na eni strani in na negotovost v zvezi z zneskom pomoči na drugi strani.

57 Prvič, glede navedene nepredvidljivosti je treba ugotoviti, da z njo ni mogoče utemeljiti pravnega interesa tožečih strank v zadevi T-443/08.

58 Iz ustaljene sodne prakse namreč izhaja, da se tožeča stranka za utemeljitev svojega interesa glede zahteve za razglasitev ničnosti izpodbijanega akta ne more sklicevati na prihodnje in negotove položaje (sodba Splošnega sodišča z dne 17. septembra 1992 v zadevi NBV in NVB proti Komisiji, T-138/89, Recueil, str. II-2181, točka 33; ter zgoraj v točki 46 navedeni sodbi Sniace proti Komisiji, točka 26, in Salvat père & fils in drugi proti Komisiji, točka 47).

59 Tožeči stranki v zadevi T-443/08 pa navajata zgolj, da v skladu s sodno prakso Bundesgerichtshof glede nezakonitih pomoči opredelitev kapitalskega vložka za državno pomoč v nemškem pravu povzroči nepopravljivo ničnost tega vložka, in opisujeta „mogoče“ posledice te ničnosti. Vendar pa ne navajata nobenega elementa, na podlagi katerega bi bilo mogoče ugotoviti, da pomenijo zatrjevana ničnost in njene domnevne posledice obstoječ in dejanski interes v smislu sodne prakse.

60 Glede tega je treba najprej opozoriti, da se v skladu z ustaljeno sodno prakso, če je bila pomoč upravičencu dodeljena s kršitvijo člena 88(3), zadnji stavek, ES, lahko zgodi, da mora nacionalno sodišče na predlog drugega gospodarskega subjekta o veljavnosti izvršilnih ukrepov in o izterjavi dodeljene finančne podpore odločati celo po tem, ko je Komisija sprejela pozitivno odločbo. Iz sodbe Sodišča z dne 12. februarja 2008 v zadevi CELF in ministre de la Culture et de la Communication (C-199/06, ZOdl., str. I-469, v nadaljevanju: sodba CELF, točka 46) izhaja, da pravo Unije nacionalnemu sodišču v takem primeru nalaga sprejetje primernih ukrepov za učinkovito odpravo učinkov nezakonitosti, vendar mu, tudi če ni izjemnih okoliščin, ne nalaga obveznosti popolne izterjave nezakonite pomoči. Nacionalno sodišče mora v istem primeru na podlagi prava Unije prejemniku pomoči naložiti plačilo obresti za obdobje nezakonitosti. V okviru svojega nacionalnega prava lahko poleg tega, če je to potrebno, naloži vračilo nezakonite pomoči kljub pravici države članice, da pomoč pozneje ponovno izvaja. Prav tako lahko ugodi odškodninskim zahtevkom za škodo, ki je nastala zaradi nezakonitosti pomoči. Tako je treba ugotoviti, da ob izvajanju nezakonite pomoči, ki mu sledi pozitivna odločba Komisije, pravo Unije ne nasprotuje temu, da lahko po eni strani upravičenec vnaprej zahteva izplačilo dolgovane pomoči in da lahko po drugi strani obdrži pomoč, ki jo je pridobil pred sprejetjem pozitivne odločbe, pri čemer to ne vpliva na posledice, ki pod pogoji iz sodbe CELF izhajajo iz nezakonitosti predčasno izplačane pomoči (glej sodbo Sodišča z dne 18. decembra 2008 v zadevi Wienstrom, C-384/07, ZOdl., str. I-10393, točke od 27 do 30, in navedena sodna praksa).

61 V obravnavani zadevi je treba glede domnevne ničnosti kapitalskega vložka po eni strani navesti – ne da bi se bilo treba izreči o pravnih posledicah ničnosti kapitalskega vložka v nemškem pravu – da tožeči stranki v zadevi T-443/08 ne navajata, razen domnevnih posledic te ničnosti (glej točko 62 spodaj), kako bi ta ničnost sama po sebi lahko vplivala na njune interese v smislu sodne prakse, navedene zgoraj v točki 46.

62 Po drugi strani, kar zadeva domnevne posledice ničnosti, je treba argumentacijo tožečih strank v zadevi T-443/08 zavrniti. Zatrjevane posledice, če bi nastopile, namreč ne prizadevajo neposredno navedenih tožečih strank, temveč družbi FLH in MF. Poleg tega, kot sta ti družbi navedli v odgovoru na pisno vprašanje Splošnega sodišča, morata onidve, ne pa tožeči stranki v zadevi T-443/08, plačati obresti na znesek kapitalskega vložka za obdobje od dodelitve tega vložka do izpodbijane odločbe v skladu s sodbo CELF, kot je Komisija navedla v odločbi z dne 30. septembra 2009 (glej točko 20 zgoraj). Vendar pa je predpostavka dopustnosti predloga za razglasitev ničnosti fizične ali pravne osebe, da ima ta osebni interes doseči razglasitev ničnosti izpodbijanega akta (glej sklep Splošnega sodišča z dne 29. aprila 1999 v zadevi Unione provinciale degli agricoltori di Firenze in drugi proti Komisiji, T-78/98, Recueil, str. II-1377, točka 30). Kar zadeva dejstvo, na katero se sklicujeta tožeči stranki v zadevi T-443/08 – da sta delničarja družb FLH in MF in da sodelujeta pri imenovanju njune uprave –, nič ne kaže na to, da imata zaradi tega lasten interes, ločen od interesa prejemnic, zahtevati razglasitev ničnosti Odločbe. Vendar lahko oseba – razen če ima pravni interes, ki je ločen od interesa podjetja, na katero se nanaša akt Unije in v katerem ima kapitalski delež – svoje interese glede tega akta brani samo z izvrševanjem svojih pravic, ki jih ima kot delničar tega podjetja, to podjetje pa lahko vloži tožbo (sodba Splošnega sodišča z dne 20. junija 2000 v zadevi Euromin proti Svetu, T-597/97, Recueil, str. II-2419, točka 50).

63 Vsekakor je treba opozoriti na to, da so posledice, na katere se sklicujeta tožeči stranki v zadevi T-443/08, prihodnje, hipotetične in negotove, tako da na njih ne more temeljiti njun pravni interes v skladu s sodno prakso, navedeno zgoraj v točki 58. Na začetku je namreč treba navesti, da tožeči stranki v zadevi T-443/08 v tožbi zatrjujeta „mogoče“ posledice domnevne ničnosti kapitalskega vložka na področju prava družb in insolvenčnega prava, ne pa gotovih posledic. Najprej, kar zadeva nevarnost insolventnosti družbe FLH, tožeči stranki ocenjujeta, da bi jo „lahko povzročila“ zahteva za vrnitev zadevne pomoči, ki bi posledično lahko vodila tudi k insolventnosti družbe MF. Vendar navedeni tožeči stranki na vprašanje Splošnega sodišča nista navedli nobenega postopka, ki bi tekel pred nacionalnimi sodišči in katerega predmet bi bil

vrnitev zadevne pomoči, česar pravo Unije tudi ne zahteva, kot je razvidno iz sodne prakse, navedene zgoraj v točki 60. Tožeči stranki v zadevi T-443/08 poleg tega nista dokazali, da bi zaradi plačila obresti za čas med dodelitvijo pomoči in Odločbo družbama FLH in MF grozila insolventnost. Trditev, da bi insolventnost lahko povzročila, da bi letališče Leipzig-Halle izgubilo obratovalno dovoljenje, pa je treba zavrniti, ker nevarnost insolventnosti ni dokazana. Nato, glede posledic v zvezi z računovodstvom, ki jih zatrjujeta, je iz tožbe razvidno, da pravno stanje v nemškem pravu ni gotovo, tako v sodni praksi kot v doktrini, in da se tožeči stranki v zadevi T-443/08 sklicujeta zgolj na hipotetične položaje, tudi kar zadeva kršitev obveznosti razglasiti insolventnost (glej točko 38 zgoraj), in ne na gotove položaje. Nazadnje, kar zadeva posledice v zvezi s civilno odgovornostjo, tožeči stranki v zadevi T-443/08 nista navedli nobenega postopka, ki bi v zvezi s tem tekel pred nacionalnimi sodišči proti družbama FLH in MF ali njunima upravama.

64 Nazadnje je treba ugotoviti, da sodne prakse na področju državnih pomoči, na katero se sklicujeta tožeči stranki v zadevi T-443/08, da bi upravičili dopustnost njune tožbe, v obravnavani zadevi ni mogoče upoštevati. Tako se sodba Splošnega sodišča z dne 10. aprila 2008 v zadevi Nizozemska proti Komisiji (T-233/04, ZOdl., str. II-591) nanaša na tožbo države članice zoper odločbo Komisije, v kateri je ta ugotovila, da je ukrep v tej zadevi državna pomoč v smislu člena 87(1) ES, ki je v skladu s členom 87(3) ES združljiva s skupnim trgom. Vendar je treba najprej navesti, da drugi odstavek člena 230 ES daje vsem državam članicam pravico, da z ničnostno tožbo oporekajo zakonitosti odločb Komisije, ne da bi se izvajanje te pravice pogojevalo z utemeljevanjem pravnega interesa, zato je položaj v tej sodbi drugačen kot v obravnavani zadevi. Poleg tega, drugače kot v repliki zatrjujeta tožeči stranki v zadevi T-443/08, iz te sodbe ne izhaja, da opredelitev zadevnega ukrepa za državno pomoč *per se* vzpostavlja pravni interes, če je država članica Komisiji priglasila ukrep in zahtevala, da Komisija ugotovi, da ta ukrep ni pomoč. Dalje, v sodbi Nizozemska proti Komisiji je bil zadevni

ukrep – drugače kot v obravnavani zadevi – shema pomoči, tako da je odločba Komisije pomenila, da se za naprej uporabljajo določbe o obstoječih shemah pomoči. Nazadnje, prav tako drugače kot v obravnavani zadevi, je opredelitev zadevnega ukrepa v navedeni zadevi povzročila uporabo določb, ki prepovedujejo kumulacijo državnih pomoči.

65 Glede sodbe Splošnega sodišča z dne 12. decembra 2000 v zadevi Alitalia proti Komisiji (T-296/97, Recueil, str. II-3871) je treba poudariti, da je v zadevi v navedeni sodbi opredelitev kapitalskega vložka za državno pomoč omogočila Komisiji preučiti združljivost ukrepa s skupnim trgom. Vendar je Komisija v obravnavani zadevi, drugače kot v zadevi v navedeni sodbi, odobrila kapitalski vložek, ne da bi določila kakršen koli pogoj.

66 V zvezi s sodbo Splošnega sodišča z dne 9. julija 2008 v zadevi Alitalia proti Komisiji (T-301/01, ZOdl., str. II-1753) zadošča navesti, da je odločba Komisije, ki je ukrep v tej zadevi opredelila za državno pomoč, povzročila, da je bila za izplačilo tretjega obroka te pomoči potrebna odobritev Komisije. V obravnavani zadevi pa ni tako.

67 Drugič, kar zadeva negotovost glede zneska zadevne pomoči, je treba navesti, da če bi določitev tega zneska lahko vplivala na vrnitev nezakonite pomoči ali na plačilo obresti, bi to vplivalo na položaj družb FLH in MF, ki bi edini lahko bili zavezani opraviti to

vrnitev ali to plačilo, ne pa neposredno na položaj tožečih strank v zadevi T-443/08. Njun pravni interes torej ne more temeljiti na tej negotovosti.

68 Iz zgornjih navedb je razvidno, da tožeči stranki v zadevi T-443/08 nista dokazali obstoječega in dejanskega pravnega interesa za vložitev tožbe zoper člen 1 Odločbe v delu, v katerem določa, prvič, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) ES in, drugič, da navedena državna pomoč znaša 350 milijonov EUR.

69 Tožbo v zadevi T-443/08 je treba torej zavreči kot nedopustno, ne da bi bilo treba preučiti ugovor nedopustnosti, ki ga uveljavlja Komisija, da namreč tožeči stranki v tej zadevi nista osebno prizadeti.

Vsebinska obravnava

70 V utemeljitev tožbe v zadevi T-455/08 tožeči stranki v tej zadevi (v nadaljevanju: tožeči stranki) navajata osem tožbenih razlogov, ki zadevajo v bistvu, prvi, kršitev člena 87(1) ES, drugi, da družba FLH ne more biti prejemnica državne pomoči, tretji, da družbe FLH ni mogoče opredeliti hkrati za dajalko in prejemnico državnih pomoči, četrti, kršitev načel prepovedi retroaktivne uporabe, pravne varnosti, varstva legitimnih pričakovanj in enakosti, peti, da smernice iz leta 2005 kršijo primarno pravo, šesti, naveden podredno, kršitev postopka, sedmi, kršitev delitve pristojnosti, določene v Pogodbi ES in, osmi, protislovnost in nezadostno obrazložitev zneska domnevne pomoči.

Prvi tožbeni razlog: kršitev člena 87(1) ES

Trditve strank

71 Tožeči stranki menita, da je Komisija napačno ugotovila, da financiranje južne steze pomeni državno pomoč.

72 Na prvem mestu tožeči stranki trdita, da pojem podjetje v smislu člena 87(1) ES ne vključuje regionalnih letališč, vsaj kar zadeva financiranje letališke infrastrukture.

73 Prvič, gradnja te infrastrukture naj namreč ne bi bila gospodarska dejavnost, ampak naj bi bila del prevozne, gospodarske in regionalne politike. Poleg tega naj bi Komisija v obravnavani zadevi priznala to vlogo, ki jo ima politika pri gradnji južne steze (točki 261 in 262 obrazložitve Odločbe). Prav tako naj bi bilo iz sporočila Komisije z dne 24. januarja 2007, naslovljenega „Akcijski načrt za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnost v Evropi“ (COM(2006) 819 konč.) razvidno, da je urejanje letališč tudi v interesu Unije.

74 Drugič, gradnja južne steze naj ne bi pomenila gospodarske dejavnosti, ker naj zasebni vlagatelj te dejavnosti ne bi opravljal. Obstajala naj ne bi namreč nikakršna možnost dobičkonosnosti naložbe, saj naj bi si ne bilo mogoče povrniti stroškov gradnje od uporabnikov letališča prek letaliških taks. Neobstoj te možnosti je po navedbah

tožečih strank posledica tega, da v Nemčiji te takse odobri letališka uprava dežele, v kateri je letališče, zasebni vlagatelji pa nimajo nikakršnega vpliva na njihov znesek. Tega zneska naj torej upravljavec ne bi mogel svobodno določati glede na gospodarske okoliščine in naj ne bi bil dejansko v nikakršnem razmerju s stroški naložbe. Zato naj takse, ki jih plačajo uporabniki letališke infrastrukture, ne bi pomenile, kot naj bi napačno razumela Komisija, soudeležbe pri gradnji te infrastrukture. Površine, dane v najem v komercialen namen, zunaj letaliških dejavnosti, naj ne bi bile upoštevne, ker se obravnavana zadeva nanaša samo na južno stezo, ki naj bi se uporabljala izključno za letališke dejavnosti.

