2024/3021

9.12.2024

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2024/3021

ze dne 9. září 2024

o opatřeních SA.43260 (2018/C) provedených Německem ve prospěch společností Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH a Ryanair DAC

(oznámeno pod číslem C(2024) 6468)

(Pouze německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

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

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Společnost Deutsche Lufthansa AG (dále jen „Lufthansa“ nebo „stěžovatel“) podala dne 3. listopadu 2015 Komisi stížnost, v níž tvrdila, že Německo provedlo prostřednictvím regionálních orgánů spolkové země Porýní-Falc určitá opatření, která údajně představují státní podporu ve prospěch společnosti Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (dále jen „FFHG“), provozovatele letiště Frankfurt-Hahn, a společnosti Ryanair DAC (dále jen „Ryanair“), pokud jde o její provoz na letišti Frankfurt-Hahn.

(2) Dopisem ze dne 26. října 2018 oznámila Komise Německu své rozhodnutí zahájit ve věci určitých opatření ([2]) řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie („SFEU“) (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“). Německo se k rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřilo podáním ze dne 5. února 2019.

(3) Komise zveřejněním rozhodnutí o zahájení řízení v Úředním věstníku Evropské unie dne 13. září 2019 vyzvala zúčastněné strany, aby k tomuto opatření předložily své připomínky.

(4) Komise obdržela připomínky zúčastněných stran, tj. společnosti Lufthansa dne 3. července 2019, společnosti Ryanair dne 25. října 2019 a společnosti FFHG dne 31. října 2019.

(5) V dopisech ze dne 15. listopadu 2021, 15. prosince 2021 a 28. března 2024 předalo Německo Komisi dodatečné informace. V letech 2019 až 2023 poskytla společnost Lufthansa další písemné informace.

2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

2.1 Příjemci opatření

(6) Příjemci opatření jsou společnosti FFHG a Ryanair.

([1]) Úř. věst. C 310, 13.9.2019, s. 5.
([2]) Rozhodnutí Komise ze dne 26. října 2018 ve věci SA.43260 (2015/FC) – Německo – Údajná státní podpora ve prospěch letiště Frankfurt Hahn a společnosti Ryanair (Úř. věst. C 310, 13.9.2019, s. 5).

2.1.1 *FFHG*

(7) Jak je popsáno v rozhodnutí o zahájení řízení (13. a 14. bod odůvodnění), letiště Frankfurt-Hahn se nachází v německé spolkové zemi Porýní-Falc, přibližně 120 km západně od města Frankfurt nad Mohanem. Až do roku 1992 sloužilo jako americká vojenská letecká základna a následně bylo přeměněno na civilní letiště pro osobní i nákladní dopravu. Letiště Frankfurt-Hahn je držitelem provozní licence, která mu umožňuje nepřetržitý provoz (24 hodin denně, sedm dní v týdnu).

(8) Letiště Frankfurt-Hahn je provozováno společností FFHG. Společnost FFHG byla založena v roce 2001. Většinu akcií společnosti FFHG původně vlastnila společnost Flughafen Frankfurt/Main GmbH (dále jen „Fraport“), přičemž menšinovým akcionářem byla spolková země Porýní-Falc. V lednu 2005 se menšinovým akcionářem stala také spolková země Hesensko.

(9) Od ledna 2005 do 31. prosince 2008 tak byly akcionáři společnosti FFHG společnost Fraport (podíl ve výši 65 %), spolková země Porýní-Falc (podíl ve výši 17,5 %) a spolková země Hesensko (podíl ve výši 17,5 %).

(10) S účinností od 1. ledna 2009 převzala společnost FFHG spolková země Porýní-Falc, a to získáním kontrolního podílu ve výši 65 % od společnosti Fraport. Po tomto převzetí se zbývajícími akcionáři společnosti FFHG staly spolková země Porýní-Falc (podíl ve výši 82,5 %) a spolková země Hesensko (podíl ve výši 17,5 %).

(11) Dne 1. března 2017 podepsala spolková země Porýní-Falc dohodu o koupi akcií, která byla uzavřena dne 9. srpna 2017 a na jejímž základě prodala svůj podíl ve výši 82,5 % ve společnosti FFHG společnosti HNA Airport Group GmbH, která je součástí celosvětově působící skupiny Chinese HNA Group (dále jen „HNA“). Zbývající podíl ve výši 17,5 % ve společnosti FFHG stále drží spolková země Hesensko.

(12) Společnost FFHG podala v říjnu 2021 návrh na prohlášení úpadku.

(13) Jak je vysvětleno v rozhodnutí o zahájení řízení (15. až 17. bod odůvodnění), osobní dopravu z letiště Frankfurt-Hahn zajišťují především nízkonákladové lety. Hlavní leteckou společností provozující osobní dopravu z letiště Frankfurt-Hahn je společnost Ryanair.

(14) V letech 1998 až 2007 se počet cestujících na letišti Frankfurt-Hahn zvýšil z přibližně 39 000 na asi 4 miliony cestujících ročně. V letech 2007 až 2019 se počet cestujících postupně snížil na přibližně 1,5 milionu cestujících ročně.

(15) Kromě letů pro přepravu cestujících jsou na letiště Frankfurt-Hahn a z něj provozovány také nákladní lety. V roce 2019 bylo prostřednictvím letiště Frankfurt-Hahn přepraveno přibližně 171 000 tun letecky přepravovaného zboží. Během vrcholu dosaženého v roce 2011 bylo přepraveno přibližně 286 000 tun.

2.1.2 *Ryanair*

(16) Ryanair je irská nízkonákladová letecká společnost založená v roce 1984. V roce 2019 přepravila společnost Ryanair přibližně 142 milionů cestujících a obsluhovala více než 200 letišť.

2.2 **Sporná opatření**

2.2.1 *Opatření týkající se společnosti FFHG*

2.2.1.1 Záruka poskytnutá spolkovou zemí Porýní-Falc ve prospěch společnosti FFHG

(17) Podle Německa se společnost Haitec AG (dále jen „Haitec“) ([3]), založená v roce 2008 a zabývající se údržbou letadel, rozhodla v roce 2013 usadit na letišti Frankfurt-Hahn, aby zde na trvalejším základě poskytovala služby údržby letadel, a zejména rozšířit svou nabídku na letišti o údržbu větších letadel. Za tímto účelem společnost Haitec dne 20. prosince 2013 koupila od společnosti FFHG pozemek za přibližně 7,7 milionu EUR s cílem postavit na něm větší údržbářskou halu. Do výstavby haly, jež byla dokončena na podzim roku 2016, společnost Haitec investovala přibližně 40 milionů eur, což je výrazně vyšší částka, než se původně plánovalo.

([3]) Nyní HAITEC Aircraft Maintenance GmbH.

(18) V poslední fázi jednání o smlouvě o prodeji pozemku mezi společnostmi FFHG a Haitec požadovala společnost Haitec, aby bylo do smlouvy zahrnuto právo na odstoupení od smlouvy, které muselo být kryto zárukou spolkové země Porýní-Falc.

(19) Na základě tohoto práva na odstoupení od smlouvy může společnost Haitec odstoupit od kupní smlouvy po dobu přibližně 15 let (do 31. prosince 2028), pokud nastane jedna z následujících tří okolností:

a) společnost FFHG nebo její právní nástupci ztratí licenci na provozování letiště Frankfurt-Hahn;

b) provoz letiště Frankfurt-Hahn bude zcela ukončen;

c) společnost FFHG se dostane do platební neschopnosti a v provozu letiště nebude pokračovat jiný provozovatel.

(20) V případě, že společnost Haitec uplatní své právo na odstoupení od smlouvy, musí vrátit pozemek společnosti FFHG a má právo na 80 % nákupní ceny ve výši 6,2 milionu EUR. Vzhledem k tomu, že za kterékoli ze tří okolností uvedených v 19. bodě odůvodnění, které by vedly k odstoupení od smlouvy, by společnost FFHG s velkou pravděpodobností nebyla schopna vrátit společnosti Haitec 6,2 milionu EUR, požadovala společnost Haitec zajištění za úhradu své pohledávky. Společnost Haitec proto dne 20. února 2014 obdržela od spolkové země Porýní-Falc záruku (*Bürgschaftserklärung*), v níž se spolková země zavazuje zaplatit společnosti Haitec 6,2 milionu EUR v případě odstoupení od smlouvy o prodeji pozemku za okolností uvedených v 19. bodě odůvodnění.

(21) Německé orgány vysvětlily, že za poskytnutí této záruky platí společnost FFHG spolkové zemi Porýní-Falc prémii ve výši 2,56 % ročně z částky záruky, která činí 6,2 milionu EUR. Záruční prémie byla stanovena [poradenskou společností]. [Poradenská společnost] použila nástroj RiskCalc společnosti Moody's a na základě auditované účetní závěrky letiště za rok 2012 odhadla samostatný rating společnosti FFHG na [...] za jeden rok a na [...] za pět let. Na tomto základě [poradenská společnost] odhadla rozmezí roční záruční prémie v obvyklé tržní výši v souladu s trhem mezi 1,51 % a 2,56 %. Společnost FFHG a spolková země Porýní-Falc se přiklonily k horní hranici odhadovaného rozmezí a dohodly se na záruční prémii ve výši 2,56 % ročně (přibližně 158 000 EUR). Ujednání o záruce neumožňují úpravu záruční prémie.

2.2.1.2 „Dvojí" prodej pozemku společností FFHG

(22) V listopadu 2014 obdržela společnost FFHG [10–25] milionů EUR za transakci s nemovitostmi, kterou společnost FFHG prodala spolkové zemi Porýní-Falc dva pozemky, a to pozemek „areál" a pozemek „k bydlení" („kupní smlouva z roku 2014"). Společnost FFHG si ponechala právo na odstoupení od kupní smlouvy z roku 2014, pokud jde o pozemek „k bydlení". Kupní smlouva z roku 2014 stanovila, že prodejní cena v případě uplatnění práva na odstoupení od smlouvy by měla vycházet z nového znaleckého posudku. V souvislosti s touto transakcí s nemovitostmi vytvořila spolková země Porýní-Falc 29 nových pracovních míst ve společnosti Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), která byla obsazena především (ale ne výhradně) zaměstnanci pocházejícími ze společnosti FFHG. Komise v rozhodnutí o zahájení řízení dospěla k závěru, že kupní smlouva z roku 2014 byla uskutečněna ve výši tržní hodnoty. Tento závěr vycházel ze znaleckého posudku Výboru pro znalecké posudky týkající se hodnot nemovitostí pro oblast Osteifel-Hunsrück, který byl zadán spolkovou zemí Porýní-Falc a doplněn zprávou orgánu Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (ředitelství pro strukturu a schvalování, dále jen „SGD Nord").

(23) V roce 2015 zahájila společnost FFHG veřejné nabídkové řízení na prodej pozemku „k bydlení". Společnost ADC Airport Harbour Investment GmbH (dále jen „ADC") předložila nabídku ve výši 1,25 milionu EUR.

(24) Spolková země Porýní-Falc následně zahájila privatizaci letiště Frankfurt-Hahn. Úspěšný uchazeč, společnost Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd. (dále jen „SYT") předložil nabídku, která zahrnovala pozemky „areál" a „k bydlení". Spolková země Porýní-Falc použila nabídku společnosti ADC jako orientační tržní cenu pozemku „k bydlení" a v privatizační smlouvě se společností SYT stanovila cenu za tento pozemek na 1,25 milionu EUR. Privatizační smlouva se společností SYT byla uzavřena 2. června 2016. Aby mohla spolková země Porýní-Falc v rámci privatizace převést pozemky „areál" a „k bydlení" společně na společnost SYT, počítalo se s tím, že se společnost FFHG vzdá svého práva na odstoupení od kupní smlouvy uzavřené se spolkovou zemí Porýní-Falc v roce 2014. Společnost SYT však dne 10. června 2016 nezaplatila cenu stanovenou pro privatizační smlouvu a spolková země Porýní-Falc poté dne 6. července 2016 využila svého práva na zrušení prodeje společnosti SYT.

(25) Dne 6. června 2016 společnost FFHG uplatnila své právo na odstoupení od kupní smlouvy z roku 2014. Uplatnění práva na odstoupení od smlouvy bylo notářsky ověřeno dne 6. července 2016. Společnost FFHG nezaplatila spolkové zemi Porýní-Falc žádnou náhradu za uplatnění práva na odstoupení od smlouvy v souvislosti s pozemkem „k bydlení“. Německo vysvětluje, že je tomu tak proto, že znalecký posudek Výboru pro znalecké posudky týkající se hodnot nemovitostí pro oblast Osteifel-Hunsrück z roku 2014, doplněný zprávou orgánu SGD Nord, dospěl pro účely kupní smlouvy z roku 2014 k závěru, že náklady na demolici budov na pozemku „k bydlení“ (bývalá vojenská kasárna) a následnou sanaci pozemku by byly vyšší než hodnota pozemku po provedení těchto prací. Znalecký posudek vyloučil možnost záporné tržní hodnoty, a proto stanovil tržní hodnotu pozemku „k bydlení“ na 0 EUR. Společnost FFHG prodala pozemek „k bydlení“ společnosti ADC za 1,25 milionu EUR prostřednictvím smlouvy ze dne 6. července 2016. Tato smlouva má tři smluvní strany, a to společnost ADC, společnost FFHG a spolkovou zemi Porýní-Falc, neboť smlouva zahrnovala nejen prodej pozemku „k bydlení“ společností FFHG společnosti ADC, ale také prodej pozemku „areál“ spolkovou zemí Porýní-Falc společnosti ADC.

(26) Komise v rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila pochybnosti, zda uplatnění práva na odstoupení od smlouvy v souvislosti s pozemkem „k bydlení“ ze strany společnosti FFHG vůči spolkové zemi Porýní-Falc bez vyplacení náhrady proběhlo ve výši tržní hodnoty (viz 184.–189. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení), protože Německo nepředložilo odhad hodnoty pozemku v okamžiku uplatnění práva na odstoupení od smlouvy, přestože kupní smlouva z roku 2014 stanovila, že prodejní cena v případě uplatnění práva na odstoupení od smlouvy by měla být založena na novém znaleckém posudku.

2.2.2 *Opatření týkající se společnosti Ryanair*

2.2.2.1 Marketingová podpora společnosti Ryanair

Marketingová dohoda z roku 2005

(27) Dne 4. listopadu 2005 uzavřely spolková země Porýní-Falc a společnost Ryanair marketingovou dohodu (dále jen „marketingová dohoda z roku 2005“) s platností do konce roku 2016. Smlouvu uzavřela pouze spolková země nezávisle na společnosti FFHG, která nebyla stranou marketingové dohody. V době uzavření marketingové dohody vlastnila spolková země ve společnosti FFHG pouze 17,5 % akcií, zatímco 65 % akcií vlastnila společnost Fraport, kterou spolková země Porýní-Falc nekontroluje.

(28) Bylo dohodnuto, že finanční prostředky, které spolková země poskytla společnosti Ryanair na základě marketingové dohody z roku 2005, budou použity na marketingovou a prodejní činnost společnosti Ryanair, která bude přínosem pro společný marketing spolkové země Porýní-Falc a společnosti Ryanair v oblasti cestovního ruchu (90. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení). Platby ve prospěch společnosti Ryanair měly být provedeny na základě příslušných faktur za propagační aktivity zaměřené na turistické lokality spolkové země Porýní-Falc. Za účelem realizace těchto marketingových činností vyvinula společnost Ryanair „marketingovou koncepci“.

(29) Na základě marketingové dohody z roku 2005 zakoupila spolková země od společnosti Ryanair i) odkazy na internetových stránkách společnosti Ryanair na nabídky cestovního ruchu ve spolkové zemi Porýní-Falc (článek 1 marketingové dohody), ii) dvě stránky v palubním časopise společnosti Ryanair (článek 2 marketingové dohody) a iii) tiskovou kampaň ve prospěch odvětví cestovního ruchu spolkové země (článek 3 marketingové dohody). Co se týče posledně uvedeného bodu, dohoda stanoví, za jakou částku potřebuje společnost Ryanair zakoupit reklamní prostor od třetích stran v letech 2006 až 2010 (od 160 000 EUR v roce 2006 do [400 000–500 000] EUR v letech 2009 a 2010).

(30) Marketingová dohoda z roku 2005 rovněž stanoví platby, které má spolková země Porýní-Falc zaplatit společnosti Ryanair a které mají být podle článku 7 dohody nejméně o 50 % nižší než ceny účtované společností Ryanair ostatním zákazníkům online marketingových služeb. Kromě toho článek 9 marketingové dohody stanoví, že se společnost Ryanair zavazuje bázovat na letišti Frankfurt-Hahn určitý počet letadel ([4]), který se v jednotlivých letech, na něž se dohoda vztahuje, mění (jak je uvedeno v příloze dohody), neboť marketingová opatření definovaná v dohodě jsou účinná pouze tehdy, pokud se do regionu přepraví více příchozích turistů. Pokud společnost Ryanair

([4]) Umístění letadla na letišti znamená, že letadlo na tomto letišti obvykle zůstává přes noc. Z toho vyplývá, že letadlo se používá k provozování několika letů z daného letiště.

nebude na letišti Frankfurt-Hahn bázovat dohodnutý počet letadel, má spolková země Porýní-Falc právo marketingovou dohodu okamžitě vypovědět.

(31) V následující tabulce jsou uvedené platby, které má spolková země zaplatit společnosti Ryanair za rok podle marketingové dohody z roku 2005, a počet letadel, která se společnost Ryanair zavazuje ročně bázovat na letišti Frankfurt-Hahn:

Tabulka 1:

Marketingová dohoda z roku 2005 – platby splatné ze strany spolkové země Porýní-Falc a počet letadel společnosti Ryanair, která mají být bázována na letišti Frankfurt-Hahn.

Rok	Počet letadel, která mají být bázována na letišti Frankfurt-Hahn	Platba spolkové země Porýní-Falc společnosti Ryanair (EUR)
2006	8	[0–2 miliony]
2007	10	[0–2 miliony]
2008	12	[0–2 miliony]
2009	14	[0–2 miliony]
2010	16	[0–2 miliony]
2011	17	[0–2 miliony]
2012	18	[0–2 miliony]
2013	18	[0–2 miliony]
2014	18	[0–2 miliony]
2015	18	[0–2 miliony]
2016	18	[0–2 miliony]

(32) Kromě přehledu cen účtovaných různými internetovými stránkami za reklamní kampaně Německo nepředložilo žádné podrobné předběžné hodnocení marketingové dohody z roku 2005 provedené spolkovou zemí, které by prokázalo, že dohoda byla v souladu s trhem.

Marketingová dohoda z roku 2017

(33) Poté, co spolková země Porýní-Falc v březnu 2017 prodala své akcie ve společnosti FFHG skupině HNA ([5]), uzavřela dne 20. října 2017 novou marketingovou dohodu (nazvanou „dohoda o společné kampani"; dále jen „marketingová dohoda z roku 2017") se společností Ryanair. Tato dohoda vstoupila v platnost dne 1. října 2017 a byla uzavřena na dobu nejvýše pěti let. V závislosti na svých rozpočtových omezeních má spolková země právo dohodu vypovědět nejdříve ke dni 31. prosince 2018.

(34) Nová dohoda stanovila roční marketingové platby ze strany spolkové země ve prospěch společnosti Ryanair v zásadě ve výši 1,2 milionu EUR ročně. Pro období od 1. října do 31. prosince 2017 byla poměrná platba stanovena ve výši 350 000 EUR a pro rok 2018 se předpokládala dodatečná částka maximálně 200 000 EUR (v celkové výši 1,4 milionu EUR pro rok 2018), pokud by byl proveden odpovídající převod nevyužitých finančních prostředků stanovených pro rok 2017 v souladu s platnými rozpočtovými pravidly spolkové země.

(35) Strany se dohodly, že každoročně stanoví podrobnou marketingovou kampaň a její hodnotu. Roční platba bude činit nanejvýš 1,2 milionu EUR.

([5]) Skupina HNA byl čínský konglomerát působící zejména v oblasti letectví a cestovního ruchu.

(36) Společnost Ryanair se zavázala, že po dobu trvání smlouvy přepraví každoročně na letiště Frankfurt-Hahn nejméně [100 000–200 000] cestujících, kteří zůstanou alespoň jednu noc ve spolkové zemi Porýní-Falc (dále jen „turisté, kteří přiletí“). Pokud přiletí méně než [100 000–200 000] turistů, nevznikne povinnost žádné platby. Pokud přiletí více než [100 000–200 000], ale méně než [100 000–200 000] turistů, bude nutné zaplatit pouze [...] % z 1,2 milionu EUR.

(37) Kromě toho plán kampaně na rok 2018 počítal s opatřeními zaměřenými na vytváření a zvyšování povědomí o destinaci Porýní-Falc prostřednictvím sociálních sítí, databáze pro řízení vztahů se zákazníky společnosti Ryanair a internetových stránek, jakož i s cílenou reklamou. Kromě toho byla naplánována komplexní marketingová kampaň v hodnotě [0–1,2 milionu EUR] s využitím tradičních sdělovacích prostředků i vysoce cílených digitálních médií.

(38) Německo tvrdí, že marketingová dohoda z roku 2017 byla uzavřena po privatizaci letiště Frankfurt-Hahn a že strany dohody jednaly jako tržně jednající hospodářské subjekty a dodržely tržní podmínky pro uzavření takové marketingové dohody. Podle Německa se spolková země Porýní-Falc rozhodla uzavřít marketingovou dohodu se společností Ryanair na základě srovnávací studie provedené nezávislým odborníkem, z níž vyplynulo, že společnost Ryanair nabízí nejlepší poměr kvality a ceny, pokud jde o marketingové služby, o které má spolková země zájem. Kromě srovnávací studie Německo nepředložilo žádné podrobné předběžné hodnocení marketingové dohody provedené spolkovou zemí, které by prokázalo, že je v souladu s obchodním chováním a zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

2.2.2.2 Smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 mezi společnostmi FFHG a Ryanair

(39) Společnosti FFHG a Ryanair uzavřely řadu smluv, které upravují finanční podmínky provozu společnosti Ryanair na letišti Frankfurt-Hahn. V rozhodnutí Komise (EU) 2016/788 ([6]) (dále jen „rozhodnutí Hahn I“) dospěla Komise k závěru, že smlouvy o letištních službách mezi společnostmi FFHG a Ryanair z let 2002 (dále jen „smlouva o letištních službách z roku 2002“) a 2005 (dále jen „smlouva o letištních službách z roku 2005“) jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, a nepředstavují tudíž státní podporu. Smlouva o letištních službách z roku 2002 měla původně platit do 13. února 2017 s možností prodloužení do 13. února 2022 a smlouva o letištních službách z roku 2005 měla původně platit do roku 2027.

(40) Dne 27. března 2013 však byla mezi společnostmi FFHG a Ryanair uzavřena doplňující smlouva (dále jen „doplňující smlouva z roku 2013“ nebo „smlouva o letištních službách z roku 2013“) na dobu tří let (2013 až 2016). Doplňující smlouva z roku 2013 podle svého vlastního znění „shrnuje a nahrazuje všechny dříve uzavřené smlouvy týkající se provozu osobních letadel létajících na letiště Frankfurt-Hahn a z něj“. Německo nepředložilo posouzení doplňující smlouvy z roku 2013 podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu. Doplňující smlouva z roku 2013 je doplňujícím ujednáním ke standardní smlouvě o pozemním odbavování platné na letišti Frankfurt-Hahn. Neodchyluje se od ceníku letištních poplatků a spíše potvrzuje jeho uplatnitelnost. Aktualizuje pravidla pro pozemní odbavování platná pro společnost Ryanair v souladu s obecným vývojem v odvětví letecké dopravy.

(41) Dne 8. března 2015 byla formou komentáře ke smlouvě o pozemním odbavování připojenému k doplňující smlouvě z roku 2013 (dále jen „komentář z roku 2015“ nebo „smlouva o letištních službách z roku 2015”) doplňující smlouva z roku 2013 změněna v následujících bodech: a) prodloužení platnosti doplňující smlouvy z roku 2013 do 31. března 2017, b) poskytnutí vozidla pro odbavovací plochu / údržbářského vozu společnosti Ryanair a c) poskytnutí správní kanceláře a skladovacích prostor pro náhradní díly společnosti Ryanair. Německo upřesnilo, že marketingová podpora ve výši přibližně 100 000 EUR na každou novou linku z/na letiště Frankfurt-Hahn uvedená ve 109. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení byla zahrnuta již ve smlouvě se společností Ryanair z roku 2002. Německo Komisi sdělilo, že během uplatňování komentáře z roku 2015 nebyla v žádném případě poskytnuta marketingová podpora na novou linku.

([6]) Rozhodnutí Komise (EU) 2016/788 ze dne 1. října 2014 ve věci SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) týkající se opatření v oblasti financování letiště Frankfurt-Hahn, která Německo provádělo v oblasti financování letiště Frankfurt-Hahn v období od roku 2009 do roku 2011 (Úř. věst. L 134, 24.5.2016, s. 1).

(42) Ve dnech 8. a 9. září 2016 uzavřely společnosti FFHG a Ryanair novou smlouvu na pět let s platností od 1. dubna 2017 do 31. března 2022. Tato smlouva má podobu doplňujícího ujednání k doplňující smlouvě z roku 2013 (dále jen „doplňující ujednání č. 2 z roku 2016“ nebo „smlouva o letištních službách z roku 2016“). Doplňující ujednání č. 2 z roku 2016, které především stanoví, jaká výše letištních poplatků se za jakých okolností použije, provádí určité změny doplňující smlouvy z roku 2013 a nahrazuje komentář z roku 2015.