75 Po navedbah tožečih strank Komisija s tem, ko meni, da delovanje ne bi bilo dobičkonosno za zasebnega vlagatelja, priznava, da je nemogoče zgraditi regionalno letališče, kot je Leipzig-Halle, samo z zasebnimi naložbami, in zato ta dejavnost ni ekonomska dejavnost, temveč je ukrep strukturne politike. V zvezi s tem tožeči stranki dodajata, da Komisija s tem, da javna letališča brez razlikovanja uvršča pod zasebna podjetja, ne priznava njihove posebne naloge, za katero je značilen majhen ekonomski manevrski prostor. Najprej, ta letališča naj bi namreč imela fiksne stroške objektov, delovanja in osebja, ki so večji od povprečnih. Poleg tega naj bi bil njihov manevrski prostor omejen z obveznostmi in strogimi pravnimi pogoji. Nazadnje, stroške javne infrastrukture naj bi morala načeloma nositi skupnost, kar naj bi Komisija sicer že priznala, zlasti kar zadeva pristanišča. Komisija pa naj pristanišč in letališč ne bi smela obravnavati različno.

76 Tretjič, gospodarska dejavnost naj ne bi bila glavni cilj letališč in to, da si morebiti konkurirajo, naj ne bi omogočalo sklepa, da so podjetja. Poleg tega naj bi Komisija sama ugotovila, da je treba razlikovati različne dejavnosti upravljavca letališča (točka 178 obrazložitve Odločbe) in da vse niso gospodarske narave. V obravnavani

zadevi naj bi naložba zadevala zgolj infrastrukturo, in sicer južno stezo. V to pa naj ne bi noben zasebni vlagatelj nikoli vlagal. Vendar naj Komisija ne bi upoštevala tega, ampak naj bi se oprla na splošen pojem letališča, ki se razume kot podjetje.

77 Tožeči stranki glede tega v repliki dodajata, da sta dejavnost gradnje letališke infrastrukture in dejavnost upravljanja te infrastrukture različni dejavnosti in da mora Komisija posebej dokazati gospodarsko naravo za vsako izmed njiju, nujnost tega razlikovanja pa naj bi bila potrjena med drugim s sodbo Splošnega sodišča z dne 17. decembra 2008 v zadevi Ryanair proti Komisiji (T-196/04, ZOdl., str. II-3643). Komisija naj v obravnavani zadevi ne bi upoštevala tega razlikovanja in s tem, ko je ekonomsko naravo gradnje južne steze izpeljala iz gospodarske narave upravljanja letališča, naj ne bi dokazala gospodarske narave navedene gradnje.

78 Poleg tega naj Komisija ne bi dokazala, da ni mogoče ločiti dejavnosti gradnje in upravljanja letališke infrastrukture. Tožeči stranki v zvezi s tem zavračata trditev, da je gradnja pogoj *sine qua non* upravljanja, in navajata zlasti, da je bistveno vprašanje ločljivost dejavnosti samih po sebi in ne njihova narava. V vsakem primeru pa naj bi bila ta trditev napačna, saj obstajajo številni predhodni pogoji, brez katerih gospodarske dejavnosti ni mogoče izvrševati, izpolnitev navedenih predhodnih pogojev pa ne pomeni avtomatično gospodarske dejavnosti. Tožeči stranki glede tega zavračata trditev Komisije, da mora upravljavec objekta nujno financirati njegovo gradnjo, in to navedbo utemeljujeta s konkretnimi primeri (muzeji, javne šole in univerze, restavracije ob

avtocestah). Tožeči stranki poleg tega navajata, da se gradnja in upravljanje nanašata na različne izvajalce in sektorje. Trdita tudi, da je razlikovanje med gradnjo, upravljanjem in uporabo infrastrukture temeljno načelo v praksi Komisije, ko v okviru določb o državnih pomočeh presoja financiranje infrastrukture s strani javnih organov. V obravnavani zadevi pa naj bi bilo merilo za uporabo tega načela izpolnjeno, glede na to, da naj bi vsi potencialni uporabniki imeli enak in nediskriminatoren dostop do južne steze in bi bil torej, če bi se navedeno načelo uporabilo, kapitalski vložek izvzet iz uporabe določb o državnih pomočeh. Nazadnje naj bi to, da se dejavnosti ne ločuje, lahko vodilo so splošnega nadzora infrastrukturne politike držav članic, saj bi Komisija lahko na podlagi pravil o državnih pomočeh nadzirala financiranje infrastrukture v vseh sektorjih. Tožeči stranki v zvezi s tem zavračata trditev, da bi to, če financiranje gradnje infrastrukture ne bi štelo za pomoč, omogočilo državam članicam, da bi kar naprej ustvarjale nove konkurente, in navajata, da to ne ustreza realnosti in da je gradnja letališča izjema.

79 Na drugem mestu tožeči stranki poudarjata, da gradnja letališč s strani zasebnih subjektov ni zagotovljena. Tako naj v Uniji ne bi bilo nobenega primera, v katerem bi zasebni vlagatelji sami financirali gradnjo ali znatno razširitev letališča. Poleg tega naj ne bi bilo nobene druge odločbe, v kateri bi Komisija ugotovila, da je merilo zasebnega vlagatelja izpolnjeno. Nasprotno, Komisija naj bi v Odločbi 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki jih Regija Valonija in Brussels South Charleroi Airport priznavata letalski družbi Ryanair ob njeni namestitvi v Charleroiju (UL L 137, str. 1), priznala, da v Evropi ni nobenega primera, da bi bilo zasebno letališče ustanovljeno *ex nihilo*, brez javnih sredstev. Gradnja letališke infrastrukture naj bi bila torej ena od dejavnosti, ki so jih vedno izvajale in jih morajo nujno izvajati osebe javnega prava. Gospodarske narave gradnje naj torej ne bi bilo, ker ni ustreznega trga.

80 Tožeči stranki glede tega navajata, prvič, da Komisija glede trditve iz točke 169 obrazložitve Odločbe – da naj bi zasebni vlagatelji odražali dejavno zanimanje za udeležbo v letališčih – ne pojasnjuje, ali se ta interes nanaša na regionalna ali na velika letališča, niti ali zadeva udeležbo v obstoječih letališčih ali v tistih, ki še niso zgrajena. Poleg tega naj ne bi navajala nobenega primera v podporo svojim trditvam. Komisija tudi ne razlikuje, ali gre za naložbe v letališče kot celoto ali za naložbe izključno v prevozno infrastrukturo kot tako, samo ta zadnji primer naj bi bilo namreč mogoče primerjati z obravnavano zadevo.

81 Drugič, tožeči stranki trdita, da Komisija ni z ničimer dokazala svoje trditve iz točke 170 obrazložitve Odločbe, da so javni organi spremenili odnos do zasebnih naložb v letališča.

82 Tretjič, tožeči stranki izpodbijata – opirajoč se na Odločbo 2004/393 in na univerzitetno študijo iz leta 2001, naslovljeno „Konkurenca med letališči in uporaba pravil o državnih pomočeh“ (v nadaljevanju: študija iz leta 2001) – trditev Komisije, da so letališča pretežno zgrajena z zasebnimi sredstvi. Ta trditev naj bi bila napačna, tudi če bi se upošteval samo položaj v Nemčiji. Najprej, udeležba zasebnih partnerjev v letališčih, vključno s tistimi, ki ponujajo mednarodne lete, naj bi bila namreč manjšinska. Dalje, čeprav so nekatera letališča deloma v zasebni lasti, naj zasebni vlagatelji ne bi sodelovali pri njihovi gradnji. Nazadnje, poskusi zasebnega upravljanja regionalnih letališč naj bi večkrat propadli. Tako naj bi bilo v Nemčiji dejansko nemogoče zgraditi regionalno letališče samo z zasebnim vlaganjem, brez javnih pomoči.

83 Četrtič, tožeči stranki izpodbijata upoštevnost primerov letališke infrastrukture, zgrajene z zasebnimi sredstvi, ki jih je navedla Komisija, in sicer letališča Ciudad Real (Španija), terminala 5 letališča Heathrow (Združeno kraljestvo) in letališč na Dunaju (Avstrija) in v Frankfurtu na Majni (Nemčija).

84 Na tretjem mestu tožeči stranki menita, da je brezpredmetna navedba – v smernicah iz leta 2005 in v Odločbi – sodbe Splošnega sodišča z dne 12. decembra 2000 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji (T-128/98, Recueil, str. II-3929), ki jo je potrdila sodba Sodišča z dne 24. oktobra 2002 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji (C-82/01 P, Recueil, str. I-9297, v nadaljevanju: sodna praksa ADP). Najprej, ta se namreč ne nanaša na gradnjo letališke infrastrukture, ampak na njeno upravljanje. Ta sodba tudi ne zadeva razlage pojma podjetje v smislu člena 87 ES, ampak kršitev prepovedi zlorabe prevladujočega položaja v smislu člena 82 ES. Nazadnje, sodba se nanaša na dejavnost velikega mednarodnega letališča, ki se razlikuje od dejavnosti regionalnih letališč, kakršno je Leipzig-Halle.

85 Združenje ADV se pridružuje navedbam tožečih strank. Prvič, trdi, da gradnja letališke infrastrukture ni gospodarska dejavnost. Drugič, meni, da ločevanje izvršitve nalog javne službe v okviru financiranja infrastrukture in izvrševanja gospodarskih dejavnosti v okviru upravljanja infrastrukture ni v nasprotju s sodno prakso ADP. Tretjič, združenje ADV navaja, da je to ločevanje glede na funkcijo priznano v sodni praksi in v upravni praksi Komisije. Četrtič, ocenjuje, da mora ostati mogoče, da se projekti v splošnem interesu financirajo javno.

86 Komisija nasprotuje argumentaciji tožečih strank in intervenienta.

Presoja Splošnega sodišča

87 Treba je opozoriti, da morajo biti za to, da je pomoč opredeljena kot državna pomoč, izpolnjeni vsi pogoji iz člena 87(1) ES. Prvič, iti mora za ukrep države ali ukrep, ki se financira iz državnih sredstev. Drugič, ta ukrep mora biti tak, da lahko vpliva na trgovino med državami članicami. Tretjič, upravičencu mora dodeliti ugodnost z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga. Četrtič, biti mora tak, da izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco (glej sodbo Splošnega sodišča z dne 22. februarja 2006 v zadevi Le Levant 001 in drugi proti Komisiji, T-34/02, ZOdl., str. II-267, točka 110 in navedena sodna praksa).

88 Poudariti je treba, da na področju prava konkurence pojem podjetje zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihovo pravno obliko in njihov način financiranja (glej sodbo Sodišča z dne 10. januarja 2006 v zadevi Cassa di Risparmio di Firenze in drugi, C-222/04, ZOdl., str. I-289, točka 107 in navedena sodna praksa; glej tudi sodbi Sodišča z dne 11. julija 2006 v zadevi FENIN proti Komisiji, C-205/03 P, ZOdl., str. I-6295, točka 25, in z dne 1. julija 2008 v zadevi MOTOE, C-49/07, ZOdl., str. I-4863, točka 21).

89 V skladu z ustaljeno sodno prakso je gospodarska dejavnost vsaka dejavnost, v okviru katere se na določenem trgu ponujajo izdelki ali storitve (glej zgoraj v točki 88 navedene sodbe Cassa di Risparmio di Firenze in drugi, točka 108 in navedena sodna praksa, FENIN proti Komisiji, točka 25, in MOTOE, točka 22).

90 Treba je poudariti tudi, da ima pojem državna pomoč, kot je opredeljen v Pogodbi ES, pravni značaj in ga je treba razlagati na podlagi objektivnih dejavnikov. Zato mora sodišče Unije načeloma in upoštevajoč konkretne dejavnike spora, o katerem odloča, ter tehničnost ali zapletenost presoje, ki jo je opravila Komisija, izvajati celoten

nadzor glede vprašanja, ali ukrep spada na področje uporabe člena 87(1) ES. Iz tega izhaja, da mora Sodišče preveriti, ali so dejstva, ki jih je navedla Komisija, materialno pravilna in ali so taka, da je mogoče ugotoviti, ali so izpolnjeni vsi pogoji, ki omogočajo opredelitev „pomoči“ v smislu člena 87(1) ES. Ker gre za kompleksno ekonomsko oceno, je treba opozoriti tudi na to, da se mora v skladu z ustaljeno sodno prakso sodni nadzor akta Komisije, v zvezi s katerim je bila taka ocena potrebna, omejiti na preverjanje upoštevanja postopkovnih pravil in obrazložitve, resničnosti dejstev, na katerih temelji izpodbijana presoja, in očitne napake pri presoji dejstev ali zlorabo pooblastil (glej sodbo Sodišča z dne 1. julija 2008 v združenih zadevah Chronopost proti UFEX in drugim, C-341/06 P in C-342/06 P, ZOdl., str. I-4777, točke od 141 do 143).

91 Nazadnje je treba, ker pojem državna pomoč namreč odgovarja objektivnemu stanju, ki se presoja na dan, ko Komisija sprejme odločbo, pri zgoraj navedenem sodnem nadzoru upoštevati presojo, ki se opravi ta dan (zgoraj v točki 90 navedena sodba Chronopost proti UFEX in drugim, točka 144).

92 Ob upoštevanju teh načel je treba preučiti ta tožbeni razlog, v okviru katerega tožeči stranki v bistvu trdita, da je Komisija napačno ugotovila, da je kapitalski vložek državna pomoč v smislu člena 87(1) ES, saj letališča v zvezi s povečanjem infrastrukture regionalnih letališč ne štejejo za podjetja v smislu te določbe, ker ta dejavnost ni gospodarska dejavnost.

93 Glede tega je treba na prvem mestu navesti, da družba FLH v okviru upravljanja letališča Leipzig-Halle opravlja gospodarsko dejavnost. Iz sodne prakse je namreč razvidno, da je upravljanje letališke infrastrukture gospodarska dejavnost (glej zgoraj v točki 77 navedeno sodbo Ryanair proti Komisiji, točka 88 in navedena sodna

praksa). V obravnavanem primeru temu v prid govori dejstvo, da družba FLH ponuja letališke storitve proti plačilu, ki izhaja zlasti iz letaliških dajatev, ki jih je treba opredeliti kot nadomestilo za storitve, ki jih opravi koncesionar letališča (glej zgoraj v točki 77 navedeno sodbo Ryanair proti Komisiji, točka 90). To, da družba FLH upravlja regionalno letališče, ne pa mednarodnega letališča, ne more vplivati na gospodarsko naravo njene dejavnosti, saj je ta dejavnost ponujanje storitev za plačilo na trgu regionalnih letaliških storitev. Prav tako obstoj takega trga v obravnavani zadevi dokazuje, da je letališče Leipzig-Halle konkuriralo z drugimi regionalnimi letališči, zlasti z letališčem Vatry (Francija), za uvedbo evropskega vozlišča za zračni tovorni promet družbe DHL, kot je med drugim razvidno iz točke 8 obrazložitve Odločbe. Sicer pa je bilo tudi letališče v zadevi, v kateri je bila izdana zgoraj v točki 77 navedena sodba Ryanair proti Komisiji, regionalno letališče. Glede na sodno prakso, navedeno zgoraj v točki 89, ti elementi omogočajo, da se dejavnost upravljanja letališča Leipzig-Halle, ki jo opravlja družba FLH, opredeli za gospodarsko dejavnost.