(43) Podle Německa doplňující ujednání č. 2 z roku 2016 mění doplňující smlouvu z roku 2013 a komentář z roku 2015 pouze ve dvou bodech:

a) letištní poplatek ve výši [...] EUR za cestujícího podle doplňujícího ujednání č. 2 z roku 2016 se použije za předpokladu, že společnost Ryanair přepraví alespoň [...] cestujících ročně, zatímco dříve se uplatňoval od [...] cestujících přepravených za rok;

b) zavádí nový režim marketingové podpory, podle kterého se letištní poplatky nemají vztahovat na cestující nad počet odlétajících cestujících v předchozím roce.

2.2.2.3 Podpora na vzdělávání pro společnost Ryanair

(44) Na základě výročních zpráv společnosti Hahn Campus Management GmbH (dále jen „HCM“), dceřiné společnosti plně vlastněné společností FFHG, má stěžovatel za to, že společnost HCM obdržela v období 2001–2002 od orgánů spolkové země Porýní-Falc podporu na vzdělávání ve výši přibližně 1,685 milionu EUR pro účely vzdělávání nezaměstnaných osob nebo osob ohrožených nezaměstnaností. Kromě toho společnost HCM pověřila společnost a und o Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung (dále jen „a und o Gettmann“) vedením správního řízení, zejména shromažďováním důkazů o tom, že platby byly skutečně použity na realizaci vzdělávání (*Verwendungsnachweise*).

(45) Podle stěžovatele poskytla společnost Ryanair společnosti HCM služby v oblasti vzdělávání v rámci programu výcviku pro palubní průvodčí a piloty a za tyto služby dostala odměnu. V této souvislosti stěžovatel uvádí částku 4 miliony EUR. Stěžovatel rovněž cituje článek v tisku, ve kterém odborník odhaduje, že přibližně 80 až 90 % pilotů a palubních průvodčích vyškolených v rámci programu společnosti HCM bylo nakonec zaměstnáno u společnosti Ryanair. Stěžovatel uvádí, že je známo, že zaměstnanci společnosti Ryanair si museli svou kvalifikaci financovat sami a že společnost Ryanair neuhradila náklady na výcvik vlastního personálu (pilotů i palubních průvodčích). Stěžovatel v této souvislosti cituje prohlášení na internetových stránkách společnosti Ryanair z roku 2003 týkající se výcviku palubních průvodčích.

2.2.2.4 Financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly ve prospěch společnosti Ryanair

(46) Stěžovatel tvrdí, že společnost FFHG vybudovala v roce 2010 pro společnost Ryanair výcvikové středisko v hodnotě 9 milionů EUR. Podle stěžovatele má výcvikové středisko až 16 školicích místností a 70 ložnic a od srpna 2010 je využíváno společností Ryanair k výcviku pilotů a členů posádky.

(47) Stěžovatel se dále domnívá, že společnost FFHG postavila v roce 2010 údržbářskou halu, aby ji pronajala společnosti Ryanair, přičemž smlouva o pronájmu nepokrývala náklady společnosti FFHG. Podle stěžovatele je údržbářská hala určena pro dvě letadla Boeing 737-800, což je typ letadla používaný společností Ryanair. Podle stěžovatele byla údržbářská hala postavena na žádost společnosti Ryanair. V této souvislosti stěžovatel odkazuje na články v tisku, z nichž vyplývá, že společnost Ryanair jednala s několika letišti o výstavbě takových zařízení.

(48) Stěžovatel tvrdí, že za účelem výstavby této haly zveřejnila společnost FFHG nabídkové řízení na smlouvu o koncesi v hodnotě až 8 milionů EUR. Přesto koncesní smlouva, kterou společnost FFHG nakonec uzavřela se stavebním podnikem na výstavbu údržbářské haly, měla hodnotu 17,46 milionu EUR. Stavební podnik následně pronajal tuto halu společnosti FFHG na 30 let. Stěžovatel uvádí, že společnost FFHG získala v roce 2011 údržbářskou halu do svého ekonomického vlastnictví za 12,1 milionu EUR a následně ji pronajala společnosti Ryanair do roku 2027 za cenu pod úrovní nákladů, celkem přibližně za 8,3 milionu EUR.

(49) Stěžovatel se domnívá, že „koncese“ nebyla skutečnou koncesí, protože stavební podnik neprovozoval halu, aby pokryl své investiční náklady prostřednictvím poplatků placených uživateli z řad třetích osob. Místo toho stavební podnik pouze pronajal halu zpět společnosti FFHG na 30 let, aby pokryla investiční náklady. Společnost FFHG tedy *de facto* nesla finanční riziko spojené s výstavbou údržbářské haly. Navíc vzhledem k tomu, že společnost FFHG získala v roce 2011 údržbářskou halu do svého ekonomického vlastnictví za přibližně 12,1 milionu EUR a společnost Ryanair byla nucena zaplatit do roku 2027 nájemné pouze ve výši přibližně 8,3 milionu EUR, nájemné nepokrývalo náklady, a dává tak společnosti Ryanair výhodu.

2.3 **Důvody pro zahájení řízení**

(50) V rozhodnutí o zahájení řízení byla položena otázka, zda následující opatření zahrnují státní podporu a zda je lze považovat za slučitelná s vnitřním trhem:

a) pokud jde o opatření případné podpory pro společnost FFHG:

1) záruka poskytnutá spolkovou zemí Porýní-Falc ve prospěch společnosti FFHG týkající se prodeje pozemku společnosti Haitec, která se zabývá údržbou letadel, a

2) „dvojí“ prodej pozemku společností FFHG;

b) pokud jde o opatření případné podpory pro společnost Ryanair:

1) podpora na vzdělávání pro společnost Ryanair;

2) financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly;

3) marketingové dohody mezi spolkovou zemí Porýní-Falc a společností Ryanair z let 2005 a 2017 a

4) smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 mezi společnostmi FFHG a Ryanair.

2.3.1 *Záruka poskytnutá spolkovou zemí Porýní-Falc ve prospěch společnosti FFHG týkající se prodeje pozemku společnosti Haitec, která se zabývá údržbou letadel*

(51) Komise zaujala předběžné stanovisko, že záruční prémie ve výši 2,56 % představuje státní podporu pro společnost FFHG, neboť se nezdá, že by odrážela běžnou tržní cenu, a není tedy v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Komise se domnívala, že [poradenská společnost] pravděpodobně podcenila tržní referenční hodnotu. ([7])

2.3.2 *„Dvojí“ prodej pozemku společností FFHG*

(52) Komise zaujala předběžné stanovisko, že podmínky, za kterých společnost FFHG v roce 2016 uplatnila své právo na odstoupení od smlouvy v souvislosti s pozemkem „k bydlení“, nebyly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Uplatnění práva na odstoupení od smlouvy, aniž by spolková země Porýní-Falc dostala jakoukoli náhradu, zatímco pozemek „k bydlení“ byl měsíc po odstoupení od smlouvy prodán společnosti ADC za 1,25 milionu EUR, předběžně ukazuje na hospodářskou výhodu. ([8])

(53) Vzhledem k tomu, že Německo neposkytlo další informace, vyjádřila Komise pochybnosti o tom, zda je podpora slučitelná s vnitřním trhem v souladu s kritérii stanovenými v oddíle 5.1.2 Pokynů ke státní podpoře letišť a leteckých společností z roku 2014 (dále jen „pokyny pro leteckou podporu z roku 2014“) ([9]) ([10])

2.3.3 *Podpora na vzdělávání pro společnost Ryanair*

(54) Komise zaujala předběžné stanovisko, že podpora na vzdělávání představuje státní podporu pro společnost Ryanair, která je neslučitelná s vnitřním trhem.

(55) Mezi předběžné připomínky Komise patřily tyto:

a) Skutečnost, že veřejné prostředky byly poskytnuty za účelem boje proti nezaměstnanosti, neznamená, že by dotyčná vzdělávací činnost byla nehospodárná.

([7]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 158. bod odůvodnění.
([8]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 186. až 188. bod odůvodnění.
([9]) Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).
([10]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 326. až 330. bod odůvodnění.

b) Zdá se, že společnost HCM je pouhým prostředníkem mezi spolkovou zemí Porýní-Falc a společností Ryanair při poskytování dotací od ministerstva práce, sociálních věcí, rodiny a zdraví spolkové země ve prospěch společnosti Ryanair.

c) Není jasné, zda společnost Ryanair obdržela za poskytnutí služeb v oblasti vzdělávání dvojí platbu, jak tvrdí stěžovatel, tj. jednu od studentů a jednu od spolkové země Porýní-Falc, nebo zda by údajné platby měly být kvalifikovány jako kompenzace za náklady na vzdělávání, které by za normálních okolností hradila společnost Ryanair sama, a to v situaci, kdy zřejmě zaměstnávala většinu osob, které absolvovaly příslušné vzdělávání.

d) Vzhledem k tomu, že Německo neposkytlo další informace, vyjádřila Komise pochybnosti o tom, zda lze dané opatření považovat za podporu na vzdělávání podle článku 31 obecného nařízení o blokových výjimkách. ([11]) ([12])

2.3.4 *Financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly*

(56) Komise zaujala předběžné stanovisko, že financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly představuje státní podporu pro společnost Ryanair. Komise předběžně dospěla k závěru, že dotčené financování poskytlo společnosti Ryanair hospodářskou výhodu, neboť analýza ziskovosti předložená Německem vyvolala řadu pochybností. ([13])

2.3.5 *Marketingové dohody mezi spolkovou zemí Porýní-Falc a společností Ryanair z let 2005 a 2017*

(57) Komise zaujala předběžné stanovisko, že obě marketingové dohody představují státní podporu pro společnost Ryanair a jsou neslučitelné s vnitřním trhem. Komise měla pochybnosti o tom, zda jsou marketingové dohody slučitelné se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Komise měla zejména pochybnosti o tom, že by spolková země Porýní-Falc mohla z těchto dohod získat jakýkoli prvek zisku, který by hypotetický soukromý subjekt zohlednil při posuzování toho, zda tyto dohody uzavřít. ([14])

(58) Komise se navíc obávala, že hlavním cílem dohod nebylo získat marketingové služby za účelem propagace území spolkové země Porýní-Falc, ale spíše finančně podpořit provoz letecké dopravy společnosti Ryanair z letiště Frankfurt-Hahn a na něj, aby se zlepšil letecký provoz na tomto letišti.

2.3.6 *Smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 mezi společnostmi FFHG a Ryanair*

(59) Komise zaujala předběžné stanovisko, že se spolková země Porýní-Falc jako většinový akcionář společnosti FFHG podílela na rozhodnutí společnosti FFHG o uzavření dohod, a vyslovila pochybnost nad tím, že by tržně jednající hospodářský subjekt, který by působil na základě vyhlídek na dosažení zisku a byl ve stejné situaci jako společnost FFHG, sjednal doplňující smlouvu z roku 2013, komentář z roku 2015 a doplňující ujednání č. 2 z roku 2016. ([15])

(60) Pokud jde o doplňující ujednání č. 2 z roku 2016, měla Komise pochybnosti o tom, zda splňuje zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, zejména proto, že předpoklady, na nichž je založena studie vypracovaná společností PwC, z níž Německo vychází při prokazování tržního chování spolkové země, se zdály být příliš optimistické. ([16])

([11]) Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1).
([12]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 230. bod odůvodnění.
([13]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 264. až 267. bod odůvodnění.
([14]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 233. až 252. bod odůvodnění.
([15]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 277. až 291. bod odůvodnění.
([16]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 287. až 290. bod odůvodnění.

3. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

3.1 Připomínky stěžovatele

3.1.1 *K opatřením týkajícím se společnosti FFHG*

3.1.1.1 Záruka poskytnutá spolkovou zemí Porýní-Falc ve prospěch společnosti FFHG

(61) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení společnost Lufthansa tvrdí, že Komise nesprávně dospěla k názoru, že se použije zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(62) Za prvé, společnost Lufthansa tvrdí, že spolková země nejednala jako soukromý investor, protože žádný soukromý subjekt by v dané situaci takovou záruku nevydal. Záruka úhrady by byla uplatněna, pokud by došlo k ukončení provozu letiště před rokem 2024. Společnost Lufthansa toto riziko zdůrazňuje, protože společnost Ryanair neměla smluvní povinnost působit na letišti Frankfurt-Hahn a mohla letiště opustit přes noc. Již v roce 2008 hrozila společnost Ryanair odchodem z letiště.

(63) Podpůrně společnost Lufthansa tvrdí, že i při uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu byla prémie ze strany společnosti FFHG příliš nízká, a proto byla společnosti FFHG poskytnuta výhoda.

(64) Společnost Lufthansa zpochybňuje přístup, který Německo a Komise použily v rozhodnutí o zahájení řízení při posuzování výše prémie. Společnost Lufthansa zejména zpochybňuje zjištění Komise, že minimální sazba odpovídající tržním podmínkám by činila 3,10 %. Tato úvaha vycházela z toho, že společnost FFHG byla považována za „dlužníka“, zatímco v tomto případě by záruka pokrývala spíše penále splatné společnosti Haitec než splácení půjčky. Proto je třeba použít jako náhradu sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (dále jen „sdělení o referenčních sazbách“) ([17]). Minimální prémie by pak činila 7,98 %.

3.1.1.2 „Dvojí“ prodej pozemku společností FFHG

(65) Společnost Lufthansa tvrdí, že znalecké posudky citované v rozhodnutí o zahájení řízení týkající se prodeje pozemku byly vypracovány veřejnými subjekty. Společnost Lufthansa se domnívá, že tyto osoby nelze považovat za nezávislé odborníky. Tato připomínka se však týká původní prodejní ceny v kupní smlouvě z roku 2014 a netýká se pochybností vznesených ohledně uplatnění práva společnosti FFHG na odstoupení od prodeje pozemku „k bydlení“ v souvislosti s jeho prodejem společnosti ADC o měsíc později. Společnost Lufthansa s těmito pochybnostmi souhlasí a tvrdí, že poskytly společnosti FFHG výhodu.

3.1.2 *K opatřením týkajícím se společnosti Ryanair*

3.1.2.1 Marketingové dohody mezi spolkovou zemí Porýní-Falc a společností Ryanair z let 2005 a 2017

(66) Stěžovatel tvrdí, že je neobvyklé, aby orgán veřejné moci uzavřel takovou dohodu. Jediný precedens se týkal letiště Zweibrücken, kde byla podpora skutečně shledána protiprávní a neslučitelnou.

(67) Stěžovatel uvádí, že marketingová dohoda se týká pouze letiště Frankfurt-Hahn, a nikoli celé spolkové země Porýní-Falc.

(68) Podle společnosti Lufthansa je dále třeba uvést, že přinejmenším za rok 2008 zaplatila spolková země Porýní-Falc společnosti Ryanair za internetové odkazy dvakrát: jednou v rámci dohody o letišti Zweibrücken a jednou v rámci marketingové dohody z roku 2005, která je předmětem posouzení v projednávané věci.

(69) Stěžovatel rovněž zpochybňuje, že společnost Ryanair skutečně provedla tiskovou kampaň ve prospěch cestovního ruchu ve spolkové zemi. Při posuzování marketingové dohody z roku 2005 by se neměla brát v úvahu strategie cestovního ruchu z roku 2015, která cílila na zahraniční návštěvníky.

([17]) Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6).

(70) Stěžovatel dále popírá, že bylo dosaženo dohodnutého počtu letadel, která měla být odstavena na letišti Frankfurt-Hahn, a tvrdí, že spolková země Porýní-Falc navzdory tomuto údajnému porušení dohodu nevypověděla.

(71) Mimoto stěžovatel uvádí, že 30 až 50 % rozpočtu na marketing spolkové země Porýní-Falc bylo vynaloženo na společnost Ryanair. Taková volba je diskriminací ve prospěch společnosti Ryanair, zejména s ohledem na to, že společnost Ryanair získala marketingovou podporu také na základě smluv o letištních službách z let 2005, 2015 a 2016 a marketingovou podporu ze strany jiných letišť.

3.1.2.2 Smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 mezi společnostmi FFHG a Ryanair

(72) Stěžovatel se domnívá, že smlouvy o letištních službách lze přisoudit státu, neboť spolková země Porýní-Falc se jako většinový akcionář společnosti FFHG a člen dozorčí rady pravděpodobně podílela na podpisu smluv.

(73) Kromě toho by soukromý investor v podobné situaci zvážil primární hospodářský výsledek smlouvy, totiž výrazný schodek, a upustil by od obnovení stejné smlouvy. V souladu s rozsudkem Soudního dvora ve věci C-300/16 ([18]) je nutné zohlednit všechny informace, které mohou mít významný vliv na rozhodovací proces investora.

(74) Společnost Lufthansa dále tvrdí, že se společnost FFHG seznámila se znaleckým posudkem poradenské firmy AT Kearney z roku 2012, který posuzoval ziskovost či neziskovost společnosti FFHG. Na základě doporučení tohoto znaleckého posudku se společnost FFHG počátkem roku 2013 obrátila na společnost Ryanair a požádala ji o zvýšení poplatků. Společnost Ryanair však souhlasila pouze s kosmetickými úpravami. Společnost FFHG tedy neměla uzavřít smlouvy o letištních službách z let 2013 a 2015, pokud jednala jako soukromý investor.

(75) Pokud jde o smlouvu o letištních službách z roku 2016, konkrétní situace společnosti FFHG coby investora se poněkud lišila od smluv z let 2013 a 2015. Společnost Lufthansa tvrdí, že smlouvu o letištních službách z roku 2016 by rozumně jednající investor ve specifické situaci společnosti FFHG neuzavřel, neboť byla uzavřena na nátlak společnosti Ryanair vůči potenciálnímu novému vlastníkovi letiště v rámci probíhající (čtvrté) privatizace a za podmínek, které byly ještě výhodnější než podmínky smlouvy o letištních službách z roku 2005, které nepostačovaly k tomu, aby zabránily společnosti FFHG jako celku vytvářet v průběhu času značné ztráty.

(76) Kromě toho neexistují žádné předvídatelné nebo dokonce vypočitatelné ekonomické parametry pro uplatnění kritéria soukromého investora, zejména proto, že se společnost Ryanair nezavázala k žádnému konkrétnímu objemu činnosti na letišti Frankfurt-Hahn.

(77) Společnost Lufthansa dále uvádí, že citace ze zasedání místního parlamentu, které zprostředkovávají informace poskytnuté členům dozorčí rady společnosti FFHG, dokazují, že hlavní parametry smlouvy byly na nátlak společnosti Ryanair schváleny vedením společnosti FFHG již 28. července 2016. Přesto studie proveditelnosti vypracovaná společností PwC pochází ze září 2016. Společnost Lufthansa se proto domnívá, že to potvrzuje pochybnosti, které Komise vyjádřila v rozhodnutí o zahájení řízení v souvislosti s tím, že studie nebyla provedena před uzavřením smlouvy o letištních službách z roku 2016. Cílem studie bylo naopak zabránit tomu, aby společnost FFHG podala návrh na prohlášení úpadku v průběhu privatizace.

(78) Společnost Lufthansa taktéž tvrdí, že celková částka podpory podle smluv o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 činí nejméně 70 milionů EUR.

3.1.2.3 Podpora na vzdělávání pro společnost Ryanair

(79) Společnost Lufthansa se domnívá, že společnost Ryanair je příjemcem údajné podpory na vzdělávání, neboť spolková země převedla platby na společnost HCM s cílem postoupit je společnosti Ryanair.

([18]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 20. září 2017, Evropská komise v. Frucona Košice a.s., C-300/16 P, EU:C:2017:706, bod 60.

(80) Stěžovatel spojuje údajnou podporu na vzdělávání s marketingovou dohodou mezi společnostmi FFHG a Ryanair z roku 2001 a tvrdí, že spolu úzce časově souvisejí.

(81) Stěžovatel nesouhlasí s tvrzením Německa, že se údajná podpora na vzdělávání netýká hospodářské činnosti. Společnost Lufthansa popírá, že by podpora na vzdělávání byla určena na podporu kvalifikace nezaměstnaných osob nebo osob ohrožených nezaměstnaností, a že by se tedy jednalo o činnosti v rámci politiky na trhu práce, jak tvrdí Německo.

(82) Stěžovatel rovněž tvrdí, že společnost Ryanair nenesla náklady na výcvik svých zaměstnanců.

(83) Stěžovatel používá různé zdroje k určení výše údajné podpory na vzdělávání, a to zejména výroční zprávy společnosti HCM. Uvádí, že státní prostředky vyplacené na výcvik pilotů a palubních průvodčích společnosti Ryanair činily přibližně 2,9 milionu EUR, a byly tedy výrazně vyšší, než se předpokládalo v rozhodnutí o zahájení řízení. Z výročních zpráv společnosti HCM za roky 2001 a 2002 je zřejmé, že společnost HCM obdržela od spolkové země Porýní-Falc nejméně 2 675 555,20 EUR, které podle stěžovatele převedla na společnost Ryanair. Stěžovatel tvrdí, že jedna část podpory byla vyplacena přímo společnosti Ryanair za vzdělávání, které společnost Ryanair údajně sama poskytla svým zaměstnancům. Další část sloužila k výcviku leteckého personálu, který později zaměstnala společnost Ryanair.

(84) Stěžovatel dále tvrdí, že údajná podpora na vzdělávání je neslučitelná s vnitřním trhem. Domnívá se, že podmínky pro výjimku pro údajnou podporu na vzdělávání podle článku 31 obecného nařízení o blokových výjimkách nejsou splněny, a v této souvislosti kritizuje zaprvé nedostatečnou transparentnost podpory, zadruhé překročení prahové hodnoty oznamovací povinnosti a zatřetí nesplnění podmínky stanovené v čl. 31 odst. 2 obecného nařízení o blokových výjimkách, neboť obsah údajně podporovaného vzdělávání odpovídá povinným vzdělávacím normám.

(85) Stěžovatel rovněž zpochybňuje námitku Německa týkající se doby uchovávání obchodních dokumentů podle německého práva (10 let). Stěžovatel poskytl Komisi podrobnosti o údajné podpoře na vzdělávání ve stížnosti podané v roce 2011. Ve 2. a 3. bodě odůvodnění rozhodnutí Hahn I se výslovně uvádí, že Komise postoupila tuto stížnost Německu dne 18. března 2011. Německo se tedy o tomto problému dozvědělo až devět let po vyplacení finančních prostředků v roce 2002, a proto bylo na vedení společnosti HCM, aby příslušné dokumenty uchovávalo. Stěžovatel dodává, že v takovém případě je třeba mít za to, že Německo mělo dokumenty k dispozici, ale na požádání je Komisi nepředložilo. Proto by podle čl. 15 odst. 1 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([19]) mělo být rozhodnutí přijato na základě dostupných informací.

3.1.2.4 Financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly

(86) Připomínky stěžovatele k okolnostem výstavby údržbářské haly a školy pro členy posádky a piloty se týkají jeho podání ze dne 4. března 2011 a 9. června 2016. Stěžovatel zejména upozorňuje na to, že se v tisku objevily zprávy, podle nichž investice společnosti FFHG do výcvikových zařízení pro členy posádky a personál dosáhly 9 milionů EUR. Stěžovatel dále poukazuje na různé ukazatele, včetně organických vazeb na tehdejší dozorčí radu společnosti FFHG, které svědčí o přičitatelnosti příslušných smluv státu.

(87) Stěžovatel také tvrdí, že existovaly další smlouvy týkající se výcvikových zařízení pro piloty a členy posádky, která byla vybudována pro společnost Ryanair.

3.2 **Připomínky společnosti Ryanair**

3.2.1 *K podpoře na vzdělávání pro společnost Ryanair*

(88) Společnost Ryanair se dovolává promlčecí lhůty pro navrácení podpory podle článku 17 nařízení (EU) 2015/1589 a tvrdí, že tato lhůta uplynula od poslední platby podpory v roce 2003.

([19]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

(89) Společnost Ryanair dále poukazuje na to, že promlčecí doba v Irsku činí šest let, a proto společnost Ryanair nemusí nutně uchovávat záznamy o dohodách, které přesahují tuto dobu. Společnost Ryanair se proto nemůže opřít o žádné informace o tomto údajném opatření podpory, aby se obhájila nebo prokázala neexistenci podpory nebo její slučitelnost. Jakékoli vyšetřování v této věci by tedy představovalo porušení práva společnosti Ryanair na obhajobu a práva na řádnou správu. Společnost Ryanair taktéž tvrdí, že nebyla příjemcem státní podpory, ale že příjemcem podpory byla poradenská společnost a und o Gettmann, kterou pověřila společnost HCM. Existuje rozpor mezi zjištěním Komise, že společnost HCM působila jako „pouhý zprostředkovatel" mezi spolkovou zemí Porýní-Falc a společností Ryanair, a skutečností, že společnost HCM financovala 50 % výcviku z vlastních prostředků.

3.2.2 *Financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly*

(90) V souladu s rozhodnutím o zahájení řízení Německo předložilo analýzu ziskovosti dotčených ujednání, aby prokázalo jejich soulad se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, která spočívá ve výpočtu celkové čisté současné hodnoty peněžních toků přiřaditelných k ujednáním. Komise kritizovala několik bodů této analýzy. Komise odepřela společnosti Ryanair přístup k dokumentaci. Společnost Ryanair proto nemůže předložit připomínky k argumentům, které Komise namířila proti analýze ziskovosti předložené Německem.

3.2.3 *Marketingové dohody uzavřené mezi spolkovou zemí Porýní-Falc a společností Ryanair z let 2005 a 2017*

(91) Za prvé, společnost Ryanair tvrdí, že marketingové služby skutečně potřebovala. Letiště Frankfurt-Hahn a jeho okolí jsou závislé na příjmech z cestovního ruchu. Stalo se poměrně běžnou praxí, že regionální orgány provádějí část propagace své značky na internetových stránkách a v dalších komunikačních médiích poskytovaných leteckými společnostmi. Skutečnost, že i velká města, jako je Řím nebo Paříž, musí zvlášť investovat do mezinárodní reklamy, dokazuje, že i méně známá města a regiony musí investovat do marketingu zaměřeného na vlastní image a značku.

(92) Za druhé, marketingové služby poskytované společností Ryanair uspokojují marketingové potřeby jejích zákazníků. Záměrem spolkové země nebylo propagovat letecká spojení společnosti Ryanair na letiště Londýn-Stansted, do Edinburghu, Newquay a Říma, ale jednoznačně propagovat okolí letiště Frankfurt-Hahn na internetu. Podle společnosti Ryanair umožňuje reklama na jejích internetových stránkách a marketing v palubních časopisech optimální zaměření na cílové publikum. Trh nízkonákladových leteckých společností se vyznačuje početnou skupinou nerozhodnutých cestujících, kteří si na internetových stránkách leteckých společností prohlížejí návrhy destinací. Zejména cestující, kteří hledají nabídky na poslední chvíli, mají pouze obecnou představu o typu destinace (např. slunečná destinace, historické město atd.) a rozhodnou se na základě marketingového obsahu, který jim byl předložen. Internetové stránky společnosti Ryanair a její další propagační prostředky snadno vynikají hodnotou pro zadavatele reklamy a rozhodně nejsou v tomto ohledu „srovnatelné" s internetovými stránkami jakéhokoli jiného leteckého dopravce – natož s oficiálními internetovými stránkami místní správy zaměřenými na cestovní ruch, které cizinci navštěvují jen zřídka. Společnost Ryanair se odvolává především na jedinečnost a atraktivitu svých internetových stránek.

(93) Za třetí, odkaz na trasy v dohodách z let 2005 a 2017 neměl za cíl propagovat společnost Ryanair, ale spíše spolkovou zemi, která potřebuje závazky společnosti Ryanair týkající se určitého počtu letů a cestujících, protože účinnost reklamy pro tuto oblast závisí na její viditelnosti, která zase závisí na počtu potenciálních turistů navštěvujících internetové stránky společnosti Ryanair a na počtu cestujících v letadlech společnosti Ryanair vystavených marketingu během letu. Podle společnosti Ryanair jsou závazky v podobě počtu letů a cestujících nejlepší zárukou toho, že marketing společnosti Ryanair jménem spolkové země bude dostatečně zviditelněn. Kromě toho je pro spolkovou zemi žádoucí zvýšit podíl příchozích cestujících. Z hlediska regionálního správního orgánu, jako je spolková země, vytvoří příchozí cestující, kteří na tato letiště přilétají a posléze z nich pokračují v cestě, s mnohem větší pravděpodobností pro oblast příjmy z jiných než leteckých činností než místní cestující, kteří letiště využívají k letům do zahraničních destinací. Zahraniční cestující mnohem častěji utrácejí v dané oblasti za hotely, restaurace, suvenýry, místní výrobky a služby, pronájem automobilů atd., přičemž regionální atrakce jsou pro příchozí cestující přirozeně zajímavější.

(94) Společnost Ryanair podpůrně tvrdí, že spolková země mohla marketingovými dohodami sledovat hospodářské cíle. I akcionář s podílem 17,5 % může sledovat hospodářské cíle. I nekontrolní podíl, jako byl podíl spolkové země ve společnosti FFHG před rokem 2009, může z právního hlediska odůvodnit společnou analýzu se smlouvami o letištních službách. Společnost Fraport a spolková země Hesensko, další dva akcionáři společnosti FFHG, byly rovněž státním podnikem, resp. státním subjektem. Jinými slovy, ještě předtím, než spolková země Porýní-Falc získala ve společnosti FFHG dne 1. ledna 2009 podíl ve výši 82,5 %, zastupovala stát jak smluvní strana marketingové dohody z roku 2005, tak vlastníci společnosti FFHG. Závěr, že smluvní strana dohody a společnost FFHG nelze považovat za jeden hospodářský subjekt, proto není nezbytný. Komise by měla rozlišovat přinejmenším mezi obdobím od 4. listopadu 2005 (tj. od podpisu marketingové dohody z roku 2005) do 31. prosince 2008, kdy spolková země vlastnila 17,5 % společnosti FFHG, a obdobím od 1. ledna 2009 do 2. srpna 2017, kdy vlastnila 82,5 % společnosti FFHG.

(95) Kromě toho sledování obecného zájmu spolkovou zemí nevylučuje současné sledování obchodních zájmů. Spolková země mohla vystupovat jako vlastník „portfolia značek".

(96) Mimoto byly marketingové služby oceněny na základě tržní hodnoty. Cena marketingových služeb v komunikačních médiích společnosti Ryanair odrážela mimořádnou popularitu jejích internetových stránek. Podle společnosti Ryanair praxe Komise, zejména ve věcech Marseille a Bratislava ([20]), tento předpoklad podporuje. V druhém případě Komise konstatovala, že i když letiště za dodatečné marketingové služby na internetových stránkách společnosti Ryanair neplatí, ale Ryanair je na svých internetových stránkách inzeruje pouze jako jednu ze svých destinací, nelze vyloučit, že letiště z toho má určitý užitek.

(97) Závěrem společnost Ryanair tvrdí, že nebyla zvýhodněna. Společnost Ryanair uvádí, že její marketing určený pro vlastní služby je obsahově odlišný a závislý na čase. Marketingové služby společnosti Ryanair nakupují veřejní i soukromí kupující. Neexistuje pravidlo, že by marketingové služby zakoupené klientem neměly přinášet prospěch ostatním.

3.2.4 *Smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 uzavřené mezi společnostmi FFHG a Ryanair*

(98) Podle společnosti Ryanair rozhodnutí o zahájení řízení nepředkládá srovnávací analýzu a na smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 uplatňuje pouze analýzu ziskovosti, aniž by v něm byl uveden jakýkoli důvod pro vyloučení srovnávací analýzy. Komise by měla porovnat smlouvy společnosti Ryanair s veřejnými letišti, které údajně zahrnují státní podporu, se smlouvami, které uzavřela se soukromými a veřejnosoukromými letišti. Komise by měla vycházet ze srovnávacího přístupu a měla by použít řešení založené na nákladech pouze v případě, že neexistuje žádná dostupná referenční hodnota, a to v souladu s judikaturou EU. S ohledem na rozsudek ve věci Chronopost ([21]) a sdělení Komise o pojmu státní podpora ([22]) lze test změnit ze srovnávacího testu založeného na trhu na test ziskovosti založený na nákladech/příjmech pouze v případech, kdy není k dispozici srovnatelný soukromý investor. Komise by proto měla vycházet z testu ziskovosti (založeného na nákladech a příjmech) pouze podpůrně.

(99) Pokud jde o smlouvy o letištních službách z let 2013 a 2015, Komise se dopustila nesprávného právního posouzení, když dospěla k závěru, že pro konstatování existence podpory postačuje údajné snížení ziskovosti (což není tento případ), a nikoli nedostatečná ziskovost. Přístup Komise předpokládá, že tržně jednající hospodářský subjekt by nikdy nepřijal pokles zisku jako důsledek opětovného sjednání smluv z jakéhokoli důvodu. Pokud by se tento přístup potvrdil, kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu by se změnilo v požadavek na trvalý nebo rostoucí zisk. To by nezohledňovalo časté okolnosti, kdy obchodní hospodářský subjekt může akceptovat nižší zisky. Například čistým účinkem snížení cen v důsledku vstupu konkurenta na trh může být pokles zisku, ale

([20]) Rozhodnutí Komise (EU) 2016/1698 ze dne 20. února 2014 ve věci SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) týkající se opatření provedených Francií ve prospěch letiště Marseille-Provence a leteckých společností, jež letiště používají (Úř. věst. L 260, 27.9.2016, s. 1); rozhodnutí Komise 2011/60/EU ze dne 27. ledna 2010 ve věci C-12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava na Slovensku a společností Ryanair (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24), bod 114.

([21]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 3. července 2003, Chronopost v. UFEX, spojené věci C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01 P, EU:C:2003:388, body 38 až 40.

([22]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), body 225–228.

hospodářský subjekt se přesto může chovat tak, aby maximalizoval zisk. V tomto případě například – s ohledem na změny podmínek obchodování – mohlo mít pro společnost FFHG smysl souhlasit s poklesem ziskovosti, který by odpovídal snahám společnosti Ryanair o záchranu provozu na nedostatečně výkonných trasách. Například v roce 2010 byly v Německu zavedeny letištní poplatky ve výši 8 EUR a v roce 2014 byl v Německu zaveden bezpečnostní poplatek ve výši 3,36 EUR (později zvýšený na 4,40 EUR). Zdá se, že strany pokaždé rok nebo dva vyčkávaly, aby zjistily, zda bude opatření zachováno nebo zrušeno vzhledem k jeho negativnímu dopadu na dopravu, a teprve poté zvažovaly úpravy.

(100) Kdyby se Komise úzce zaměřila na doplňující ujednání z roku 2013 a komentář z roku 2015 a nezohlednila by širší souvislosti úprav smlouvy o letištních službách z roku 2005, podle společnosti Ryanair by tím nerespektovala zásadu, že „[v] rámci použití kritéria soukromého investora je [...] nezbytné posuzovat obchodní transakci jako celek...“ ([23]).

(101) Také zpráva společnosti Oxera poskytující obchodní poradenství z prosince 2013, kterou si nechala vypracovat společnost Ryanair, ukazuje, že smlouva o letištních službách z roku 2013 a smlouva o letištních službách z roku 2015 byly pro letiště ziskové jak samostatně, tak v případě, že by letiště mohlo pokračovat v předchozí smlouvě o letištních službách nebo ji obnovit. Tato skutečnost je pádným důkazem, že obě smlouvy jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(102) Pokud jde o smlouvu o letištních službách z roku 2016, společnost Ryanair tvrdí, že z předběžného pohledu byla zisková, jak vyplývá ze zprávy společnosti Oxera.

(103) Společnost Ryanair dále zpochybňuje, že smlouva o letištních službách z roku 2016 je přičitatelná státu a zahrnuje státní prostředky. Smlouva byla podepsána dne 9. září 2016, tedy v době, kdy se spolková země právě vzpamatovala z nedávného neúspěšného prodeje společnosti FFHG a aktivně se zabývala prodejem společnosti FFHG jinému kupci, a krátce (5 měsíců) předtím, než spolková země dne 1. března 2017 podepsala dohodu o koupi akcií se společností HNA Airport Group GmbH. Vzhledem k tomu, že příprava dohody o koupi akcií trvá několik měsíců, lze předpokládat, že již v době podpisu smlouvy o letištních službách z roku 2016 spolková země věděla, že společnost FFHG bude prodána společnosti HNA Airport Group GmbH a že spolková země nebude muset smlouvu o letištních službách z roku 2016 plnit. Smlouvu o letištních službách z roku 2016 proto podepsala spolková země, ale jménem společnosti HNA Airport Group GmbH. Vzhledem k tomu, že společnost HNA Airport Group GmbH není státním subjektem, její finanční prostředky nejsou státními zdroji a smlouva nebyla přičitatelná státu.

3.3 **Připomínky společnosti FFHG**

3.3.1 *Smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 mezi společnostmi FFHG a Ryanair*

(104) Společnost FFHG odkazuje na zprávu společnosti Oxera, kterou předložila společnost Ryanair, a opakuje, že smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(105) Společnost FFHG napadá pochybnosti Komise ohledně načasování a předpokladů studie společnosti PwC z roku 2016. Pokud jde o načasování, společnost FFHG vysvětluje, že prognózy společnosti PwC byly společnosti FFHG poskytnuty v pracovní verzi před vypracováním konečného znění studie, a proto byly zohledněny před uzavřením smlouvy o letištních službách v roce 2016. Systém pobídek ve smlouvě (tzv. „režim růstu“) je navržen tak, že společnost Ryanair nedostane slevu z poplatku za cestujícího, pokud se počet cestujících sníží nebo zůstane stejný oproti předchozímu roku. Lze tedy předběžně předpokládat, že během doby platnosti smlouvy o letištních službách z roku 2016 se počet cestujících společnosti Ryanair zvýší. Obchodní plán společnosti FFHG na rok 2017 rovněž předpokládal, že celkový počet cestujících se mezi lety 2016 a 2017 zvýší o [5–10] %. Obavami Komise ohledně nedostatečného posouzení rizik ve studii společnosti PwC se navíc zabývala zpráva společnosti Oxera. Totéž platí pro obavy Komise v souvislosti s rizikem, že by společnost Ryanair mohla od roku 2016 okamžitě ukončit

([23]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise, T-196/04, EU:T:2008:585, bod 59.

veškerou činnost na letišti Frankfurt-Hahn. Výpočet studie společnosti Oxera vychází z meziroční míry růstu [3,5–4,0] %, což odpovídá výkonnosti odvětví v té době. Pokud by společnost Ryanair mohla využít systému pobídek, hodnota smlouvy o letištních službách z roku 2016 by se zvýšila z [20–25] milionů EUR (podle základního scénáře) na [25–30] milionů EUR.

3.3.2 *Financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly*

(106) Společnost FFHG tvrdí, že financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly je v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Společnost FFHG napadá pochybnosti Komise ohledně metodických aspektů analýzy ziskovosti uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení.

(107) Za prvé, částka odpisů již byla z peněžních toků vypočtených Německem vyloučena.

(108) Za druhé, počáteční investiční náklady ve výši přibližně [100 000 – 200 000] EUR již byly zohledněny, a i kdyby nebyly (což není tento případ), výsledkem jejich přičtení by stále byla kladná čistá současná hodnota.

(109) Za třetí společnost FFHG vysvětluje, že roční peněžní příjmy zpochybněné v rozhodnutí o zahájení řízení se ve skutečnosti týkaly buď ročních nákladů na výběr a/nebo fixních vedlejších nákladů, které představují peněžní odtoky a byly řádně vypočteny v analýze ziskovosti, nebo úroků, jejichž vyloučení z analýzy ziskovosti by mělo kladný dopad na čistou současnou hodnotu.

(110) Za čtvrté, diskontní sazba [4,0–4,5] %, kterou rozhodnutí o zahájení řízení (266. bod odůvodnění) zpochybňuje jako příliš nízkou, byla ve skutečnosti poměrně konzervativní. I za předpokladu, že by vhodná alternativní diskontní sazba mohla být [5–10] %, měla by tato vyšší diskontní sazba vzhledem k profilu peněžních toků u těchto smluv spíše pozitivní než negativní dopad na čistou současnou hodnotu, protože zvláštní platba nájemného ze strany společnosti Ryanair za rok 2010 představovala významný peněžní příjem ve výši [0–5] milionů EUR a v následujících 14 letech by každoročně docházelo k velmi malému peněžnímu odtoku. Společnost FFHG proto dospěla k závěru, že zvýšení diskontní sazby by stále mělo za následek soulad smluv se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

4. **PŘIPOMÍNKY NĚMECKA**

4.1 **K opatřením týkajícím se společnosti FFHG**

4.1.1 *Záruka poskytnutá spolkovou zemí Porýní-Falc ve prospěch společnosti FFHG*

(111) Německo popírá existenci hospodářské výhody a odkazuje také na nařízení Komise (EU) č. 1407/2013 ([24]).

(112) Pokud jde o hospodářskou výhodu, Německo znovu zdůrazňuje, že byly splněny kumulativní podmínky sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk ([25]) (dále jen „sdělení o zárukách“). Německo totiž tvrdí, že a) dlužník nebyl v době uzavření smlouvy ve finančních potížích, b) rozsah záruky bylo možné určit v době jejího poskytnutí a c) záruka pokrývala nejvýše 80 % závazku. Podle Německa Komise v rozhodnutí o zahájení řízení první dvě z těchto podmínek nezpochybnila. Zdá se, že jediná pochybnost, kterou Komise vyjádřila v rozhodnutí o zahájení řízení, se týká poslední z výše uvedených kumulativních podmínek – že společnost FFHG zaplatila za záruku tržně orientovanou cenu. Německo v tomto ohledu tvrdí, že cena je tržně orientovaná.

([24]) Nařízení Komise (EU) č. 1407/2013 ze dne 18. prosince 2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* (Úř. věst. L 352, 24.12.2013, s. 1).

([25]) Sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk (Úř. věst C 155, 20.6.2008, s. 10).

(113) Za prvé, Německo argumentuje, že spolková země nemá odborné znalosti pro výpočet záruční prémie v obvyklé tržní výši a že mohla důvodně očekávat, že výsledky [poradenské společnosti] jsou správné. Německo tvrdí, že v praxi nelze očekávat, že by spolková země zpochybnila zprávu [poradenské společnosti], aniž by měla pochybnosti o její správnosti a o tom, že by mohla vést ke zvýhodnění společnosti FFHG ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a to ani z hlediska nákladů. Německo prohlašuje, že není nutné zjišťovat, zda je výpočet Komise správný či nikoliv, protože spolková země využila k určení záruční prémie, která odpovídá tržním prémiím, způsobilou třetí stranu, a splnila tak svou povinnost podle unijního práva v oblasti státní podpory. Spolková země poukazuje na to, že v tomto konkrétním případě by se strany dohodly na jiné výši záruční prémie, pokud by [poradenská společnost] dospěla k odlišnému závěru. Spolková země proto předpokládá, že vzniklo legitimní očekávání, které by Komise měla zohlednit.

(114) Za druhé Německo tvrdí, že posuzovaná záruka je zárukou za splnění smlouvy (*Vertragserfüllungsbürgschaft*). Podle Německa je tento typ záruky spojen s výhodou pro ručitele (tj. spolkovou zemi) v případě uplatnění záruky (*Bürgschaftsfall*), což je třeba zohlednit při stanovení záruční prémie. Záruka za splnění smlouvy by měla být posuzována podle jiných kritérií než záruka na zajištění půjčky, protože snižuje riziko selhání ručitele. Německo vysvětluje, že v případě neplnění závazků ze strany společnosti FFHG by spolková země vyplatila částku záruky společnosti Haitec až po vrácení pozemku společností Haitec. V případě uplatnění záruky by tedy spolková země získala pozemek včetně údržbářské haly, která na něm byla postavena, aniž by musela společnosti Haitec poskytnout jakoukoli náhradu. Taková údržbářská hala by mohla být využívána i bez letového provozu a přinejmenším by zachovala, ne-li zvýšila hodnotu pozemku.

(115) V případě, že by záruka nebyla uplatněna, by spolková země, dokud by byla akcionářem společnosti FFHG, měla prospěch ze zpětného předání pozemku společnosti FFHG, protože by se tím zvýšila celková hodnota akcií společnosti FFHG.

(116) I po převodu akcií spolkové země na společnost HNA coby soukromého investora zůstala spolková země zvýhodněná, protože společnost FFHG měla povinnost převést pozemek na spolkovou zemi, pokud by byla uplatněna záruka. ([26]) Skutečnost, že pozemek by díky údržbářské hale, která na něm byla postavena, byl cenný, by snížila skutečné riziko nesplacení ze strany spolkové země.

(117) Předpoklad společnosti FFHG a spolkové země v době sjednání záruky, že prodej společnosti Haitec povede k trvalému zvýšení hodnoty pozemku, se zpětně potvrdil, neboť se ukázalo, že investice společnosti Haitec ve výši přibližně 40 milionů EUR jsou výrazně vyšší, než se původně plánovalo.

(118) Německo dále tvrdí, že i kdybychom předpokládali, že výpočet záruční prémie provedený Komisí je správný a že rozdíl mezi prémií stanovenou [poradenskou společností] (2,56 %) a prémií stanovenou Komisí (3,10 % – 4,41 %) představuje pro společnost FFHG hospodářskou výhodu, spočívá tato výhoda pouze v rozdílu 0,54 bodu, tj. v meziročním rozdílu 33 480 EUR. Po třech letech by celková částka 100 440 EUR byla stále výrazně nižší než částka stanovená v čl. 3 odst. 2 nařízení (EU) č. 1407/2013.

(119) Německo neví o žádném spojení mezi mateřskou společností Haitec (City Leasing Ltd) a společností Ryanair.

4.1.2 *„Dvojí" prodej pozemku společností FFHG*

(120) Německo sděluje Komisi, že v rozporu s tím, co se předpokládalo v kupní smlouvě mezi společností FFHG a spolkovou zemí Porýní-Falc z roku 2014, nebyl v době, kdy společnost FFHG využila svého práva na odstoupení od smlouvy, vypracován žádný znalecký posudek. Převod pozemku „k bydlení" se uskutečnil při hodnotě 0 EUR, tedy za stejnou cenu jako při původním prodeji.

([26]) Dohoda o koupi akcií se společností HNA, bod 8.2 odst. 4.

(121) Německo toto rozhodnutí odůvodňuje tím, že nic nenasvědčovalo tomu, že by se ceny pozemku „k bydlení“ v období mezi kupní smlouvou z roku 2014 a uplatněním práva na odstoupení od smlouvy v roce 2016 změnily. Kromě toho Německo konstatuje, že původní znalecký posudek Výboru pro znalecké posudky týkající se hodnot nemovitostí pro oblast Osteifel-Hunsrück, který si nechala vypracovat spolková země Porýní-Falc a který byl doplněn zprávou orgánu SGD Nord, dospěl k výrazně záporné hodnotě pozemku (cca [–5 až –2] mil. EUR na základě odhadu nákladů na demolici budov a rekultivaci ve výši [4–6] mil. EUR a kladné prodejní hodnoty pozemku po demolici budov a rekultivaci ve výši [1–4] mil. EUR). Německo si po oznámení rozhodnutí o zahájení řízení vyžádalo nový znalecký posudek Výboru pro znalecké posudky týkající se hodnot nemovitostí pro oblast Osteifel-Hunsrück, aby ještě více zdůraznilo svůj postoj a posoudilo, zda tržní hodnota pozemku „k bydlení“ na základě informací dostupných v době uplatnění práva na odstoupení od smlouvy skutečně činila 0 EUR. Toto stanovisko potvrzuje analýzu Německa. Německo vysvětluje, že skutečnost, že společnost ADC nabídla vyšší prodejní cenu, může být důsledkem spekulací, že by se po privatizaci letiště mohl pozemek „k bydlení“ úspěšně zastavět. Toto subjektivní očekávání soukromého investora (které zřejmě nebylo naplněno, protože pozemek je stále nevyužívaný) nemůže zpochybnit objektivní analýzu, kterou provedla spolková země v době prodeje a kterou potvrdil pozdější znalecký posudek.

4.2 **K opatřením případné podpory pro společnost Ryanair**

4.2.1 *Marketingové dohody mezi spolkovou zemí Porýní-Falc a společností Ryanair z let 2005 a 2017*

(122) Německo tvrdí, že marketingová dohoda z roku 2005 je nezávislá na letištních službách nabízených společností FFHG a že platby spolkové země Porýní-Falc společnosti Ryanair odpovídají tržním cenám. Za tímto účelem Německo porovnalo ceny účtované společností Ryanair s cenami účtovanými jinými internetovými stránkami za podobné reklamní kampaně. Německo dále tvrdí, že cestovní ruch je pro hospodářství spolkové země Porýní-Falc důležitý a že strategie cestovního ruchu stanovená v roce 2015 klade zvláštní důraz na zahraniční trh, a proto se v marketingové strategii spolkové země Porýní-Falc klade zvláštní důraz na přilákání většího počtu příchozích turistů ze zahraničí. V této souvislosti považuje Německo reklamu na internetových stránkách společnosti Ryanair za nejúčinnější, protože je navštěvují mezinárodní uživatelé.

(123) Z pohledu Německa představovaly marketingové dohody z let 2005 a 2017 opatření na podporu cestovního ruchu, nikoliv propagací společnosti Ryanair. Proto byly marketingové dohody vypracovány v souladu s tržními podmínkami, což znamená, že platby poskytnuté spolkovou zemí byly v každém případě přizpůsobeny marketingovým službám s přidanou hodnotou.

(124) Tyto specifické služby poskytovala společnost Ryanair jako samostatné marketingové služby, a to bez ohledu na letový provoz ve spolkové zemi Porýní-Falc nebo v její blízkosti. Konkrétně se jednalo o propagaci spolkové země Porýní-Falc jako turistické lokality a zvýšení podílu turistů, kteří ve spolkové zemi Porýní-Falc stráví alespoň jednu noc, mezi cestujícími společnosti Ryanair, kteří přilétají na komerční letiště nacházející se ve spolkové zemi Porýní-Falc nebo v její blízkosti (příchozí doprava). Kromě letiště Frankfurt-Hahn sem patří letiště Karlsruhe/Baden-Baden, Štrasburk, Saarbrücken, Lucemburk, Kolín nad Rýnem-Bonn a Frankfurt nad Mohanem. Poslední marketingová dohoda byla uzavřena v říjnu 2017, kdy již byla dokončena privatizace letiště Frankfurt-Hahn prostřednictvím převodu akcií spolkové země v létě 2017.

(125) Podle Německa je tento široce pojatý přístup spolkové země, zejména zahrnutí různých letišť, rovněž v rozporu s hypotézou Komise (239. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení), že marketingová opatření byla zaměřena především na podporu letecké dopravy společnosti Ryanair do spolkové země Porýní-Falc a z ní. Tomu odporuje skutečnost, že většina cestujících přepravovaných společností Ryanair z letiště Frankfurt-Hahn odlétá ([75–80] % osobní dopravy na letišti Frankfurt-Hahn je odchozí, jak dokládá studie poradenské společnosti Dornier Consulting předložená Německem). Domněnku Komise, že cíle podpory cestovního ruchu „nebylo dosaženo“, je třeba odmítnout jako čistě spekulativní. Komise nepochopila, že cílem marketingových dohod nebylo pouze zvýšení počtu cestujících. Německo odmítá předběžné stanovisko Komise, že marketingové dohody z let 2005 a 2017 ve skutečnosti znamenaly podporu na provoz poskytnutou společnosti Ryanair. Německo zejména zdůrazňuje, že závazky společnosti Ryanair vyplývající z marketingové dohody z roku 2017 by mohly být splněny i v případě, že by turisté, kteří přicestují na jiná letiště mimo území spolkové země, byli dopraveni do spolkové země Porýní-Falc a přenocovali zde.