94 Na drugem mestu je treba ugotoviti, da bo upravljanje južne steze del ekonomske dejavnosti družbe FLH. Kot je namreč razvidno iz točke 177 obrazložitve Odločbe, je južna steza infrastruktura, ki jo bo družba FLH izkoriščala v komercialne namene, saj navedene steze uporabnikom ne bo dala na voljo brezplačno v skupnem interesu, ampak bo zaračunavala pristojbine v protivrednosti uporabe. Glede tega je treba opozoriti, da bodo glavni vir prihodka za financiranje nove južne steze letališke pristojbine, kot je Komisija navedla v točki 15 obrazložitve Odločbe. Gradnja in širitev navedene steze bosta torej družbi FLH omogočili povečati svojo zmogljivost in razširiti svojo dejavnost upravljanja letališča Leipzig-Halle.

95 Na tretjem mestu je treba ugotoviti, da v okviru preučitve gospodarske narave dejavnosti družbe FLH – v zvezi z javnim financiranjem širitve južne steze – ni treba ločiti dejavnosti gradnje ali širitve infrastrukture, v obravnavani zadevi južne steze, od

poznejše uporabe te infrastrukture in da gospodarska ali negospodarska narava poznejše uporabe zgrajene infrastrukture nujno določa naravo dejavnosti nakupa (glej v tem smislu in po analogiji zgoraj v točki 88 navedeno sodbo FENIN proti Komisiji, točka 26).

96 Vzletne in pristajalne steze so namreč ključni dejavnik gospodarskih dejavnosti, ki jih opravlja upravljavec letališča. Tako gradnja vzletnih in pristajalnih stez omogoča letališču, da opravlja svojo glavno gospodarsko dejavnost ali, kadar gre za gradnjo dodatne steze ali za širitev sedanje steze, da to dejavnost razvija.

97 Tožeči stranki torej napačno trdita, da gospodarska narava ene dejavnosti ne omogoča sklepa o gospodarski naravi druge dejavnosti, razen kadar se teh dveh dejavnosti ne da ločiti in med njima razlikovati in kadar ju izvaja en sam subjekt, ter da mora Komisija dokazati, da sta ta pogoja izpolnjena. Poleg tega za to argumentacijo v sodni praksi ni mogoče najti nobene opore.

98 Res je, da vse dejavnosti upravljavca letališča niso nujno gospodarske narave. Dejavnosti, ki so povezane z izvajanjem javnih pooblastil, namreč niso gospodarske, kar bi utemeljevalo uporabo pravil konkurence iz Pogodbe ES (glej zgoraj v točki 88 navedeno sodbo MOTOE, točka 24 in navedena sodna praksa). Opredelitev, ali gre za dejavnosti na podlagi javnih pooblastil ali gospodarske dejavnosti, je namreč treba opraviti ločeno za vsako dejavnost, ki jo opravlja določena organizacija (zgoraj v točki 88 navedena sodba MOTOE, točka 25).

99 Vendar v obravnavani zadevi, ker gradnja in širitev južne steze zaradi svoje narave in svojega predmeta sami po sebi ne pomenita javnih pooblastil – česar tožeči stranki sicer ne navajata izrecno – Komisija ni ravnala napačno, ko za presojo gospodarske narave dejavnosti družbe FLH ni razlikovala med gradnjo in širitvijo južne steze na eni strani in njenim upravljanjem na drugi strani. Navedbo, da je Komisija v točki 178 obrazložitve Odločbe priznala, da je treba razlikovati različne dejavnosti upravljavca, pa je treba zavrniti, saj je Komisija v navedeni točki obrazložitve v bistvu samo ponovila načela, ki izhajajo iz sodne prakse, navedene zgoraj v točki 98.

100 Iz zgornjih navedb izhaja, da družba FLH s tem, ko upravlja južno stezo, opravlja gospodarsko dejavnost, od katere dejavnosti gradnje te steze ni mogoče ločiti. Torej je treba zavrniti argumentacijo, da širitev letališke infrastrukture ni gospodarska dejavnost, saj gospodarske narave te dejavnosti ni mogoče preučiti ločeno od gospodarske narave dejavnosti upravljanja infrastrukture.

101 Nobena od trditev tožečih strank ne omogoča ovreči tega sklepa.

102 Na prvem mestu, treba je zavrniti trditev, da je gradnja ali širitev južne steze del gospodarske, regionalne in prevozne politike. Iz ustaljene sodne prakse namreč izhaja, prvič, da člen 87(1) ES ne razlikuje glede na vzroke ali cilje državnih intervencij, ampak jih opredeljuje glede na njihove učinke (sodbi Sodišča z dne 2. julija 1974 v zadevi Italija proti Komisiji, 173/73, Recueil, str. 709, točka 27, in z dne 26. septembra 1996 v zadevi Francija proti Komisiji, C-241/94, Recueil, str. I-4551, točka 20, ter sodba Splošnega sodišča z dne 6. septembra 2006 v združenih zadevah Italija in Wam proti Komisiji, T-304/04 in T-316/04, neobjavljena v ZOdl., točka 63), in drugič, da je kapitalski vložek javnih organov treba presoditi na podlagi merila zasebnega vlagatelja,

pri tem pa se ne upošteva noben preudarek socialne, regionalne ali sektorske politike (glej sodbo Splošnega sodišča z dne 24. septembra 2008 v zadevi Kahla/Thüringen Porzellan proti Komisiji, T-20/03, ZOdl., str. II-2305, točka 242 in navedena sodna praksa). Sicer pa je Komisija priznala, da sta gradnja in delovanje južne steze v splošnem interesu, med drugim sta namenjena regionalnemu razvoju, in je to upoštevala kot eno od meril v okviru presoje združljivosti pomoči s skupnim trgom, kot je razvidno iz točk od 258 do 263 obrazložitve Odločbe.

103 Res je sicer treba navesti, kot je razvidno tudi iz točke 12 sporočila iz leta 1994, da je v preteklosti Komisija menila, da je izvajanje infrastrukturnih projektov ukrep splošne gospodarske politike, ki ga ne more presojati na podlagi pravil Pogodbe ES o državnih pomočeh.

104 Vendar je treba opozoriti, prvič, da je na vprašanje, ali gre za državno pomoč v smislu Pogodbe ES, treba odgovoriti na podlagi objektivnih dejstev, ki se presojajo na dan, ko Komisija sprejme odločbo (glej v tem smislu sodbo Sodišča z dne 22. junija 2006 v združenih zadevah Belgija in Forum 187 proti Komisiji, C-182/03 in C-217/03, ZOdl., str. I-5479, točka 137, in zgoraj v točki 90 navedeno sodbo Chronopost proti UFEX in drugim, točka 95), in drugič, da čeprav Komisijo zavezujejo okviri in sporočila, ki jih sprejme na področju državnih pomoči, to velja samo, če ta besedila ne odstopajo od pravilne uporabe pravil Pogodbe ES, saj teh besedil ni mogoče razlagati tako, da bi to zmanjševalo obseg členov 87 ES in 88 ES ali bilo v nasprotju z njunim ciljem (glej sodbo Sodišča z dne 11. septembra 2008 v združenih zadevah Nemčija in drugi proti Kronofrance, C-75/05 P in C-80/05 P, ZOdl., str. I-6619, točka 65 in navedena sodna praksa).

105 Organizacija in ekonomski ter konkurenčni položaj letališkega sektorja pa sta se razvijala, kot je navedeno v točkah od 169 do 171 obrazložitve Odločbe. Poleg tega je bilo s sodno prakso ADP leta 2000 priznano, da upravljavci letališč načeloma opravljajo

gospodarsko dejavnost v smislu člena 87(1) ES, za katero veljajo pravila o državnih pomočeh, kar je bilo potrjeno tudi v zgoraj v točki 77 navedeni sodbi Ryanair proti Komisiji (točka 88).

106 Zato je – glede na sodno prakso, navedeno zgoraj v točki 104 – Komisija morala pri sprejemanju Odločbe upoštevati ta razvoj in to razlago ter to, kako vplivata na uporabo člena 87(1) ES za financiranje infrastrukture, povezane z dejavnostjo upravljanja letališča, in ji ni bilo treba upoštevati točke 12 sporočila iz leta 1994. Glede na zgornje navedbe je torej Komisija v točki 174 obrazložitve Odločbe pravilno ocenila, da od leta 2000 naprej ni bilo več mogoče vnaprej izključiti uporabe pravil o državnih pomočeh za letališča.

107 V zvezi s tem je treba dodati, da ker upravljavec letališča ne opravlja samo nalog glede politike prostorskega ali prometnega načrtovanja, ampak tudi, kot je bilo navedeno, gospodarsko aktivnost, mora stroške izgradnje infrastrukture, ki je osnova za njegovo gospodarsko dejavnost, financirati iz lastnih sredstev. Torej je treba zavrniti argumentacijo, da bi morala stroške javne infrastrukture nositi skupnost. Poleg tega dejstvo, da so za financiranje infrastrukture potrebna javna sredstva, kot tako in samo po sebi ni upoštevno. Namreč zgolj takrat, ko država podjetju neposredno ali posredno da na razpolago kapital v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim razmeram, se ta ukrep javne oblasti lahko izogne opredelitvi za državno pomoč.

108 Na drugem mestu, trditve tožečih strank glede domnevne ločljivosti dejavnosti gradnje in upravljanja letališke infrastrukture je prav tako treba zavrniti.

109 Prvič, glede trditve tožečih strank v repliki – da je razlikovanje med gradnjo, upravljanjem in uporabo infrastrukture temeljno načelo v praksi Komisije, in sicer ne le na letališkem, ampak tudi na drugih področjih, in da je merilo za njegovo uporabo v obravnavani zadevi izpolnjeno – je treba navesti, da jo je treba zavrniti, ker merilo za uporabo tega zatrjevanega temeljnega načela, na katero se sklicujeta tožeči stranki (glej točko 78 zgoraj), v obravnavani zadevi ni upoštevno. Kot namreč poudarja Komisija, je to, da imajo vsi potencialni uporabniki enak in nediskriminatoren dostop do uporabe infrastrukture, lahko upoštevno merilo, ki omogoča ugotovitev, da ne gre za pomoč uporabnikom zadevne infrastrukture. Vendar pa ne omogoča ugotoviti, ali javno financiranje te infrastrukture, za kar gre v obravnavani zadevi, pomeni pomoč upravljavcu infrastrukture. Poleg tega je treba navesti – ne da bi se bilo treba izreči o obstoju domnevne prakse – da ta nikakor ne bi mogla vplivati na ugotovitev iz točke 100 zgoraj, in sicer, da družba FLH opravlja gospodarsko dejavnost, od katere dejavnosti gradnje navedene steze ni mogoče ločiti. Pojem državna pomoč ima namreč pravni značaj in ga je treba razlagati na podlagi objektivnih dejavnikov (glej v tem smislu zgoraj v točki 90 navedeno sodbo Chronopost proti UFEX in drugim, točka 141), ne more biti torej odvisen od subjektivne presoje Komisije in ga je treba določiti neodvisno od prejšnje prakse te institucije.

110 Drugič, konkretna primera, ki sta ju predložili tožeči stranki, in sicer upravljanje kavarne v muzeju oziroma restavracije ob avtocesti, ne omogočata ugotovitve, da je dejavnosti upravljanja na eni strani in gradnje na drugi strani treba obravnavati ločeno. Stranki namreč ne razlikujeta med glavno dejavnostjo in pridruženimi dejavnostmi, ki so tej podrejene. Tako glavna dejavnost muzeja ni upravljanje kavarne in glavna dejavnost upravljavca avtoceste ni upravljanje obcestne restavracije. Nasprotno pa je namen gradnje vzletne steze povezan z glavno gospodarsko dejavnostjo letališča, in sicer nudenjem letaliških storitev.

111 Tretjič, trditev, da se dejavnosti gradnje in upravljanja nanašata na različne izvajalce in sektorje, ne vpliva na to, da je treba preučiti naravo pripravljalne dejavnosti za izvrševanje gospodarske dejavnosti skupaj z naravo te gospodarske dejavnosti, in sicer zaradi povezave med njima, gradnja in širitev steze sta namreč predhodna pogoja za upravljanje steze. V vsakem primeru so v posebnih okoliščinah kapitalskega vložka zadevne osebe iste, in sicer družbi MF in FLH (druga je v lasti prve), ki sta bili prejemnici navedenega vložka za gradnjo južne steze in ki jo bosta tudi upravljali.

112 Četrtič, glede trditve, da Komisija ni dokazala, da ni mogoče ločiti dejavnosti gradnje in upravljanja letališke infrastrukture, je treba navesti, da kadar ne gre za javna pooblastila, Komisiji ni treba dokazati gospodarske narave vseh segmentov dejavnosti podjetja, če so ti udeleženi v splošni gospodarski dejavnosti tega podjetja in so med seboj povezani. V takem primeru lahko namreč Komisija navede samo razloge, na podlagi katerih meni, da podjetje opravlja gospodarsko dejavnost, in razloge, iz katerih sklepa, da so segmenti zadevne dejavnosti udeleženi v navedeni dejavnosti.

113 V vsakem primeru je treba poudariti, da v zvezi z razvojem, omenjenim v točkah od 169 do 171 obrazložitve Odločbe, Komisija v točki 172 obrazložitve navaja, da delovanja in gradnje letališč ni več mogoče obravnavati kot javno nalogo, ki načeloma ni predmet nadzora državnih pomoči. Prav tako je treba navesti, da je iz točke 177 obrazložitve Odločbe razvidno, da je Komisija opredelitev družbe FLH za podjetje v smislu člena 87(1) ES utemeljila s tem, da zadevno infrastrukturo družba FLH upravlja na komercialni podlagi; gre torej za infrastrukturo, ki jo je mogoče izkoriščati v komercialne namene. Torej je treba ugotoviti, da je Komisija navedla dovolj dejavnikov,

ki potrjujejo zvezo med širitvijo in upravljanjem južne steze v zvezi z opredelitvijo kapitalskega vložka za državno pomoč.

114 Na tretjem mestu, glede trditev, da gradnja letališč s strani zasebnih subjektov ni zagotovljena in da gradnja južne steze ni gospodarska dejavnost, ker zasebni vlagatelj te dejavnosti ne bi opravljal, saj ni dobičkonosna, je treba ugotoviti, kot je razvidno iz zgornjih navedb, da je širitev južne steze neposredno povezana z upravljanjem letališke infrastrukture, ki je gospodarska dejavnost.

115 Poleg tega to, da neka dejavnost s strani zasebnih subjektov ni zagotovljena ali da ni dobičkonosna, nista upoštevni merili pri opredelitvi te dejavnosti za gospodarsko. Sodna praksa (glej točko 89 zgoraj) namreč za to opredelitev ne zahteva izrecno, da zadevno dejavnost opravljajo zasebni subjekti niti da je dobičkonosna. Enako velja glede opredelitve za podjetje (glej točko 88 zgoraj).