(126) Společnost Ryanair byla vybrána jako smluvní strana, protože má vysokou úroveň způsobilosti v oblasti tržního využití lokalit a protože jako letecká společnost přepravuje turisty z různých letišť na letiště nacházející se ve spolkové zemi nebo v její blízkosti. Společnost Ryanair byla reálně schopna přivést do spolkové země velký počet hostů, protože obsluhuje značné množství letišť nacházejících se ve spolkové zemi a v jejím okolí a v průběhu let si vybudovala významné postavení na trhu v oblasti marketingu a vešla ve známost poskytováním účinných marketingových služeb.

(127) Německo tvrdí, že marketingové služby mohly být nakoupeny bez veřejného nabídkového řízení, protože německý zákon o zadávání veřejných zakázek stanoví výjimku, pokud je reálně schopen poskytovat služby pouze jeden provozovatel, v tomto případě společnost Ryanair. Také proto, že nákup byl součástí úkolů veřejné politiky, konkrétně podpory cestovního ruchu a regionálního hospodářského rozvoje, jednala spolková země Porýní-Falc jako veřejný zadavatel sledující svůj cíl v oblasti veřejné politiky.

(128) Společnost FFHG se navíc nijak nepodílela na uzavírání marketingových dohod. Komise by proto měla oddělit marketingovou strategii od rozvoje letiště Frankfurt-Hahn.

(129) Německo dále tvrdí, že ceny marketingových služeb byly v souladu s trhem. Na začátku roku 2017 byla uzavřena smlouva s externím a nezávislým odborníkem, který má specifické odborné znalosti v oblasti cestovního ruchu i letištních služeb. Ten stanovil tržní ceny marketingových služeb na základě srovnávací analýzy a průzkumu trhu, z nichž vyplývalo, že nabídka společnosti Ryanair je nejvýhodnější. Odborník poté určil různé aspekty, které je třeba zvážit, aby marketingová dohoda z roku 2017 odpovídala tržním podmínkám, jako je doba trvání omezená na maximálně tři roky a nezávislé sledování.

(130) Společnost Ryanair a spolková země Porýní-Falc se dohodly, že platby se uskuteční pouze v případě, že počet hostů, kteří zůstanou přes noc, za příslušné období bude řádně zdokumentován na základě obecně uznávaných metodik a tržních norem. Agentura Coyne Research byla pověřena, aby kontrolovala, jak společnost Ryanair dodržuje podmínky dohody. Německo vysvětluje, že mezi [...] a [...] trimestrem roku [...] přivedla společnost Ryanair do spolkové země Porýní-Falc více než [...] hostů, kteří zůstali přes noc ([...] % přes letiště Frankfurt-Hahn).

(131) Z důvodu zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU ze strany Komise vypověděla spolková země Porýní-Falc dohodu ke dni 31. prosince 2018.

4.2.2 *Podpora na vzdělávání pro společnost Ryanair*

(132) Německo potvrdilo, že společnost Ryanair je konečným příjemcem plateb od spolkové země a společnost HCM je pouze zprostředkovatelem. Německo vzneslo čtyři další připomínky: za prvé, platby nepředstavují státní podporu; za druhé, výše finančních prostředků údajně poskytnutých společnosti Ryanair je podle stěžovatele nesprávná; za třetí, Německo nemůže poskytnout informace, které Komise požadovala v rozhodnutí o zahájení řízení; a za čtvrté, promlčecí lhůta pro případné navrácení podpory již uplynula.

(133) Pokud jde o první bod, Německo tvrdí, že platby společnosti Ryanair na podporu vzdělávání nepředstavují státní podporu, protože se netýkají hospodářské činnosti. Tyto platby slouží spíše k financování opatření politiky na trhu práce. Jedná se tedy o výkon veřejné moci. Příjemcem platby byla společnost Ryanair, protože společnost Ryanair poskytla služby, které umožnily společnosti HCM s pomocí společnosti a und o Gettmann vykonávat činnosti, tj. provádět výcvik.

(134) K druhému bodu Německo uvádí tři připomínky. Za prvé, financování bylo poskytováno pouze s odpovídajícím důkazem o užívání a míra financování byla omezena na 50 %. Za druhé, tvrzení společnosti Lufthansa, že právní zástupce spolkové země během jednání ve věci T-492/15 ([27]) přiznal, že spolková země skutečně poskytla společnosti Ryanair protiprávní provozní podporu, není Německu ani spolkové zemi známo a v protokolu z jednání Soudního dvora není o takovém přiznání žádná zmínka. Společnost Lufthansa mohla získat přístup ke zvukovým souborům ze soudního jednání coby důkazu tohoto tvrzení, ale neučinila tak. Za třetí, společnost Lufthansa z výročních zpráv společnosti HCM vyvozuje, že spolková země poskytla podporu v celkové výši nejméně 2,7 milionu EUR. Prohlášení společnosti Lufthansa jsou neprůkazná a nic nenasvědčuje tomu, že by finanční prostředky převedené na společnost HCM byly zneužity a že by nebyly použity na zamýšlená opatření v oblasti sociální politiky.

(135) Pokud jde o třetí bod, Německo opakuje, že je obtížné poskytnout více informací vzhledem k tomu, že doba archivace podle německých právních předpisů činí 10 let a již uplynula. Pokud jde o úvahu Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, že by dotyčné opatření mohlo být případně považováno za podporu na vzdělávání ve smyslu obecného nařízení o blokových výjimkách, Německo odpovědělo, že vzhledem k neúplné dokumentaci nemůže spolková země určit, zda byly splněny podmínky článku 31 obecného nařízení o blokových výjimkách. Spolková země neví, zda a případně v jakém rozsahu byly osoby vyškolené v rámci těchto programů po absolvování výcviku zaměstnány u společnosti Ryanair. Německým orgánům není známo, zda a případně v jakém rozsahu společnost Ryanair běžně hradí náklady na vzdělávání různých kategorií svých zaměstnanců a kdy mohou zaměstnanci hradit náklady na vzdělávání sami (poměrným dílem).

(136) Ke čtvrtému bodu Německo uvádí, že otázka, zda jsou v daném případě splněny kumulativní podmínky pro existenci státní podpory, není relevantní, neboť případné navrácení podpory by v souladu s článkem 17 nařízení (EU) 2015/1589 bylo v každém případě promlčeno po deseti letech. V souladu s čl. 17 odst. 2 nařízení (EU) 2015/1589 se počátek období počítá ode dne poskytnutí podpory, přičemž rozhodující je datum poslední platby. Poslední platba proběhla na konci roku 2003, takže promlčecí lhůta uplynula na konci roku 2013. Německo tvrdí, že podpora na vzdělávání byla poprvé prověřena v žádosti Komise o informace ze dne 13. března 2017. Promlčecí lhůta uplynula více než tři roky předtím, a proto již nemohla být přerušena.

4.2.3 *Financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly*

(137) Německo zpochybňuje existenci státní podpory s tím, že rozhodnutí o výstavbě údržbářské haly a financování školy pro členy posádky a piloty bylo samostatným rozhodnutím vedení společnosti FFHG.

(138) Dále odmítá tvrzení stěžovatele, že v údržbářské hale bylo možné provádět servis pouze hlavních typů letadel používaných v té době společností Ryanair (Boeing 737). Mohla zde být provozována i další letadla používaná na střední vzdálenosti, například Airbus A320. Německo vysvětlilo, že údržbářská hala je navržena na dlouhou provozní životnost přibližně 30 let. Vzhledem k tomu, že smlouva se společností Ryanair je uzavřena na dobu 15 let, neměla by společnost FFHG žádný zájem navrhovat údržbářskou halu určenou výhradně pro společnost Ryanair.

(139) Německo tvrdí, že neexistuje žádný důkaz, který by podpořil zjištění, že uzavřením dohod byla společnosti Ryanair poskytnuta výhoda. Společnost FFHG provedla podrobnou analýzu ziskovosti, která byla předložena dozorčí radě. Komise zpochybnila některé předpoklady uvedené v této studii. Německo nemá žádné důkazy, které by naznačovaly, že předpoklady, které v té době mělo vedení, byly z příslušného hlediska *ex ante* zjevně nesprávné.

(140) Kromě toho Německo uvádí, že i kdybychom v tomto případě předpokládali, že společnosti Ryanair byla poskytnuta výhoda podle práva v oblasti státní podpory a že opatření bylo přičitatelné státu (což nebylo), mohla by být taková investiční podpora považována za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 SFEU a tehdy platných Pokynů Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť z roku 2005 ([28]) (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005“).

([27]) Deutsche Lufthansa AG v. Komise, jednání ze dne 9. července 2018.
([28]) Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

(141) Německo taktéž tvrdí, že financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly lze považovat za slučitelné s vnitřním trhem. Podle Německa bylo díky výstavbě údržbářské haly a výstavbě školy pro členy posádky a piloty vytvořeno přibližně 50 kvalifikovaných pracovních míst. Německo se domnívá, že vytvořená infrastruktura byla nezbytná a vhodná pro dosažení cíle regionálního rozvoje, což dokazuje její dobré využití, které splňuje i střednědobé výhledy.

4.2.4 *Smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 mezi společnostmi FFHG a Ryanair*

(142) Německo trvá na svém stanovisku, že smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 mezi společnostmi FFHG a Ryanair nepředstavují státní podporu. Německo dále zdůrazňuje, že v rozporu s tím, co Komise předpokládá v rozhodnutí o zahájení řízení (108. a 109. bod odůvodnění), se hodnocení a argumentace Německa v průběhu času nezměnily.

(143) Změna a úprava smluvního základu v průběhu přibližně 15 let je v tomto odvětví běžnou praxí. Důvodem jsou například změny v platném regulačním rámci a zejména skutečnost, že v tomto období byly dvakrát zavedeny nové pokyny Komise ke státní podpoře letišť a leteckých společností, které nově definovaly praxi provozování regionálního letiště.

(144) Německo pochybuje o tom, zda lze státu přičíst nějakou výhodu. Německo znovu zdůrazňuje, že tehdejší vedení společnosti FFHG jednalo nezávisle, což znamená, že tyto smlouvy byly se společností Ryanair sjednány nezávisle. Tyto smlouvy zejména nevyžadovaly souhlas dozorčí rady (*Aufsichtsrat*), ale mohlo je ze zákona uzavírat pouze vedení společnosti.

(145) Skutečnost, že spolková země Porýní-Falc uzavřela se společností Ryanair v roce 2005 a později v roce 2017 marketingové dohody, nenasvědčuje tomu, že by spolková země měla v úmyslu zachovat a podporovat leteckou dopravu společnosti Ryanair na letišti Frankfurt-Hahn.

(146) Kromě toho má Německo pochybnosti o tom, zda selektivita existuje s ohledem na nejnovější judikaturu soudů Unie. Německo tvrdí, že pouhá skutečnost, že byla uzavřena dvoustranná dohoda, nemůže sama o sobě selektivitu odůvodnit. V rozsudku ve věci T-77/16 ze dne 13. prosince 2018 ([29]) Tribunál zdůraznil, že z pouhé skutečnosti, že se dvoustranné dohody odchylují od požadavků platného ceníku poplatků nebo jiných dvoustranných dohod, nevyplývá selektivita. Komise musí být spíše schopna prokázat, že podmínky poskytnuté letecké společnosti se liší od podmínek, které by platily pro jiné letecké společnosti. Německo vysvětluje, že smlouvy o letištních službách z let 2013 a 2015 nestanovují nové letištní poplatky, které by se odchylovaly od obecného systému letištních poplatků platného na letišti Frankfurt-Hahn. Smlouvy o letištních službách z let 2013 a 2015 jsou spíše dalším prodloužením platnosti stávajících podmínek na dobu tří, resp. pěti let.

(147) Podle názoru Německa jsou poplatky dohodnuté se společností Ryanair v souladu s obecným systémem letištních poplatků platným na letišti Frankfurt-Hahn, který se od roku 2006 v podstatě nezměnil. Jediný rozdíl mezi doplňujícím ujednáním č. 2 z roku 2016 a obecným systémem letištních poplatků platným na letišti Frankfurt-Hahn spočívá v tom, že letištní poplatky ve výši [...] EUR za odlétajícího cestujícího se již uplatňují od [...] odlétajících a přilétajících cestujících, a nikoli pouze od [...] cestujících. Německo dále tvrdí, že každá jiná letecká společnost, která by měla srovnatelný objem cestujících, by mohla letiště využívat za srovnatelných a nediskriminačních podmínek, tj. mohla by uzavřít podobnou smlouvu se společností FFHG.

(148) Německo tvrdí, že i doplňující ujednání č. 2 z roku 2016 je v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, a za tímto účelem předložilo analýzu inkrementální ziskovosti vypracovanou společností PwC (dále jen „studie společnosti PwC“). V 287. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení bylo uvedeno, že studie byla zadána nejvýše dva dny před uzavřením doplňujícího ujednání č. 2 z roku 2016. Německo vysvětlilo, že studie společnosti PwC se připravovala a projednávala se společností FFHG již delší dobu, a proto o ní vedení společnosti FFHG při uzavírání smlouvy dobře vědělo. Německo proto zpochybňuje, že studie byla zadána pouhé dva dny před uzavřením smlouvy. Německo vysvětluje, že společnost PwC v rámci procesu vyjednávání poskytovala podporu od samého počátku.

([29]) Rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise, T-77/16, EU:T:2018:947.

(149) Německo dále tvrdí, že společnost Ryanair nebyla doplňujícím ujednáním č. 2 z roku 2016 zvýhodněna a že posouzení provedené společností PwC je správné. Během dvou let po uzavření smlouvy se počet cestujících pohyboval nad hranicí dvou milionů, tj. v průměru kolem 2,28 milionu, což je o více než [7–10] % více, než se předpokládalo.

(150) V této souvislosti Německo rovněž zdůrazňuje, že doplňující smlouva z roku 2013 neobsahuje žádné ustanovení, které by stanovilo, že letištní poplatky ve výši [...] EUR za cestujícího se použijí od [...] odlétajících a přilétajících cestujících. To nebylo nutné, protože v doplňující smlouvě se výslovně uvádí, že náklady na cestující nejsou v případě odlétajících cestujících zahrnuty v doplňující smlouvě z roku 2013. Základem letištních poplatků pro odlétající a přilétající cestující byl vždy spíše systém letištních poplatků platný na letišti Frankfurt-Hahn, který platí stejně pro všechny uživatele letiště Frankfurt-Hahn. Poplatky dohodnuté se společností Ryanair tak byly v souladu se systémem letištních poplatků platným na letišti Frankfurt-Hahn v roce 2012, který se od roku 2006 v podstatě nezměnil. Německo poukazuje na to, že Komise již konstatovala, že systém letištních poplatků z roku 2006 platný na letišti Frankfurt-Hahn neposkytoval uživatelům letiště hospodářskou výhodu. ([30])

(151) Kromě toho bylo hlavním účelem komentáře z roku 2015 prodloužit platnost stávajících smluv do 31. března 2017, aby byla zajištěna právní jistota na začátku procesu privatizace. Komentář z roku 2015 zahrnuje řadu aspektů, z nichž některé předtím byly neregulované, jako například podpora společnosti Ryanair při hledání kapacit hangárů. Některá ustanovení však byla natolik obecná a nekonkrétní (např. „spolupracovat při hledání levných hangárů“), že se zdá být zřejmé, že smluvní strany v tomto ohledu vyjadřovaly pouhé záměry. Nevznikly však právní závazky s konkrétními vyčíslitelnými finančními důsledky, které by mohly být předmětem ekonomické analýzy. Naopak by bylo třeba dalšího smluvních objasnění, k nimž nedošlo.

5. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ**

5.1 **Existence podpory**

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

(153) Musí být splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU. Aby opatření představovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny níže uvedené podmínky: Finanční podpora musí být poskytována státem nebo ze státních prostředků, musí zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby, narušovat nebo hrozit narušením hospodářské soutěže a ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

(154) V následujících oddílech Komise posoudí, zda opatření popsaná výše v oddíle 2 splňují tato kumulativní kritéria, a představují tak podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.1 *K opatřením případné podpory pro společnost FFHG*

5.1.1.1 Záruka poskytnutá spolkovou zemí Porýní-Falc ve prospěch společnosti FFHG

5.1.1.1.1 Pojmy „podnik“ a „hospodářská činnost“

(155) Komise v souladu s rozhodnutím o zahájení řízení dospěla k závěru, že společnost FFHG je podnikem vykonávajícím hospodářskou činnost ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU (viz 148. a 149. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

([30]) Rozhodnutí Komise (EU) 2016/789 ze dne 1. října 2014 ve věci SA.21121 (C29/2008) (ex NN 54/2007) týkající se opatření, která Německo provádělo v souvislosti s financováním letiště Frankfurt-Hahn a finančními vztahy mezi letištěm a společností Ryanair (Úř. věst. L 134, 24.5.2016, s. 46, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec/2016/789/oj?eliuri=eli%3Adec%3A2016%3A789%3Aoj&locale=cs), 494. bod odůvodnění.

5.1.1.1.2 Použití státních prostředků a přičitatelnost státu

(156) Komise považuje v souladu s rozhodnutím o zahájení řízení (viz 150. bod odůvodnění) záruku za přičitatelnou státu a za záruku, která zahrnuje státní prostředky.

5.1.1.1.3 Hospodářská výhoda

(157) Pokud jde o hospodářskou výhodu, nedospělo rozhodnutí o zahájení řízení k žádnému závěru.

(158) Otázkou je, zda záruka, kterou spolková země poskytla společnosti FFHG, a zejména cena za záruku dohodnutá mezi společností FFHG a spolkovou zemí, představuje hospodářskou výhodu. Za tímto účelem je třeba zjistit, zda je záruka v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, což znamená, že je třeba posoudit, zda by za podobných okolností soukromý investor srovnatelné velikosti působící v běžných podmínkách tržního hospodářství mohl být vyzván k poskytnutí dané záruky. ([31])

(159) Oddíl 3 sdělení Komise z roku 2008 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě záruk ([32]) (dále jen „sdělení o zárukách“) stanoví řadu podmínek, které mají usnadnit posouzení toho, zda je záruka v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu a zda lze vyloučit existenci výhody.

(160) Kumulativní podmínky stanovené v bodě 3.2 sdělení o zárukách, které musí být splněny za účelem vyloučení existence hospodářské výhody, jsou následující: a) příjemce záruky není ve finančních potížích, b) rozsah záruky lze při jejím poskytnutí náležitě změřit, c) záruka nepokrývá více než 80 % nesplacené půjčky nebo jiného finančního závazku a d) za záruku je zaplacena běžná tržní cena.

(161) Spolková země a společnost FFHG se dohodly na záruční prémii ve výši 2,56 % na základě posouzení provedeného poradenskou společností najatou za tímto účelem. ([33]) Poradenská společnost najatá německými orgány ve svém hodnocení nejprve odhadla samostatný rating společnosti FFHG pomocí nástroje RiskCalc společnosti Moody's. Na základě auditovaných finančních zpráv společnosti FFHG za rok 2012 byl samostatný rating vyhodnocen na [...] za jeden rok a na [...] za pět let. ([34]) Poradenská společnost najatá německými orgány upravila tento samostatný rating na základě smluvních specifických charakteristik záruky a získala odhad [...] (což odpovídá hodnotě [...] na stupnici ratingové agentury Standard & Poor's).

(162) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila pochybnosti ohledně odhadů poradců najatých německými orgány. Pochybnosti se týkaly použité metody, jakož i relevantnosti údajů použitých ke stanovení záruční prémie. Kromě toho stěžovatel vyjádřil pochybnosti ohledně použitelnosti zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(163) Komise tedy posoudí, zda je možné uplatnit zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, a pokud ano, zda je záruční prémie ve výši 2,56 % v souladu s trhem.

([31]) Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1990, Belgie v. Komise („Tubemeuse“), C-142/87, EU:C:1990:125, bod 29; rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise („ALFA Romeo“), C-305/89, EU:C:1991:142, body 18 a 19; rozsudek Tribunálu ze dne 30. dubna 1998, Cityfler Express v. Komise, T-16/96, EU:T:1998:78, bod 51; rozsudek Tribunálu ze dne 21. ledna 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke v. Komise, spojené věci T-129/95, T-2/96 a T-97/96, EU:T:1999:7, bod 104; rozsudek Tribunálu ze dne 6. března 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen v. Komise, spojené věci T-228/99 a T-233/99, EU:T:2003:57.

([32]) Úř. věst. C 155, 20.6.2008, s. 10.

([33]) 21. bod odůvodnění.

([34]) Odhad ratingu společnosti FFHG pomocí nástroje RiskCalc společnosti Moody's a neauditovaných finančních výkazů za rok 2012 se rovná [...].

5.1.1.1.3.1 Použitelnost zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu

(164) První otázkou je, zda by jednání spolkové země Porýní-Falc mohl na základě ekonomické analýzy rámcově převzít soukromý hospodářský subjekt. Předpokladem pro to je, že daná činnost je hospodářskou činností a že soukromý investor by se *a priori* do takové činnosti zapojil.

5.1.1.1.3.1.1 Uzavření dohody o záruce je hospodářskou činností

(165) Podle Soudního dvora „[u]platnitelnost kritéria soukromého investora […] definitivně závisí na tom, zda dotyčný členský stát poskytne hospodářskou výhodu podniku, jejž vlastní, jakožto akcionář, a nikoli jakožto nositel veřejné moci". ([35]) V tomto případě stát uzavřel se společností Haitec dohodu o záruce ve prospěch společnosti FFHG. Dohoda o záruce se společností Haitec, stejně jako dohoda o záruční prémii se společností FFHG, spadá do oblasti občanského práva, v tomto případě německého zákona o zajištěných transakcích (*Kreditsicherungsrecht*). Uzavřením této dohody tedy stát nejednal v rámci své svrchované funkce, ale jako soukromý subjekt. Společnost Lufthansa ani německá vláda nepopírají, že daná činnost nepředstavuje výkon veřejné moci, a že se tedy jedná o hospodářskou činnost.

5.1.1.1.3.1.2 Soukromý hospodářský subjekt mohl uzavřít dotčenou dohodu o záruce

(166) Podle Soudního dvora je třeba přezkum toho, zda by soukromý hospodářský subjekt vykonával takovou hospodářskou činnost, vykládat široce. ([36]) Považuje se za slučitelné se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, aby veřejný sektor poskytl kapitál k zajištění dočasného přežití podniku za předpokladu, že po restrukturalizaci bude nadále dosahovat zisku. ([37]) Pouze v případě, že hospodářská situace společnosti, do níž je kapitál vložený, ve spojení se situací v daném odvětví nevykazuje žádné vyhlídky na zlepšení, nelze již vložení dodatečného kapitálu považovat za slučitelné se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Tyto úvahy se vztahují i na záruční prémie v době jejich stanovení. ([38])

(167) V rozporu s tím, co stěžovatel tvrdí ve svém vyjádření, Německo Komisi potvrdilo, že společnost Haitec se nenachází ve finančních potížích. Otázka, zda by *de facto* žádný jiný soukromý investor v té době neposkytl společnosti Haitec takovou záruku ve prospěch společnosti FFHG, je navíc irelevantní. Rozhodující je pouze to, zda je činnost stále ekonomicky udržitelná, aby si *hypotetický* investor mohl takovou volbu představit. Pouhá skutečnost, že společnost FFHG byla ze zákona povinna pokračovat v údajně ztrátovém obchodu se společností Ryanair (což v tomto případě není pravda), nestačí k tomu, aby bylo možné záruku mezi spolkovou zemí a společností HAITEC označit za ekonomicky neúnosnou. Jak je uvedeno výše, dočasné schodky nevylučují použitelnost zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, pokud je zřejmé dlouhodobě udržitelné zlepšení. V tomto případě z informací poskytnutých společností Haitec vyplývá, že investice společnosti Haitec do údržbářské haly ve výši přibližně 40 milionů EUR byly výrazně vyšší, než se původně plánovalo, což ukazuje, že záruka měla hospodářský pobídkový účinek, který vedl k udržitelnému posílení areálu, a byla tedy z ekonomického hlediska přiměřená.

(168) Pro posouzení toho, zda by danou hospodářskou činnost vykonával soukromý hospodářský subjekt, je nutné se zabývat také právním rámcem samotné hospodářské činnosti, v tomto případě dohodou o záruce. Jinými slovy, aby se zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu nemohla použít, musela by být dohoda o záruce nevýhodná i v teoretickém pojetí. Jak je uvedeno výše, záruka byla navržena tak, aby měla pozitivní hospodářský účinek, což se také stalo. Nicméně i v případě hypotetického neúspěchu stavebního projektu v důsledku výskytu některé z okolností uvedených v 19. bodě odůvodnění byla dohoda o záruce navržena tak, aby byla i přes tyto okolnosti

([35]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012, Komise v. Électricité de France (EDF), C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 82 a násl.

([36]) Rozsudek Soudu prvního stupně, 12. prosince 2000, Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, EU:T:2000:290, bod 107.

([37]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, Italská republika v. Komise, C-305/89, EU:C:1991:142, bod 20: „Je třeba dodat, že ačkoliv postup soukromého investora, se kterým je nutno zásah veřejného investora sledujícího cíle hospodářské politiky srovnávat, nemusí být postupem běžného investora vkládajícího kapitál s cílem dosažení zisku v poměrně krátké době, musí se jednat alespoň o postup soukromé holdingové společnosti nebo soukromé skupiny podniků sledujících cíle strukturální politiky – ať už celkové nebo oborové – která je vedena výhledem dosažení ziskovosti v dlouhodobém horizontu."