116 Te trditve je treba torej zavrniti kot brezpredmetne.

117 Na četrtem mestu, glede trditev, s katerimi se izpodbija upoštevnost sodne prakse ADP, je treba najprej opozoriti, da sta pojma podjetje in gospodarska dejavnost identična na vseh področjih konkurenčnega prava, kar zadeva določbe, ki veljajo za podjetja, in določbe, ki veljajo za države članice, saj se z vsemi temi določbami poskuša doseči en sam cilj, in sicer cilj iz člena 3(g) ES, to je sistem, ki zagotavlja, da na notranjem trgu ni izkrivljanja konkurence. Tako se sodna praksa, navedena zgoraj v točki 88, sklicuje na pojem podjetje na področju prava konkurence in ne razlikuje, ali gre za določbe, ki veljajo za podjetja ali za določbe, ki veljajo za države članice. Poleg tega,

kot je poudarila Komisija, se je Sodišče samo v okviru državnih pomoči sklicevalo na pojem podjetje, uporabljen v okviru omejevalnih sporazumov (glej v zvezi s tem zgoraj v točki 88 navedeno sodbo Cassa di Risparmio di Firenze in drugi, točka 107). Zato je to, da se sodna praksa ADP nanaša na uporabo člena 82 ES, ne pa člena 87 ES, nepomembno. Iz istega razloga je treba zavrniti trditve tožečih strank, s katerimi ti izpodbijata upoštevnost zgoraj v točki 88 navedene sodbe FENIN proti Komisiji.

118 Poleg tega pa je bila sodna praksa ADP, čeprav je res zadevala veliko mednarodno letališče, potrjena s sodbo Ryanair proti Komisiji, navedeno zgoraj v točki 77, ki se nanaša na regionalno letališče.

119 Nazadnje, čeprav se zadevna sodna praksa ne nanaša na dejavnosti gradnje infrastrukture, to ne pomeni, da ta okoliščina izpodbija zgornje ugotovitve, ki temeljijo na tem, da dejavnosti upravljanja letališča ni mogoče ločiti od dejavnosti gradnje in širitve infrastrukture.

120 Iz zgornjih navedb je razvidno, da je Komisija pravilno ugotovila, da je kapitalski vložek državna pomoč v smislu člena 87(1) ES.

121 Torej je treba prvi tožbeni razlog v celoti zavrniti.

Drugi tožbeni razlog: družba FLH ne more biti prejemnica državnih pomoči

Trditve strank

122 Tožeči stranki menita, da družba FLH ne more biti prejemnica državnih pomoči, ker je eno namensko podjetje („single purpose vehicle“, v nadaljevanju: SPV). Trdita namreč, da čeprav je družba FLH pravna oseba zasebnega prava, različna od javnih organov, ki jo imajo v lasti, je edini cilj, ki se poskuša doseči z njeno ustanovitvijo, in njen edini namen upravljanje javne infrastrukture letališča Leipzig-Halle. Družba FLH naj bi bila tako ustanovljena zgolj z namenom upravljati to letališče in izvajati za to potrebne dejavnosti. Zato naj bi jo bilo treba šteti za SPV. Na trditev Komisije, da družba FLH opravlja veliko število nalog, tožeči stranki odgovarjata, da Komisija ne upošteva tega, da je treba gradnjo infrastrukture letališča obravnavati ločeno od upravljanja letališča.

123 Tožeči stranki poudarjata, da je Komisija na področju državnih pomoči priznala načelo ustanovitve SPV, ki je izključno v lasti pravnih oseb javnega prava, kot so družbe za upravljanje. Po njunih navedbah naj bi te SPV ustanovile pravne osebe javnega prava, da bi dosegle en sam cilj, SPV pa naj bi dobila potrebna kapitalska sredstva, da bi se jih lahko upravljalo v javnem interesu. Tako naj bi nastopala samostojno proti tretjim osebam, ne pa proti javnim organom, ki so jim dali na razpolago sredstva. Tako naj Komisija teh družb ne bi smela opredeliti za prejemnike državnih pomoči, čeprav se jim da na voljo javna sredstva, ki jih morajo upravljati. Po navedbah tožečih strank je položaj družbe FLH in teh družb podoben, saj je družba FLH zavezana, da odprto in nediskriminatorno da na voljo letališko infrastrukturo vsem potencialnim

uporabnikom. Družba FLH naj ne bi imela funkcije podjetnika v zvezi s to infrastrukturo, saj naj ji ta ne bi bila poverjena za prosto rabo, ampak z namenom upravljanja na račun in po navodilih delničarjev.

124 Torej, po navedbah tožečih strank, ker so se dežela Saška in njeni partnerji odločili, da poverijo družbi FLH izvedbo širitve južne steze, ji morajo zagotoviti za to potrebna finančna sredstva. Ker je tudi država partner, je v skladu z nemškim pravom zavezana tudi ona. Zato naj financiranja s strani države, lastnice SPV, ki so namenjena urejanju infrastrukture, ne bi pomenila državne pomoči v smislu člena 87(1) ES. To stališče naj bi potrjevala sodna praksa ADP, ki ne zadeva zagotavljanja infrastrukture letališkim družbam, ampak dejanja letaliških družb proti tretjim osebam. V vsakem primeru, tudi če bi letališče štelo za gospodarski subjekt na trgu v razmerju do tretjih oseb, naj to ne bi pomenilo, da je tudi družbo, zadolženo za infrastrukturo, treba šteti za podjetje v razmerju z njenimi lastniki, ki so v obravnavani zadevi pravne osebe javnega prava.

125 Tožeči stranki dodajata, da upoštevanje lastništva družbe FLH kaže na nenatančnost pristopa Komisije. Družba FLH je namreč v stoodstotni lasti pravnih oseb javnega prava. Če pa bi te same zgradile in upravljale letališče, se naj financiranje infrastrukture ne bi štelo za državno pomoč, ampak le za financiranje znotraj uprave za opravljanje nalog javne službe. Po navedbah tožečih strank velja enako, kadar pravne osebe javnega prava poverijo to nalogo avtonomnemu pravnemu subjektu, ustanovljenemu v ta namen, kar je v obravnavani zadevi družba FLH. V zvezi s tem se tožeči stranki sklicujeta na odločbo Komisije C(2001) 2967 z dne 5. oktobra 2001 o državni pomoči NN 86/2001 (Irska – Aer Rianta).

126 Nazadnje, tožeči stranki ocenjujeta, da je Komisija s tem, ko je ugotovila, da je pristojna za nadzor nad ukrepi javne uprave, prekoračila svoja pooblastila. Upravna organizacija naj bi namreč – razen če je pristojnost podeljena Uniji – v skladu s členom 5(1)

in (2) ES ostala v pristojnosti držav članic, kar vključuje uporabo prava Unije. Zato naj bi lahko države članice svobodno izbrale, ali bo njihovo infrastrukturo neposredno upravljal javni organ ali podjetje, ustanovljeno v ta namen. Tožeči stranki menita, da če bi se štelo, da je tako podjetje prejemnik državne pomoči, bi bila s tem državam članicam odvzeta možnost ustanavljati družbe za upravljanje. To naj bi vplivalo na upravno strukturo držav članic, kar naj ne bi bilo v pristojnosti Komisije.

127 Komisija zavrača argumentacijo tožečih strank.

Presoja Splošnega sodišča

128 Ponovno je treba opozoriti, da na področju prava konkurence pojem podjetje zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihovo pravno obliko in njihov način financiranja (glej zgoraj v točki 88 navedeno sodbo Cassa di Risparmio di Firenze in drugi, točka 107 in navedena sodna praksa). Glede tega je treba pojasniti, da se člen 87 ES nanaša na vsa podjetja, zasebna in javna, in na vso proizvodnjo navedenih podjetij, zgolj z izjemo člena 86(2) ES (sodba Sodišča z dne 15. marca 1994 v zadevi Banco Exterior de España, C-387/92, Recueil, str. I-877, točka 11).

129 Prav tako je treba poudariti, da to, da ima organ, ki opravlja gospodarske dejavnosti, pravno osebnost, ki mu jo daje nacionalno pravo in je različna od pravne osebnosti države, ne vpliva na obstoj finančnih odnosov med državo in tem organom (glej v tem smislu sodbo Sodišča z dne 16. junija 1987 v zadevi Komisija proti Italiji, 118/85,

Recueil, str. 2599, točki 10 in 13) in torej na možnost, da je navedeni organ lahko prejemnik državne pomoči v smislu člena 87(1) ES.

130 Torej – prav tako kot ni mogoče dovoliti, da bi se pravila v zvezi z državnimi pomočmi lahko zaobšla preprosto z ustanavljanjem samostojnih ustanov, zadolženih za distribucijo pomoči (sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, Recueil, str. I-4397, točka 23) – ni mogoče dopustiti, da bi zgolj ustanovitev SPV omogočila izogniti se tem pravilom. Treba je namreč preučiti, ali ta subjekt opravlja gospodarsko dejavnost in ga je tako mogoče opredeliti za podjetje ter ali je prejel državna sredstva (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Francija proti Komisiji, točka 24).

131 To razlago potrjujejo opažanja Komisije na področju nosilcev naložb in investicijskih skladov, na katera se sklicujeta tudi tožeči stranki sami. Kot je namreč razvidno iz Smernic Skupnosti o državnih pomočeh za spodbujanje naložb rizičnega kapitala v mala in srednje velika podjetja (UL 2006, C 194, str. 2), Komisija ne izključuje, da bi bilo investicijski sklad ali nosilca naložb mogoče obravnavati kot podjetje, upravičeno do državnih pomoči. V točki 3.2, prvi odstavek, navedenih smernic pa ocenjuje, da je treba preučiti, ali je tako. Komisija v petem odstavku te točke navaja, da v splošnem meni, da je investicijski sklad ali nosilec naložbe posredniški nosilec za transfer pomoči investitorju in/ali podjetjem, v katera se vlaga, in ne sam po sebi prejemnik pomoči. Vendar pa ne izključuje, da bi lahko bil v nekaterih primerih prejemnik pomoči, kot je razvidno iz točke 3.2, peti odstavek, navedenih smernic, zlasti pod določenimi pogoji, kadar gre za ukrepe, ki vsebujejo neposredne transferje naložbenemu nosilcu ali obstoječemu skladu, ki ima številne in različne investitorje ter značaj neodvisnega podjetja.

132 V obravnavani zadevi, kot je razvidno tudi iz preučitve prvega tožbenega razloga, družba FLH opravlja gospodarsko dejavnost in jo je treba torej šteti za podjetje v smislu člena 87(1) ES, ki deluje na letališkem trgu. Poleg tega ni sporno, da je ta družba prejemnica javnega financiranja v obliki kapitalskega vložka, ki so ga javni subjekti dodelili neposredno njej. Glede na to – pri čemer ni treba presojati, ali družba FLH je SPV – je treba ob upoštevanju načela, navedenega zgoraj v točki 130, zavrniti argumentacijo, da naj se družbe FLH ne bi smelo šteti za prejemnico kapitalskega vložka, ker je SPV. Enako velja za trditev, da naj bi, če bi nemški organi sami zgradili in upravljali letališče, to financiranje ne štelo za državno pomoč.

133 Tudi odločba C(2001) 2967, na katero se sklicujeta tožeči stranki (glej točko 125 zgoraj), ne more podpreti njune argumentacije. Ta odločba se namreč nanaša zlasti na spremembo lastništva letališča, ki ga je država prenesla na upravljavca, kar v tem primeru ni pomenilo državne pomoči, saj je Komisija ugotovila, da člen 87 ES ne preprečuje državam članicam, da uporabljajo državna sredstva za ustanovitev ali posedovanje podjetja. Vendar pa ta odločba ne omogoča ugotovitve, da se prenos sredstev od države na podjetje, ki so ga javni organi oblikovali za upravljanje letališča, zgolj zaradi tega izogne opredelitvi za državno pomoč.

134 Iz zgornjih navedb je razvidno, da tožeči stranki neupravičeno trdita, da družba FLH ne more biti prejemnica državnih pomoči. Očitek, da je Komisija s tem, ko je ugotovila, da je pristojna za nadzor nad ukrepi javne uprave, prekoračila svoja pooblastila, pa zadeva preučitev prvega očitka sedmega tožbenega razloga (glej v nadaljevanju točke od 203 do 206) in se zato obravnava tam.

135 S tem pridržkom je treba drugi tožbeni razlog zavrniti.

Tretji tožbeni razlog: družbe FLH ni mogoče opredeliti hkrati za dajalko in prejemnico državnih pomoči

Trditve strank

136 Tožeči stranki menita, da je Odločba protislovna, ker se družba FLH šteje hkrati za prejemnico in dajalko pomoči. Komisija naj bi namreč ugotovila, da je družba FLH po eni strani prejemnica kapitalskega vložka in po drugi strani dajalka pomoči družbi DHL v zvezi z okvirnim sporazumom. Ti dve funkciji pa naj bi bili nezdružljivi. Iz upravne prakse Komisije na področju tveganega kapitala naj bi bilo namreč razvidno, da se vlogi medsebojno izključujeta, saj dajalec pomoči lahko le dodeli ali prenese pomoč na drugo podjetje.

137 Tožeči stranki poudarjata, da če je trditev Komisije – da zasebni vlagatelj ne bi dodelil neomejenega jamstva v korist družbe DHL – utemeljena, to pomeni, da družba FLH ni podjetnik na trgu. Družba FLH naj bi tako morebiti lahko dodelila pomoč, vendar naj ne bi mogla biti hkrati tudi prejemnica pomoči. Poleg tega naj bi iz trditve, da je družba FLH dodelila pomoč, izhajalo, da ta družba ni podjetje v smislu člena 87(1) ES. Podjetje namreč ne dodeljuje pomoči, saj gre za nepovratno subvencijo, nobeno podjetje pa ne daje dajatev brez protivrednosti.

138 Na trditev Komisije, da bi morala različne zadevne ukrepe preučiti ločeno, pa tožeči stranki odgovarjata, da je to, da Komisija ni zares opravila zahtevanega ločevanja, povzročilo, da je iz gospodarske narave dejavnosti upravljanja letališča napačno sklepala, da ima dejavnost gradnje infrastrukture gospodarsko naravo. Ko je tako povezala ti

dejavnosti, naj bi postavila družbo FLH v dvojno vlogo dajalke in prejemnice pomoči, ta dvojna funkcija pa naj bi bila logično nemogoča.

139 Komisija nasprotuje argumentaciji tožečih strank.

Presoja Splošnega sodišča

140 Najprej je treba opozoriti, da je bila družba FLH prejemnica kapitalskega vložka, ki šteje za državno pomoč v smislu člena 87(1) ES, kot je razvidno iz točk od 165 do 224 obrazložitve Odločbe.

141 Poleg tega je treba navesti, da je bila – glede na točke od 225 do 252 obrazložitve Odločbe – družba DHL upravičena do neomejenih jamstev, dodeljenih v oddelkih 8 in 9 okvirnega sporazuma, in pisma o nameri, ki pomenijo pomoči v smislu člena 87(1) ES, ki so jih dodelile dežela Saška ter družbi MF in FLH. Treba je tudi poudariti, da so okvirni sporazum sklenile družbi FLH in MF na eni strani ter družba DHL na drugi strani.

142 Tako je torej treba ugotoviti, da je Komisija presodila, da je bila družba FLH prejemnica državne pomoči, ki je bila v obravnavani zadevi kapitalski vložek, poleg tega pa tudi eden od subjektov, ki so dodelili druge državne pomoči, in sicer jamstva iz okvirnega sporazuma in pisma o nameri.

143 Vendar pa, ker sta zadevni pomoči različni in se poleg tega v Odločbi obravnavata ločeno, ni mogoče ugotoviti, da je v obravnavani zadevi to, da se družbo opredeli za prejemnico in to, da se jo opredeli za dajalko pomoči, nezdružljivo, kot trdita tožeči stranki. Javno podjetje je namreč lahko, kot je razvidno iz sodne prakse, navedene zgoraj v točki 128, prejemnik državne pomoči, če gre za podjetje, ki deluje na trgu. Nič pa ne izključuje tega, da navedeno podjetje dodeli pomoč, če gre za drug ukrep. Tako lahko državno pomoč dodelijo ne zgolj država, ampak tudi javne ali zasebne organizacije, ki jih je za upravljanje državne pomoči ustanovila država ali jim je poverila to nalogo (glej v tem smislu zgoraj v točki 130 navedeno sodbo Francija proti Komisiji z dne 16. maja 2002, točka 23 in navedena sodna praksa). Država ima namreč v vsakem primeru možnost, da z izvrševanjem svojega prevladujočega vpliva v javnih podjetjih usmeri uporabo njihovih sredstev v financiranje, kadar je to potrebno, posebnih prednosti za druga podjetja (glej v tem smislu zgoraj v točki 130 navedeno sodbo Francija proti Komisiji z dne 16. maja 2002, točka 38). Torej ne drži, kot trdita tožeči stranki, da podjetja v smislu člena 87 ES ne morejo dodeljevati pomoči in da je treba družbo FLH obravnavati bodisi kot del države, bodisi kot podjetje.

144 Treba je dodati, da – v nasprotju z navedbami tožečih strank – upravna praksa Komisije na področju tveganega kapitala ne kaže na nezdružljivost funkcij prejemnika in dajalca pomoči. Noben element navedene prakse namreč ne omogoča ugotovitve, da bi morala Komisija brezpogojno izključiti možnost, da bi bil prejemnik ukrepa, ki pomeni državno pomoč, lahko hkrati dajalec drugega ukrepa, ki prav tako pomeni državno pomoč. Dejansko je iz odločb, na katere se sklicujeta tožeči stranki, in iz Smernic Skupnosti o državnih pomočeh za spodbujanje naložb rizičnega kapitala v mala in srednje velika podjetja v bistvu razvidno, da Komisija v vsakem posameznem primeru in glede na značilnosti vsakega načrtovanega ukrepa preuči, ali bi lahko šlo za državno pomoč na ravni vlagateljev, na ravni investicijskih skladov in na nivoju podjetij, v katerih se naložba izvrši. Poleg tega je Komisija v odločbi C(2007) 2329 z dne 29. maja 2007 o državni pomoči N 732/2006 (Nizozemska – Shema tveganega kapitala „BioGeneration Venture Fund“) ocenila, da ni mogoče izključiti, da gre za

pomoč tako na ravni investicijskih skladov kot tudi na nivoju podjetij, v katerih se naložba izvrši.

145 Glede na zgornje navedbe in glede na to, da sta zadevna ukrepa pomoči med seboj različna, je treba ugotoviti, da nič ne nasprotuje temu, da je, po eni strani, družba FLH lahko dajalka pomoči, ki jo prejme družba DHL na podlagi okvirnega sporazuma in pisma o nameri, in po drugi strani, da je lahko kot podjetje, ki deluje na letališkem trgu, prejemnica državne pomoči, v obravnavani zadevi kapitalskega vložka. Iz preučitve prvega in drugega tožbenega razloga pa je razvidno, da je Komisija pravilno ugotovila, prvič, da družba FLH opravlja gospodarsko dejavnost in je podjetje v smislu člena 87(1) ES, in drugič, da je prejemnica pomoči v obliki kapitalskega vložka. Poleg tega noben dejavnik ne more izpodbiti tega, da je treba družbo FLH kot podpisnico okvirnega sporazuma šteti za dajalko pomoči iz tega sporazuma, in ugotovitve Komisije iz točke 227 obrazložitve Odločbe, da se okvirni sporazum in pismo o nameri financirata iz javnih sredstev ter da so za odločitve o dodelitvi teh sredstev odgovorni javni organi. Poleg tega tožeči stranki v obravnavani zadevi temu ne nasprotujeta.

146 Iz navedenega izhaja, da Odločba, v nasprotju s trditvami tožečih strank, ni protislovna, ker se družba FLH šteje hkrati za prejemnico in dajalko pomoči. Tako je treba tudi zavrniti trditev, da zato, ker je Komisija ocenila, da zasebni vlagatelj ne bi dodelil jamstva družbi DHL, družba FLH ne more šteti za podjetnika na trgu in zato ne more biti prejemnica pomoči.

147 Glede na navedeno je treba tretji tožbeni razlog zavrniti.

Četrti tožbeni razlog: kršitev načel prepovedi retroaktivne uporabe, pravne varnosti, varstva legitimnih pričakovanj in enakosti

Trditve strank

148 Tožeči stranki trdita, da uporaba smernic iz leta 2005 v obravnavani zadevi pomeni kršitev načel prepovedi retroaktivne uporabe, pravne varnosti, varstva legitimnih pričakovanj in enakosti.

149 Na prvem mestu, tožeči stranki glede kršitve načela prepovedi retroaktivne uporabe najprej navajata, da je Komisija v nasprotju s svojimi trditvami v obravnavani zadevi uporabila smernice iz leta 2005. To naj bi bilo razvidno iz točke 30 obrazložitve Odločbe in iz tega, da je ta v več pogledih protislovna, kar zadeva sklicevanje na smernice iz leta 2005 (točke 30, 174, 176 in 195 obrazložitve).

150 Tožeči stranki nato trdita, da smernice iz leta 2005 ne bi smele biti uporabljene, saj so začele veljati po upoštevnem dnevu za presojo dodelitve kapitalskega vložka. Določale naj bi namreč, da se uporabljajo za pomoči, dodeljene po objavi smernic 9. decembra 2005, in naj bi tako izrecno izključevale možnost retroaktivne uporabe. V obravnavani zadevi so se delničarji družbe MF po odločitvi nadzornega sveta z dne 4. novembra 2004 odločili, da dajo družbi FLH na razpolago kapitalski vložek. Ta je bil torej družbi FLH dodeljen pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005, ko je veljalo samo sporočilo iz leta 1994. Zato naj bi Komisija s tem, ko je za kapitalski vložek uporabila smernice iz leta 2005, kršila načelo prepovedi retroaktivne uporabe.

151 Tožeči stranki dodajata, da se v skladu s sodno prakso nova zakonodaja, za osnutek katere je država članica vedela, ne more uporabljati retroaktivno. Zato naj bi smernice iz leta 2005, ki več kot eno leto po dodelitvi kapitalskega vložka spreminjajo merila za presojo, ali je vložek državna pomoč, in o osnutku katerih so bile države članice obveščene šele več mesecev po tem vložku, še toliko manj smele imeti retroaktivni učinek.

152 Na drugem mestu, tožeči stranki glede kršitve načel legitimnih pričakovanj in pravne varnosti trdita, da ob odločitvi o južni stezi 4. novembra 2004 ni bilo mogoče predvideti, da bo Komisija spremenila svojo presojo glede pravil o državnih pomočeh v primeru financiranja infrastrukture regionalnih letališč. Trditev, da bi to financiranje lahko pomenilo državno pomoč, naj bi se pojavila šele leta 2005, torej po dodelitvi kapitalskega vložka. Dejansko naj do sprejetja smernic iz leta 2005 glede tega ne bi bilo nobene ustaljene prakse Komisije in naj ne bi bilo nobene pravne varnosti. Tudi če bi ta praksa obstajala, se nemški organi in tožeči stranki z njo ne bi mogli seznaniti, saj naj bi bile zadevne odločbe, prvič, objavljene samo na spletni strani Komisije, ne pa v *Uradnem listu Evropske unije*, in drugič, naj ne bi bile objavljene v nemškem jeziku in jih zato tožeči stranki nista mogli razumeti. Zato tožeči stranki menita, da spremembe razlage člena 87(1) ES ni bilo mogoče predvideti.

153 Tožeči stranki poudarjata, da tega razvoja ni bilo mogoče predvideti iz upravne prakse Komisije, iz sodne prakse ali iz študije iz leta 2001. Glede tega poudarjata zlasti, da če je bil namen sodne prakse ADP razširiti področje uporabe pravil o državnih pomočeh na vse ukrepe v letališkem sektorju, bi Komisija morala takrat razveljaviti sporočilo iz leta 1994 ali ga spremeniti, da bi zagotovila pravno varnost. Vendar tega ni storila, tako da pred Odločbo sodne prakse ni bilo mogoče razlagati tako, da gradnja regionalne infrastrukture spada pod določbe o pomočeh, temveč tako, da še naprej veljajo načela iz sporočila iz leta 1994. Na trditev Komisije, da so nemški organi

pred sprejetjem smernic iz leta 2005 priglasili ukrepe glede gradnje oziroma razvoja regionalnih letališč (državna pomoč N 644i/2002), pa tožeči stranki odgovarjata, da države članice redno prijavljajo ukrepe zaradi pravne varnosti, čeprav menijo, da ne gre za državno pomoč. Iz te priglasitve naj tako ne bi bilo mogoče sklepati, da so nemški organi pred zavezo glede financiranja južne steze menili, da bi lahko šlo za državno pomoč.

154 Tožeči stranki nazadnje navajata, da je Komisija – ker smernice iz leta 2005 natančno urejajo svojo časovno veljavnost – s tem, da jih je uporabila za dejansko stanje, ki je nastalo, preden so začele veljati, kršila svoja lastna merila preiskovanja, ki jih mora spoštovati in na spoštovanje katerih naj bi se gospodarski subjekti in države članice morali imeti možnost zanesti. Glede tega v repliki pojasnjujeta, da je Komisija s tem, da je za kapitalski vložek uporabila določbe o državnih pomočeh, čeprav ne bi smela uporabiti smernic iz leta 2005, kršila sporočilo iz leta 1994 in s tem načelo, da upravo zavezujejo lastna ravnanja. Komisijo naj bi namreč smernice, ki jih sprejme, zavezovale, razen če nasprotujejo primarnemu pravu. V času odločitve o kapitalskem vložku pa sporočilo iz leta 1994 ni bilo v nasprotju s primarnim pravom in sodna praksa ni zahtevala uporabe določb o državnih pomočeh za ukrepe glede letališke infrastrukture, kar naj bi Komisija potrdila.

155 Na tretjem mestu, tožeči stranki glede kršitve načela enakosti trdita, da je veliko število evropskih letališč prejelo javne pomoči za gradnjo in urejanje infrastrukture. Kar zadeva načelo enakosti, naj torej družba FLH ne bi bila edina, na katero naj bi se

nanašala sprememba prakse Komisije glede uporabe določb o državnih pomočeh za regionalna letališča.

156 Komisija nasprotuje trditvam tožečih strank.

Presoja Splošnega sodišča

157 Na prvem mestu, glede očitka v zvezi s kršitvijo načela prepovedi retroaktivne uporabe je treba navesti, da – kar zadeva opredelitev kapitalskega vložka za državno pomoč v smislu člena 87(1) ES – noben element Odločbe ne omogoča ugotovitve, da je Komisija uporabila odločbe smernic iz leta 2005.

158 Namreč, kar zadeva, najprej, merilo podjetja in gospodarske dejavnosti, je Komisija v točki 173 obrazložitve Odločbe navedla, da je iz sodne prakse ADP razvidno, da upravljavci letališč načeloma opravljajo gospodarsko dejavnost v smislu člena 87(1) ES, za katero veljajo pravila o državnih pomočeh. Glede na te nedavne spremembe v sektorju je Komisija ocenila, kot je navedeno v točki 174 obrazložitve Odločbe, da od leta 2000 – ko je bila izdana sodba Aéroports de Paris proti Komisiji, navedena zgoraj v točki 84 – naprej ni več mogoče vnaprej izključiti uporabe pravil o državnih pomočeh za letališča. Komisija je tako v točki 176 obrazložitve Odločbe presodila, da se od začetka veljavnosti te sodbe za ta sektor uporabljajo pravila o državnih pomočeh, in poudarila, da ne gre za retroaktivno uporabo smernic iz leta 2005, saj je Sodišče zgolj pojasnilo pojem državna pomoč.

159 Ta pristop je treba sprejeti, saj se razlaga, ki jo Sodišče poda o določbi prava Unije, omejuje na razjasnitev ter določitev njenega pomena in dometa, kot bi jo bilo treba razumeti in uporabljati od začetka njene veljavnosti (glej sodbo Splošnega sodišča z dne 12. februarja 2008 v zadevi BUPA in drugi proti Komisiji, T-289/03, ZOdl., str. II-81, točka 159 in navedena sodna praksa).

160 Torej je Komisija, kar zadeva presojo merila gospodarske dejavnosti, lahko veljavno upoštevala načela, ki izhajajo iz sodne prakse ADP, in jih uporabila za dejansko stanje obravnavane zadeve, zlasti v zvezi s financiranjem letališke infrastrukture, kar ne pomeni retroaktivne uporabe smernic iz leta 2005.

161 Poleg tega ni glede meril podjetja in gospodarske dejavnosti v nobeni točki obrazložitve Odločbe izrecno navedeno, da je Komisija retroaktivno uporabila smernice iz leta 2005, v točki 176 obrazložitve je celo izrecno navedeno nasprotno. V zvezi s tem je treba navesti, da sklicevanje na navedene smernice v točki 30 obrazložitve Odločbe zadeva presojo – v okviru predhodne preučitve – združljivosti kapitalskega vložka s skupnim trgom, ne pa opredelitve vložka za državno pomoč. Prav tako navedba iz točke 174 obrazložitve Odločbe, da je Komisija glede na stalen razvoj letališkega sektorja v svojih smernicah iz leta 2005 pristop iz sodne prakse ADP „razširila“ na vse vrste letališč, ne omogoča ugotovitve, da je Komisija v obravnavani zadevi uporabila navedene smernice, saj je namen te navedbe pojasniti, da smernice kodificirajo pravni položaj, ki obstaja od navedene sodne prakse, tako da so izrecno navedene nekatere njihove posledice, zlasti kar zadeva regionalna letališča.

162 Dalje, kar zadeva merilo gospodarske prednosti, v Odločbi ni navedeno, da bi bilo treba uporabiti smernice iz leta 2005. V točki 195 obrazložitve je nasprotno navedeno, da uporabnost preizkusa zasebnega vlagatelja ne izhaja iz smernic iz leta 2005, ampak

iz razvoja sodne prakse in odločb Komisije, poleg tega pa tožeči stranki ne izpodbijata tega vidika Odločbe.

163 Nazadnje, kar zadeva merila odgovornosti države, posebnosti, izkrivljanja konkurence in vpliva na trgovino med državami članicami, Odločba ne vsebuje nobenega elementa, iz katerega bi bilo razvidno, da je Komisija uporabila elemente, ki se nanašajo na ta merila iz smernic iz leta 2005, česar tožeči stranki niti ne trdita.