([38]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, Italská republika v. Komise, C-303/88, EU:C:1991:136, body 23 a 24.

ekonomicky výhodná. Dohoda o záruce byla totiž formulována tak, že v případě uplatnění nároku na záruku je částka záruky splatná pouze ze strany spolkové země současně s vrácením pozemku společností Haitec, a to – podle oddílu C bodu 3 článku 8 dohody – bez povinnosti společnosti FFHG nahradit společnosti Haitec jakékoli náklady. To znamená, že v případě uplatnění nároku na záruku by společnost FFHG obdržela pozemek včetně haly na něm postavené, aniž by společnosti Haitec uhradila související náklady. Společnost FFHG by tak získala majetek s vyšší hodnotou a mohla by ho využít pro další komerční účely. Hodnota akcií spolkové země ve společnosti FFHG by se tím zvýšila. Komise dále konstatuje, že po převodu akcií spolkové země ve společnosti FFHG na společnost HNA v roce 2017 měla společnost FFHG povinnost v případě uplatnění záruky převést na spolkovou zemi pozemek včetně haly na něm postavené. Soukromý investor by tedy mohl takovou hospodářskou činnost předpokládat.

(169) Komise dospěla k závěru, že se použije zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu.

5.1.1.1.3.2 Soulad záruční prémie s trhem

(170) Druhou otázkou je, zda je záruční prémie ve výši 2,56 % v souladu s trhem.

(171) Komise měla následující pochybnosti. ([39]) Za prvé, pro výpočet výnosu z dluhopisů vydaných společnostmi s ratingem [...] se splatností 15 let se použije „přístup založený na posouzení přínosů“, v rámci kterého se k výnosu z dluhopisů vydaných těmito společnostmi se splatností 10 let přičte rozpětí mezi výnosem z německých státních dluhopisů se splatností 15 a 10 let. Toto rozpětí bude pravděpodobně nižší než stejné rozpětí u společností s ratingem [...], protože německé státní dluhopisy mají velmi vysoký rating AAA (u těchto vysoce kvalitních ratingů totiž není rozpětí mezi výnosy dluhopisů s různou splatností velké ve srovnání s podobným rozpětím u firem s nižším ratingem). V důsledku toho Komise zjistila, že odhad [poradenské společnosti] týkající se záruční prémie pomocí této metody pravděpodobně podhodnocuje tržní referenční hodnotu. Za druhé, stejné pochybnosti vzbuzuje použití přístupu založeného na referenčním srovnávání se sazbami swapů úvěrového selhání (CDS), které jsou všeobecně uznávanými ukazateli úvěrového rizika. Sazby CDS ukazují, že odpovídající záruční prémie pro společnost se samostatným ratingem [...] by se měla pohybovat v rozpětí 3,10–4,41 % v závislosti na tom, zda je zahrnuta úprava o specifické vlastnosti smlouvy. Dohodnutá záruční prémie ve výši 2,56 % je pod spodní hranicí tohoto rozpětí. Za třetí, Komise konstatovala, že i kdyby byly přijaty všechny úpravy ratingu navržené Německem a za rating společnosti FFHG by se považovala hodnota [...], je záruční prémie získaná ze sazeb CDS (3,1 %) vyšší než 2,56 %, na kterých se strany dohodly. Celkově tyto argumenty vyvolaly obavu, že dohodnutá záruční prémie může být příliš nízká ve srovnání s tržními podmínkami pro společnosti, které mají stejný rating jako společnost FFHG.

(172) Je třeba odmítnout tvrzení Německa, že se spolková země mohla odvolávat na odborné znalosti [poradenské společnosti] a že záruční prémii stanovenou [poradenskou společností] nelze dodatečně zpochybnit. Znamenalo by to, že výlučnou pravomoc Komise k přezkoumání státní podpory by bylo možné obejít prostřednictvím nesprávných posouzení ze strany vnitrostátních nebo soukromých poradenských firem. Komise byla proto oprávněna zpochybnit výpočty [poradenské společnosti], aby posoudila, zda existovala hospodářská výhoda.

(173) Stejně tak argument Německa, že Komise při výpočtu nezohlednila skutečnost, že dotyčná záruka je „zárukou za splnění smlouvy“ a poskytuje spolkové zemi Porýní-Falc hospodářskou výhodu, která kompenzuje nižší záruční prémii, není pro výpočet tržní ceny relevantní.

(174) Naproti tomu společnost Lufthansa tvrdila, že záruční prémie získaná ze sazeb CDS (3,1 %) je nesprávnou referenční hodnotou, protože Komise mylně považovala společnost FFHG za „dlužníka“.

([39]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 154. až 159. bod odůvodnění.

(175) Podle společnosti Lufthansa měla navíc záruční prémie činit nejméně 7,98 %, což vedlo k výhodě ve výši 5,42 %. Společnost Lufthansa tvrdí, že sdělení o referenčních sazbách mělo být zohledněno, ale pouze jako výpočet náhradní hodnoty záruční prémie. Společnost Lufthansa uvádí, že hospodářská situace společnosti FFHG byla skutečně taková, že by žádný jiný soukromý investor o takové zakázce neuvažoval, a že je třeba tento rizikový profil zohlednit.

(176) Komise oba tyto argumenty odmítá. Komise byla oprávněna použít sdělení o referenčních sazbách, a proto ohodnotila společnost FFHG ratingem [...], který, jak bylo vysvětleno výše (171. bod odůvodnění), nepředstavuje vysoce kvalitní rating a vyplývá právě z hospodářské situace společnosti FFHG.

(177) Komise proto dospěla k závěru, že záruční prémie není v souladu s trhem.

(178) Závěrem lze říct, že rozdíl mezi minimální sazbou odpovídající tržním podmínkám stanovenou Komisí (3,10 %) a skutečnou sazbou (2,56 %) za záruku představuje hospodářskou výhodu (0,54 %).

5.1.1.1.4 Selektivita

(179) Ustanovení čl. 107 odst. 1 SFEU stanoví, že má-li být určité opatření označeno za státní podporu, zvýhodňuje „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“. Záruka pro společnost Haitec za nižší než tržní cenu zvýhodňuje pouze společnost FFHG jako podnik, a je tudíž selektivní.

5.1.1.1.5 Narušení hospodářské soutěže a dopad na obchod

(180) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že společnost FFHG soutěží s ostatními provozovateli letišť v Unii, přinejmenším potenciálně, a snaží se přilákat letecké společnosti Unie, a to v situaci, kdy letecké společnosti Unie mohou v souladu s právními předpisy Unie v oblasti letecké dopravy volně nabízet služby letecké dopravy na všech trasách uvnitř Unie. Proto hospodářská výhoda zjištěná na úrovni záruky pro společnost Haitec na předběžném základě přinejmenším potenciálně narušuje hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy. ([40])

(181) Je však třeba přezkoumat, zda rozdíl 0,54 bodu, který představuje hospodářskou výhodu, je opatřením podpory, které je v souladu s čl. 3 odst. 1 nařízení (EU) č. 1407/2013 osvobozeno od oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

(182) Za prvé, záruční prémie spadá do oblasti působnosti článku 1 nařízení (EU) č. 1407/2013.

(183) Za druhé, podle čl. 3 odst. 2 prvního pododstavce nařízení (EU) č. 1407/2013 nesmí celková částka podpory *de minimis* poskytnutá podniku členským státem přesáhnout 200 000 EUR za tříleté účetní období.

(184) Pokud se však jedná, jako v tomto případě, o záruku, je třeba v souladu s čl. 4 odst. 6 nařízení (EU) č. 1407/2013 zohlednit hrubý grantový ekvivalent a musí být splněny další zvláštní podmínky. Podle čl. 4 odst. 1 nařízení (EU) č. 1407/2013 se nařízení (EU) č. 1407/2013 vztahuje pouze na podporu, jejíž hrubý grantový ekvivalent lze předem přesně vypočítat („transparentní podpora“). Podle čl. 4 odst. 6 nařízení (EU) č. 1407/2013 představuje podpora obsažená v zárukách transparentní podporu *de minimis*, pokud na jedné straně záruka na podnik pokrývá až 80 % příslušné půjčky a na druhé straně částka záruky nepřesahuje 1,5 milionu EUR na dobu 5 let nebo 750 000 EUR na dobu 10 let. Současně je podle čl. 4 odst. 6 písm. a) nařízení (EU) č. 1407/2013 nutné zajistit, aby příjemce podpory nebyl v úpadkovém řízení nebo aby splňoval podmínky stanovené vnitrostátními právními předpisy pro zahájení úpadkového řízení na žádost svých věřitelů.

([40]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 161. bod odůvodnění.

(185) V projednávaném případě nebyla společnosti FFHG ani žádnému podniku s ní spojenému ve smyslu čl. 2 odst. 2 nařízení č. 1407/2013 v období tří let předcházejících poskytnutí záruky poskytnuta státní podpora podle nařízení Komise č. 1407/2013. Společnost FFHG nebyla v té době v úpadkovém řízení ani nesplňovala podmínky pro zahájení takového řízení v období, kdy byla podpora poskytnuta. Německo rovněž potvrdilo, že záruka nepřesahuje 80 % kupní smlouvy. Rozdíl 0,54 bodu mezi minimální sazbou odpovídající tržním podmínkám stanovenou Komisí (3,10 %) a skutečnou sazbou (2,56 %) se přepočte na roční hrubý grantový ekvivalent ve výši 33 480 EUR, což po třech letech činí celkem 100 440 EUR, což je výrazně pod úrovní maximální částky podle nařízení (200 000 EUR).

(186) Závěrem lze konstatovat, že výhoda poskytnutá společnosti FFHG prostřednictvím záruky splňuje podmínku nařízení (EU) č. 1407/2013.

5.1.1.1.6 Závěr

(187) Podle čl. 3 odst. 1 nařízení (EU) č. 1407/2013 se má za to, že opatření nesplňuje všechna kritéria uvedená v čl. 107 odst. 1 SFEU, a je proto osvobozeno od oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

5.1.1.2 „Dvojí“ prodej pozemku společností FFHG

(188) Pokud jde o uplatnění práva společnosti FFHG na odstoupení od smlouvy o prodeji pozemku „k bydlení“ spolkové zemi Porýní-Falc, považuje Komise za vhodné zahájit analýzu jediným bodem, o němž měla v rozhodnutí o zahájení řízení pochybnosti, a to zda bylo navrácení vlastnictví pozemku „k bydlení“ ze spolkové země Porýní-Falc společnosti FFHG uskutečněno ve výši tržní hodnoty.

(189) Za prvé, Komise lituje, že v rozporu s tím, co bylo uvedeno v kupní smlouvě z roku 2014, nebyl v době uplatnění práva společnosti FFHG na odstoupení od smlouvy vypracován žádný znalecký posudek. Tato okolnost je zřejmým důkazem toho, že navrácení vlastnictví možná nebylo uskutečněno ve výši tržní hodnoty.

(190) Místo toho došlo k vrácení pozemku „k bydlení“ za stejnou cenu, jakou pro tento pozemek stanovil znalecký posudek Výboru pro znalecké posudky týkající se hodnot nemovitostí pro oblast Osteifel-Hunsrück doplněný zprávou orgánu SGD Nord pro účely kupní smlouvy z roku 2014, tj. za 0 EUR.

(191) Za druhé, Komise konstatuje, že měsíc poté, co společnost FFHG uplatnila své právo na odstoupení od smlouvy, prodala stejný pozemek za 1,25 milionu EUR společnosti ADC coby soukromému investorovi na základě smlouvy ze dne 6. července 2016 uzavřené mezi společnostmi ADC a FFHG a spolkovou zemí Porýní-Falc (25. bod odůvodnění).

(192) Za třetí, jak Německo vysvětlilo ve svém sdělení ze dne 26. října 2017, Komise konstatuje, že podpis této kupní smlouvy má svou historii, v níž hrály úlohu jak společnost FFHG, tak spolková země Porýní-Falc (22. až 26. bod odůvodnění).

(193) Soudní dvůr ve věci Land Burgenland v. Komise rozhodl, že pokud veřejný orgán zamýšlí prodat podnik, který mu patří, a učiní tak prostřednictvím otevřeného a transparentního nabídkového řízení bez podmínek, je možno předpokládat, že tržní cena odpovídá nejvyšší nabídce, musí ovšem být prokázáno, zaprvé že tato nabídka má sílu závazku a že je věrohodná a zadruhé, že zohlednění jiných hospodářských faktorů než faktoru ceny není odůvodněné. Za těchto podmínek totiž Komisi nelze ukládat, aby za účelem přezkumu tržní ceny použila jiné prostředky, jako například nezávislé znalecké posudky. ([41])

([41]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. října 2013, Land Burgenland a další v. Komise, spojené věci C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, EU:C:2013:682, body 94 a 95.

(194) V tomto případě spolková země Porýní-Falc věděla, že společnost FFHG obdržela v rámci veřejného nabídkového řízení nabídku ve výši 1,25 milionu EUR za pozemek „k bydlení“, neboť na základě této nabídky stanovila cenu za tento pozemek v privatizační smlouvě se společností SYT. Kromě toho spolková země Porýní-Falc věděla – protože byla stranou kupní smlouvy uzavřené mezi spolkovou zemí Porýní-Falc, společností FFHG a společností ADC dne 6. července 2016, tj. měsíc poté, co společnost FFHG uplatnila své právo na odstoupení od smlouvy –, že v této smlouvě byl pozemek „k bydlení“ oceněn na 1,25 milionu EUR.

(195) Z těchto důvodů spolková země Porýní-Falc tím, že bez protestů uznala, že společnost FFHG uplatnila své právo na odstoupení od smlouvy, aniž by byl jmenován znalec ke stanovení odhadu tržní hodnoty pozemku „k bydlení“, nepostupovala v souladu s chováním tržně jednajícího hospodářského subjektu. Tržně jednající hospodářský subjekt by trval na jmenování znalce, který by určil hodnotu pozemku. V souladu se zásadami stanovenými ve 193. bodě odůvodnění a s ohledem na nabídku společnosti ADC obdrženou během veřejného nabídkového řízení činila hodnota, kterou byl trh ochoten zaplatit za pozemek „k bydlení“, v daném okamžiku 1,25 milionu EUR. Spolková země byla oprávněna požadovat od společnosti FFHG tuto částku za pozemek „k bydlení“ jako náhradu.

(196) Komise proto dospěla k závěru, že uplatnění práva na odstoupení od smlouvy za cenu 0 EUR, a nikoli za 1,25 milionu EUR, přineslo společnosti FFHG výhodu ve výši 1,25 milionu EUR.

(197) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení (179., 180. a 190. bod odůvodnění), ostatní podmínky pro zjištění existence státní podpory (podnik a hospodářská činnost, použití státních prostředků a přičitatelnost státu, selektivita, narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod) jsou splněny. Německo ani zúčastněné strany to ve svých připomínkách nezpochybnily.

(198) Uplatnění práva na odstoupení od smlouvy ve výši 0 EUR, a nikoli ve výši 1,25 milionu EUR, tedy představuje státní podporu ve výši 1,25 milionu EUR ve prospěch společnosti FFHG.

5.1.2 *K opatřením případné podpory pro společnost Ryanair*

5.1.2.1 Podpora na vzdělávání pro společnost Ryanair

5.1.2.1.1 Pojmy „podnik“ a „hospodářská činnost“

(199) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise předběžně pokládala společnost Ryanair za podnik a poskytování vzdělávání za hospodářskou činnost. ([42])

(200) Vzhledem k tomu, že Německo trvá na svém stanovisku, tj. že podpora na vzdělávání nepředstavuje státní podporu, neboť se jedná o výkon veřejné moci, musí se Komise zabývat argumenty předloženými Německem.

(201) Německo tvrdí, že opatření zaměřené na snížení nezaměstnanosti, jako je posuzované opatření, zahrnuje sociální aspekt, který je ve veřejném zájmu. Bez ohledu na to, zda by se na toto opatření mohla vztahovat povinnost německého státu být „sociálním státem“ (*Sozialstaatsprinzip*, podle čl. 20 odst. 1 německé ústavy), a tedy by mohlo představovat výkon veřejné moci podle německého právního řádu, jsou však pojmy „hospodářská činnost“ a „výkon veřejné moci“ autonomními pojmy evropského práva v oblasti státní podpory, a proto je třeba je chápat odpovídajícím způsobem. Lze mít za to, že určitý subjekt vykonává veřejnou moc, jestliže daná činnost patří mezi základní funkce státu, nebo jestliže je s těmito funkcemi spojena svou povahou, svým cílem a pravidly, kterými se řídí. ([43]) Jak již bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, ([44]) opatření pro boj s nezaměstnaností bylo v minulosti považováno za podporu hospodářské činnosti, a tedy za státní podporu. ([45])

([42]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 205. až 208. bod odůvodnění.
([43]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 18. března 1997, Diego Calì & Figli Srl v. Servizi ecologici porto di Genova SpA, C-343/95, EU:C:1997:160, body 22 a 23.
([44]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 207. bod odůvodnění.
([45]) Viz například rozhodnutí Komise ze dne 2. července 2016 ve věci státní podpory SA.36671 (2013/N) – Švédsko – Vocational introduction employment aid for young workers (Podpora zařazení do pracovního procesu pro mladé pracovníky) (Úř. věst. C 204, 18.7.2013, s. 9).

(202) Komise posuzovala, zda lze podporu na vzdělávání zaměřenou na boj s nezaměstnaností považovat za sociální službu obecného zájmu, a tedy za „výkon veřejné moci“ podle evropského práva v oblasti státní podpory. Sociální služby obecného zájmu však lze považovat za „výkon veřejné moci“ pouze tehdy, pokud jsou založeny na zásadě solidarity. Jelikož se opatření skládá z několika plateb, neexistuje systém vzájemných a zároveň nezávislých příspěvků na základě členství. Toto opatření není zahrnuto ani v německém vnitrostátním vzdělávacím systému.

(203) Kromě toho je podpora na vzdělávání nejen ve veřejném zájmu, ale také v hospodářském zájmu společnosti Ryanair. Vzhledem k tomu, že společnost Ryanair získala smlouvu o odměně, plní především běžnou obchodní službu, pro kterou existuje trh.

(204) A přestože stát před poskytnutím finančních prostředků možná prověřil poskytované vzdělávání, nezdá se, že by probíhalo jakékoli průběžné sledování. Zdá se také, že Německo nestanovilo obsah samotného vzdělávání. Podpora na vzdělávání tedy nepředstavuje výkon veřejné moci.

(205) Pokud opatření nepředstavuje výkon veřejné moci, je veřejný zájem pro posouzení existence „státní podpory“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU irelevantní.

(206) Protože Německo nepředložilo žádný nový prvek, který by mohl Komisi vést k jinému závěru, podpora na vzdělávání se týká hospodářské činnosti.

5.1.2.1.2 Použití státních prostředků a přičitatelnost státu

(207) Německo ve svém vyjádření k rozhodnutí o zahájení řízení (viz 132. bod odůvodnění) potvrdilo, že společnost Ryanair je konečným příjemcem plateb od spolkové země a společnost HCM je pouze zprostředkovatelem. Argumenty předložené společností Ryanair tedy musí být odmítnuty.

(208) Skutečnost, že Německo údajně financovalo pouze 50 % prostředků vyplacených společností HCM společnosti Ryanair, jak tvrdí společnost Ryanair, je irelevantní pro účely určení, zda byly použity státní prostředky a zda lze podporu na vzdělávání přičíst Německu, neboť se zde zkoumá pouze část financovaná Německem.

(209) Komise proto dospěla k závěru, že byly použity státní prostředky, které lze přičíst státu.

5.1.2.1.3 Hospodářská výhoda

(210) Aby bylo možné dospět k závěru, zda společnost Ryanair získala v důsledku podpory na vzdělávání výhodu či nikoliv, byly Německo a zúčastněné strany vyzvány, aby poskytly informace o tom, zda společnost Ryanair obvykle hradí náklady na dotčené vzdělávání sama, a o tom, zda byly společnosti Ryanair náklady na vzdělávání vzniklé v rámci tohoto programu uhrazeny dvakrát (jednou studenty a jednou společností HCM).

(211) Podle Soudního dvora je na Komisi, aby ve svém rozhodnutí prokázala existenci státní podpory. ([46]) Tuto povinnost je však třeba posuzovat s ohledem na informace, které měla Komise k dispozici v době přijetí svého rozhodnutí. ([47]) Platí totiž, že Komise může vycházet „z veškerých okolností, které jí umožňují zjistit, že režim podpory ve skutečnosti existuje". ([48]) V rámci celkového posouzení hospodářské výhody má Komise vzít v úvahu všechny možnosti, které by hospodářský subjekt důvodně předpokládal, všechny dostupné informace, které by mohly mít významný vliv na jeho rozhodnutí, a vývoj, který bylo možné předvídat v době, kdy bylo rozhodnutí o poskytnutí výhody přijato. ([49])

(212) Německo a společnost Ryanair neposkytly žádné informace o tom, zda společnost Ryanair běžně hradí dotčené náklady na vzdělávání sama, ani o tom, zda byly společnosti Ryanair uhrazeny dvakrát. Německo a společnost Ryanair tvrdily, že po šesti letech podle irského práva a po deseti letech podle německého práva již nemají povinnost informace uchovávat. Poté, co společnost Lufthansa podala dne 4. března 2011 formální stížnost, která byla Německu předána dne 18. března 2011, položila Komise Německu konkrétní faktické otázky týkající se podpory na vzdělávání, na které Německo odpovědělo dne 14. června 2011. Vnitrostátní právní předpisy o vedení záznamů nesmí omezit závazek členského státu nebo zúčastněné strany na spolupráci s Komisí. I v tomto případě se Německo dozvědělo o možné kvalifikaci podpory na vzdělávání jako státní podpory v roce 2011, tedy v době, kdy ještě mělo vnitrostátní povinnost uchovávat dokumentaci v archivu. V té době bylo jasné, že rozhodnutí Komise o tomto opatření bude pravděpodobně následovat. Odpovědnost za neuchování dokumentů tedy nese Německo. Komise proto posuzuje existenci podpory na základě informací, které obdržela.

(213) Z podání Německa z roku 2019 vyplývá, že v období 2001–2003 poskytlo ministerstvo práce, sociálních věcí, rodiny a zdraví spolkové země Porýní-Falc společnosti HCM finanční prostředky ve výši [1,5–2,0 milionu] EUR.

(214) Z podání Německa z roku 2019 vyplývá, že společnost HCM vystavila společnosti Ryanair nejméně dva šeky na 220 427,64 EUR a 639 146,04 EUR. Šeky byly odepsány z účtu společnosti HCM dne 17. ledna 2003.

(215) Kromě toho bylo v roce 2003 společnosti HCM vyplaceno dalších 680 627,94 EUR z ministerstva práce, sociálních věcí, rodiny a zdraví spolkové země Porýní-Falc.

(216) Německo ani společnost Ryanair nepředložily žádné důkazy o tom, že cena vzdělávání poskytovaného společností Ryanair odpovídala trhu a jeho potřebám.

(217) Komise se proto domnívá, že podpora na vzdělávání představuje pro společnost Ryanair hospodářskou výhodu.

5.1.2.1.4 Selektivita

(218) Německo ani zúčastněné strany nezpochybnily selektivitu opatření. Komise proto trvá na svém předběžném závěru, že jakákoli hospodářská výhoda spojená s opatřením, z níž by měla prospěch pouze společnost Ryanair, by byla selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

([46]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 17. listopadu 2022, Volotea a easyJet v. Komise, spojené věci C-331/20 P a C-343/20, EU:C:2022:886, bod 111.

([47]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 17. listopadu 2022, Volotea a easyJet v. Komise, spojené věci C-331/20 P a C-343/20, EU:C:2022:886, bod 112; viz také rozsudek Soudního dvora ze dne 10. července 1986, Belgie v. Komise, C-234/84, EU:C:1986:302, bod 16, a rozsudek Soudního dvora ze dne 20. září 2017, Komise v. Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, bod 70.

([48]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 13. dubna 1994, Spolková republika Německo a Pleuger Worthington GmbH v. Komise, spojené věci C-324/90 a C-342/90, EU:C:1994:129, bod 15.

([49]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 17. listopadu 2022, Volotea a easyJet v. Komise, spojené věci C-331/20 P a C-343/20, EU:C:2022:886, bod 113.

5.1.2.1.5 Narušení hospodářské soutěže a dopad na obchod

(219) Jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení a vzhledem k tomu, že nebyly předloženy žádné připomínky, které by zpochybňovaly narušení hospodářské soutěže a dopad na obchod, Komise se domnívá, že toto kritérium je splněno.

5.1.2.1.6 Závěr

(220) Komise proto dochází k závěru, že podpora na vzdělávání představuje státní podporu.

5.1.2.2 Financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly

5.1.2.2.1 Pojmy „podnik“ a „hospodářská činnost“

(221) Společnost Ryanair představuje podnik a financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly je hospodářskou činností ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.2.2.2 Hospodářská výhoda

(222) Jak je uvedeno ve 105. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, Německo předložilo analýzu ziskovosti dotčených dohod, aby prokázalo jejich soulad se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Tato analýza spočívá ve výpočtu souhrnné čisté současné hodnoty peněžních toků přiřaditelných k dohodám (tj. údržbářská hala, škola pro členy posádky a piloty a ubytování pro studenty). Tyto peněžní toky zahrnují příjmy, jako je nájemné od společnosti Ryanair a platby za užívání ubytovacích prostor, a také náklady (například náklady na údržbu). Projekce peněžních toků, které jsou diskontovány sazbou [4,0-4,5] %, se vztahují na období 2010–2024. Na základě těchto předpokladů analýza ukazuje kladnou čistou současnou hodnotu ve výši [100 000–200 000] EUR, což znamená, že diskontované peněžní příjmy převažují nad výdaji. Podle Německa tento výsledek ukazuje ziskovost dohod a naznačuje jejich soulad se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(223) Analýza ziskovosti předložená Německem zřejmě obsahovala několik nedostatků, které jsou uvedeny v rozhodnutí o zahájení řízení.