164 Iz zgornjih navedb je razvidno, da Komisija v zvezi z opredelitvijo kapitalskega vložka za državno pomoč v smislu člena 87(1) ES ni uporabila smernic iz leta 2005. Treba je dodati, da ker tožeči stranki nista izpodbijali Odločbe glede presoje združljivosti kapitalskega vložka s skupnim trgom, v okviru te tožbe ni treba preučiti, ali je Komisija pri tej presoji retroaktivno uporabila smernice iz leta 2005.

165 Glede na zgoraj navedeno je treba zavrniti očitek v zvezi z retroaktivno uporabo smernic iz leta 2005 za gradnjo in financiranje južne steze.

166 Na drugem mestu, glede očitkov v zvezi s kršitvijo načel varstva legitimnih pričakovanj in pravne varnosti zadošča navesti, da je treba – ker Komisija v zvezi z opredelitvijo kapitalskega vložka za državno pomoč ni uporabila smernic iz leta 2005 – navedene očitke zavrniti. Temeljijo namreč na napačni predpostavki retroaktivne uporabe navedenih smernic.

167 V vsakem primeru pa ti očitki niso utemeljeni. Sodna praksa ADP, iz katere izhaja, da je upravljanje letališča gospodarska dejavnost, je namreč nastala leta 2000. Poleg tega je bila v sodbi Ryanair proti Komisiji, navedeni zgoraj v točki 77, ki se nanaša na dejansko stanje pred sprejetjem smernic iz leta 2005, potrjena sodna praksa ADP v zvezi z upravljanjem regionalnega letališča. Tudi iz odločbe Komisije SG (2001) D/286839 z dne 13. marca 2001 o državni pomoči N 58/2000 (Italija – Pospeševanje letališkega sistema v Piemontu) je razvidno, da Komisija takrat ni izključevala, da bi ukrep za razvoj regionalne letališke infrastrukture lahko pomenil državno pomoč. V tej odločbi – ki v nasprotju s trditvami tožečih strank ravno tako zadeva financiranje letališke infrastrukture – je Komisija namreč v bistvu ugotovila, kot je razvidno zlasti iz točke 17 obrazložitve, da bi bil zadevni ukrep, če bi ga bilo treba šteti za državno pomoč, združljiv s skupnim trgom na podlagi člena 87(3)(c) ES. Nazadnje je treba navesti, da če so nemški organi leta 2002 priglasili državno pomoč N 644i/2002 iz razlogov pravne varnosti, kot trdita tožeči stranki (glej točko 153 zgoraj), so upoštevali možnost, da bi lahko zadevni ukrepi, s katerimi se je nameravalo izboljšati regionalno letališko infrastrukturo, pomenili državne pomoči. Poleg tega je Komisija v okviru postopka glede navedene pomoči 30. junija 2003 sporočila nemškim organom, sklicujoč se na sodno prakso ADP, da ni gotovo, da „je pomoč za gradnjo in razvoj regionalnih letališč mogoče […] šteti za splošen ukrep glede infrastrukture, ki nima zveze z državnimi pomočmi“.

168 V teh okoliščinah tožeči stranki neutemeljeno trdita, da v času odločitve o gradnji južne steze, decembra 2004, ni bilo mogoče predvideti, da se bo presoja ukrepov financiranja infrastrukture regionalnih letališč v okviru določb o državnih pomočeh spremenila. Enako velja glede navedbe, da se je trditev, da bi financiranje gradnje regionalnih letališč lahko pomenilo državno pomoč, pojavila šele leta 2005, po dodelitvi kapitalskega vložka.

169 Iz zgornjih navedb izhaja, da je očitke v zvezi s kršitvijo načel varstva legitimnih pričakovanj in pravne varnosti treba zavrniti.

170 Na tretjem in zadnjem mestu je glede očitka v zvezi s kršitvijo načela enakosti treba navesti, da se to, da financiranje infrastrukture regionalnih letališč lahko pomeni državno pomoč, od leta 2000 nanaša na vsa letališča, tako da družbe FLH ni mogoče šteti za edinega upravljavca letališča, ki ga zadeva ta sprememba, kar trdita tožeči stranki. To, da so letališča pred tem dnem lahko koristila ukrepe financiranja, ne vpliva na to, da je mogoče od takrat naprej preučiti financiranje infrastrukture vseh regionalnih letališč z vidika določb o državnih pomočeh.

171 Očitek v zvezi s kršitvijo načela enakosti je tako treba zavrniti.

172 Glede na vse zgornje navedbe je treba četrti tožbeni razlog zavrniti.

Peti tožbeni razlog: smernice iz leta 2005 kršijo primarno pravo

Trditve strank

173 Tožeči stranki menita, da smernice iz leta 2005 kršijo primarno pravo iz dveh razlogov.

174 Na prvem mestu, smernice iz leta 2005 naj bi bile nepravilne, saj naj gradnja in urejanje letališke infrastrukture ne bi bila gospodarska dejavnost. Zato naj bi bile v nasprotju s primarnim pravom in naj ne bi bile primerna pravna podlaga za Odločbo.

175 Na drugem mestu, smernice iz leta 2005 naj bi bile protislovne in naj bi zato kršile načeli jasnosti in pravne varnosti. Točka 12 sporočila iz leta 1994, ki določa, da je izvajanje infrastrukturnih projektov ukrep splošne gospodarske politike, ki ga Komisija ne more presojati na podlagi pravil Pogodbe o državnih pomočeh, naj namreč ne bi bila razveljavljena. Tako naj ne bi bilo mogoče ugotoviti, do katere mere za gradnjo in urejanje letališke infrastrukture veljajo določbe o pomočeh.

176 Tožeči stranki glede tega poudarjata, da če smernice iz leta 2005 „dopolnjujejo“ sporočilo iz leta 1994, Komisija priznava, da ni želela spremeniti načela, določenega v tem sporočilu, na katero se poleg tega sklicuje v smernicah iz leta 2005. Vendar naj bi Komisija sprejela tako spremembo, saj se smernice iz leta 2005 uporabljajo za vse letališke dejavnosti, med katere spada tudi gradnja infrastrukture. Poleg tega naj bi bilo v teh smernicah določeno, v nasprotju s sporočilom iz leta 1994, da „če upravljavec letališča izvaja gospodarsko dejavnost […], mora stroške uporabe ali izgradnje infrastrukture, ki jo upravlja, financirati iz lastnih sredstev“. Ker se Komisija v zvezi s tem sklicuje na sodno prakso ADP, tožeči stranki opozarjata, da je bilo z navedeno sodno prakso pojasnjeno, da upravljanje velikega mednarodnega letališča lahko šteje za gospodarsko dejavnost, nič pa ni bilo določeno glede regionalnih letališč. Tožeči stranki menita, da ker je videti, da da se Komisija noče več odpovedati nadzoru nad

gradnjo infrastrukture, kot je veljalo na podlagi sporočila iz leta 1994, so smernice iz leta 2005 protislovne. Če bi Komisija menila, da so ukrepi financiranja gradnje in urejanja letališke infrastrukture državne pomoči, naj bi morala izrecno razveljaviti sporočilo iz leta 1994 in sprejeti novo.

177 Kar pa zadeva trditve Komisije, da so smernice iz leta 2005 zavrnile in razveljavile točko 12 sporočila iz leta 1994, tožeči stranki menita, da to ne drži. V točkah 18 in 19 smernic iz leta 2005 naj namreč ne bi bilo izrecno pojasnjeno razmerje teh smernic do sporočila iz leta 1994. Po navedbah tožečih strank so smernice iz leta 2005 nejasne, ker v njih po eni strani točka 12 sporočila iz leta 1994 ni izrecno razveljavljena, po drugi strani pa je zavrnjena. To protislovje naj bi onemogočalo uporabo smernic iz leta 2005 za financiranja infrastrukture in naj bi potrjevalo, da kršijo člen 87 ES.

178 Nazadnje, tožeči stranki glede trditve, da Odločba ne temelji na smernicah iz leta 2005, ponavljata, da jih je Komisija dejansko uporabila (glej točko 149 zgoraj).

179 Združenje ADV se pridružuje navedbam tožečih strank. Meni, da smernic iz leta 2005 ni mogoče uporabiti. Glede tega trdi, da Komisija v smernicah ne more določiti elementov državne pomoči, v obravnavani zadevi pojma obstoj gospodarske dejavnosti, v nasprotju s primarnim pravom.

180 Komisija nasprotuje argumentaciji tožečih strank in združenja ADV.

Presoja Splošnega sodišča

181 Ker Komisija, kot je bilo navedeno v okviru preučitve četrtega tožbenega razloga, ni uporabila smernic iz leta 2005 v zvezi z opredelitvijo kapitalskega vložka za državno pomoč v smislu člena 87(1) ES, je treba ugotoviti, da je ta tožbeni razlog brezpredmeten.

182 Tožeči stranki namreč s tem tožbenim razlogom, ki je podoben ugovoru nezakonitosti, trdita, prvič, da so smernice iz leta 2005 nepravilne, saj naj gradnja in urejanje letališke infrastrukture ne bi bila gospodarska dejavnost, in drugič, da so navedene smernice iz leta 2005 protislovne in da zato kršijo načeli jasnosti in pravne varnosti, kar zadeva uporabo določb o državnih pomočeh za financiranja letališke infrastrukture. Vendar smernice iz leta 2005 v obravnavani zadevi glede tega niso bile uporabljene, zato sta očitka tožečih strank v zvezi s tem brezpredmetna.

183 Torej je treba peti tožbeni razlog zavrniti.

Šesti tožbeni razlog: kršitev postopka

Trditve strank

184 Tožeči stranki podredno menita, da Komisija ni uporabila ustreznega postopka. V zvezi s tem trdita, da ob sprejetju odločitve o urejanju južne steze leta 2004 ni bilo

trga storitev regionalnih letališč, kakršno je Leipzig-Halle. Ta letališča niso opravljala gospodarske dejavnosti in niso konkurirala drugim letališčem. Poleg tega, tudi če si regionalna letališča zdaj konkurirajo, če obstaja trg in če se torej uporabljajo določbe o državnih pomočeh, naj bi bilo to vsekakor posledica nedavnega razvoja, kot naj bi Komisija priznala v smernicah iz leta 2005. Torej bi moral kapitalski vložek, tudi če bi bil državna pomoč, biti v vsakem primeru opredeljen za obstoječo pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe št. 659/1999. Ker naj torej Komisija v obravnavani zadevi ne bi uporabila postopka, ki je s to uredbo določen za obstoječe pomoči, zlasti v členih od 17 do 19, naj bi bil pri sprejemanju Odločbe kršen postopek.

185 Kar zadeva trditev Komisije, da se členi od 17 do 19 Uredbe št. 659/1999 uporabljajo samo za sheme pomoči, ne pa za enkratne pomoči, naj bi pomenila, če drži, da Komisija ne bi smela nadzorovati ukrepa v obravnavani zadevi. Kajti po eni strani naj ne bi bilo nobenih ustreznih ukrepov v smislu člena 88(1) ES, po drugi strani pa naj Komisija v skladu z Uredbo št. 659/1999 ne bi bila pristojna za nadzor nad enkratno obstoječo pomočjo.

186 Komisija predlaga zavrnitev tega tožbenega razloga.

Presoja Splošnega sodišča

187 Treba je opozoriti, da Pogodba ES glede na to, ali so pomoči že obstoječe ali nove, določa različne postopke. Medtem ko morajo biti nove pomoči v skladu s členom 88(3) ES predhodno priglašene Komisiji in se jih ne sme začeti izvajati, dokler ni

izdana končna odločba v postopku, se obstoječe pomoči v skladu s členom 88(1) ES lahko zakonito izvaja, dokler Komisija ne ugotovi njihove nezdružljivosti (zgoraj v točki 128 navedena sodba Banco Exterior de España, točka 22, in sodba Splošnega sodišča z dne 15. junija 2000 v združenih zadevah Alzetta in drugi proti Komisiji, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, od T-600/97 do T-607/97, T-1/98, od T-3/98 do T-6/98 in T-23/98, Recueil, str. II-2319, točka 148). Obstoječe pomoči so torej, če pride do takega primera, lahko le predmet odločbe o nezdružljivosti, ki ima učinke za naprej (zgoraj navedena sodba Alzetta in drugi proti Komisiji, točka 147).

188 V skladu s členom 1(b)(v) Uredbe št. 659/1999 obstoječa pomoč pomeni pomoč, za katero „je mogoče ugotoviti, da takrat, ko se je začela izvajati, ni bila pomoč, pozneje pa je postala pomoč zaradi razvoja skupnega trga in je država članica ni spremenila“. Pojem „razvoj skupnega trga“ se lahko razume kot sprememba gospodarskega in pravnega okvira v sektorju, na katerega se nanaša zadevni ukrep. Taka sprememba je lahko zlasti posledica liberalizacije trga, ki je bil prvotno zaprt za konkurenco.

189 V obravnavani zadevi je v zvezi z razvojem letališkega sektorja in sodno prakso ADP treba navesti, kot je razvidno tudi iz točk 174 in 176 obrazložitve Odločbe, da je Komisija ugotovila, da od leta 2000 naprej ni bilo več mogoče vnaprej izključiti uporabe pravil o državnih pomočeh za letališča. Poleg tega je iz odločbe SG (2001) D/286839 (glej točko 167 zgoraj) razvidno, da je Komisija leta 2001 menila, da bi financiranje letališke infrastrukture lahko pomenilo državno pomoč. Tudi nemški organi so upoštevali to možnost, saj so leta 2002 priglasili državno pomoč N 644i/2002, Komisija pa je poleg tega v okviru postopka glede te pomoči leta 2003 obvestila navedene organe o svojih dvomih glede možnosti, da bi zadevni ukrepi lahko pomenili splošne ukrepe glede infrastrukture (glej točko 167 zgoraj).

190 Kapitalski vložek pa je bil dodeljen novembra 2004, torej takrat, ko je bila Komisija že navedla, da meni, da bi tako financiranje lahko pomenilo državno pomoč.

191 Glede argumentacije tožečih strank, da ob sprejetju odločitve o urejanju južne steze ni bilo trga storitev letališč, kakršno je Leipzig-Halle, saj ta letališča niso opravljala gospodarske dejavnosti in si niso konkurirala, pa zadošča ponoviti, da je bilo v okviru prvega tožbenega razloga ugotovljeno, da družba FLH opravlja gospodarsko dejavnost in da konkurira drugim letališčem (glej točko 93 zgoraj), ter navesti, da noben element ne omogoča ugotovitve, da to ne velja za dodelitev kapitalskega vložka. Do razvoja, ki ga omenja Komisija v smernicah iz leta 2005, pa je prišlo pred odločitvijo o financiranju južne steze leta 2004. Komisija se namreč v točki 5 teh smernic sklicuje na razvoj, do katerega je prišlo „v zadnjih letih". Poleg tega je Komisija ta razvoj omenila že leta 2001 v odločbi SG (2001) D/286839, natančneje v točki 11 obrazložitve.

192 V teh okoliščinah ni mogoče meniti, da kapitalski vložek takrat, ko je bil dodeljen, ni bil pomoč, pozneje pa je postal pomoč zaradi razvoja skupnega trga.