(224) Za prvé, Komise se předběžně domnívala, že peněžní toky vypočtené Německem zahrnují částky odpisů ve výši [40 000–50 000] EUR až [60 000–70 000] EUR ročně, které by v zásadě neměly být součástí výpočtu, protože „odpis“ je účetní pojem, který neodpovídá skutečným peněžním tokům. Pokud by se z výpočtu vyloučily částky odpisů, čistá současná hodnota by byla záporná a činila by přibližně [- 500 000–- 400 000] EUR.

(225) Za druhé se zdálo, že do analýzy nebyly zahrnuty žádné počáteční investiční náklady na přeměnu prostor na obytné prostory. To se jevilo jako nepravděpodobné, neboť Německo upozornilo na nutnost přeměny prostor.

(226) Za třetí, analýza zahrnovala peněžní příjem ve výši [1 000–10 000] EUR ročně, jehož povaha nebyla jasná. Při odpovídající úpravě peněžních toků by čistá současná hodnota spojená s těmito třemi dohodami byla ještě zápornější.

(227) Komise se předběžně domnívala, že diskontní sazba ve výši [4,0–4,5] % se nezdá být odůvodněná a zdá se být příliš nízká pro období, kdy byly tyto dohody v letech 2009–2010 podepsány.

(228) Společnost FFHG byla schopna tyto nedostatky odůvodnit, což Komise považuje za dostatečné pro vyvrácení předběžné analýzy Komise uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení.

(229) Za prvé, po posouzení analýzy ziskovosti předložené Německem dospěla Komise k závěru, že částka odpisů již byla z peněžních toků vypočtených Německem vyloučena.

(230) Za druhé, Komise konstatuje, že počáteční investiční náklady ve výši přibližně [100 000–200 000] EUR již byly zohledněny v analýze ziskovosti, a uznává, že i kdyby nebyly (což není tento případ), výsledkem jejich přičtení by stále byla kladná čistá současná hodnota.

(231) Za třetí je Komise přesvědčena o tom, že vysvětlení společnosti FFHG, že roční peněžní příjmy zpochybněné v rozhodnutí o zahájení řízení se ve skutečnosti týkaly buď ročních nákladů na výběr, nebo fixních vedlejších nákladů, které představují peněžní odtoky a byly řádně vypočteny v analýze ziskovosti.

(232) Za čtvrté Komise uznává, že i za předpokladu, že by diskontní sazba [4,0–4,5] %, kterou rozhodnutí o zahájení řízení (266. bod odůvodnění) zpochybňuje, byla příliš nízká, vyšší diskontní sazba by měla na čistou současnou hodnotu spíše pozitivní než negativní dopad vzhledem k profilu peněžních toků u těchto dohod. Komise skutečně konstatuje, že zvláštní platba nájemného od společnosti Ryanair za rok 2010 představovala značný peněžní příjem ve výši [0–5] milionů EUR a v každém z následujících 14 let došlo k velmi malému peněžnímu odtoku. Komise dospěla k závěru, že zvýšení diskontní sazby by stále mělo za následek soulad smluv se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(233) Komise na základě těchto dodatečných vysvětlení, jež ověřila, mění postoj vyjádřený v rozhodnutí o zahájení řízení a dochází k závěru, že společnosti Ryanair nevznikla žádná hospodářská výhoda.

5.1.2.2.3 Závěr

(234) Komise dospěla k závěru, že financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly ve prospěch společnosti Ryanair nepředstavuje státní podporu pro společnost Ryanair ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.2.3 Marketingové dohody mezi spolkovou zemí Porýní-Falc a společností Ryanair z let 2005 a 2017

5.1.2.3.1 Pojmy „podnik“ a „hospodářská činnost“

(235) Ryanair, jako letecká společnost, představuje podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Marketingové i letecké služby představují hospodářské činnosti. První kritérium podle čl. 107 odst. 1 SFEU je tedy splněno.

5.1.2.3.2 Použití státních prostředků a přičitatelnost státu

(236) Marketingové dohody byly uzavřeny mezi spolkovou zemí Porýní-Falc a společností Ryanair. Platby marketingové podpory byly financovány přímo z rozpočtu spolkové země, a proto byly financovány ze státních prostředků a přičitatelné státu.

5.1.2.3.3 Hospodářská výhoda

(237) Aby bylo možné posoudit, zda opatření představuje podporu, podle ustálené judikatury je třeba určit, zda podnik, který je jeho příjemcem, získá hospodářské zvýhodnění, které by za obvyklých tržních podmínek nezískal. ([50])

(238) Je třeba analyzovat, zda se na dotčené dohody vztahuje zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu, a pokud ano, zda je dodržována.

5.1.2.3.3.1 Individuální hodnocení marketingových smluv

(239) První otázkou je, zda se marketingové dohody z let 2005 a 2017 a smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 posuzují samostatně, nebo společně. Druhou otázkou je, zda se spolková země Porýní-Falc a provozovatel letiště Frankfurt-Hahn, společnost FFHG, považují pro účely uplatnění zásady soukromého investora v tržním hospodářství za jediný subjekt.

([50]) Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999, Španělsko v. Komise, C-342/96, EU:C:1999:210, bod 41.

(240) Pokud jde o první otázku, podle Německa se společnost FFHG nijak nepodílela na uzavírání marketingových dohod. Zejména po privatizaci letiště Frankfurt-Hahn v roce 2017 neměla spolková země Porýní-Falc žádný důvod zapojovat společnost FFHG do uzavírání marketingových dohod. Spolková země Porýní-Falc jako menšinový akcionář (17,5 %) ani v roce 2005 nekontrolovala společnost FFHG a neměla důvod ji zapojit do marketingové dohody. Smluvními stranami byly pouze spolková země a společnost Ryanair. Marketingovou strategii je proto třeba zkoumat odděleně od rozvoje letiště Frankfurt-Hahn.

(241) Pokud jde o druhou otázku, Komise již v rozhodnutí o zahájení řízení konstatovala, že obě marketingové dohody spolková země Porýní-Falc uzavřela v době, kdy společnost FFHG nekontrolovala. V době uzavření marketingové dohody se společností Ryanair v roce 2005 vlastnily orgány spolkové země Porýní-Falc ve společnosti FFHG pouze 17,5 % akcií, zatímco většinu akcií společnosti FFHG (65 %) vlastnila společnost Fraport, v níž spolková země Porýní-Falc nikdy nevlastnila žádný podíl. ([51]) V době uzavření marketingové dohody v říjnu 2017 spolková země Porýní-Falc společnost FFHG rovněž nekontrolovala, neboť svůj podíl ve společnosti prodala společnosti HNA Airport Group GmbH na základě dohody o koupi akcií uzavřené dne 9. srpna 2017, a tedy ještě před uzavřením marketingové dohody. Proto nelze spolkovou zemi Porýní-Falc považovat v rámci uplatnění této zásady za provozovatele letiště, který tvoří se společností FFHG jediný hospodářský subjekt. To se liší od situace, která vedla k prvnímu rozsudku ve věci *letiště Charleroi* . ([52]) V tomto případě letiště vlastnil region Valonsko, který uzavřel spornou dohodu se společností Ryanair, přičemž na něm letiště bylo ekonomicky závislé, a region Valonsko se tedy podílel na hospodářské činnosti letiště a získal finanční protihodnotu za poskytnutí opatření.

(242) Společnost Ryanair tvrdí, že i nekontrolní podíl, jako byl podíl spolkové země ve společnosti FFHG před rokem 2009, může z právního hlediska odůvodnit společnou analýzu, protože společnost Fraport a spolková země Hesensko, další dva akcionáři společnosti FFHG, byly rovněž státním podnikem, resp. státním subjektem. Společnost Ryanair proto tvrdí, že předtím, než spolková země Porýní-Falc získala ve společnosti FFHG dne 1. ledna 2009 podíl ve výši 82,5 %, byl smluvní stranou marketingové dohody z roku 2005 i vlastníkem společnosti FFHG v konečném důsledku německý stát.

(243) Komise tuto argumentaci odmítla z těchto důvodů: za prvé, jak je uvedeno výše, spolková země Porýní-Falc nevlastnila žádný podíl ve společnosti Fraport. Za druhé, spolkové země Hesensko a Porýní-Falc jsou samostatné místní veřejnoprávní subjekty (*Körperschaften des Öffentlichen Rechts*, tj. *Gebietskörperschaften*) a vzhledem k federálnímu systému v Německu nepodléhají při uzavírání marketingových dohod nebo smluv o letištních službách kontrole spolkového státu, neboť regionální hospodářské investice do letiště spadají při neexistenci federální pravomoci do kompetence spolkových zemí (článek 30 a čl. 70 odst. 1 německé ústavy). Podíl, který vlastní spolková země Hesensko, proto nemůže ovlivnit pravomoci akcionáře, které by mohla vykonávat spolková země Porýní-Falc ve společnosti FFHG. Hospodářské výhody, které plynou spolkové zemi Hesensko jakožto akcionáři, nepředstavují přínos ani pro spolkovou zemi Porýní-Falc vzhledem k jasnému oddělení rozpočtů veřejnoprávních subjektů. Komise proto posuzuje pouze to, zda spolková země Porýní-Falc jako jediný subjekt jednala jako soukromý investor v tržním hospodářství.

(244) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise posoudí marketingové dohody jednotlivě a zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu pouze v případě spolkové země Porýní-Falc.

([51]) Srov. rozhodnutí Hahn I, 17. bod odůvodnění a násl. a 182. bod odůvodnění. V době uzavření marketingové dohody z roku 2005 byly hlavními akcionáři společnosti Fraport spolková země Hesensko (31,7 %), Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH – společnost vlastněná městem Frankfurt nad Mohanem (20,3 %), Spolková republika Německo (převoditelný dluhopis; 6,6 %), Julius Bär Investment Management LLC (5,4 %) a Deutsche Lufthansa AG (4,95 %).

([52]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise, T-196/04, EU:T:2008:585, body 53 až 61.

(245) Vzhledem k tomu, že spolkovou zemi Porýní-Falc nelze pro účely posouzení marketingových dohod z let 2005 a 2017 považovat za provozovatele letiště Frankfurt-Hahn, nelze na marketingové dohody z let 2005 a 2017 použít metodu inkrementálních nákladů stanovenou v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014, pokud jde o uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na dohody mezi letišti pod veřejnou kontrolou a leteckými společnostmi.

5.1.2.3.3.2 Použitelnost zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu

(246) Podle Německa nepředstavují dotčené platby státní podporu, protože částky, které spolková země Porýní-Falc zaplatila společnosti Ryanair, odpovídaly tržní ceně poskytovaných marketingových služeb.

(247) Nejprve je třeba posoudit, zda jsou marketingové dohody výkonem veřejné moci. Tyto marketingové dohody se obvykle uzavírají mezi dvěma soukromými subjekty, např. mezi letištěm a leteckou společností. Pokud jde o otázku použitelnosti zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, je třeba připomenout, že nejde o jednání z pozice jakéhokoli tržně jednajícího hospodářského subjektu, ale tržně jednajícího hospodářského subjektu v situaci spolkové země Porýní-Falc.

(248) Proto je třeba zvážit rozsah působnosti zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu ve spolkové zemi Porýní-Falc.

(249) Podle bodu 77 sdělení Komise o pojmu státní podpora „se zohledňují pouze zisky a závazky, které se váží k úloze státu jako hospodářského subjektu, s výjimkou těch, které se váží k jeho úloze nositele veřejné moci“, což mimo jiné znamená, že se nezohledňují aspekty veřejného zájmu, jako je regionální rozvoj.

(250) Přínosy marketingových dohod z hlediska rozvoje regionálního cestovního ruchu, zejména potenciálních příjmů regionu z cestovního ruchu, nelze při případné analýze dodržování kritérií tržně jednajícího hospodářského subjektu zohlednit. ([53]) V projednávaném případě Německo a společnost Ryanair nepředložily žádné důkazy, které by naznačovaly, že spolková země Porýní-Falc mohla jako tržně jednající hospodářský subjekt prostřednictvím uzavření marketingových dohod očekávat jakýkoli finanční zisk kromě rozvoje cestovního ruchu v regionu.

(251) Nezáleží tedy na tom, po jak důkladném posouzení došlo Německo k závěru, že společnost Ryanair má vysokou úroveň způsobilosti v oblasti tržního využití lokalit a že je jedinou leteckou společností působící na letišti Frankfurt-Hahn, která by mohla připadat v úvahu pro nákup marketingových služeb. Nezáleží ani na tom, zda byla společnost Ryanair vybrána v souladu s německým zákonem o zadávání veřejných zakázek. Posouzení se omezuje na otázku, zda by marketingové dohody mohly kromě rozvoje regionálního cestovního ruchu přinést finanční zisk.

(252) Německo nezpochybnilo, že spolková země Porýní-Falc nemá prospěch z žádného zvýšení příjmů provozovatele letiště Frankfurt-Hahn, které by mohlo být důsledkem nárůstu provozu. Spolková země Porýní-Falc letiště Frankfurt-Hahn neprovozuje, v době uzavření marketingové dohody z roku 2005 byla pouze jeho menšinovým akcionářem (17,5 %) a v době uzavření marketingové dohody z roku 2017 nebyla akcionářem, což jsou jediné okamžiky, které jsou důležité pro posouzení podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu. Německé orgány nepředložily žádné zisky spojené s nárůstem příjmů letiště Frankfurt-Hahn, které by mohly přinést prospěch spolkové zemi Porýní-Falc jako akcionáři letiště.

(253) Naopak Německo ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení zopakovalo, že marketingové dohody by měly být považovány za usnadnění podpory cestovního ruchu spolu s dostupností, propojením a hospodářským rozvojem regionu, přičemž jejich cílem není usilování o zisk z provozu letiště Frankfurt Hahn.

([53]) Viz rozhodnutí (EU) 2020/1671, 178. bod odůvodnění.

(254) Před rozhodnutím o podpisu marketingových smluv se společností Ryanair nebyl vypracován žádný podnikatelský plán, jehož cílem by bylo posoudit takové potenciální výhody.

(255) Budoucí výnosy z letištních poplatků a další příjmy, které společnosti FFHG plynou z provozování letecké dopravy společností Ryanair na letišti Frankfurt-Hahn, nejsou součástí příjmů, které by hypotetický tržně jednající hospodářský subjekt, který by se řídil vyhlídkami na dosažení zisku a nacházel se ve stejné situaci jako spolková země Porýní-Falc, zohlednil při posuzování, zda uzavřít obě dotčené marketingové dohody. V době uzavření marketingové dohody z roku 2017 již spolková země Porýní-Falc nebyla akcionářem společnosti FFHG. V době uzavření marketingové dohody z roku 2005 spolková země Porýní-Falc nebyla menšinovým akcionářem společnosti FFHG. Přestože by spolková země měla v roce 2005 z nárůstu zisku společnosti FFHG pouze nepřímý prospěch prostřednictvím dividend nebo kapitálových výnosů, neměla by jako menšinový akcionář společnosti FFHG žádný zájem na plném financování opatření zaměřených na zvýšení provozu na letišti Frankfurt-Hahn bez spolufinancování ze strany samotné společnosti FFHG nebo jejího většinového akcionáře a bez získání dalšího podílu ve společnosti FFHG.

(256) Všechny tyto skutečnosti ukazují, že rozhodnutí o uzavření marketingových dohod neměla žádnou hospodářskou spojitost s podílem, které měla spolková země Porýní-Falc ve společnosti FFHG. ([54]) Německo toto nezpochybnilo.

(257) Závěrem lze konstatovat, že platby provedené spolkovou zemí ve prospěch společnosti Ryanair na základě marketingových dohod mají stejnou povahu jako platby ze strany veřejného subjektu ve prospěch letecké společnosti za účelem zahájení nebo zachování letecké dopravy na daném letišti s cílem podpořit hospodářský rozvoj oblasti, ve které se letiště nachází. I když se jedná o praxi, kterou lze běžně pozorovat u veřejných subjektů pověřených hospodářským rozvojem regionu, taková praxe neodpovídá chování tržně jednajícího hospodářského subjektu zohledňujícího otázky ziskovosti. Komise se proto domnívá, že zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu nelze uplatnit.

(258) Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu se proto nevztahuje na uzavření marketingových dohod spolkovou zemí Porýní-Falc se společností Ryanair z let 2005 a 2017, protože spolková země Porýní-Falc z nich neměla žádný prospěch jako hospodářský subjekt, ale spíše sledovala cíle veřejné politiky.

(259) Komise konstatuje, že se má za to, že zásah nepředstavuje výhodu tehdy, pokud se státní zásah považuje za náhradu představující protihodnotu plnění uskutečněných podniky pověřenými službou obecného hospodářského zájmu za účelem plnění povinností veřejné služby, takže tyto podniky ve skutečnosti nejsou finančně zvýhodněny, a účinkem tohoto zásahu tedy není poskytnout těmto podnikům výhodnější soutěžní postavení oproti konkurenčním podnikům. ([55]) V projednávaném případě však Německo nijak nenaznačilo, že by společnost Ryanair byla pověřena plněním závazků veřejné služby.

5.1.2.3.3.3 Pro úplnost: Stanovení výhody poskytnuté společnosti Ryanair

(260) Zjištění, že se na marketingové dohody nevztahuje zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu, postačuje k tomu, aby bylo možné konstatovat, že platby, které společnost Ryanair obdržela, představují pro společnost Ryanair výhodu.

([54]) Viz rozhodnutí Komise (EU) 2020/1671, 178. bod odůvodnění.

([55]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 2. září 2010, Komise v. Deutsche Post AG, C-399/08, EU:C:2010:481, bod 41 a rozsudek Soudního dvora ze dne 9. června 2011, Comitato „Venezia vuole vivere" a ostatní v. Komise, C-71/09 P, EU:C:2011:368, bod 92.

(261) Pro úplnost je třeba uvést, že Komise za účelem určení existence výhody ve prospěch společnosti Ryanair, pokud by se na marketingové dohody vztahovala zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu, což není tento případ, přezkoumala všechny relevantní okolnosti případu v souladu se sdělením o pojmu státní podpora. Mohou například nastat mimořádné okolnosti, kdy se nemusí mít za to, že pořízení zboží nebo služeb orgánem veřejné moci je v souladu s tržními podmínkami, a to ani tehdy, uskuteční-li se za tržní ceny, zejména pokud předmětné pořízení nesplňuje skutečné potřeby orgánu veřejné moci. ([56])

(262) Jádrem posouzení Komise, pokud jde o existenci výhody poskytnuté společnosti Ryanair v tomto alternativním scénáři, je otázka, zda spolková země Porýní-Falc skutečně potřebovala marketingové služby zakoupené od společnosti Ryanair za účelem splnění svého cíle veřejné politiky, tj. podpory spolkové země Porýní-Falc.

(263) Tvrzení Německa a společnosti Ryanair, že spolková země Porýní-Falc nakoupila od společnosti Ryanair marketingové služby za tržní ceny, lze vyvrátit. Rozhodující otázkou je, zda tyto služby byly skutečně potřeba. Komise se tedy nebude zabývat ani externím znaleckým posudkem týkajícím se souladu ceny s trhem, ani systémem sledování, který byl zaveden za účelem sledování pokračujícího údajného souladu provádění marketingové dohody s trhem.

(264) Komise posuzuje, zda marketingové dohody byly uzavřeny za účelem nákupu skutečných marketingových služeb, nebo zda pravým účelem těchto dohod bylo poskytnutí podpory společnosti Ryanair výměnou za provozování leteckých služeb na letišti Frankfurt-Hahn.

5.1.2.3.3.3.1 Nákup marketingových služeb sloužil pouze ke zdůvodnění plateb společnosti Ryanair za účelem jejího udržení na letišti Frankfurt-Hahn.

(265) Z níže uvedených důvodů dospěla Komise k závěru, že nákup marketingových služeb sloužil pouze ke zdůvodnění plateb společnosti Ryanair za účelem jejího udržení na letišti Frankfurt-Hahn; i kdyby marketingové služby měly určitý marketingový účinek (což není tento případ), nebyl to hlavní záměr dohod, které je třeba považovat spíše za skryté dotace, a ekonomické přínosy marketingového účinku nepřipadly spolkové zemi Porýní-Falc.

— *Spolková země Porýní-Falc neměla v úmyslu propagovat region*

(266) Německo nesouhlasí s úvahou Komise uvedenou v rozhodnutí o zahájení řízení, že cílem marketingových dohod není propagace regionu. Důkazní břemeno ohledně tohoto předpokladu nese podle Německa Komise. Komise s tím nesouhlasí. V rozhodnutí o zahájení řízení konstatuje, že účelem marketingových dohod zjevně bylo zajistit, aby společnost Ryanair létala na letiště Frankfurt-Hahn s určitou četností. Na Německu pak bylo, aby ukázalo, že ve skutečnosti spolková země Porýní-Falc nakoupila skutečné marketingové služby.

(267) Z následujících důvodů Komise na základě obdržených připomínek potvrzuje předběžné posouzení rozhodnutí o zahájení řízení.

(268) Za prvé, na neexistenci úmyslu spolkové země Porýní-Falc propagovat region poukazují okolnosti, za nichž byla marketingová dohoda uzavřena.

([56]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 14. června 2023, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise, T-79/21, EU:T:2023:334, bod 167: „Pokud jde o výtku žalobců týkající se právního základu kritéria ‚skutečné potřeby', je třeba připomenout, že legálnost rozhodnutí Komise, které konstatuje existenci státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být posuzována především s ohledem na objektivní pravidla SFEU (v tomto ohledu viz rozsudek ze dne 16. července 2014, Německo v. Komise, T-295/12, nezveřejněné, EU:T:2014:675, bod 181 a citovaná judikatura)."

(269) Spolková země Porýní-Falc měla hospodářský zájem na tom, aby společnost Ryanair zůstala na letišti Frankfurt-Hahn. Spolková země Porýní-Falc poskytla společnosti Ryanair v letech 2001 až 2003 podporu na provádění výcviku pilotů a členů posádek (199–220. bod odůvodnění). Německo tvrdilo, že letiště Frankfurt-Hahn je důležitým zaměstnavatelem, který je schopen snížit nezaměstnanost v dané oblasti.

(270) V segmentu osobní dopravy byla konkurenceschopnost letiště Frankfurt-Hahn ve vztahu k okolním letištím do značné míry závislá na společnosti Ryanair. Vzhledem ke své zeměpisné poloze není letiště Frankfurt-Hahn z nejbližšího města tak snadno dostupné veřejnou dopravou jako například letiště Kolín nad Rýnem-Bonn, Frankfurt nad Mohanem nebo Štrasburk, která mají přímé vlakové spojení. Letiště Frankfurt-Hahn je pro cestující atraktivní zejména díky nízkonákladovým letům, které nabízí. Letiště bylo proto do značné míry závislé na tom, zda na něm bude společnost Ryanair i nadále provozovat leteckou dopravu a nabízet nízké tarifní ceny.

(271) Za druhé Komise nechápe, proč se spolková země Porýní-Falc snažila propagovat region jako turistickou destinaci tím, že investovala značnou část svého marketingového rozpočtu – Lufthansa, které Německo v tomto ohledu neodporuje, hovoří o 30 až 50 % – do marketingových služeb jediné letecké společnosti.

(272) Do spolkové země Porýní-Falc se lze dostat různými dopravními prostředky včetně auta, vlaku a autobusu. Vzhledem k zeměpisné poloze je nejpohodlnějším způsobem dopravy na letiště nebo z něj automobil nebo autobus. Pro turisty není nijak zvlášť atraktivní, že si musí pronajmout auto, aby se dostali do nejbližší turistické destinace (cca 1 hodina do Trevíru nebo Koblenze). To naznačuje, že samotná koncepce letiště je spíše přizpůsobena odletu cestujících ze spolkové země Porýní-Falc někam jinam. Studie poradenské společnosti Dornier Consulting totiž podle podání Německa zjistila, že [75–80] % provozu letiště tvoří odlety, což znamená, že naprostá většina cestujících společnosti Ryanair z letiště Frankfurt-Hahn odlétá. Z toho vyplývá, že podpora spojů z tohoto letiště a na něj pravděpodobně zlepší cestovní ruch jinde.

(273) Německo se rovněž nevyjádřilo k předpokladu společnosti Ryanair, že spolková země využívá marketingové služby společnosti Ryanair jako portfolio značek. Tento předpoklad *ex post* společnosti Ryanair proto nelze potvrdit.

(274) Komise se proto domnívá, že hlavním očekávaným účinkem a cílem dotčených dohod pro spolkovou zemi Porýní-Falc nebylo získání marketingových služeb za účelem propagace území spolkové země Porýní-Falc, ale finanční podpora letecké dopravy společnosti Ryanair z letiště Frankfurt-Hahn a na něj.