193 Iz zgornjih navedb izhaja, da kapitalski vložek ni bil obstoječa pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe št. 659/1999.

194 Treba je dodati, da v Odločbi sicer res ni posebej odgovorjeno na trditev – ki so jo nemški organi navedli med formalnim postopkom preiskave – da kapitalski vložek

pomeni obstoječo pomoč (točka 70 obrazložitve Odločbe), vendar Komisija ni dolžna zavzeti stališča do vseh trditev, ki so jih pred njo navajale zainteresirane osebe, temveč zadošča, da navede dejstva in pravne ugotovitve, ki so bistvenega pomena za odločbo (glej sodbo Splošnega sodišča z dne 15. junija 2005 v zadevi Corsica Ferries France proti Komisiji, T-349/03, ZOdl., str. II-2197, točki 63 in 64 ter navedena sodna praksa). V obravnavani zadevi Odločba vsebuje vse potrebne elemente, zlasti v točkah od 174 do 176 obrazložitve, na podlagi katerih je mogoče razumeti razloge, iz katerih pomoči ni mogoče šteti za obstoječo pomoč v smislu člena 1(b)(v) Uredbe št. 659/1999.

195 Glede na vse navedeno je šesti tožbeni razlog treba zavrniti.

Sedmi tožbeni razlog: kršitev delitve pristojnosti, določene v Pogodbi ES

Trditve strank

196 Tožeči stranki trdita, da je z razlago pojma podjetje Komisija kršila primarno pravo, saj je nadzoru državnih pomoči podredila državne ukrepe, za katere ta nadzor ne velja.

197 Na prvem mestu tožeči stranki navajata, da je Komisija posegla v pristojnosti držav članic. Države članice naj bi namreč v zvezi z regionalno in gospodarsko politiko imele izključno pristojnost, kar zadeva gradnjo infrastrukture, Komisija pa naj glede tega ne bi imela nikakršne pristojnosti. Vendar naj bi Komisija s široko razlago pojma podjetje v smernicah iz leta 2005 take ukrepe podredila določbam o konkurenci, glede katerih je pristojna. Tako naj bi si dodelila novo pristojnost nadzora, ki ji omogoča preveriti in morebiti zavrniti projekte, ki jih izvajajo države članice. Ta pristojnost naj bi bila širša od pristojnosti nemškega upravnega sodstva. Zato naj bi Komisija s tem, ko je pojem državna pomoč opredelila tako, da posega v pristojnost držav, kar je razvidno zlasti iz točke 261 obrazložitve Odločbe, kršila načelo subsidiarnosti. Poleg tega naj bi Komisija kršila tudi člen 5(2) ES, saj naj ne bi mogla na ravni Unije zagotoviti boljšega nadzora, kot se lahko zagotovi na nacionalni ravni. Tožeči stranki glede tega pojasnjujeta, da varstvo nediskriminatornega dostopa uporabnikov do infrastrukture ne upravičuje nadzora Komisije. Tak dostop naj bi bil namreč po eni strani zagotovljen prek obveznosti javne službe, po drugi strani pa naj bi takse potrjevali javni organi, po posvetu z uporabniki in ob spoštovanju načela enakosti.

198 Na drugem mestu tožeči stranki menita, da Komisija s smernicami ne more razširiti meril iz člena 87(1) ES in tej razširitvi dati obvezne veljave. Smernice naj bi bile namreč ustrezni ukrepi v smislu člena 88(1) ES ali priporočila v smislu člena 249(5) ES in bi morale biti v skladu s pravom Unije. Komisija pa naj bi s tem, da je v smernicah iz leta 2005 razširila pojem podjetje na vse vrste letališč, prestopila to mejo in kršila člen 88(1) ES.

199 Združenje ADV se pridružuje navedbam tožečih strank. Meni, da delitev pristojnosti, določena v pravu Unije, ne omogoča sistematične podreditve gradnje letališke infrastrukture pravilom o državnih pomočeh.

200 Komisija nasprotuje argumentaciji tožečih strank in združenja ADV.

Presoja Splošnega sodišča

201 Najprej je treba poudariti, da člen 7(1), drugi pododstavek, ES določa, da vsaka institucija deluje v mejah pristojnosti po Pogodbi ES.

202 Poleg tega je treba opozoriti, da Pogodba ES s tem, da v členu 88 ES predvideva, da Komisija redno preverja in nadzoruje pomoči, določa, da do ugotovitve morebitne nezdružljivosti pomoči s skupnim trgom pride – pod nadzorom Splošnega sodišča in Sodišča – v postopku, katerega izvedba spada v pristojnost te institucije. Člena 87 ES in 88 ES Komisiji tako dajeta glavno vlogo za ugotovitev morebitne nezdružljivosti pomoči (sodba Sodišča z dne 21. novembra 1991 v zadevi Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires et Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon, C-354/90, Recueil, str. I-5505, točki 9 in 14).

203 V obravnavani zadevi je, na prvem mestu, glede očitka, da naj bi Komisija posegla v pristojnosti držav članic, treba navesti, kot je razvidno tudi iz preučitve prvega tožbenega razloga, da je Komisija pravilno ugotovila, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) ES. Zato je bila pristojna ta vložek presoditi na podlagi

odstavkov 2 in 3 navedenega člena v skladu s sodno prakso, navedeno v prejšnji točki. Zato v zvezi s tem ni kršila pristojnosti držav članic.

204 Glede trditve, da regionalna in gospodarska politika, ki zajemata tudi urejanje južne steze, spadata izključno v pristojnost držav članic, pa je treba navesti, da tudi če bi ta trditev držala, to Komisiji ne bi odvzelo pristojnosti nadzora državnih pomoči, ki ji je podeljena s členoma 87 ES in 88 ES, kadar financiranja, dodeljena v okviru navedenih politik, pomenijo državne pomoči v smislu člena 87(1) ES.

205 Nazadnje, kar zadeva to, da naj Komisija ne bi mogla zagotoviti boljšega nadzora, kot se lahko zagotovi na nacionalni ravni, kakor zahteva člen 5(2) ES, je treba navesti, da te trditve ni mogoče upoštevati, saj je bilo že ugotovljeno, da je bila Komisija na podlagi Pogodbe ES pristojna nadzirati ukrep v obravnavani zadevi, saj je šlo za državno pomoč.

206 Prvi očitek je tako treba zavrniti. Iz istih razlogov je treba zavrniti očitek, naveden v okviru drugega tožbenega razloga, da je Komisija s tem, ko je ugotovila, da je pristojna za nadzor nad ukrepi javne uprave, prekoračila svoja pooblastila, saj naj bi lahko države članice svobodno izbrale, ali bo njihovo infrastrukturo neposredno upravljal javni organ ali podjetje, ustanovljeno v ta namen.

207 Na drugem mestu, glede očitka, da Komisija s smernicami ne bi smela razširiti meril iz člena 87(1) ES, zadošča navesti, da Komisija v obravnavani zadevi ni uporabila smernic iz leta 2005 v zvezi z opredelitvijo kapitalskega vložka za državno pomoč.

208 Take smernice pa v nasprotju s trditvami tožečih strank v nobenem primeru ne pomenijo ustreznih ukrepov v smislu člena 88(1) ES. Prvič, ustrezni ukrepi iz tega člena se namreč nanašajo na ukrepe, ki so potrebni za postopen razvoj ali delovanje skupnega trga, ki jih Komisija predlaga državam članicam v okviru rednega preverjanja obstoječih shem pomoči v teh državah. Vendar v obravnavani zadevi kapitalski vložek pomeni novo enkratno pomoč, ne pa obstoječe sheme pomoči. Drugič, iz narave in vsebine smernic iz leta 2005 je jasno razvidno, da za Komisijo pomenijo usmeritveni akt za izvrševanje njene diskrecijske pravice na področju državnih pomoči v letališkem sektorju, s katerim je sama omejila navedeno pravico. Komisija lahko namreč za izvajanje svoje diskrecijske pravice določi usmeritve, in sicer z akti, kot so smernice, če ti akti vsebujejo okvirna pravila v zvezi z usmeritvami, ki jim mora slediti ta institucija, in če ne odstopajo od pravil Pogodbe ES. Kadar Komisija sprejme smernice, s katerimi želi v skladu s Pogodbo ES natančno opredeliti merila, ki jih namerava uporabiti v okviru izvajanja svoje diskrecijske pravice, je posledica tega samoomejevanje navedene pravice, saj mora Komisija upoštevati okvirna pravila, ki si jih je naložila (glej v tem smislu sodbo Splošnega sodišča z dne 1. decembra 2004 v zadevi Kronofrance proti Komisiji, T-27/02, ZOdl., str. II-4177, točka 79 in navedena sodna praksa). Vendar, kot je razvidno iz preučitve prvega tožbenega razloga, nič ne omogoča ugotovitve, da je Komisija s tem, da je razširila pojem podjetje na vsa letališča, tudi regionalna, prekoračila svoja pooblastila.

209 Tako je treba zavrniti tudi drugi očitek, kar pomeni, da je treba sedmi tožbeni razlog v celoti zavrniti.

Osmi tožbeni razlog: protislovnost in nezadostna obrazložitev zneska domnevne pomoči

Trditve strank

210 Tožeči stranki trdita, da je odločba protislovna. Po eni strani namreč določa, da znesek domnevne pomoči znaša 350 milijonov EUR (člen 1), po drugi strani pa navaja, da nekaterih stroškov, ocenjenih na 108,2 milijona EUR, ki zadevajo nalogo javne službe, ni mogoče opredeliti za državno pomoč v smislu člena 87(1) ES (točka 182 in naslednje obrazložitve). To protislovje naj bi povzročalo težke pravne posledice za tožeči stranki. Na podlagi sodne prakse naj bi namreč morali plačati obresti na znesek pomoči za obdobje med dodelitvijo in odobritvijo, kar pa ne velja za povračilo stroškov naloge javne službe. V obravnavani zadevi naj bi razlika znašala približno 25 milijonov EUR. Poleg tega naj bi to protislovje tožečim strankam onemogočalo, da pravno pravilno opredelijo prihodnja financiranja infrastrukture, ker Komisija v Odločbi plačila za povračilo iz naslova naloge javne službe opredeljuje za državno pomoč in tako tudi za njih določa obveznost priglasitve.

211 Tožeči stranki ocenjujeta, da bi bilo Odločbo zaradi protislovnosti treba razglasiti za nično, pri čemer naj bi bilo vprašanje tudi, ali jo je zaradi teže njene nepravilnosti treba šteti za pravno neobstoječo. Poleg tega menita, da protislovne navedbe Odločbe pomenijo napako obrazložitve in torej kršitev člena 253 ES, zaradi česar bi jo bilo prav tako treba razglasiti za nično. Po eni strani naj bi namreč tožeči stranki ter dežela Saška in Zvezna republika Nemčija morale imeti možnost na podlagi Odločbe ugotoviti,

kolikšen del zadevnega ukrepa pomeni državno pomoč in kolikšen del pomeni ukrep v zvezi s povračilom, ki ni taka pomoč, po drugi strani pa naj Splošno sodišče zaradi protislovnosti Odločbe ne bi moglo izvršiti svojega nadzora.

212 Tožeči stranki na argumentacijo Komisije, da lahko ne določi zneska stroškov glede naloge javne službe, odgovarjata, da je Komisija izrecno navedla znesek domnevne pomoči v členu 1 izpodbijane odločbe, ni pa od tega zneska odštela plačila za povračilo, čeprav je navedla, da to obstaja. Zato naj vprašanje, ali lahko tožeči stranki ugotovita znesek domnevne pomoči, ne bi bilo ključno.

213 Kar zadeva sodno prakso, v skladu s katero naj bi zadostovalo, da odločba Komisije vsebuje podatke, ki njenemu naslovniku dopuščajo, da sam in brez pretiranih težav določi znesek pomoči, tožeči stranki trdita, da ne omogoča zavrnitve očitka glede protislovnosti Odločbe. Poleg tega naj bi se ta sodna praksa nanašala samo na negativne, ne pa na pozitivne odločbe, zato naj ne bi bila upoštevna. Vsekakor pa naj bi podpirala argumentacijo tožečih strank, saj Odločba ne vsebuje neprotislovnih podatkov, ki bi njenemu naslovniku ali tožečim strankam dopuščali, da brez pretiranih težav določijo znesek pomoči. Zato naj tudi nacionalno sodišče ne bi moglo izvršiti svojih nalog, ampak bi moralo prositi za pomoč Komisijo. Vendar naj ta možnost ne bi odpravljala protislovnosti izpodbijane odločbe.

214 Trditev, da so bila plačila za povračilo uveljavljana šele v pozni fazi, naj ne bi upravičevala sprejetja protislovne odločbe. Prvič, tožeči stranki naj namreč ne bi imeli nobenega vpliva na to in, drugič, zadevne informacije naj bi bile vložene v spis mesece pred sprejetjem Odločbe in naj bi jih bilo mogoče upoštevati. Pa tudi če bi bile te trditve predložene tik pred sprejetjem Odločbe, naj bi Komisija vseeno morala pravilno

izvesti postopek in tako, če bi bilo to potrebno, opraviti dodatna preiskovanja, saj je ne zavezuje noben rok.

215 Komisija najprej navaja, da je smela v Odločbi ne določiti zneska stroškov glede nalog javne službe, saj naj to ne bi vplivalo na izid njenega preizkusa. Ne glede na to, kolikšen bi bil dopusten del izdatkov, za katere nemški organi trdijo, da so jih imeli za financiranje navedenih nalog, naj Komisija ne bi nasprotovala temu financiranju. Tako ji ni bilo treba natančno določiti, kolikšen del tega javnega financiranja ni državna pomoč in kolikšen del je odobrena državna pomoč.

216 Komisija nato opozarja, da v skladu s sodno prakso nobena določba prava Unije od nje pri odrejanju povračila pomoči, razglašene za nezdružljivo s skupnim trgom, ne zahteva, da določi natančen znesek, ki ga je treba vrniti. Zadostuje namreč, da ta odločba vsebuje podatke, ki njenemu naslovniku dopuščajo, da sam in brez pretiranih težav določi ta znesek. Če pa že v primeru nezakonite pomoči ni treba, da je v odločbi naveden natančen znesek pomoči, potem naj to tudi v primeru pozitivne odločbe ne bi bilo potrebno.

217 Komisija poleg tega poudarja, da so nemški organi šele v pozni fazi postopka navedli, da je znaten del javnega financiranja namenjen izvrševanju nalog v zvezi z javnimi pooblastili. Temeljita analiza izračuna stroškov, ki so ga predložili navedeni organi, naj bi torej odložila sprejetje Odločbe.

218 Komisija tudi potrjuje, da mora v skladu s sodno prakso v primeru nezakonitih pomoči, ki jih Komisija odobri, nacionalno sodišče odrediti plačilo obresti za obdobje med dodelitvijo pomoči in odobritvijo Komisije. Da bi lahko izpolnilo to nalogo, mora imeti nacionalno sodišče možnost določiti znesek dela, ki pomeni nezakonito, a združljivo pomoč. Vendar naj bi v takem primeru imelo možnost se obrniti na Komisijo in pridobiti njeno pomoč, v skladu z načelom medsebojne pomoči, ki izhaja iz člena 10 ES in iz Obvestila o sodelovanju med nacionalnimi sodišči in Komisijo na področju državnih pomoči (UL 1995, C 312, str. 8). Poleg tega naj bi v skladu z delitvijo nalog med nacionalnimi sodišči in Komisijo, ki je določena s sodno prakso, zadostovalo, da Komisija navede upoštevna merila, kot je storila v Odločbi. Nasprotno pa naj ji v pozitivni odločbi ne bi bilo treba natančno določiti dela celotnega dodeljenega zneska, ki pomeni nezakonito, a združljivo pomoč, ali celo določiti zneska obresti, ki jih je treba vrniti zaradi prezgodnje dodelitve pomoči.

219 Odločba naj torej ne bi bila protislovna, saj naj bi se Komisija smela omejiti na to, da določi samo najvišji znesek dodeljene pomoči, to je 350 milijonov EUR, ki je združljiv s skupnim trgom, in naj ji ne bi bilo treba natančno določiti, kolikšen del tega zneska ne šteje za pomoč.

220 Komisija dodaja, da je iz razlage izreka odločbe ob upoštevanju obrazložitve očitno, da je odobrila pomoč v znesku največ 350 milijonov EUR za urejanje južne steze. Branje celotne Odločbe naj tako ne bi pustilo nobenega dvoma glede izreka. Težava tožečih strank naj se torej ne bi nanašala na razlago Odločbe, ampak na vprašanje, ali bo Komisija med morebitnim postopkom pred nacionalnim sodiščem morala natančno določiti del vložka, ki ne pomeni državne pomoči. Komisija pa tako predpostavko

zavrača zaradi delitve nalog med sodiščem Unije in nacionalnim sodiščem in zaradi sodne prakse, v skladu s katero Komisiji tudi v negativni odločbi ni treba določiti zneska pomoči, ki jo je treba vrniti.

221 Nazadnje Komisija – glede na to, da je v odločbi o začetku formalnega postopka preiskave preučila, ali je družba FLH podjetje in torej, ali se uporablja člen 87(1) ES, ter da se je sklicevala na preizkus zasebnega vlagatelja – zavrača trditev, da sta tožeči stranki ustrezne informacije predložili pred sprejetjem Odločbe. Če bi se lotila tega vprašanja v tej fazi postopka, naj bi to povzročilo podaljšanje postopka. Komisija glede navedbe, da je ne zavezujejo obvezni roki, poudarja, da si načeloma prizadeva sprejeti odločitev v najkrajšem možnem času.

Presoja Splošnega sodišča

222 Treba je opozoriti, da protislovje v obrazložitvi odločbe pomeni kršitev obveznosti iz člena 253 ES in da je lahko zadevni akt neveljaven, če je ugotovljeno, da naslovnik akta zaradi tega protislovja ne more razbrati pravih razlogov za odločbo ali njen del, in zato izrek akta v celoti ali delno ni pravno utemeljen (sodba Splošnega sodišča z dne 30. marca 2000 v zadevi Kish Glass proti Komisiji, T-65/96, Recueil, str. II-1885, točka 85).

223 Poleg tega ima samo izrek akta obvezne pravne učinke (glej v tem smislu sodbo Sodišča z dne 15. maja 1997 v zadevi TWD proti Komisiji, C-355/95 P, Recueil, str. I-2549, točka 21, in sodbo Splošnega sodišča z dne 20. novembra 2002 v zadevi Lagardère in Canal+ proti Komisiji, T-251/00, Recueil, str. II-4825, točka 67).

224 V obravnavani zadevi je treba poudariti, da člen 1 Odločbe določa, da je državna pomoč v višini 350 milijonov EUR, ki jo Zvezna republika Nemčija namerava dodeliti letališču Leipzig-Halle za gradnjo nove južne steze in s tem povezane letališke infrastrukture, združljiva s skupnim trgom v skladu s členom 87(3)(c) ES.

225 Ugotoviti je treba, da je Komisija v točki 12 obrazložitve Odločbe navedla, da je ob začetku formalnega postopka preiskave izračunala, da bi se gradnja nove južne steze financirala s približno 350 milijoni EUR javnega kapitalskega vložka. Poleg tega je Komisija – potem ko je v točki 180 obrazložitve Odločbe ponovila, da financiranje v zvezi z nalogami, ki spadajo na področje javne varnosti in reda oziroma financiranje infrastrukture, neposredno povezane s temi nalogami, ne pomeni državne pomoči – v točki 182 obrazložitve Odločbe potrdila, da v tem primeru nekateri stroški spadajo na področje javnih nalog. Ti stroški zadevajo varnostne in policijske naloge, protipožarne ukrepe in ukrepe za javno varnost, varnost obratovanja, nemško vremensko službo ter nemško kontrolo zračnega prometa. Komisija je tako v točki 183 obrazložitve Odločbe presodila, da zadevni stroški, če spadajo na področje javnih nalog, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 87(1) ES. Glede tega je Komisija ugotovila, da tudi če bi sledila pristopu, ki so ga predlagali nemški organi, in sicer, da se nobeni stroški ne obravnavajo kot državna pomoč, končna ocena ukrepa ne bi spremenila, in da tudi če bi ti stroški pomenili državno pomoč, bi bila ta pomoč združljiva pomoč. Komisija je zato ocenila, da se ji glede tega vprašanja ni treba dokončno opredeliti.

226 Torej je treba ugotoviti, da čeprav je Komisija v točkah 182 in 183 obrazložitve Odločbe priznala, da nekateri stroški, na katere se nanaša kapitalski vložek, izhajajo iz izvrševanja nalog javne službe in jih torej ni mogoče opredeliti za državno pomoč

v smislu člena 87(1) ES, je v členu 1 Odločbe vseeno ugotovila, da celoten kapitalski vložek pomeni državno pomoč.

227 Res je sicer, da nobena določba prava Unije od Komisije pri odrejanju povračila pomoči, razglašene za nezdružljivo s skupnim trgom, ne zahteva, da določi natančen znesek, ki ga je treba vrniti. Zadostuje, da odločba Komisije vsebuje podatke, ki njenemu naslovniku dopuščajo, da sam in brez pretiranih težav določi ta znesek (glej v tem smislu sodbo Sodišča z dne 13. julija 1988 v zadevi Francija proti Komisiji, 102/87, Recueil, str. 4067, točka 33).

228 Vendar je treba ugotoviti – ne da bi bilo treba preučiti, ali to načelo velja tudi, kadar Komisija ugotovi, da je pomoč združljiva s skupnim trgom – da mora Komisija, kadar se odloči, da bo znesek državne pomoči v smislu člena 87(1) ES navedla v izreku odločbe, navesti natančen znesek te pomoči.

229 Natančna določitev zneska nezakonite pomoči, ki ga Komisija navede v izreku dokončne odločbe, v kateri je ugotovljeno, da je navedena pomoč združljiva s skupnim trgom v smislu člena 87 ES, je toliko pomembnejša, saj lahko vpliva na znesek obresti, ki jih bo prejemnik morebiti moral plačati. Nacionalno sodišče, ki bo morebiti odločalo o zadevi, mora namreč na podlagi prava Unije prejemniku pomoči naložiti plačilo obresti za obdobje nezakonitosti (zgoraj v točki 60 navedena sodba CELF, točka 55). Znesek obresti pa bo odvisen zlasti od zneska državne pomoči kot take. Zadevne obresti morajo biti namreč izračunane na podlagi celotnega zneska državne pomoči v smislu člena 87(1) ES, ne pa na podlagi dela nezakonite pomoči, ki se šteje za združljivega s skupnim trgom. Poleg tega sta v obravnavani zadevi stranki na obravnavi navedli, da sta plačali obresti za obdobje nezakonitosti od celotnega zneska 350 milijonov EUR, navedenega v členu 1 Odločbe.

230 Vendar je znesek državne pomoči iz člena 1 Odločbe glede na točki 182 in 183 obrazložitve očitno napačen, saj kot je bilo navedeno, iz teh točk izhaja, da zneski za naloge javnih služb niso državna pomoč in jih je tako treba odšteti od celotnega zneska kapitalskega vložka, to je 350 milijonov EUR, ki je bil opredeljen za državno pomoč.

231 Trditev Komisije, da so nemški organi šele v pozni fazi postopka navedli, da je znaten del javnega financiranja namenjen izvrševanju nalog v zvezi z javnimi pooblastili, je treba zavrniti. Po eni strani namreč iz točke 183 obrazložitve Odločbe izrecno izhaja, da je Komisija zavestno ugotovila, da se ji ni treba izreči o vprašanju, ali financiranje nekaterih stroškov lahko pomeni državno pomoč, saj bi, tudi če bi to držalo, šlo za odobreno pomoč. Ničesar pa ni navedla o poznem obvestilu o podatkih. Po drugi strani, kot sta navedli tožeči stranki in kot izhaja iz člena 13(2) Uredbe št. 659/1999, Komisije v primeru nezakonite pomoči, kot je ta v obravnavani zadevi, ne zavezuje noben obvezen ali instrukcijski rok za sprejetje odločb.

232 Poleg tega je treba zavrniti argumentacijo Komisije, da je iz razlage izreka Odločbe ob upoštevanju obrazložitve očitno, da je odobrila pomoč v znesku največ 350 milijonov EUR za urejanje južne steze. Kot je razvidno iz zgornjih navedb, v obravnavani zadevi namreč upoštevno vprašanje ni, kolikšen je znesek združljive pomoči, ampak znesek pomoči kot take. Vendar se ob povezanem branju točk 182 in 183 obrazložitve ter člena 1 Odločbe izpostavi protislovje, navedeno v točki 226 zgoraj, tako da Komisija napačno meni, da ni nobenega dvoma glede vsebine izreka. V vsakem primeru pa izreka Odločbe, ki je jasen in nedvoumen v delu, v katerem določa, da znesek zadevne pomoči znaša 350 milijonov EUR, ni treba razlagati ob upoštevanju obrazložitve Odločbe. Zgolj v primeru nejasnosti izrazov, uporabljenih v izreku odločbe, je namreč treba izrek razlagati s pomočjo obrazložitve odločbe (sodba Splošnega sodišča z dne

11. decembra 2003 v zadevi Ventouris proti Komisiji, T-59/99, Recueil, str. II-5257, točka 31).

233 Iz zgornjih navedb je razvidno, da je treba člen 1 Odločbe razglasiti za ničen v delu, v katerem določa, da znesek državne pomoči, ki jo Zvezna republika Nemčija namerava dodeliti letališču Leipzig-Halle za gradnjo nove južne steze in s tem povezane letališke infrastrukture, znaša 350 milijonov EUR.

Stroški

234 V skladu s členom 87(2) Poslovnika se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Poleg tega člen 87(3), prvi pododstavek, Poslovnika določa, da lahko Splošno sodišče odloči, da se stroški delijo ali da vsaka stranka nosi svoje stroške, če vsaka stranka uspe samo deloma ali v izjemnih okoliščinah. Nazadnje, v skladu s členom 87(4), prvi in tretji pododstavek, Poslovnika po eni strani države članice, ki se kot intervenientke udeležijo postopka, nosijo svoje stroške, po drugi strani pa lahko Splošno sodišče intervenientu naloži, da nosi svoje stroške.

235 Ker tožeči stranki v zadevi T-443/08 s svojimi predlogi nista uspeli, se jima v skladu s predlogi Komisije naloži plačilo njunih stroškov in stroškov Komisije.

236 Ker tožeči stranki v zadevi T-455/08 delno nista uspeli, Splošno sodišče v okoliščinah obravnavane zadeve meni, da je pravično odločiti, da vsaka stranka nosi svoje stroške.

237 Nazadnje, združenje ADV in Zvezna republika Nemčija v skladu s členom 87(4), prvi in tretji pododstavek, Poslovnika v zadevah T-443/08 in T-455/08 nosita svoje stroške.

Iz teh razlogov je

SPLOŠNO SODIŠČE (osmi senat)

razsodilo:

1. Zadevi T-443/08 in T-455/08 se združita za izdajo sodbe.

2. Tožba v zadevi T-443/08 se zavrže kot nedopustna.

3. Člen 1 Odločbe Komisije 2008/948/ES z dne 23. julija 2008 o ukrepih Nemčije v korist družbe DHL in letališča Leipzig Halle se razglasi za ničen v delu, v katerem določa, da znesek državne pomoči, ki jo Zvezna republika Nemčija namerava dodeliti letališču Leipzig-Halle za gradnjo nove južne steze in s tem povezane letališke infrastrukture, znaša 350 milijonov EUR.

4. V preostalem se tožba v zadevi T-455/08 zavrne.

5. Freistaat Sachsen in Land Sachsen-Anhalt nosita svoje stroške in stroške Evropske komisije v zadevi T-443/08.

6. Družbi Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig-Halle GmbH nosita svoje stroške.

7. Komisija nosi svoje stroške v zadevi T-455/08.

8. Zvezna republika Nemčija in združenje Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) nosita svoje stroške v zadevah T-443/08 in T-455/08.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Razglašeno na javni obravnavi v Luksemburgu, 24. marca 2011.

Podpisi

Kazalo

Dejansko stanje ..... II - 1321

Odločba ..... II - 1324

Dejansko stanje po izdaji Odločbe ..... II - 1326

Postopek ..... II - 1327

Predlogi strank ..... II - 1329

Dopustnost ..... II - 1330

Trditve strank ..... II - 1330

Presoja Splošnega sodišča ..... II - 1334

Vsebinska obravnava ..... II - 1343

Prvi tožbeni razlog: kršitev člena 87(1) ES ..... II - 1344

Trditve strank ..... II - 1344

Presoja Splošnega sodišča ..... II - 1350

Drugi tožbeni razlog: družba FLH ne more biti prejemnica državnih pomoči ..... II - 1361

Trditve strank ..... II - 1361

Presoja Splošnega sodišča ..... II - 1363

Tretji tožbeni razlog: družbe FLH ni mogoče opredeliti hkrati za dajalko in prejemnico državnih pomoči ..... II - 1366

Trditve strank ..... II - 1366

Presoja Splošnega sodišča ..... II - 1367

Četrti tožbeni razlog: kršitev načel prepovedi retroaktivne uporabe, pravne varnosti, varstva legitimnih pričakovanj in enakosti ..... II - 1370

Trditve strank ..... II - 1370

Presoja Splošnega sodišča ..... II - 1373

Peti tožbeni razlog: smernice iz leta 2005 kršijo primarno pravo ..... II - 1377

Trditve strank ..... II - 1377

Presoja Splošnega sodišča ..... II - 1380

Šesti tožbeni razlog: kršitev postopka ..... II - 1380

Trditve strank ..... II - 1380

Presoja Splošnega sodišča ..... II - 1381

Sedmi tožbeni razlog: kršitev delitve pristojnosti, določene v Pogodbi ES ..... II - 1384

Trditve strank ..... II - 1384

Presoja Splošnega sodišča ..... II - 1386

Osmi tožbeni razlog: protislovnost in nezadostna obrazložitev zneska domnevne pomoči ..... II - 1389

Trditve strank ..... II - 1389

Presoja Splošnega sodišča ..... II - 1393

Stroški ..... II - 1397