— *Zaměření na letový provoz společnosti Ryanair namísto poskytování marketingových služeb*

(275) Služby, které spolková země Porýní-Falc na základě marketingových dohod zakoupila, zahrnují odkazy na internetových stránkách společnosti Ryanair na turistické nabídky spolkové země Porýní-Falc ([57]), reklamy, jež cílí na dřívější návštěvníky internetových stránek společnosti Ryanair ([58]) a využívají získané údaje, umístění spolkové země Porýní-Falc na facebookové stránce a blogu společnosti Ryanair ([59]), dvě stránky v palubním časopise společnosti Ryanair ([60]) a tiskovou kampaň ve prospěch odvětví cestovního ruchu spolkové země Porýní-Falc. ([61]) Tyto sdělovací prostředky se v podstatě zaměřují na (potenciální) zákazníky společnosti Ryanair, a to dokonce ne na všechny. Například marketingová dohoda z roku 2017 stanoví pouze umístění destinace Porýní-Falc na domovských stránkách společnosti Ryanair ve Spojeném království, Irsku a Itálii – v této souvislosti výslovně zmiňuje letecké spoje společnosti Ryanair na letiště Londýn-Stansted, do Edinburghu, Newquay a Říma. Zdá se tedy, že omezené marketingové služby poskytované společností Ryanair na základě marketingových dohod z let 2005 a 2017, zejména reklamy omezené pouze na části internetových stránek letecké společnosti spojené s příslušnou destinací, spíše než území spolkové země Porýní-Falc jako takové zřejmě propagují především leteckou dopravu společnosti Ryanair z této spolkové země a do ní.

([57]) Viz článek 1 marketingové dohody z roku 2005 a příloha 1 marketingové dohody z roku 2017.
([58]) Viz příloha 1 marketingové dohody z roku 2017.
([59]) Viz příloha 1 marketingové dohody z roku 2017.
([60]) Článek 2 marketingové dohody z roku 2005.
([61]) Článek 3 marketingové dohody z roku 2005.

(276) Komise nezpochybňuje tvrzení společnosti Ryanair, že marketing na jejích internetových stránkách může účinně nalákat klienty k zakoupení letenky do spolkové země Porýní-Falc. Je možné, že návštěvníci mají, jak tvrdí společnost Ryanair ve svém vyjádření k rozhodnutí o zahájení řízení, „plynulý přechod od prohlížení reklamy k nákupu letenky na téže internetové stránce nebo naopak od rezervace letenky k prohlížení reklamy týkající se dané destinace, což může ovlivnit výběr příští destinace“.

(277) Klíčovým bodem je, jak je vysvětleno výše (275. bod odůvodnění), že marketingové služby společnosti Ryanair jsou konkrétně zaměřeny na osoby, které se již rozhodly navštívit internetové stránky společnosti Ryanair. K tomu může dojít, jak uvedla sama společnost Ryanair, při nákupu letenky, tj. typicky u osob, které již jsou zákazníky společnosti Ryanair. Tento rys je tedy dalším důkazem toho, že účelem marketingových služeb nebyla propagace regionu obecně, že ani neměly takový účinek, ale že propagovaly konkrétně služby letecké dopravy na letišti Frankfurt-Hahn nabízené společností Ryanair.

(278) Obě marketingové dohody navíc obsahují přesné závazky společnosti Ryanair týkající se provozování leteckých služeb (bázování určitého počtu letadel na letišti Frankfurt-Hahn podle marketingové dohody z roku 2005 a přeprava určitého počtu cestujících ročně podle marketingové dohody z roku 2017). Subjekt, který se zajímá výhradně o pořízení marketingových služeb, by neměl zájem na tom, aby do dohod, kterými se toto pořízení formalizuje, byly zahrnuty povinnosti uložené poskytovateli marketingových služeb, pokud jde o provozování letecké dopravy. Z existence těchto povinností ve smlouvách o marketingových službách ve skutečnosti vyplývá, že společnost Ryanair je za provozování letecké dopravy z letiště Frankfurt-Hahn a na něj odměňována prostřednictvím marketingových plateb od spolkové země Porýní-Falc.

— *Zaměření na společnost Ryanair a nikoli na libovolného poskytovatele online marketingu*

(279) Reklama v palubním časopise společnosti Ryanair cílila pouze na úzký okruh potenciálních cestujících, konkrétně na ty, kteří již využívají služeb společnosti Ryanair. Turisté, na které se Ryanair zaměřuje, nejsou hlavní klientelou se zájmem o cestovní ruch ve spolkové zemi Porýní-Falc. Do spolkové země Porýní-Falc se lze dostat různými dopravními prostředky včetně auta, vlaku a autobusu. Tento rozpor naznačuje, že spolková země Porýní-Falc neměla uzavřením marketingových dohod se společností Ryanair skutečný záměr podporovat cestovní ruch.

(280) Prospěch marketingových služeb pro společnost Ryanair byl větší než jejich propagace spolkové země Porýní-Falc a jejího okolí. Marketingové služby společnosti Ryanair nemohly účinně propagovat spolkovou zemi Porýní-Falc a její okolí, a proto volba společnosti Ryanair nebyla dostatečně hospodářsky odůvodněná; marketingové služby poskytované společností Ryanair neměly uváděný účinek; a i kdyby sporné dohody měly nějaký účinek, byly pro společnost Ryanair výhodnější než pro kohokoli jiného.

(281) Jak je uvedeno výše, Komise pochybuje o tom, že marketingové dohody uzavřené se společností Ryanair měly na spolkovou zemi pozitivní účinek. Za předpokladu, že tyto marketingové kampaně měly za následek motivaci zákazníků společnosti Ryanair k zakoupení letenek do spolkové země Porýní-Falc, byl by tento dopad přínosem v prvé řadě pro leteckou společnost Ryanair a odpovídal by snaze o propagaci služeb společnosti Ryanair, kterou by měla vynakládat sama tato společnost.

(282) Komise v rozhodnutí týkajícím se letiště *Montpellier* zjistila, že společnost Ryanair dosahuje svých cílů obsazenosti prostřednictvím své cenové politiky (strategie „yield management“ – řízení výnosů). Cílem strategie „yield management“ společnosti Ryanair je motivovat její potenciální zákazníky, aby si vybrali konkrétní destinaci za cenu ideální pro společnost Ryanair. Hlavním prvkem strategie „yield management“ společnosti Ryanair je stanovení maximální ceny, kterou je cestující ochoten zaplatit za letenku, a zároveň zajištění optimální obsazenosti letadla s cílem maximalizovat příjmy společnosti Ryanair a obsadit evropský trh. ([62]) U společnosti Ryanair existuje značný rozdíl mezi cenami v hlavní sezóně a cenami mimo sezónu. Z toho vyplývá, že cestující v hlavní sezóně přinášejí společnosti Ryanair větší zisky než cestující mimo sezónu.

(283) Podpora destinací, které umožňují společnosti Ryanair získat cenu v hlavní sezóně, bude i v jejím zájmu. Pokud tedy bude mít marketingová kampaň dopad, bude z ní mít společnost Ryanair přímý prospěch.

([62]) Viz rozhodnutí Komise (EU) 2020/1671, 294. bod odůvodnění.

(284) Jakákoli marketingová akce může navíc pomoci přilákat cestující, které by nepřesvědčila jen samotná cena, nebo kteří by bez marketingové akce vůbec neuvažovali o cestě do spolkové země Porýní-Falc se společností Ryanair. Přilákání cestujících prostřednictvím marketingových akcí tak snižuje tlak na společnost Ryanair, která by jinak svých cílů obsazenosti musela dosahovat pouze prostřednictvím své cenové politiky.

5.1.2.3.3.3.2 Praxe společnosti Ryanair pozorovaná v jiných případech

(285) Komise rovněž konstatuje, že použití marketingových dohod k odůvodnění plateb poskytnutých společnosti Ryanair za účelem jejího udržení na daném regionálním letišti již má určitý precedens. Zejména z formálního vyšetřovacího řízení Komise ve věci SA.33961 týkajícího se letiště v Nîmes vyplývá, že v situaci, kdy míra obsazenosti daného spoje výrazně poklesla, vyvíjela společnost Ryanair tlak na dotčené veřejné subjekty ohledně nákupu dalších marketingových služeb, a hrozila, že pokud nedojde k jednorázovému navýšení finančního příspěvku, přestane tento spoj provozovat. ([63]) Pokud jde o letiště Altenburg-Nobitz, formální vyšetřovací řízení Komise ve věci SA.26500 ([64]) odhalilo, že poté, co provozovatel letiště odmítl zaplatit částku požadovanou společností Ryanair jako marketingovou odměnu za letní letový řád 2011, společnost Ryanair svou činnost na letišti v březnu 2011 ukončila. ([65]) V poslední době ve věci SA.47867 týkající se letiště Montpellier ([66]) Komise usoudila, že marketingové dohody s místním sdružením byly skrytými dotacemi na podporu leteckých spojů společnosti Ryanair. Tento závěr později potvrdil i Tribunál ([67]).

5.1.2.3.3.3.3 Pro úplnost: závěr ohledně výhody poskytnuté společnosti Ryanair

(286) Komise na základě výše uvedených důkazů dospěla k závěru, že nákup marketingových služeb spolkovou zemí Porýní-Falc od společnosti Ryanair pouze ospravedlňuje platby společnosti Ryanair za její letový provoz, ale nepřináší spolkové zemi Porýní-Falc jako hospodářskému subjektu finanční zisk a neodpovídá skutečnému nákupu služeb na podporu cestovního ruchu. Marketingové dohody z let 2005 a 2017 tedy i z tohoto důvodu poskytovaly společnosti Ryanair výhodu.

5.1.2.3.4 Selektivita

(287) Marketingové dohody byly uzavřeny se společností Ryanair na základě individuálních jednání a navíc bez předchozího veřejného nabídkového řízení, pokud je Komisi známo. Jakákoli hospodářská výhoda spojená s těmito dohodami by proto byla selektivní. ([68])

5.1.2.3.5 Narušení hospodářské soutěže a dopad na obchod

(288) Vzhledem k tomu, že letecké společnosti si vzájemně konkurují v obchodu uvnitř Unie a Ryanair je leteckou společností působící v celé Unii, Komise se předběžně domnívá, že jakákoli hospodářská výhoda spojená s dotčenými dohodami může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod uvnitř Unie.

([63]) Viz rozhodnutí Komise (EU) 2016/633 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Nîmes – Uzès – Le Vigan a společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited a Airport Marketing Services (Úř. věst. L 113, 27.4.2016, s. 32), body 102, 547 a 548.

([64]) Rozhodnutí Komise (EU) 2016/287 ze dne 15. října 2014 o státní podpoře SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), kterou Německo poskytlo společnosti Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH a společnosti Ryanair Ltd. (Úř. věst. L 59, 4.3.2016, s. 22).

([65]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018, Ryanair a AMS v. Komise, T-165/16, EU:T:2018:952, bod 258.

([66]) Viz rozhodnutí Komise (EU) 2020/1671, 245. bod odůvodnění.

([67]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 14. června 2023, Ryanair a Airport Marketing Services v. Komise, T-79/21, EU:T:2023:334, body 161 až 310.

([68]) Viz bod 126 sdělení o pojmu státní podpora a rozsudek Soudního dvora ze dne 4. června 2015, Komise v. MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, bod 60 a násl.

5.1.2.3.6 Závěr

(289) Komise dospěla k závěru, že dotčené marketingové dohody představují státní podporu ve prospěch společnosti Ryanair ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.2.4 Smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 mezi společnostmi FFHG a Ryanair

(290) Pokud jde o smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 uzavřené mezi společnostmi FFHG a Ryanair, Komise se domnívá, že je vhodné začít posouzení uplatněním zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, aby bylo možné vyhodnotit, zda smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 poskytly společnosti Ryanair výhodu.

(291) V tomto ohledu je třeba mít na paměti, že před uzavřením těchto dohod se vztah mezi společností Ryanair a letištěm řídil smlouvami o letištních službách z roku 2002 a 2005. Pokud jde o tyto smlouvy, Komise v rozhodnutí Hahn I shledala, že jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, a proto nepředstavují státní podporu.

(292) Kromě toho je třeba mít na paměti, že letištní poplatky, které společnost Ryanair platí na základě smluv o letištních službách z let 2013 a 2015, odpovídají letištním poplatkům, které jsou zahrnuty do obecného systému letištních poplatků platného pro letiště Frankfurt-Hahn. Obecné ceníky poplatků z let 2002 a 2006 posoudila Komise v rozhodnutí Hahn I a dospěla k závěru, že nepředstavují státní podporu.

(293) Smlouva o letištních službách z roku 2002 měla původně platit do 13. února 2017 s možností prodloužení do 13. února 2022 a smlouva o letištních službách z roku 2005 měla původně platit do roku 2027.

(294) Smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 je proto třeba posuzovat podle této výchozí situace, protože společnost Ryanair byla v zásadě oprávněna pokračovat v provozu na letišti Frankfurt-Hahn na základě podmínek odpovídajících trhu dohodnutých se společností FFHG ve smlouvách o letištních službách z let 2002 a 2005 až do roku 2022, resp. 2027. Vzhledem k tomu, že následné smlouvy o letištních službách jen odpovídají stávajícím smlouvám (smlouvy o letištních službách z let 2002 a 2005), které by za normálních okolností nadále platily, hospodářské postavení společností Ryanair a FFHG se uzavřením smluv o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 nezměnilo.

5.1.2.4.1 Doplňující smlouva z roku 2013

(295) Doplňující smlouva z roku 2013 je doplňující ujednání ke standardní smlouvě o pozemním odbavování. Jak zdůraznily Německo a společnost Ryanair ve svých připomínkách po rozhodnutí o zahájení řízení, doplňující smlouva z roku 2013 se neodchyluje od ceníku letištních poplatků, ale potvrzuje jeho použitelnost a pouze aktualizuje pravidla pro pozemní odbavování platná pro společnost Ryanair s ohledem na obecný vývoj v odvětví letecké dopravy.

(296) Vzhledem k tomu, že doplňující smlouva z roku 2013 nemění podstatným způsobem dříve platná pravidla a že dříve platná pravidla jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu (jak stanovila Komise v rozhodnutí Hahn I), dospěla Komise k závěru, že doplňující smlouva z roku 2013 neposkytuje společnosti Ryanair žádnou výhodu, a proto nepředstavuje státní podporu.

5.1.2.4.2 Komentář z roku 2015

(297) Jak je popsáno ve 41. bodě odůvodnění, komentář z roku 2015 prodlužuje platnost doplňující smlouvy z roku 2013 o tři roky, tedy do roku 2017. Kromě toho obsahuje změny týkající se poskytnutí vozidla pro odbavovací plochu / údržbářského vozu a poskytnutí správní kanceláře a skladovacích prostor pro náhradní díly.

(298) Pouhé poskytnutí vozidla pro odbavovací plochu / údržbářského vozu a správní kanceláře a skladovacích prostor nepřekračuje rámec obchodního úkonu vůči hlavnímu zákazníkovi letiště. Nemůže to nic změnit na závěru Komise konstatovaném v rozhodnutí Hahn I, že platby provedené společností Ryanair ve prospěch společnosti FFHG za letištní služby jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(299) Vzhledem k tomu, že komentář z roku 2015 nemění podstatným způsobem dříve platná pravidla a že dříve platná pravidla jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, dospěla Komise k závěru, že komentář z roku 2015 neposkytuje společnosti Ryanair žádnou výhodu, a proto nepředstavuje státní podporu.

5.1.2.4.3 Doplňující ujednání č. 2 z roku 2016

(300) Doplňující ujednání č. 2 z roku 2016 obsahuje dvě změny týkající se letištních poplatků, které má platit společnost Ryanair: a) snížený letištní poplatek ve výši [...] EUR za cestujícího se uplatňuje od [...] cestujících za rok (dříve se na základě obecného ceníku poplatků z roku 2006 uplatňoval od pouhých [...] cestujících za rok) a b) nový režim marketingové podpory, podle kterého se letištní poplatky nebudou vztahovat na cestující nad počet odlétajících cestujících v předchozím roce. Doba trvání smlouvy je do 31. března 2022.

(301) Německo odpovědělo na pochybnosti, které Komise uvedla v rozhodnutí o zahájení řízení a které společnost Lufthansa zopakovala ve svém podání v souvislosti s datem studie společnosti PwC. V souladu s vysvětlením, které společnost FFHG poskytla ve svém vyjádření k rozhodnutí o zahájení řízení, Německo zejména upřesnilo, že studie společnosti PwC nebyla zadána dva dny před uzavřením smlouvy, ale že se připravovala a projednávala se společností FFHG již delší dobu, a proto vedení společnosti FFHG její závěry znalo již při uzavírání smlouvy.

(302) Komise musí rovněž opravit předběžný závěr konstatovaný v rozhodnutí o zahájení řízení (288. bod odůvodnění), že podle hypotetického srovnávacího scénáře by v následujících letech docházelo k postupnému poklesu počtu cestujících společnosti Ryanair.

(303) Jak Německo podrobně vysvětlilo, doplňující ujednání č. 2 z roku 2016 bylo uzavřeno v souvislosti s plánovanou privatizací letiště. Společnost Ryanair trvala na uzavření pětileté smlouvy o letištních službách a pohrozila, že v opačném případě letiště okamžitě opustí. Na základě informací předaných Německem se Komise domnívá, že tato hrozba musela letišti připadat přesvědčivá. Věrohodnost této hrozby totiž potvrzuje jak společnost Lufthansa, která se několikrát odvolává na skutečnost, že by společnost Ryanair mohla letiště snadno opustit, tak zpráva společnosti Oxera předložená společností Ryanair. Na rozdíl od toho, co Komise zvažovala v rozhodnutí o zahájení řízení (288. bod odůvodnění), se tedy předpoklad studie společnosti PwC, že by společnost Ryanair v případě hypotetického srovnávacího scénáře okamžitě ukončila veškerou činnost ve společnosti FFHG od roku 2016, považuje za realistický.

(304) Německo rovněž upřesnilo, že prognózy nákladů a příjmů uvedené ve studii společnosti PwC měla společnost FFHG k dispozici před podpisem smlouvy a že je použila k posouzení možnosti uzavření smlouvy.

(305) Studie společnosti PwC předpokládá, že podle základního scénáře by společnost FFHG mohla v letech 2017 až 2021 očekávat konstantní počet cestujících přepravovaných společností Ryanair ve výši [2–3] miliony ročně. V rozhodnutí o zahájení řízení (287. bod odůvodnění) Komise považovala tento scénář za poměrně optimistický. Tyto předpoklady však vycházely z interních plánovacích dokumentů společnosti FFHG, které společnost FFHG poskytla společnosti PwC, jak bylo potvrzeno ve vyjádření Německa k rozhodnutí o zahájení řízení. Proto Komise tyto scénáře přijímá, pokud neexistují indicie svědčící o opaku.

(306) Studie společnosti PwC porovnává scénář, kdy společnost Ryanair zůstane na letišti, se scénářem, kdy společnost Ryanair letiště opustí. Shledává, že smlouva se společností Ryanair vytvářela v roce 2017 dodatečný roční volný peněžní tok ve výši [4–5 milionů EUR], který se postupně zvyšoval a v roce 2021 dosáhl částky [4,5–5,5 milionu EUR]. Navzdory některým nedostatkům studie, zejména nedostatku obměn v počtu cestujících společnosti Ryanair při kontrolách citlivosti, se Komise nakonec domnívá, že tržně jednající hospodářský subjekt mohl na základě takové studie učinit své rozhodnutí.

(307) Studie ukázala, že doplňující ujednání č. 2 z roku 2016 má kapitálovou hodnotu [20–25] milionů EUR, což je výsledek souhrnu volných peněžních toků a jejich diskontování se sazbou [5–10] % ročně.

(308) Tento výsledek není zpochybněn ani znaleckým posudkem poradenské firmy AT Kearney, který měl jiný účel. Analyzuje ziskovost společnosti FFHG jako celku. Pro použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na doplňující ujednání č. 2 z roku 2016 je však relevantní otázka, zda by bez této dohody byla společnost FFHG v horší situaci. Odpověď zní „ano“, protože by měla o [4–5] až [4,5–5,5] milionů EUR volného peněžního toku ročně méně.

(309) Z těchto důvodů Komise dospěla k závěru, že doplňující ujednání č. 2 z roku 2016 je v souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu. Doplňující ujednání č. 2 z roku 2016 proto neposkytuje společnosti Ryanair žádnou výhodu a nepředstavuje státní podporu.

5.2 **Slučitelnost podpory**

(310) V tomto oddíle Komise posoudí slučitelnost opatření, u nichž bylo zjištěno, že představují státní podporu:

a) státní podpora ve prospěch společnosti FFHG v důsledku odebrání pozemku „k bydlení“ ze smlouvy o prodeji pozemku z roku 2014 uskutečněného v roce 2016;

b) podpora na vzdělávání pro společnost Ryanair;

c) marketingová podpora společnosti Ryanair.

5.2.1 *Opatření podpory pro společnost FFHG*

(311) Jediné opatření ve prospěch společnosti FFHG, které je předmětem šetření a u něhož Komise dospěla k závěru, že představuje podporu, je „dvojí prodej“ pozemku společností FFHG (200. bod odůvodnění).

(312) Komise v rozhodnutí o zahájení řízení (326.–330. bod odůvodnění) uvedla, proč má v případě, že uplatnění práva na odstoupení od smlouvy ze strany společnosti FFHG za cenu 0 EUR představuje státní podporu, pochybnosti o její slučitelnosti s vnitřním trhem, a připomněla Německu, že důkazní břemeno ohledně prokázání slučitelnosti nese Německo.

(313) Německo neuvedlo žádný důvod slučitelnosti podpory, ale omezilo svou argumentaci na tvrzení, že toto opatření neznamená podporu pro společnost FFHG.

(314) Komise proto dospěla k závěru, že podpora ve výši 1,25 milionu EUR na prodej pozemku „k bydlení“ není slučitelná s vnitřním trhem. Německo ji musí od příjemce získat zpět.

5.2.2 *Opatření podpory pro společnost Ryanair*

5.2.2.1 Podpora na vzdělávání pro společnost Ryanair

(315) Nejprve je třeba přezkoumat, zda podpora na vzdělávání splňuje podmínky pro blokovou výjimku, a pokud ne, zda je splněna podmínka stanovená v čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU.

5.2.2.1.1 Obecné nařízení o blokových výjimkách

(316) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise zaujala předběžné stanovisko, že podpora na vzdělávání by mohla splňovat podmínku uvedenou v článku 31 obecného nařízení o blokových výjimkách, ale že pro zaujetí konečného stanoviska jsou zapotřebí další informace. Přestože si Komise vyžádala další informace, neobdržela je ani od Německa ani od zúčastněných stran.

(317) Německo a společnost Ryanair tvrdily, že nemohou poskytnout další dokumenty, protože jejich povinnost uchovávat požadované dokumenty podle platných vnitrostátních právních předpisů již vypršela.

(318) Soudní dvůr rozhodl, že povinností členských států je, aby uvedly možné důvody slučitelnosti a prokázaly, že jsou splněny podmínky slučitelnosti. ([69]) Členské státy a zúčastněné strany jsou si vědomy desetileté promlčecí lhůty podle článku 17 nařízení (EU) 2015/1589. Nemohou se proto odvolávat na údajně kratší vnitrostátní promlčecí lhůtu, kterou se řídí jejich povinnost uchovávat dokumenty, aby se vyhnuly tomuto důkaznímu břemenu.

(319) Komise nemá informace o přesných nákladech financovaných z podpory na vzdělávání, a proto nemůže posoudit, zda byly náklady způsobilé podle obecného nařízení o blokových výjimkách. Podle čl. 31 odst. 3 obecného nařízení o blokových výjimkách by způsobilými náklady byly a) osobní náklady školitelů za hodiny, během kterých se školitelé účastní vzdělávání; b) provozní náklady školitelů a školených osob přímo související s projektem vzdělávání; c) náklady na poradenské služby týkající se projektu vzdělávání; d) osobní náklady školených osob a obecné nepřímé náklady připadající na hodiny, během nichž se školené osoby účastní vzdělávání.

(320) Kromě toho Německo nepředložilo žádné informace o povaze a obsahu vzdělávání, které by Komisi umožnily určit, že vzdělávání nebo jeho část nejsou takové, jaké podniky provádějí v souladu se závaznými vnitrostátními normami vzdělávání (čl. 31 odst. 2 obecného nařízení o blokových výjimkách).

(321) Německo rovněž nepředložilo žádné informace o tom, že byla dodržena maximální míra podpory stanovená v čl. 31 odst. 4 obecného nařízení o blokových výjimkách.

(322) Vzhledem k absenci těchto informací se Komise domnívá, že Německo neprokázalo, že podpora na vzdělávání splňuje podmínku podle článku 31 obecného nařízení o blokových výjimkách.

5.2.2.1.2 Ustanovení čl. 107 odst. 2 SFEU

(323) Komise nemůže prohlásit podporu na vzdělávání za slučitelnou podle čl. 107 odst. 2 SFEU, protože podpora nemá sociální povahu v úzkém smyslu čl. 107 odst. 2 písm. a) SFEU, neslouží k nápravě škod způsobených přírodními pohromami nebo jinými mimořádnými událostmi (čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU) ani není poskytována hospodářství určitých oblastí Spolkové republiky Německo postižených rozdělením Německa (čl. 107 odst. 2 písm. c) SFEU).

5.2.2.1.3 Ustanovení čl. 107 odst. 3 SFEU

(324) Podle judikatury Soudního dvora je Komise povinna v rámci své pravomoci posoudit opatření státní podpory, které nesplňuje podmínky stanovené v obecném nařízení o blokových výjimkách podle čl. 107 odst. 3 SFEU. Může přitom vycházet ze zkušeností získaných v předchozích případech, které jsou shrnuty v kritériích stanovených v obecném nařízení o blokových výjimkách, ([70]) a ze sdělení Komise, ([71]) kterým se stanoví kritéria pro posouzení slučitelnosti podpory na vzdělávání podléhající individuální oznamovací povinnosti (dále jen „sdělení“) od roku 2009.

([69]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 28. dubna 1993, Itálie v. Komise, C-364/90, C:1993:157, bod 20.

([70]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 14. července 2011, Freistaat Sachsen (Německo) v. Evropská komise, T-357/02 RENV, EU:T:2011:376, body 42 až 48.

([71]) Sdělení Komise – Kritéria pro analýzu slučitelnosti státních podpor na vzdělávání podléhajících individuální oznamovací povinnosti (Úř. věst. C 188, 11.8.2009, s. 1), bod 3: „Tyto pokyny mají zajistit transparentnost rozhodování Komise a zajistit předvídatelnost a právní jistotu. Podle čl. 6 odst. 1 písm. g) nařízení Komise (ES) č. 800/2008 ze dne 6. srpna 2008, kterým se v souladu s články 87 a 88 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné se společným trhem (obecné nařízení o blokových výjimkách) [...], se na každou jednotlivou podporu na vzdělávání, ať už poskytnutou ad hoc nebo na základě režimu, vztahují tyto pokyny, pokud její grantový ekvivalent přesáhne 2 miliony EUR na vzdělávací projekt.“.

(325) V projednávaném případě se výjimky podle čl. 107 odst. 3 písm. a), b) a d) nepoužijí. ([72])

(326) Aby byla podpora slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, musí splňovat dvě podmínky: za prvé musí být určena k usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí a za druhé nesmí měnit podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. ([73])

(327) Úvodem Komise podotýká, že v roce 2009 přijala sdělení. Pokud Komise přijme pokyny, je jimi v zásadě vázána pro účely uplatňování své rozhodovací pravomoci. Pokud však členské státy uvádějí konkrétní důvody, proč by se Komise měla odchýlit od svých pokynů, je Komise povinna tyto argumenty přezkoumat a uplatnit svou rozhodovací pravomoc s ohledem na tyto argumenty. ([74])

(328) V projednávaném případě byla podpora poskytnuta před přijetím sdělení. Německo a zúčastněné strany se výslovně nevyjádřily k souladu podpory se sdělením. Z těchto důvodů se Komise domnívá, že je vhodné založit posouzení přímo na čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, přičemž se inspiruje zásadami uvedenými ve sdělení.

(329) Za prvé, podpora musí být zaměřena na usnadnění rozvoje určité hospodářské činnosti. Německo uvedlo, že podpora na vzdělávání vychází z politiky trhu práce spolkové země Porýní-Falc. Cílem podpory je zajistit kvalifikaci osob, aby mohly vstoupit na trh práce, konkrétně v odvětví letecké dopravy. Na jedné straně je vzdělávání potenciálních zaměstnanců investicí do hospodářského rozvoje odvětví letecké dopravy. Na straně druhé má zvýšení zaměstnanosti v této oblasti přímý dopad na ekonomiku regionu, protože ovlivňuje spotřebu a investice. První podmínka je tedy splněna.

(330) Za druhé, podpora na vzdělávání nesmí nepříznivě ovlivnit podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(331) Podle bodů 9, 10, 12 a 16 sdělení se předpokládá, že podpora na vzdělávání neovlivňuje nepříznivě podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem, pokud a) existuje selhání trhu, které odůvodňuje poskytnutí podpory, b) podpora není jediným nástrojem politiky, který mají členské státy k dispozici na podporu vzdělávání, c) má podpora na vzdělávání motivační účinek a je nezbytná a d) je přiměřená.

(332) Sdělení uvádí, že podpora na vzdělávání by za prvé měla být poskytována pouze v případě selhání trhu. V tomto posouzení hraje roli povaha vzdělávání, jakož i přenositelnost dovedností získaných během vzdělávání. Čím je vzdělávání obecnější a čím jsou dovednosti přenositelnější, tím je pravděpodobnější, že vzdělávání bude mít kladné vnější vlivy. Zapojení zdravotně postižených nebo znevýhodněných pracovníků navíc zvyšuje kladné vnější vlivy vzdělávání.

([72]) Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU se týká podpory určené k hospodářskému rozvoji oblastí s mimořádně nízkou životní úrovní nebo s vysokou nezaměstnaností. Tato výjimka se týká pouze těch oblastí, kde je hospodářská situace ve srovnání s EU jako celkem mimořádně nepříznivá, což není případ spolkové země Porýní-Falc.
Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU se týká podpor, které mají napomoci uskutečnění některého významného projektu společného evropského zájmu anebo napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu. Politika trhu práce omezená na region Porýní-Falc nepředstavuje významný projekt společného evropského zájmu.
Podpora není určená pro kulturu a zachování kulturního dědictví podle čl. 107odst. 3 písm. d) SFEU.

([73]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 22. září 2020, Rakouská republika v. Komise a další, C-594/18 P, EU:C:2020:742, body 18–20.

([74]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 19. července 2016, Kotnik a další, C-526/14, EU:C:2016:570, body 37 až 41.

(333) Podpora byla součástí politiky trhu práce, která se skládala z programů „Kvalifikace pilotů na pozici kapitána nebo prvního důstojníka v kokpitu 2001/2002“, „Kvalifikace palubních průvodčích 2001/2002“, „Kvalifikace pilotů na pozici kapitána nebo prvního důstojníka v kokpitu 2002/2003“ a „Kvalifikace palubních průvodčích 2002/2003“.

(334) Charakter vzdělávání je zcela specifický. Výcvik umožňuje školeným osobám pracovat pouze jako palubní průvodčí nebo kapitáni letu/první důstojníci. Pokud jde o přenositelnost získaných dovedností, vzdělávání poskytla pouze společnost Ryanair a Německo ani společnost Ryanair nepředložily důkazy, které by zpochybnily, že 80–90 % dotyčných zaměstnanců bylo po výcviku zaměstnáno u společnosti Ryanair, jak tvrdil stěžovatel. Lze předpokládat, že dovednosti získané v rámci vzdělávání jsou přenositelné na práci u jiných leteckých společností, takže i kdyby bylo toto tvrzení stěžovatele správné, personál se může rozhodnout, že u společnosti Ryanair nezůstane. Není však známo, zda bylo toto vzdělávání certifikované, což by znamenalo, že jiné letecké společnosti by mohly skutečně zaměstnat osobu, která tímto výcvikem prošla. Německo pouze uvedlo, že dotčené vzdělávání bylo určeno pro nezaměstnané osoby a pro osoby ohrožené nezaměstnaností. Neupřesnilo, zda bylo vzdělávání zaměřené na zdravotně postižené nebo znevýhodněné pracovníky, kteří by na trhu práce takovou příležitost nedostali.

(335) Na základě informací ze spisu lze konstatovat, že letecké společnosti mají různé politiky, pokud jde o to, zda výcvik pilotů a palubních průvodčích zaplatí samy (jako je tomu u „tradičních“ leteckých společností), nebo zda si výcvik musí zaplatit uchazeči o pozice. V případě obou modelů však vzdělávání obvykle zajišťuje trh a není třeba, aby do něj zasahoval stát nebo aby ho stát financoval.

(336) Z těchto důvodů se Komise domnívá, že Německo neprokázalo existenci selhání trhu, a dospěla k závěru, že trh obecně zajišťuje dotyčné vzdělávání, aniž by bylo nutné, aby stát zasahoval tím, že poskytne podporu na vzdělávání.

(337) V každém případě je třeba k získání důkazu o nezbytnosti a motivačním účinku podpory prokázat, že v porovnání se situací bez podpory se vzdělávání nabízené dotčeným podnikem zlepšilo z hlediska velikosti, kvality, rozsahu nebo počtu cílových účastníků. Komise neobdržela žádné informace o vlivu vzdělávání na nezaměstnanost v regionu a na celkovou hospodářskou situaci ve spolkové zemi Porýní-Falc. Německo nepředložilo žádnou srovnávací analýzu, která by porovnávala úroveň zamýšleného vzdělávání s podporou a bez podpory. Německo totiž nemohlo prokázat, že osoby, které prošly výcvikem, byly následně skutečně zaměstnány. Komise proto neví, zda byl výcvik palubních průvodčích nebo kapitánů letu nezbytný ke snížení nezaměstnanosti. Německo nedokázalo prokázat, jak podpora na vzdělávání motivovala letecké společnosti k zaměstnávání většího počtu zaměstnanců. Komise proto nemůže posoudit nezbytnost a motivační účinek podpory na vzdělávání.

(338) Aby byla podpora přiměřená, musí být omezena na míru nezbytně nutnou k dosažení sledovaného cíle. Vzhledem k tomu, že již bylo konstatováno, že neexistuje žádný důkaz o selhání trhu a že v důsledku toho není zapotřebí politických opatření na podporu vzdělávání, že podpora nebyla nezbytná a neměla motivační účinek, není třeba posuzovat, zda byla výše podpory omezena na minimum, aby bylo dosaženo cíle podpory. Podpora na vzdělávání proto není slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, vykládaného s ohledem na kritéria stanovená ve sdělení.

(339) Podpora na vzdělávání pro společnost Ryanair tedy byla neslučitelnou státní podporou.

5.2.2.2 Marketingové dohody mezi spolkovou zemí Porýní-Falc a společností Ryanair z let 2005 a 2017

(340) Marketingové dohody představují pro společnost Ryanair provozní podporu, která snižuje provozní náklady, jež by za normálních okolností měla nést při provozování letů z letiště Frankfurt-Hahn a na něj.

(341) Podle judikatury Soudního dvora je na členském státu, aby uplatnil možné důvody slučitelnosti a aby prokázal, že jsou splněny podmínky této slučitelnosti. ([75])

(342) Německo se nedomnívá, že marketingové dohody se společností Ryanair z let 2005 a 2017 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a proto nepředložilo žádné argumenty ohledně slučitelnosti těchto dohod s vnitřním trhem.

(343) Slučitelnost podpory je třeba posuzovat ke dni jejího poskytnutí. ([76]) V případě marketingové dohody z roku 2005 se jednalo 4. listopad 2005, tj. před vstupem pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v platnost dne 9. prosince 2005. V případě marketingové dohody z roku 2017 šlo o 20. říjen 2017. Na marketingovou dohodu z roku 2017 se vztahují pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014.

(344) Pokud jde o marketingovou dohodu z roku 2005, Komise postupuje stejně jako v předchozích rozhodnutích, kdy musela posoudit slučitelnost podpory poskytnuté před vstupem stávajících pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 a pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v platnost. ([77])

(345) Před vydáním pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 vydala Komise pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994. ([78]) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994 však výslovně nestanovily podmínky slučitelnosti provozní podpory zaměřené na leteckou dopravu z regionálních letišť. Komise proto musí v souladu s přístupem zaujatým v předchozích rozhodnutích posoudit slučitelnost předmětných podpor přímo na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

(346) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že hodnocení Komise tohoto typu státní podpory se časem upřesňovalo, aniž by došlo v určitých bodech ke změnám. Tyto body vyplývají z obecných zásad slučitelnosti podpor podle uvedeného ustanovení SFEU.

(347) Vzhledem k tomu Komise ve svém rozhodnutí týkajícím se *letiště v Manchesteru* z června roku 1999 ([79]) konstatovala, že snížení letištních nákladů v rámci opatření podporujících nové letecké trasy, které bylo poskytnuto nediskriminačně a s časovým omezením, bylo slučitelné s pravidly státní podpory.

(348) Následně Komise ve svém rozhodnutí z února 2004 ohledně *letiště Charleroi* ([80]) vysvětlila, že „provozní podpory určené na podporu zahájení provozu na nových leteckých spojích nebo na posílení počtu některých obrátek mohou představovat nástroj, který je nezbytný pro rozvoj malých regionálních letišť. Tyto podpory mohou účinně přesvědčit zainteresované podniky, aby přijaly riziko investování do nových tras. Aby však mohly být

([75]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 28. dubna 1993, Itálie v. Komise, C-364/90, EU:C:1993:157, bod 20.

([76]) Viz 85. bod odůvodnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 a 174. bod odůvodnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

([77]) Viz např. rozhodnutí Komise (EU) 2015/1227 ze dne 23. července 2014 ve věci státní podpory SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 109, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj?eliuri=eli%3Adec%3A2015%3A1227%3Aoj&locale=cs), 452. až 470. bod odůvodnění; rozhodnutí (EU) 2016/633, 511. až 531. bod odůvodnění.

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

([79]) Viz rozhodnutí Komise ze dne 14. června 1999 ve věci státní podpory NN 109/98, Spojené království – letiště Manchester, Úř. věst. C 65, 13.3.2004, s. 5.]

([80]) Rozhodnutí Komise 2004/393/ES ze dne 12. února 2004 o výhodách poskytnutých regionem Valonsko a letištěm Brussels South Charleroi Airport letecké společnosti Ryanair při zřízení její základny v Charleroi (Úř. věst. L 137, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) (dále jen „rozhodnutí ve věci Charleroi“). Toto rozhodnutí bylo zrušeno rozsudkem Soudu prvního stupně ve věci Ryanair v. Komise, T-196/04, EU:T:2008:585. Svědčí přesto o vývoji hodnocení těchto podpor Komisí.

takové podpory prohlášeny za slučitelné, je podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy vhodné v každém případě určit, zda jsou tyto podpory nezbytné a úměrné vzhledem k požadovanému cíli a zda neovlivňují výměny v míře odporující společnému zájmu“. Komise tehdy stanovila určité podmínky, které je nutno splnit, aby mohla prohlásit tyto podpory na provoz za slučitelné, a to zejména následující ([81]).

a) Podpora musí přispívat k dosažení cíle zájmu Společenství rozvíjet regionální letiště prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových trasách ([82]).

b) Podpora musí být nezbytná v tom smyslu, že není určena pro trasu již provozovanou stejnou nebo jinou společností či trasu podobnou ([83]).

c) Podpora musí mít motivační dopad v tom smyslu, že musí přispívat k rozvoji činnosti, která má perspektivu stát se po určitém období ziskovou, což znamená omezenou dobu poskytování podpory ([84]).

d) Podpora musí být přiměřená, což znamená, že částka musí být závislá na čistém rozvoji provozu ([85]).

e) Podpora musí být poskytnuta transparentně a nediskriminačně a nesmí být kumulována s jinými typy podpory.

(349) V pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 a pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou tyto podmínky slučitelnosti s vnitřním trhem přesně definovány; přesto však platí, že podpory na provoz poskytnuté leteckým společnostem může Komise prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem, pokud výrazným nárůstem objemu osobní přepravy na nových trasách přispívají k rozvoji relativně malých letišť, pokud jsou nezbytné (tj. netýkají se trasy již provozované stejnou nebo jinou společností či trasy podobné), pokud jsou časově omezeny, pokud má spoj, na nějž je podpora poskytnuta, perspektivu stát se ziskovým, pokud je výše částky vázána na čistý vývoj objemu osobní přepravy, pokud je podpora poskytnuta transparentně a nediskriminačně a pokud není kumulována s jinými typy podpory. ([86])

(350) Závěrem se Komise domnívá, že v tomto konkrétním případě je nutno přezkoumat slučitelnost marketingové dohody z roku 2005 podle výše uvedených obecných zásad.

(351) Slučitelnost marketingové dohody z roku 2017 by měla být posuzována na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, které rovněž odrážejí tyto obecné zásady. Podle 138. až 155. bodu odůvodnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 musí podpora na zahájení činnosti pro letecké společnosti splňovat tyto podmínky:

a) příspěvek k dosažení přesně vymezeného cíle společného zájmu, tj. zvýšení mobility občanů Unie nebo usnadnění regionálního rozvoje vzdálených region;

b) potřeba státního zásahu;

c) vhodnost státní podpory jako nástroje politiky;

d) existence motivačního účinku;

e) proporcionalita podpory;

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

g) požadavky týkající se transparentnosti, nekumulování podpory a zákazu diskriminace, které vyplývají ze 133., 159. a 161. až 163. bodu odůvodnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

([81]) Podobné posouzení provedla Komise i v jiných nedávných případech. Viz například rozhodnutí (EU) 2015/1227, 452. až 470. bod odůvodnění; rozhodnutí (EU) 2016/633, 511. až 531. bod odůvodnění.
([82]) Viz body 283 až 297 rozhodnutí ve věci Charleroi.
([83]) Viz body 288 až 309 rozhodnutí ve věci Charleroi.
([84]) Viz body 311 až 317 rozhodnutí ve věci Charleroi.
([85]) Viz body 318 až 325 rozhodnutí ve věci Charleroi.
([86]) Viz rozhodnutí (EU) 2015/1227, 457. bod odůvodnění. Rozhodnutí (EU) 2016/633 (516. bod odůvodnění).

(352) Německo a společnost Ryanair nepředložily informace o tom, jak by provozní podpora poskytnutá společnosti Ryanair prostřednictvím marketingových dohod z let 2005 a 2017 přispěla k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu. Komise výše (266. až 288. bod odůvodnění) vyvrátila tvrzení, že záměrem spolkové země byla podpora cestovního ruchu nebo hospodářského rozvoje regionu.

(353) V každém případě, i kdyby nákup marketingových služeb sledoval cíl společného zájmu, což se v projednávané věci nestalo, Německo a společnost Ryanair nepředložily žádný argument, který by prokázal, že podpora poskytnutá prostřednictvím marketingových dohod z let 2005 a 2017 splňuje ostatní výše uvedené požadavky.

(354) Komise proto dospěla k závěru, že Německo a společnost Ryanair neprokázaly potřebu státního zásahu a že podpora společnosti Ryanair byla vhodná k podpoře hospodářského rozvoje v regionu. Německo a společnost Ryanair rovněž neprokázaly, že výše podpory byla přiměřená a že mohla zabránit nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod. Německo a společnost Ryanair taktéž neprokázaly, že byly splněny požadavky týkající se transparentnosti, nekumulování podpory a nediskriminace stanovené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014.

(355) Podpora poskytnutá na základě marketingových dohod z let 2005 a 2017 proto představuje protiprávní a neslučitelnou státní podporu.

6. **NAVRÁCENÍ PODPORY**

(356) Podle Smlouvy o fungování Evropské unie a ustálené judikatury soudů Unie může Komise rozhodnout o tom, že dotčený členský stát musí podporu zrušit nebo pozměnit, je-li zjištěno, že není slučitelná s vnitřním trhem. ([87]) Soudy Unie rovněž opakovaně rozhodly, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu. ([88])

(357) Soudy Unie v tomto ohledu stanovily, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí částky poskytnuté formou protiprávní podpory, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na vnitřním trhu ve vztahu ke svým konkurentům, a obnoví se stav, který předcházel poskytnutí podpory. ([89])

(358) V souladu s touto judikaturou se v čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) č. 2015/1589 uvádí, že „[j]e-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil“.

(359) Vzhledem k tomu, že státní podpora ve prospěch společnosti FFHG v důsledku odebrání pozemku „k bydlení“ ze smlouvy o prodeji pozemku z roku 2014 uskutečněného v roce 2016, jakož i podpora na vzdělávání a marketingové dohody z let 2005 a 2017 ve prospěch společnosti Ryanair byly poskytnuty v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a je třeba je považovat za protiprávní a neslučitelnou podporu, tato podpora musí být navrácena, aby se na vnitřním trhu obnovil stav, který na vnitřním trhu existoval před poskytnutím podpory. Navrácení se vztahuje na období od data, kdy byla podpora dána k dispozici příjemci, až do jejího skutečného navrácení. Částka, jež má být navrácena, bude úročena ode dne, kdy byla státní podpora poskytnuta příjemcům, až do jejího skutečného navrácení.

(360) Podle čl. 17 odst. 1 nařízení (EU) 2015/1589 „pravomoci Komise ve věci navrácení podpory podléhají promlčecí lhůtě deseti let“ a podle odst. 2 první věty „promlčecí lhůta počíná dnem, kdy je protiprávní podpora poskytnuta příjemci buď jako jednotlivá podpora, nebo v rámci režimu podpory“.

([87]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. července 1973, Komise v. Německo, C-70/72, EU:C:1973:87, bod 13.
([88]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1990, Belgie v. Komise, C-142/87, EU:C:1990:125, bod 66.
([89]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. června 1999, Belgie v. Komise, C-75/97, EU:C:1999:311, body 64 a 65.

(361) Pokud jde o podporu na vzdělávání ve prospěch společnosti Ryanair, Německo uvedlo, že v letech 2001 až 2003 bylo společnosti HCM poskytnuto 1 880 197,11 EUR. Německo předložilo doklady o nejméně dvou šekových platbách ve výši 220 427,64 EUR a 639 146,04 EUR společnosti Ryanair prostřednictvím společnosti a und o Gettman. Tyto platby byly uskutečněny z účtu společnosti HCM dne 17. ledna 2003. Podle Německa byla podpora plně vyplacena před koncem roku 2003. Komise se proto domnívá, že podpora byla poskytnuta v roce 2003.

(362) V čl. 17 odst. 2 nařízení (EU) 2015/1589 se stanoví: „Jakékoli opatření přijaté Komisí nebo členským státem jednajícím na žádost Komise, týkající se protiprávní podpory, přerušuje běh promlčecí lhůty. Po každém přerušení začíná běžet promlčecí lhůta znovu. Promlčecí lhůta se pozastavuje po dobu, kdy je rozhodnutí Komise předmětem řízení u Soudního dvora Evropské unie."

(363) Oznámení Komise členskému státu o podání stížnosti je úkonem, který přerušuje promlčecí lhůtu ve smyslu čl. 17 odst. 2 nařízení (EU) 2015/1589.

(364) Společnost Lufthansa podala dne 4. března 2011 formální stížnost, která byla dne 18. března 2011 postoupena Německu. V průběhu posuzování této stížnosti položila Komise konkrétní faktické dotazy týkající se podpory na vzdělávání, na které Německo odpovědělo dne 14. června 2011.

(365) Podáním stížnosti v roce 2011 došlo k přerušení promlčecí lhůty ve smyslu čl. 17 odst. 2 nařízení (EU) 2015/1589, v důsledku čehož nebyl promlčen nárok na navrácení podpory poskytnuté v roce 2003.

7. **ZÁVĚR**

(366) Komise konstatuje, že záruka, kterou spolková země Porýní-Falc poskytla společnosti FFHG, představuje podporu *de minimis*, a proto se na ni nevztahuje povinnost předchozího oznámení. Komise rovněž konstatuje, že smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 mezi společnostmi FFHG a Ryanair a financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly ve prospěch společnosti Ryanair jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu a nepředstavují státní podporu.

(367) Komise konstatuje, že Německo protiprávně provedlo níže uvedená opatření v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a že tato opatření nelze prohlásit za slučitelná s vnitřním trhem, a proto Německo navrátí tuto neslučitelnou státní podporu včetně úroků:

a) státní podporu ve prospěch společnosti FFHG v důsledku odebrání pozemku „k bydlení" ze smlouvy o prodeji pozemku z roku 2014 uskutečněného v roce 2016;

b) podporu na vzdělávání ve prospěch společnosti Ryanair;

c) státní podporu ve prospěch společnosti Ryanair na základě marketingových dohod z let 2005 a 2017,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Smlouvy o letištních službách z let 2013, 2015 a 2016 mezi společnostmi FFHG a Ryanair a financování školy pro členy posádky a piloty a údržbářské haly ve prospěch společnosti Ryanair, které Německo realizovalo, nepředstavují podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

Na záruku poskytnutou spolkovou zemí Porýní-Falc ve prospěch společnosti FFHG, kterou Německo poskytlo, se nevztahuje povinnost předchozího oznámení podle čl. 108 odst. 3 SFEU, protože představuje podporu *de minimis*.

Článek 2

Následující opatření, která provedlo Německo protiprávně porušením čl. 108 odst. 3 SFEU ve prospěch společností FFHG a Ryanair, jsou neslučitelná s vnitřním trhem:

a) státní podpora ve výši 1,25 milionu EUR poskytnutá společnosti FFHG v roce 2016 v důsledku odebrání pozemku „k bydlení“ ze smlouvy o prodeji pozemku z roku 2014 uskutečněného v roce 2016;

b) státní podpora ve výši 220 427,64 EUR, 639 146,04 EUR a 680 627,93 EUR poskytnutá společnosti Ryanair na financování vzdělávání;

c) státní podpora poskytnutá společnosti Ryanair na základě marketingové dohody z roku 2005 v letech 2005 a 2016 ve výši 11,2 milionu EUR (viz výše uvedený přehled v tabulce 1) a na základě marketingové dohody z roku 2017 ve výši, kterou německé orgány ještě musí stanovit (350 000 EUR za rok 2017 a až 1,2 milionu EUR za každý následující rok).

Článek 3

1. Německo zajistí, aby příjemci navrátili podporu uvedenou v článku 2.

2. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly poskytnuty příjemcům, až do dne jejich skutečného navrácení.

3. Úroky se vypočítají jako složený úrok v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004. ([90])

Článek 4

1. Navrácení podpory uvedené v článku 2 proběhne okamžitě a účinně.

2. Německo zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

([90]) Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (EU) 2015/1589, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj?eliuri=eli%3Areg%3A2004%3A794%3Aoj&locale=cs).

Článek 5

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předá Německo tyto informace:

a) celkovou částku (jistinu a úroky), která má být od příjemců získána zpět;

b) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření pro splnění tohoto rozhodnutí;

c) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno, aby podporu vrátili.

2. Německo bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 2. Na žádost Komise neprodleně předá veškeré informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro dosažení splnění tohoto rozhodnutí. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úroků, které již příjemci vrátili.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

Komise může zveřejnit částku podpory a částku zpětně získaných úroků při uplatňování tohoto rozhodnutí, aniž je dotčen článek 30 nařízení (EU) 2015/1589.

Pokud toto rozhodnutí obsahuje důvěrné informace, které by neměly být zveřejněny, uvědomte o tom Komisi do patnácti pracovních dnů od data jeho obdržení. Neobdrží-li Komise v této lhůtě odůvodněnou žádost, bude to považovat za Váš souhlas se zveřejněním úplného znění rozhodnutí. Vaše žádost s upřesněním příslušných informací by měla být zaslána elektronicky na tuto adresu Evropské komise:

European Commission
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

V Bruselu dne 9. září 2024.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsedkyně