2024/3021

9.12.2024

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2024/3021

z 9. septembra 2024

o opatreniach SA.43260 (2018/C) vykonaných Nemeckom v prospech spoločností Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH a Ryanair DAC

[oznámené pod číslom C(2024) 6468]

(Iba nemecké znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

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

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

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

keďže:

1. POSTUP

(1) Spoločnosť Deutsche Lufthansa AG (ďalej len „Lufthansa“ alebo „sťažovateľ“) predložila 3. novembra 2015 Komisii sťažnosť, v ktorej tvrdila, že Nemecko vykonalo určité opatrenia, ktoré údajne predstavujú štátnu pomoc prostredníctvom regionálnych orgánov nemeckej *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko v prospech spoločnosti Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (ďalej len „FFHG“), prevádzkovateľa letiska Frankfurt-Hahn, a spoločnosti Ryanair DAC (ďalej len „Ryanair“), pokiaľ ide o jej prevádzku na letisku Frankfurt-Hahn.

(2) Listom z 26. októbra 2018 Komisia informovala Nemecko o svojom rozhodnutí začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) v súvislosti s určitými opatreniami ([2]) (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“). Nemecko predložilo pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania 5. februára 2019.

(3) Uverejnením rozhodnutia o začatí konania 13. septembra 2019 v *Úradnom vestníku Európskej únie* Komisia vyzvala zainteresované strany na predloženie pripomienok k uvedenému opatreniu.

(4) Komisii boli doručené pripomienky zainteresovaných strán, t. j. spoločnosti Lufthansa 3. júla 2019, spoločnosti Ryanair 25. októbra 2019 a spoločnosti FFHG 31. októbra 2019.

(5) Nemecko predložilo Komisii dodatočné informácie listami z 15. novembra 2021, 15. decembra 2021 a 28. marca 2024. Spoločnosť Lufthansa poskytla v rokoch 2019 až 2023 ďalšie písomné informácie.

2. PODROBNÝ OPIS OPATRENÍ

2.1. Príjemcovia opatrení

(6) Príjemcami opatrení sú spoločnosti FFHG a Ryanair.

([1]) Ú. v. EÚ C 310, 13.9.2019, s. 5.
([2]) Rozhodnutie Komisie z 26. októbra 2018 vo veci SA.43260 (2015/FC) – Nemecko – Údajná pomoc pre letisko Frankfurt Hahn a spoločnosť Ryanair (Ú. v. EÚ C 310, 13.9.2019, s. 5).

2.1.1. *FFHG*

(7) Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenia 13 a 14), letisko Frankfurt-Hahn sa nachádza v nemeckej *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko, približne 120 km západne od mesta Frankfurt nad Mohanom. Do roku 1992 bolo americkou vojenskou leteckou základňou a následne bolo zmenené na civilné letisko pre osobnú aj nákladnú dopravu. Letisko Frankfurt-Hahn je držiteľom prevádzkovej licencie, ktorá mu umožňuje byť v prevádzke 24 hodín denne sedem dní v týždni.

(8) Letisko Frankfurt-Hahn je prevádzkované spoločnosťou FFHG. Spoločnosť FFHG bola vytvorená v roku 2001. Väčšinu akcií spoločnosti FFHG pôvodne vlastnila spoločnosť Flughafen Frankfurt/Main GmbH (ďalej len „Fraport"), pričom *spolková krajina* Porýnie-Falcko bola menšinovým akcionárom. V januári 2005 sa menšinovým akcionárom stala aj spolková krajina Hesensko.

(9) Od januára 2005 do 31. decembra 2008 boli akcionármi spoločnosti FFHG spoločnosť Fraport (65 % podiel), *spolková krajina* Porýnie-Falcko (17,5 % podiel) a spolková krajina Hesensko (17,5 % podiel).

(10) S účinnosťou od 1. januára 2009 *spolková krajina* Porýnie-Falcko nadobudnutím 65 % kontrolného podielu od spoločnosti Fraport prevzala spoločnosť FFHG. Po tomto nadobudnutí boli dvoma zostávajúcimi akcionármi spoločnosti FFHG spolková krajina Porýnie-Falcko (82,5 % podiel) a spolková krajina Hesensko (17,5 % podiel).

(11) *Spolková krajina* Porýnie-Falcko podpísala 1. marca 2017 zmluvu o kúpe akcií uzavretú 9. augusta 2017 a na jej základe predala svoj 82,5 % podiel v spoločnosti FFHG spoločnosti HNA Airport Group GmbH, ktorá je členom celosvetovo pôsobiacej čínskej skupiny HNA Group (ďalej len „HNA Group"). Zostávajúci 17,5 % podiel v spoločnosti FFHG je stále vo vlastníctve spolkovej krajiny Hesensko.

(12) Spoločnosť FFHG podala v októbri 2021 návrh na začatie konkurzného konania.

(13) Ako sa vysvetľuje v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenia 15 až 17), tok cestujúcich z letiska Frankfurt-Hahn zabezpečujú najmä nízkonákladové lety. Pokiaľ ide o osobnú dopravu, hlavnou leteckou spoločnosťou pôsobiacou z letiska Frankfurt-Hahn je Ryanair.

(14) V rokoch 1998 až 2007 sa počet cestujúcich na letisku Frankfurt-Hahn zvýšil približne z 39 000 cestujúcich približne na 4 milióny cestujúcich ročne. Od roku 2007 do roku 2019 sa tok cestujúcich postupne znížil približne na 1,5 milióna cestujúcich ročne.

(15) Okrem osobných letov sa na letisko a z letiska Frankfurt-Hahn prevádzkujú nákladné lety. V roku 2019 sa cez letisko Frankfurt-Hahn prepravilo približne 171 000 ton leteckej nákladnej dopravy. Najvyšší objem nákladnej dopravy bol zaznamenaný v roku 2011 približne na úrovni 286 000 ton.

2.1.2. *Ryanair*

(16) Ryanair je írska nízkonákladová letecká spoločnosť založená v roku 1984. V roku 2019 spoločnosť Ryanair prepravila približne 142 miliónov cestujúcich a obsluhovala vyše 200 letísk.

2.2. **Sporné opatrenia**

2.2.1. *Opatrenia týkajúce sa spoločnosti FFHG*

2.2.1.1. Záruka, ktorú spolková krajina Porýnie-Falcko poskytla spoločnosti FFHG

(17) Podľa Nemecka sa Haitec AG (ďalej len „Haitec") ([3]), spoločnosť vykonávajúca údržbu lietadiel, ktorá bola založená v roku 2008, v roku 2013 rozhodla usadiť sa na letisku Frankfurt-Hahn s cieľom poskytovať služby údržby lietadiel na trvalejšom základe, a najmä rozšíriť svoju ponuku na letisku o údržbu väčších lietadiel. Na tento účel spoločnosť Haitec 20. decembra 2013 kúpila od spoločnosti FFHG pozemok približne za 7,7 milióna EUR s cieľom vybudovať na uvedenom pozemku väčší údržbový hangár. Výstavba hangáru bola dokončená na jeseň 2016, pričom spoločnosť Haitec investovala približne 40 miliónov EUR, čo je suma výrazne vyššia, ako sa pôvodne plánovalo.

([3]) V súčasnosti HAITEC Aircraft Maintenance GmbH.

(18) Spoločnosť Haitec v poslednej fáze rokovaní o zmluve o predaji pozemkov medzi spoločnosťami FFHG a Haitec požadovala, aby sa do zmluvy zahrnulo právo na odstúpenie od zmluvy, ktoré muselo byť kryté zárukou *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko.

(19) Podľa tohto práva na odstúpenie od zmluvy by spoločnosť Haitec mohla odstúpiť od zmluvy o predaji počas obdobia približne 15 rokov (do 31. decembra 2028), ak nastane jedna z týchto troch okolností:

a) spoločnosť FFHG alebo jej právni nástupcovia by prišli o licenciu na prevádzku letiska Frankfurt-Hahn;

b) prevádzka letiska Frankfurt-Hahn by sa úplne zastavila;

c) spoločnosť FFHG by sa stala platobne neschopnou a v prevádzke letiska by nepokračoval iný prevádzkovateľ.

(20) Ak by spoločnosť Haitec uplatnila svoje právo na odstúpenie od zmluvy, musela by vrátiť pozemok spoločnosti FFHG a mala by právo získať 80 % kúpnej ceny vo výške 6,2 milióna EUR. Keďže spoločnosť FFHG by za ktorejkoľvek z týchto troch okolností vedúcich k odstúpeniu uvedených v odôvodnení 19 veľmi pravdepodobne nebola schopná vrátiť spoločnosti Haitec 6,2 milióna EUR, Haitec požadovala záruku na zaplatenie svojho nároku. Spoločnosť Haitec preto 20. februára 2014 dostala záruku (*Bürgschaftserklärung*) od *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko, v rámci ktorej sa *spolková krajina* zaväzuje zaplatiť spoločnosti Haitec 6,2 milióna EUR v prípade odstúpenia od zmluvy o predaji pozemkov za okolností uvedených v odôvodnení 19.

(21) Nemecké orgány vysvetlili, že za poskytnutie tejto záruky FFHG platí *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko poplatok vo výške 2,56 % ročne zo sumy záruky vo výške 6,2 milióna EUR. Poplatok za záruku bol stanovený [poradenskou spoločnosťou]. [Poradenská spoločnosť] použila nástroj RiskCalc spoločnosti Moody's a na základe auditovaných finančných výkazov letiska za rok 2012 odhadla samostatný rating spoločnosti FFHG na […] za jeden rok a […] za päť rokov. Na základe toho [poradenská spoločnosť] odhadla rozpätie ročných poplatkov za záruku v súlade s trhom od 1,51 % do 2,56 %. Spoločnosť FFHG a *spolková krajina* Porýnie-Falcko vychádzali z hornej hranice odhadovaného rozpätia a dohodli sa na poplatku za záruku vo výške 2,56 % ročne (približne 158 000 EUR). V dohode o záruke sa nestanovujú úpravy poplatku za záruku.

2.2.1.2. „Dvojitý" predaj pozemku spoločnosti FFHG

(22) Spoločnosť FFHG v novembri 2014 dostala [10 – 25] miliónov EUR za realitnú transakciu, v rámci ktorej predala dva pozemky, a to pozemok „areál" a pozemok „ubytovanie", *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko (ďalej len „zmluva o predaji z roku 2014"). Spoločnosť FFHG si ponechala právo na odstúpenie od zmluvy o predaji z roku 2014 v prípade pozemku „ubytovanie". V zmluve o predaji z roku 2014 sa stanovilo, že v prípade uplatnenia práva na odstúpenie od zmluvy by predajná cena mala vychádzať z nového znaleckého posudku. V rámci tejto realitnej transakcie *spolková krajina* Porýnie-Falcko vytvorila 29 nových pracovných miest v spoločnosti Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), ktoré boli obsadené najmä (ale nie výlučne) bývalými zamestnancami spoločnosti FFHG. Komisia v rozhodnutí o začatí konania dospela k záveru, že zmluva o predaji z roku 2014 bola uzavretá za trhovú hodnotu. Tento záver bol založený na znaleckom posudku výboru znalcov pre hodnoty nehnuteľností v oblasti Osteifel-Hunsrück, ktorý si objednala *spolková krajina* Porýnie-Falcko a ktorý dopĺňala správa riaditeľstva pre štruktúru a povoľovanie, sever (ďalej len „SGD Nord").

(23) V roku 2015 spoločnosť FFHG zorganizovala verejnú súťaž na predaj pozemku „ubytovanie". Spoločnosť ADC Airport Harbour Investment GmbH (ďalej len „ADC") predložila ponuku vo výške 1,25 milióna EUR.

(24) *Spolková krajina* Porýnie-Falcko následne začala postup privatizácie letiska Frankfurt-Hahn. Úspešný uchádzač, spoločnosť Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd. (ďalej len „SYT"), predložil ponuku, ktorá zahŕňala pozemok „areál" a pozemok „ubytovanie". *Spolková krajina* Porýnie-Falcko použila ako ukazovateľ trhovej ceny pozemku „ubytovanie" ponuku spoločnosti ADC a v zmluve o privatizácii so spoločnosťou SYT stanovila cenu za tento pozemok na 1,25 milióna EUR. Zmluva o privatizácii so spoločnosťou SYT bola uzavretá 2. júna 2016. S cieľom umožniť *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko previesť v rámci privatizácie pozemok „areál" a pozemok „ubytovanie" spoločne na spoločnosť SYT sa predpokladalo, že spoločnosť FFHG sa vzdá svojho práva odstúpiť od zmluvy o predaji z roku 2014 so *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko. Spoločnosť SYT však 10. júna 2016 nezaplatila cenu za zmluvu o privatizácii a *spolková krajina* Porýnie-Falcko následne 6. júla 2016 uplatnila svoje právo odstúpiť od predaja spoločnosti SYT.

(25) Spoločnosť FFHG 6. júna 2016 uplatnila svoje právo na odstúpenie od zmluvy o predaji z roku 2014. Uplatnenie práva na odstúpenie bolo notársky overené 6. júla 2016. Spoločnosť FFHG nezaplatila Porýniu-Falcku žiadnu kompenzáciu za uplatnenie práva na odstúpenie v súvislosti s pozemkom „ubytovanie“. Nemecko vysvetlilo, že dôvodom bolo, že v znaleckom posudku výboru znalcov pre hodnoty nehnuteľností v oblasti Osteifel-Hunsrück z roku 2014, ktorý dopĺňala správa spoločnosti SGD Nord, sa na účely zmluvy o predaji z roku 2014 dospelo k záveru, že náklady na zbúranie budov na pozemku „ubytovanie“ (bývalé vojenské kasárne) a následnú rekultiváciu pozemku by boli po vykonaní týchto prác vyššie ako hodnota pozemku. V znaleckom posudku sa vylúčila možnosť zápornej trhovej hodnoty, a preto sa v ňom stanovila trhová hodnota pozemku „ubytovanie“ na nula EUR. FFHG predala pozemok „ubytovanie“ za 1,25 milióna EUR spoločnosti ADC na základe zmluvy zo 6. júla 2016. Uvedená zmluva má tri zmluvné strany, ADC, FFHG a *spolkovú krajinu* Porýnie-Falcko, keďže do nej bol zahrnutý nielen predaj pozemku „ubytovanie“ spoločnosťou FFHG spoločnosti ADC, ale aj predaj pozemku „areál“ *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko spoločnosti ADC.

(26) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti o tom, či sa uplatnenie práva na odstúpenie od zmluvy týkajúce sa pozemku „ubytovanie“ spoločnosťou FFHG voči *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko bez zaplatenia akejkoľvek kompenzácie uskutočnilo za trhovú hodnotu (pozri odôvodnenia 184 – 189 rozhodnutia o začatí konania), pretože Nemecko neposkytlo odhad hodnoty pozemku v čase uplatnenia práva na odstúpenie od zmluvy napriek tomu, že v zmluve o predaji z roku 2014 sa stanovovalo, že v prípade uplatnenia práva na odstúpenie od zmluvy by predajná cena mala vychádzať z nového znaleckého posudku.

2.2.2. *Opatrenia týkajúce sa spoločnosti Ryanair*

2.2.2.1. Marketingová podpora poskytovaná spoločnosti Ryanair

Marketingová dohoda z roku 2005

(27) *Spolková krajina* Porýnie-Falcko a spoločnosť Ryanair uzavreli 4. novembra 2005 marketingovú dohodu (ďalej len „marketingová dohoda z roku 2005“), ktorá bola platná do konca roka 2016. Dohodu uzavrela len *spolková krajina* nezávisle od spoločnosti FFHG, ktorá nebola zmluvnou stranou marketingovej dohody. V čase uzavretia marketingovej dohody mala *spolková krajina* iba 17,5 % podiel v spoločnosti FFHG, zatiaľ čo 65 % akcií vlastnila spoločnosť Fraport, ktorú *spolková krajina* Porýnie-Falcko nekontroluje.

(28) Bolo dohodnuté, že finančné prostriedky, ktoré *spolková krajina* poskytne spoločnosti Ryanair na základe marketingovej dohody z roku 2005, sa použijú na marketingové a predajné činnosti vykonávané spoločnosťou Ryanair v záujme spoločného marketingu v oblasti cestovného ruchu *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko a spoločnosti Ryanair (odôvodnenie 90 rozhodnutia o začatí konania). Platby sa mali spoločnosti Ryanair uhradiť na základe zodpovedajúcich faktúr za propagačné činnosti v prospech turistických lokalít *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko. Na vykonávanie týchto marketingových činností spoločnosť Ryanair vypracovala „marketingovú koncepciu“.

(29) Podľa marketingovej dohody z roku 2005 *spolková krajina* kúpila od spoločnosti Ryanair i) odkazy na webovom sídle spoločnosti Ryanair na ponuky v oblasti cestovného ruchu v *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko (článok 1 marketingovej dohody); ii) dve strany v palubnom časopise spoločnosti Ryanair (článok 2 marketingovej dohody) a iii) tlačovú kampaň v prospech odvetvia cestovného ruchu *spolkovej krajiny* (článok 3 marketingovej dohody). Pokiaľ ide o tlačovú kampaň, v dohode sa uvádza, v akej sume spoločnosť Ryanair potrebuje kúpiť reklamný priestor od tretích strán na roky 2006 až 2010 (od 160 000 EUR v roku 2006 do [400 000 – 500 000] EUR v rokoch 2009 a 2010).

(30) V marketingovej dohode z roku 2005 sa takisto stanovujú platby *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko spoločnosti Ryanair, ktoré by podľa článku 7 dohody mali byť aspoň o 50 % nižšie ako ceny, ktoré Ryanair účtuje iným zákazníkom online marketingových služieb. Okrem toho sa v článku 9 marketingovej dohody stanovuje, že Ryanair sa zaväzuje zriadiť na letisku Frankfurt-Hahn základňu pre určitý počet lietadiel ([4]), ktorý sa líši v jednotlivých rokoch, na ktoré sa vzťahuje dohoda (ako sa uvádza v prílohe k dohode), keďže marketingové opatrenia vymedzené v dohode budú účinné len vtedy, keď sa do regiónu prepraví viac prichádzajúcich turistov. Ak spoločnosť Ryanair

([4]) Zriadenie základne pre lietadlo na letisku znamená, že lietadlo zvyčajne zostáva na tomto letisku cez noc. Z toho vyplýva, že lietadlo sa používa na prevádzku niekoľkých letov z daného letiska.

nezriadi základňu pre dohodnutý počet lietadiel na letisku Frankfurt-Hahn, *spolková krajina* Porýnie-Falcko má právo marketingovú dohodu okamžite vypovedať.

(31) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené platby, ktoré má *spolková krajina* zaplatiť spoločnosti Ryanair ročne v rámci marketingovej dohody z roku 2005, ako aj počet lietadiel, pre ktoré sa spoločnosť Ryanair zaväzuje zriadiť základňu na letisku Frankfurt-Hahn ročne:

Tabuľka 1

Marketingová dohoda z roku 2005 – platby splatné *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko a počet lietadiel spoločnosti Ryanair so základňou na letisku Frankfurt-Hahn.

Rok	Počet lietadiel so základňou na letisku Frankfurt-Hahn	Platba *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko spoločnosti Ryanair (v EUR)
2006	8	[0 – 2 milióny]
2007	10	[0 – 2 milióny]
2008	12	[0 – 2 milióny]
2009	14	[0 – 2 milióny]
2010	16	[0 – 2 milióny]
2011	17	[0 – 2 milióny]
2012	18	[0 – 2 milióny]
2013	18	[0 – 2 milióny]
2014	18	[0 – 2 milióny]
2015	18	[0 – 2 milióny]
2016	18	[0 – 2 milióny]

(32) Okrem prehľadu cien účtovaných rôznymi webovými sídlami za reklamné kampane Nemecko nepredložilo žiadne podrobné *ex ante* hodnotenie marketingovej dohody z roku 2005 uzavretej *spolkovou krajinou*, v ktorom by sa preukazovalo, že dohoda bola v súlade s trhom.

Marketingová dohoda z roku 2017

(33) *Spolková krajina* Porýnie-Falcko po predaji svojich podielov v spoločnosti FFHG skupine HNA Group ([5]) v marci 2017 uzavrela 20. októbra 2017 so spoločnosťou Ryanair novú marketingovú dohodu (ďalej len „dohoda o spoločnej kampani z roku 2017“). Uvedená dohoda nadobudla platnosť 1. októbra 2017 a bola uzavretá na maximálne obdobie päť rokov. V závislosti od rozpočtových obmedzení *spolkovej krajiny* mala *spolková krajina* právo vypovedať dohodu najskôr s účinnosťou od 31. decembra 2018.

(34) V novej dohode sa stanovovali ročné platby za marketing zo strany *spolkovej krajiny* spoločnosti Ryanair v zásade vo výške 1,2 milióna EUR ročne. Na obdobie od 1. októbra do 31. decembra 2017 bola pomerná platba stanovená vo výške 350 000 EUR, na rok 2018 sa počítalo s dodatočnou sumou v maximálnej výške 200 000 EUR (v celkovej výške 1,4 milióna EUR na rok 2018), ak by sa zodpovedajúci prevod nevyužitých finančných prostriedkov plánovaný na rok 2017 uskutočnil v súlade s platnými rozpočtovými pravidlami *spolkovej krajiny*.

(35) Zmluvné strany sa dohodli, že stanovia podrobnú marketingovú kampaň a jej hodnotu na ročnom základe. Ročná platba by nepresiahla 1,2 milióna EUR.

([5]) Skupina HNA Group bola čínsky konglomerát pôsobiaci najmä v oblasti letectva a cestovného ruchu.

(36) Počas trvania dohody sa spoločnosť Ryanair zaviazala prepraviť aspoň [100 000 – 200 000] cestujúcich ročne na letisko Frankfurt-Hahn, ktorí zostanú aspoň jednu noc v *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko (ďalej len „leteckí turisti“). Ak by počet leteckých turistov nedosiahol [100 000 – 200 000], platba by nebola splatná. Ak by počet leteckých turistov presiahol [100 000 – 200 000], ale nedosiahol by [100 000 – 200 000], bolo by splatných len […] % z 1,2 milióna EUR.

(37) Okrem toho sa v pláne kampane z roku 2018 stanovili opatrenia na budovanie a zvyšovanie informovanosti o destinácii Porýnie-Falcko prostredníctvom sociálnych médií, databázy a webových sídiel spoločnosti Ryanair pre riadenie vzťahov so zákazníkmi, ako aj cielenej reklamy. Okrem toho bola naplánovaná komplexná marketingová kampaň v hodnote [0 – 1,2 milióna] EUR s využitím tradičných mediálnych kanálov, ako aj vysoko cielených digitálnych médií.

(38) Nemecko tvrdí, že marketingová dohoda z roku 2017 bola uzavretá po privatizácii letiska Frankfurt-Hahn a že zmluvné strany dohody konali ako súkromné subjekty v trhovom hospodárstve, pričom boli dodržané trhové podmienky na uzavretie takejto marketingovej dohody. Podľa Nemecka rozhodnutie *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko uzavrieť marketingovú dohodu so spoločnosťou Ryanair vychádzalo z porovnávacej štúdie vypracovanej nezávislým expertom, ktorej výsledkom bolo, že spoločnosť Ryanair ponúkla najlepší pomer ceny a kvality, pokiaľ ide o marketingové služby, o ktoré mala *spolková krajina* záujem. Okrem porovnávacej štúdie Nemecko nepredložilo žiadne podrobné *ex ante* hodnotenie marketingovej dohody, ktorú uzavrela *spolková krajina*, v ktorom by sa preukázalo, že dohoda je v súlade s obchodným správaním a so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

2.2.2.2. Dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair

(39) Spoločnosti FFHG a Ryanair uzavreli súbor dohôd upravujúcich finančné podmienky, za ktorých spoločnosť Ryanair pôsobí na letisku Frankfurt-Hahn. V rozhodnutí Komisie (EÚ) 2016/788 ([6]) (ďalej len „rozhodnutie Hahn I“) Komisia dospela k záveru, že dohody o letiskových službách medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair z roku 2002 (ďalej len „dohoda o letiskových službách z roku 2002“) a z roku 2005 (ďalej len „dohoda o letiskových službách z roku 2005“) sú v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, a preto nepredstavujú štátnu pomoc. Dohoda o letiskových službách z roku 2002 sa mala pôvodne uplatňovať do 13. februára 2017 s možnosťou predĺženia do 13. februára 2022 a dohoda o letiskových službách z roku 2005 sa mala pôvodne uplatňovať do roku 2027.

(40) Spoločnosti FFHG a Ryanair uzavreli 27. marca 2013 doplnkovú dohodu (ďalej len „doplnková dohoda z roku 2013“ alebo „doplnková dohoda o letiskových službách z roku 2013“) s trvaním tri roky (2013 až 2016). Podľa podmienok dohody sa v doplnkovej dohode z roku 2013 „zhŕňajú a nahrádzajú všetky skôr uzavreté dohody týkajúce sa prevádzky osobných lietadiel na letisko Frankfurt-Hahn a z neho“. Nemecko nepredložilo posúdenie doplnkovej dohody z roku 2013 podľa zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Doplnková dohoda z roku 2013 je doplnkom k štandardnej dohode o službách pozemnej obsluhy uplatňovanej na letisku Frankfurt-Hahn. Neodchyľuje sa od sadzobníka letiskových poplatkov a skôr potvrdzuje jeho platnosť. Aktualizujú sa ňou pravidlá o pozemnej obsluhe uplatniteľné na spoločnosť Ryanair podľa všeobecného vývoja v leteckom priemysle.

(41) Doplnková dohoda z roku 2013 bola 8. marca 2015 zmenená prostredníctvom anotácie k dohode o službách pozemnej obsluhy pripojenej k doplnkovej dohode z roku 2013 (ďalej len „anotácia z roku 2015“ alebo „dohoda o letiskových službách z roku 2015“) zmenená v týchto bodoch: a) predĺženie doplnkovej dohody z roku 2013 do 31. marca 2017; b) poskytnutie vozidla pre odbavovaciu plochu/údržbárskeho vozidla spoločnosti Ryanair a c) poskytnutie administratívnych kancelárskych a skladovacích priestorov pre náhradné súčiastky spoločnosti Ryanair. Nemecko objasnilo, že dohoda so spoločnosťou Ryanair z roku 2002 už zahŕňala marketingovú podporu približne vo výške 100 000 EUR na každú novú trasu otvorenú z letiska Frankfurt-Hahn/na letisko Frankfurt-Hahn, ako sa uvádza v odôvodnení 109 rozhodnutia o začatí konania. Nemecko informovalo Komisiu, že počas uplatňovania anotácie z roku 2015 v každom prípade nebola poskytnutá žiadna marketingová podpora pre novú trasu.

([6]) Rozhodnutie Komisie 2016/788 z 1. októbra 2014 o štátnej pomoci SA.32833 (2011/C) (ex 2011/NN), ktorú poskytlo Nemecko v súvislosti s mechanizmom financovania letiska Frankfurt Hahn zavedeným v rokoch 2009 až 2011 (Ú. v. EÚ L 134, 24.5.2016, s. 1).

(42) Spoločnosti FFHG a Ryanair uzavreli 8. – 9. septembra 2016 novú dohodu na päť rokov s platnosťou od 1. apríla 2017 do 31. marca 2022. Táto dohoda má formu doplnkovej dohody k doplnkovej dohode z roku 2013 (ďalej len „doplnková dohoda č. 2 z roku 2016“ alebo „dohoda o letiskových službách z roku 2016“). Doplnková dohoda č. 2 z roku 2016, v ktorej sa v prvom rade stanovuje, ktorá suma letiskových poplatkov sa uplatňuje za akých okolností, obsahuje určité zmeny doplnkovej dohody z roku 2013 a nahrádza anotáciu z roku 2015.

(43) Podľa Nemecka sa doplnkovou dohodou č. 2 z roku 2016 mení doplnková dohoda z roku 2013 a anotácia z roku 2015 len v dvoch bodoch:

a) letiskový poplatok vo výške […] EUR na cestujúceho podľa doplnkovej dohody č. 2 z roku 2016 sa uplatňuje za predpokladu, že spoločnosť Ryanair prepraví aspoň […] cestujúcich ročne, pričom pôvodne sa uplatňoval od […] cestujúcich ročne;

b) zavádza sa ňou nový systém marketingovej podpory, podľa ktorého by sa letiskové poplatky nemali uplatňovať na žiadnych cestujúcich prekračujúcich počet odlietajúcich cestujúcich v predchádzajúcom roku.

2.2.2.3. Podpora vzdelávania pre spoločnosť Ryanair

(44) Sťažovateľ na základe výročných správ spoločnosti Hahn Campus Management GmbH (ďalej len „HCM“), 100 % dcérskej spoločnosti spoločnosti FFHG, tvrdí, že spoločnosť HCM dostala v rokoch 2001 – 2002 od orgánov *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko pomoc na podporu vzdelávania približne vo výške 1,685 milióna EUR na vzdelávanie nezamestnaných osôb alebo osôb ohrozených nezamestnanosťou. Okrem toho spoločnosť HCM poverila spoločnosť s názvom a und o Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung (ďalej len „a und o Gettmann“) riadením administratívneho konania, najmä zhromažďovaním dôkazov o tom, že platby sa skutočne použili na poskytovanie vzdelávania (*Verwendungsnachweise*).

(45) Podľa sťažovateľa spoločnosť Ryanair poskytovala spoločnosti HCM služby vzdelávania v rámci výcvikového programu pre palubných sprievodcov a pilotov a za tieto služby dostávala odmenu. V tejto súvislosti sťažovateľ uvádza sumu 4 milióny EUR. Sťažovateľ cituje aj článok v tlači, v ktorom expert odhadol, že približne 80 až 90 % pilotov a palubných sprievodcov, ktorí absolvovali výcvik prostredníctvom programu HCM, sa napokon zamestnalo v spoločnosti Ryanair. Sťažovateľ uvádza, že bolo všeobecne známe, že zamestnanci spoločnosti Ryanair si museli sami financovať svoju kvalifikáciu a spoločnosť Ryanair neznášala náklady na výcvik svojich vlastných zamestnancov (pilotov, ako aj palubných sprievodcov). Sťažovateľ v tomto zmysle cituje vyhlásenie na webovom sídle spoločnosti Ryanair z roku 2003 týkajúce sa výcviku palubných sprievodcov.

2.2.2.4. Financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangáru v prospech spoločnosti Ryanair

(46) Sťažovateľ tvrdí, že spoločnosť FFHG v roku 2010 vybudovala pre spoločnosť Ryanair výcvikové stredisko v hodnote 9 miliónov EUR. Podľa sťažovateľa má výcvikové stredisko až 16 miestností na výcvik a 70 izieb a spoločnosť Ryanair ho využíva na výcvik pilotov a palubných sprievodcov od augusta 2010.

(47) Sťažovateľ sa okrem toho domnieva, že spoločnosť FFHG v roku 2010 vybudovala údržbový hangár, aby ho prenajala spoločnosti Ryanair, pričom zmluva o prenájme nepokrývala náklady spoločnosti FFHG. Podľa sťažovateľa je údržbový hangár projektovaný pre dve lietadlá typu Boeing 737 – 800, čo sú typy, ktoré používa spoločnosť Ryanair. Podľa sťažovateľa bol údržbový hangár postavený osobitne na žiadosť spoločnosti Ryanair. V tejto súvislosti sťažovateľ odkazuje na články v tlači, z ktorých vyplýva, že spoločnosť Ryanair rokovala o výstavbe takýchto zariadení s niekoľkými letiskami.

(48) Sťažovateľ tvrdí, že v záujme výstavby tohto hangára spoločnosť FFHG uverejnila oznámenie o vyhlásení verejnej súťaže na koncesnú zmluvu v hodnote až do 8 miliónov EUR. Koncesná zmluva, ktorú spoločnosť FFHG napokon uzavrela so stavebnou spoločnosťou na výstavbu údržbového hangára, však mala hodnotu 17,46 milióna EUR. Stavebná spoločnosť následne prenajala údržbový hangár spoločnosti FFHG na 30 rokov. Sťažovateľ uvádza, že spoločnosť FFHG nadobudla v roku 2011 ekonomické vlastníctvo údržbového hangára za 12,1 milióna EUR a následne ho ďalej prenajala spoločnosti Ryanair do roku 2027 za cenu pod úrovňou nákladov v celkovej hodnote približne 8,3 milióna EUR.

(49) Sťažovateľ sa domnieva, že „koncesia“ nebola skutočnou koncesiou, keďže hangár neprevádzkovala stavebná spoločnosť s cieľom pokryť svoje investičné náklady prostredníctvom poplatkov platených používateľmi, ktorí sú tretími stranami. Namiesto toho stavebná spoločnosť len hangár prenajala späť spoločnosti FFHG na 30 rokov s cieľom pokryť investičné náklady. Spoločnosť FFHG preto *de facto* znášala finančné riziko spojené s výstavbou údržbového hangára. Okrem toho, keďže spoločnosť FFHG nadobudla v roku 2011 ekonomické vlastníctvo údržbového hangára za približne 12,1 milióna EUR a spoločnosť Ryanair bola povinná platiť nájomné len vo výške približne 8,3 milióna EUR do roku 2027, nájomné nepokrývalo náklady, čo teda predstavovalo výhodu pre spoločnosť Ryanair.

2.3. **Dôvody na začatie konania**

(50) V rozhodnutí o začatí konania sa nastolila otázka, či tieto opatrenia zahŕňajú štátnu pomoc a či ich možno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom:

a) opatrenia potenciálnej pomoci pre spoločnosť FFHG:

1. záruka, ktorú spolková krajina Porýnie-Falcko poskytla spoločnosti FFHG v súvislosti s predajom pozemkov spoločnosti Haitec vykonávajúcej údržbu lietadiel a
2. „dvojitý“ predaj pozemku spoločnosti FFHG;

b) opatrenia potenciálnej pomoci pre spoločnosť Ryanair:

1. pomoc na podporu vzdelávania spoločnosti Ryanair;
2. financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára;
3. marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 medzi *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair a
4. dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair.

2.3.1. *Záruka, ktorú spolková krajina Porýnie-Falcko poskytla spoločnosti FFHG v súvislosti s predajom pozemkov spoločnosti Haitec vykonávajúcej údržbu lietadiel*

(51) Komisia dospela k predbežnému záveru, že poplatok za záruku vo výške 2,56 % predstavuje štátnu pomoc pre spoločnosť FFHG, keďže sa zdá, že neodráža trhovo orientovanú cenu, a preto sa nezdá v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Komisia usúdila, že [poradenská spoločnosť] pravdepodobne podhodnotila trhovú referenčnú hodnotu. ([7])

2.3.2. *„Dvojitý“ predaj pozemku spoločnosti FFHG*

(52) Komisia dospela k predbežnému záveru, že podmienky, za ktorých spoločnosť FFHG v roku 2016 uplatnila svoje právo na odstúpenie od zmluvy, pokiaľ ide o pozemok „ubytovanie“, neboli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Uplatnenie práva na odstúpenie od zmluvy bez akejkoľvek kompenzácie pre spolkovú krajinu Porýnie-Falcko, pričom pozemok „ubytovanie“ bol predaný spoločnosti ADC za 1,25 milióna EUR mesiac po odstúpení od zmluvy, predbežne naznačuje hospodársku výhodu. ([8])

(53) Keďže Nemecko nepredložilo ďalšie informácie, Komisia vyjadrila pochybnosti, či je pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom v súlade s kritériami stanovenými v oddiele 5.1.2 usmernení o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti z roku 2014 (ďalej len „usmernenia v oblasti letectva z roku 2014“) ([9]), ([10]).

2.3.3. *Pomoc na podporu vzdelávania spoločnosti Ryanair*

(54) Komisia dospela k predbežnému záveru, že pomoc na podporu vzdelávania predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Ryanair, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

(55) Komisia v rámci predbežných pripomienok uviedla tieto skutočnosti:

a) Skutočnosť, že verejné finančné prostriedky boli poskytnuté s cieľom bojovať proti nezamestnanosti, neznamená, že predmetná vzdelávacia činnosť nemá hospodársku povahu.

([7]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 158.
([8]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 186 – 188.
([9]) Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3).
([10]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 326 – 330.

b) Zdá sa, že spoločnosť HCM je len sprostredkovateľom medzi *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair na účely smerovania grantov z ministerstva práce, sociálnych vecí, rodiny a zdravia *spolkovej krajiny* spoločnosti Ryanair.

c) Nie je jasné, či spoločnosť Ryanair dostala za poskytovanie služieb vzdelávania zaplatené dvakrát, ako tvrdí sťažovateľ, t. j. raz od študentov a raz od *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko, alebo či by sa údajné platby mali považovať za kompenzáciu nákladov na vzdelávanie, ktoré by spoločnosť Ryanair za normálnych okolností znášala sama, vzhľadom na to, že sa zdá, že zamestnala väčšinu osôb, ktoré príslušné vzdelávanie absolvovali.

d) Keďže Nemecko neposkytlo ďalšie informácie, Komisia vyjadrila pochybnosti nad tým, že by sa predmetné opatrenie mohlo považovať za pomoc na podporu vzdelávania podľa článku 31 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách. ([11]), ([12])

2.3.4. *Financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára*

(56) Komisia dospela k predbežnému záveru, že financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára predstavuje štátnu pomoc pre spoločnosť Ryanair. Vzhľadom na to, že analýza ziskovosti, ktorú predložilo Nemecko, vyvolala niekoľko pochybností, Komisia dospela k predbežnému záveru, že predmetné financovanie poskytlo spoločnosti Ryanair hospodársku výhodu. ([13])

2.3.5. *Marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 medzi spolkovou krajinou Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair*

(57) Komisia dospela k predbežnému záveru, že obe marketingové dohody predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Ryanair a sú nezlučiteľné s vnútorným trhom. Komisia mala pochybnosti o tom, že marketingové dohody boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Komisia mala najmä pochybnosti o tom, že by *spolková krajina* Porýnie-Falcko mohla z týchto dohôd vyvodiť akýkoľvek prvok zisku, ktorý by hypotetický súkromný subjekt zohľadnil pri posudzovaní, či uvedené dohody uzavrie. ([14])

(58) Komisia okrem toho vyjadrila obavy, že hlavným cieľom dohôd nebolo získať marketingové služby na propagáciu územia Porýnia-Falcka, ale skôr finančne podporiť operácie leteckej dopravy vykonávané spoločnosťou Ryanair z letiska Frankfurt-Hahn a naň, s cieľom posilniť leteckú prevádzku na tomto letisku.

2.3.6. *Dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair*

(59) Komisia dospela k predbežnému záveru, že *spolková krajina* Porýnie-Falcko sa ako väčšinový akcionár spoločnosti FFHG podieľala na rozhodnutí spoločnosti FFHG uzavrieť dohody, a vyjadrila pochybnosti nad tým, že by doplnkovú dohodu z roku 2013, anotáciu z roku 2015 a doplnkovú dohodu č. 2 z roku 2016 uzavrel súkromný subjekt v trhovom hospodárstve motivovaný vyhliadkami ziskovosti nachádzajúci sa v rovnakej situácii ako spoločnosť FFHG. ([15])

(60) Pokiaľ ide o doplnkovú dohodu č. 2 z roku 2016, Komisia vyjadrila pochybnosti nad tým, že dohoda bola v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, najmä vzhľadom na to, že predpoklady, z ktorých vychádza štúdia PwC, o ktorú sa Nemecko opiera pri preukazovaní toho, že správanie *spolkovej krajiny* bolo v súlade s trhom, sa javia ako príliš optimistické. ([16])

([11]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1).
([12]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 230.
([13]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 264 – 267.
([14]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 233 – 252.
([15]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 277 – 291.
([16]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 287 – 290.

3. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

3.1. Pripomienky sťažovateľa

3.1.1. *Opatrenia týkajúce sa spoločnosti FFHG*

3.1.1.1. Záruka, ktorú spolková krajina Porýnie-Falcko poskytla spoločnosti FFHG

(61) Spoločnosť Lufthansa vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania tvrdí, že Komisia dospela k nesprávnemu záveru, že sa zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve uplatňuje.

(62) Po prvé Lufthansa tvrdí, že *spolková krajina* nekonala ako súkromný investor, pretože žiadny súkromný subjekt by v danej konkrétnej situácii takúto záruku neposkytol. Záruka na zaplatenie by sa uplatnila, keby sa prevádzka letiska ukončila pred rokom 2024. Spoločnosť Lufthansa zdôrazňuje toto riziko, pretože spoločnosť Ryanair nemala žiadnu zmluvnú povinnosť pôsobiť na letisku Frankfurt-Hahn a mohla ho opustiť zo dňa na deň. Spoločnosť Ryanair už v roku 2008 pohrozila, že z letiska odíde.

(63) Spoločnosť Lufthansa subsidiárne tvrdí, že aj keby sa zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve uplatňovala, poplatok za záruku zo strany spoločnosti FFHG bol príliš nízky, a preto bola spoločnosti FFHG poskytnutá výhoda.

(64) Spoločnosť Lufthansa spochybňuje prístup Nemecka a Komisie v rozhodnutí o začatí konania pri posudzovaní výšky poplatku za záruku. Lufthansa spochybňuje najmä zistenie Komisie, že minimálna sadzba v súlade s trhom by predstavovala 3,10 %. Táto úvaha sa zakladala na tom, že spoločnosť FFHG sa považovala za „dlžníka“, zatiaľ čo v tomto prípade by sa záruka vzťahovala na penále pre spoločnosť Haitec, a nie na splatenie úveru. Preto sa ako referenčný dokument musí použiť oznámenie Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (ďalej len „oznámenie o referenčných sadzbách“) ([17]). Minimálny poplatok za záruku by potom predstavoval 7,98 %.

3.1.1.2. „Dvojitý“ predaj pozemku spoločnosti FFHG

(65) Spoločnosť Lufthansa tvrdí, že znalecké posudky citované v rozhodnutí o začatí konania týkajúce sa predaja pozemkov vypracovali verejné subjekty. Spoločnosť Lufthansa sa domnieva, že tie sa nepovažujú za nezávislých expertov. Táto pripomienka sa však týka pôvodnej predajnej ceny v zmluve o predaji z roku 2014 a netýka sa pochybností, ktoré vznikli v súvislosti s uplatnením práva spoločnosti FFHG odstúpiť od predaja pozemku „ubytovanie“ a s jeho predajom spoločnosti ADC o mesiac neskôr. Lufthansa súhlasí s týmito pochybnosťami a tvrdí, že spoločnosť FFHG získala predajom výhodu.

3.1.2. *Opatrenia týkajúce sa spoločnosti Ryanair*

3.1.2.1. Marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 medzi spolkovou krajinou Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair

(66) Sťažovateľ tvrdí, že je nezvyčajné, aby takúto dohodu uzavrel orgán verejnej moci. Jediný precedens sa týkal letiska v Zweibrückene, kde sa pomoc v skutočnosti považovala za neoprávnenú a nezlučiteľnú.

(67) Sťažovateľ poznamenáva, že marketingová dohoda sa týka len letiska Frankfurt-Hahn, a nie celej *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko.

(68) Podľa spoločnosti Lufthansa treba ďalej poznamenať, že prinajmenšom za rok 2008 *spolková krajina* Porýnie-Falcko zaplatila spoločnosti Ryanair za internetové odkazy dvakrát: raz na základe dohody s letiskom Zweibrücken a druhý raz na základe marketingovej dohody z roku 2005, ktorá sa posudzuje v tomto prípade.

(69) Sťažovateľ takisto spochybňuje, že spoločnosť Ryanair reálne viedla tlačovú kampaň v prospech odvetvia cestovného ruchu *spolkovej krajiny*. Pri posudzovaní marketingovej dohody z roku 2005 by sa nemala zohľadňovať stratégia v oblasti cestovného ruchu z roku 2015, ktorá bola zameraná na zahraničných návštevníkov.

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

(70) Sťažovateľ ďalej spochybňuje, že bol dosiahnutý dohodnutý počet lietadiel, ktoré mali mať základňu na letisku Frankfurt-Hahn, a tvrdí, že *spolková krajina* Porýnie-Falcko zmluvu nevypovedala napriek tomuto jej údajnému porušeniu.

(71) Sťažovateľ okrem toho uvádza, že na spoločnosť Ryanair bolo vynaložených 30 % až 50 % marketingového rozpočtu *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko. Takéto rozdelenie je diskrimináciou v prospech spoločnosti Ryanair, najmä vzhľadom na to, že spoločnosť Ryanair dostávala marketingovú podporu aj na základe dohôd o letiskových službách z rokov 2005, 2015, 2016, ako aj marketingovú podporu z iných letísk.

3.1.2.2. Dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair

(72) Sťažovateľ považuje dohody o letiskových službách za pripísateľné štátu, keďže *spolková krajina* Porýnie-Falcko ako väčšinový akcionár spoločnosti FFHG sa na ich podpise pravdepodobne podieľala.

(73) Okrem toho súkromný investor v podobnej situácii by zvážil primárny hospodársky výsledok dohody, konkrétne značný deficit, a rovnakú dohodu by nepredĺžil. V súlade s rozsudkom Súdneho dvora vo veci C-300/16 ([18]) sa za relevantnú musí považovať akákoľvek informácia, ktorá môže nezanedbateľným spôsobom ovplyvniť rozhodovací proces investora.

(74) Spoločnosť Lufthansa ďalej tvrdí, že spoločnosť FFHG bola oboznámená so znaleckým posudkom spoločnosti AT Kearney z roku 2012, v ktorom sa posudzovala ziskovosť spoločnosti FFHG, resp. neexistencia ziskovosti. Na základe odporúčania uvedeného v znaleckom posudku sa spoločnosť FFHG začiatkom roka 2013 obrátila na spoločnosť Ryanair a požiadala o zvýšenie poplatkov. Spoločnosť Ryanair však súhlasila len s určitými kozmetickými zmenami. Preto ak spoločnosť FFHG konala ako súkromný investor, nemala uzavrieť dohodu o letiskových službách z roku 2013 a 2015.

(75) Pokiaľ ide o dohodu o letiskových službách z roku 2016, konkrétna situácia investora v prípade spoločnosti FFHG bola trochu odlišná od dohôd z rokov 2013 a 2015. Spoločnosť Lufthansa tvrdí, že dohodu o letiskových službách z roku 2016 by rozumne konajúci investor v konkrétnej situácii, v akej sa nachádzala spoločnosť FFHG, neuzavrel, keďže bola uzavretá pod tlakom spoločnosti Ryanair vyvíjaným na potenciálneho nového vlastníka letiska v rámci prebiehajúceho (štvrtého) privatizačného konania a za podmienok, ktoré boli ešte výhodnejšie ako podmienky dohody o letiskových službách z roku 2005, ktoré neboli postačujúce na to, aby sa predišlo situácii, v ktorej by spoločnosť FFHG ako celok vytvorila v priebehu rokov značné straty.

(76) Okrem toho neexistujú žiadne predvídateľné či dokonca vypočítateľné ekonomické parametre na uplatnenie kritéria súkromného investora, najmä preto, že spoločnosť Ryanair sa nezaviazala k žiadnemu konkrétnemu objemu činnosti na letisku Frankfurt-Hahn.

(77) Spoločnosť Lufthansa takisto poznamenáva, že citácie zo zasadnutí miestneho parlamentu obsahujúce informácie poskytnuté členom dozornej rady spoločnosti FFHG dokazujú, že hlavné parametre zmluvy sa s manažmentom spoločnosti FFHG dohodli už 28. júla 2016, a to v reakcii na tlak vyvíjaný spoločnosťou Ryanair. Spoločnosť PwC pritom vypracovala štúdiu uskutočniteľnosti v septembri 2016. Spoločnosť Lufthansa sa preto domnieva, že sa tým potvrdzujú pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania, že štúdia nebola vypracovaná pred uzavretím dohody o letiskových službách z roku 2016. Cieľom štúdie bolo skôr predísť tomu, aby spoločnosť FFHG podala návrh na začatie konkurzného konania počas postupu privatizácie.

(78) A napokon spoločnosť Lufthansa tvrdí, že celková výška pomoci na základe dohôd o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 predstavuje najmenej 70 miliónov EUR.

3.1.2.3. Podpora vzdelávania pre spoločnosť Ryanair

(79) Spoločnosť Lufthansa sa domnieva, že príjemcom údajnej pomoci na podporu vzdelávania je spoločnosť Ryanair, keďže *spolková krajina* previedla platby HCM, aby ich tá postúpila spoločnosti Ryanair.

([18]) Rozsudok Súdneho dvora z 20. septembra 2017, Európska komisia/Frucona Košice a.s., C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, bod 60.

(80) Sťažovateľ poukazuje na prepojenie údajnej pomoci na podporu vzdelávania s marketingovou dohodou z roku 2001 medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair, pričom tvrdí, že sú z časového hľadiska úzko prepojené.

(81) Sťažovateľ spochybňuje tvrdenie Nemecka, že údajná pomoc na podporu vzdelávania nepredstavuje hospodársku činnosť. Spoločnosť Lufthansa spochybňuje, že podpora vzdelávania bola určená na podporu kvalifikácie nezamestnaných osôb alebo osôb ohrozených nezamestnanosťou, a že uvedené činnosti sa týkali politiky trhu práce, ako tvrdí Nemecko.

(82) Sťažovateľ takisto tvrdí, že spoločnosť Ryanair neznášala náklady na vzdelávanie svojich zamestnancov.

(83) Sťažovateľ používa rôzne zdroje na určenie výšky údajnej pomoci na podporu vzdelávania, najmä výročné správy spoločnosti HCM. Tvrdí, že štátne prostriedky vyplatené na výcvik pilotov a palubných sprievodcov spoločnosti Ryanair predstavovali približne 2,9 milióna EUR, a boli teda podstatne vyššie, ako sa predpokladalo v rozhodnutí o začatí konania. Z výročných správ spoločnosti HCM za roky 2001 a 2002 vyplýva, že spoločnosť HCM dostala od *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko najmenej 2 675 555,20 EUR, ktoré potom podľa sťažovateľa postúpila spoločnosti Ryanair. Sťažovateľ tvrdí, že jedna časť pomoci bola vyplatená priamo spoločnosti Ryanair na vzdelávanie, ktoré spoločnosť Ryanair údajne sama poskytovala svojim zamestnancom. Ďalšia časť bola použitá na výcvik palubných sprievodcov, ktorých neskôr spoločnosť Ryanair prijala do zamestnania.

(84) Sťažovateľ navyše tvrdí, že údajná pomoc na podporu vzdelávania je nezlučiteľná s vnútorným trhom. Domnieva sa, že podmienky na uplatnenie výnimky na údajnú pomoc na podporu vzdelávania podľa článku 31 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách nie sú splnené, a v tejto súvislosti kritizuje po prvé nedostatočnú transparentnosť pomoci, po druhé skutočnosť, že bol prekročený strop vymedzujúci notifikačnú povinnosť, a po tretie, že podmienka stanovená v článku 31 ods. 2 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách nie je splnená, pretože údajne podporovaný obsah vzdelávania je rovnocenný povinným vzdelávacím normám.

(85) Sťažovateľ napokon spochybňuje námietku Nemecka týkajúcu sa obdobia uchovávania obchodných dokumentov podľa nemeckého práva (10 rokov). Sťažovateľ poskytol Komisii podrobné informácie o údajnej pomoci na podporu vzdelávania v sťažnosti podanej v roku 2011. V odôvodneniach 2 a 3 rozhodnutia Hahn I sa výslovne uvádza, že Komisia postúpila túto sťažnosť Nemecku 18. marca 2011. Nemecko sa teda o tejto záležitosti dozvedelo deväť rokov po vyplatení finančných prostriedkov v roku 2002, pričom za uchovávanie a archivovanie príslušných dokumentov bol teda zodpovedný manažment spoločnosti HCM. Sťažovateľ dodáva, že v takom prípade by sa malo vychádzať z predpokladu, že Nemecko malo dokumenty k dispozícii, ale Komisii ich na požiadanie nepredložilo. V súlade s článkom 15 ods. 1 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([19]) by sa preto malo prijať rozhodnutie na základe dostupných informácií.

3.1.2.4. Financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára

(86) Pripomienky sťažovateľa k okolnostiam výstavby údržbového hangára a školy pre posádku a pilotov sa týkajú jeho podaní zo 4. marca 2011 a z 9. júna 2016. Sťažovateľ konkrétne uvádza, že podľa tlačových správ investícia spoločnosti FFHG do výcvikových zariadení pre palubných sprievodcov a pilotov dosiahla 9 miliónov EUR. Sťažovateľ sa okrem toho odvoláva na rôzne ukazovatele vrátane organického prepojenia s dozornou radou spoločnosti FFHG v danom čase, ktoré preukazujú pripísateľnosť príslušných zmlúv štátu.

(87) Sťažovateľ ďalej tvrdí, že existovali ďalšie zmluvy týkajúce sa výcvikových zariadení pre pilotov a palubných sprievodcov, ktoré boli vybudované pre spoločnosť Ryanair.

3.2. **Pripomienky spoločnosti Ryanair**

3.2.1. *Pomoc na podporu vzdelávania poskytnutá spoločnosti Ryanair*

(88) Spoločnosť Ryanair sa odvoláva na premlčaciu lehotu na vymáhanie podľa článku 17 nariadenia (EÚ) 2015/1589 a tvrdí, že od poslednej platby pomoci v roku 2003 už uplynula.

([19]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

(89) Spoločnosť Ryanair okrem toho poukazuje na to, že premlčacia lehota v Írsku je šesť rokov, a preto spoločnosť Ryanair nevyhnutne neuchováva záznamy o zmluvách po uplynutí tejto lehoty. Spoločnosť Ryanair sa preto na svoju obhajobu alebo na preukázanie neexistencie pomoci či jej zlučiteľnosti nemôže odvolať na žiadne informácie o tomto údajnom opatrení pomoci. Akékoľvek vyšetrovanie v tejto veci by teda predstavovalo porušenie práva spoločnosti Ryanair na obhajobu a práva na dobrú správu vecí verejných. Spoločnosť Ryanair napokon tvrdí, že nebola príjemcom štátnej podpory, ale že príjemcom pomoci bola skôr poradenská spoločnosť a und o Gettmann, ktorú si najala spoločnosť HCM. Medzi zistením Komisie, že HCM konala „len ako sprostredkovateľ" medzi *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair, a skutočnosťou, že spoločnosť HCM financovala 50 % vzdelávania z vlastných zdrojov, existuje rozpor.

3.2.2. *Financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára*

(90) Podľa rozhodnutia o začatí konania Nemecko poskytlo analýzu ziskovosti predmetných dohôd s cieľom preukázať ich súlad so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ktorá spočíva vo výpočte súhrnnej čistej súčasnej hodnoty peňažných tokov, ktoré možno pripísať dohodám. Komisia kritizovala niekoľko bodov v tejto analýze. Komisia odoprela spoločnosti Ryanair prístup k spisu. Spoločnosť Ryanair preto nemôže predložiť pripomienky k bodom, ktoré Komisia uviedla v súvislosti s analýzou ziskovosti, ktorú predložilo Nemecko.

3.2.3. *Marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 uzavreté medzi spolkovou krajinou Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair*

(91) Po prvé, spoločnosť Ryanair tvrdí, že marketingové služby boli skutočne potrebné. Letisko Frankfurt-Hahn a región okolo letiska závisia od príjmov z cestovného ruchu. Pre regionálne orgány je pomerne bežné, že časť propagácie svojej značky vykonávajú na webových sídlach a v iných médiách, ktoré ponúkajú letecké spoločnosti. Skutočnosť, že aj veľké mestá, ako sú Rím a Paríž, musia osobitne investovať do medzinárodnej reklamy, dokazuje ešte väčšiu potrebu menej známych miest a regiónov investovať do marketingu vlastného imidžu a značky.

(92) Po druhé, marketingové služby poskytované spoločnosťou Ryanair uspokojujú marketingové potreby ich nákupcov. Zámerom *spolkovej krajiny* nebolo propagovať letecké spojenia spoločnosti Ryanair na letisko Londýn-Stansted, do Edinburghu, Newquay a Ríma, ale jasne propagovať na internete región okolo letiska Frankfurt-Hahn. Podľa spoločnosti Ryanair reklama na jej webovom sídle a marketing v palubných časopisoch umožňujú optimálne zameranie na cieľovú skupinu. Trh s nízkonákladovými leteckými spoločnosťami sa vyznačuje existenciou početnej skupiny nerozhodnutých cestujúcich, ktorí na webových sídlach leteckých spoločností hľadajú návrhy destinácií. Najmä cestujúci, ktorí hľadajú ponuky na poslednú chvíľu, majú len všeobecnú predstavu o type svojej destinácie (napr. slnečná destinácia, historické mesto atď.) a rozhodnú sa na základe marketingového obsahu, ktorý ich osloví. Webové sídlo spoločnosti Ryanair a jej ďalšie propagačné prostriedky ľahko vynikajú z hľadiska hodnoty pre inzerenta a určite nie sú v tejto súvislosti „porovnateľné" s webovým sídlom akéhokoľvek iného leteckého dopravcu – nehovoriac o oficiálnom turistickom webovom sídle miestnej samosprávy, ktoré cudzinci navštívia len zriedkavo. Spoločnosť Ryanair poukazuje najmä na jedinečnosť a atraktívnosť svojho webového sídla.

(93) Po tretie, trasy sa v dohodách z rokov 2005 a 2017 nespomínali s cieľom propagovať spoločnosť Ryanair, pričom záväzky týkajúce sa určitého počtu letov a cestujúcich od spoločnosti Ryanair potrebuje *spolková krajina*, pretože efektívnosť a účinnosť reklamy pre región závisí od jej viditeľnosti, čo zase závisí od počtu potenciálnych turistov, ktorí navštívia webové sídlo spoločnosti Ryanair, a od počtu cestujúcich v lietadlách spoločnosti Ryanair, ktorí sú vystavení marketingu počas letu. Podľa spoločnosti Ryanair sú záväzky týkajúce sa počtu letov a cestujúcich najlepšou zárukou dostatočného zviditeľnenia marketingu spoločnosti Ryanair v mene *spolkovej krajiny*. Okrem toho pre *spolkovú krajinu* je želaným vplyvom zvýšenie počtu prichádzajúcich cestujúcich. Z pohľadu regionálneho orgánu, akým je *spolková krajina*, je omnoho pravdepodobnejšie, že príjem letiska z neleteckých činností vytvoria prichádzajúci cestujúci, ktorí na letisko priletia, a potom z neho odletia, ako miestni cestujúci, ktorí letisko využívajú na odlet na zahraničné cieľové letiská. V prípade zahraničných cestujúcich je oveľa pravdepodobnejšie, že minú peniaze v regióne v hoteloch, reštauráciách, na suveníry, miestne výrobky a služby, prenájom áut atď. pričom je prirodzené, že regionálne atrakcie sú zaujímavejšie pre prichádzajúcich cestujúcich.

(94) Spoločnosť Ryanair subsidiárne tvrdí, že *spolková krajina* mohla prostredníctvom dohôd o marketingových službách sledovať hospodárske ciele. Dokonca aj akcionár so 17,5 % podielom môže sledovať hospodárske ciele. Dokonca aj podiel nezakladajúci ovládanie, akým je podiel *spolkovej krajiny* v spoločnosti FFHG pred rokom 2009, môže z právneho hľadiska odôvodniť analýzu spoločne s dohodami o letiskových službách. Pokiaľ ide o ďalších dvoch akcionárov spoločnosti FFHG, spoločnosť Fraport bola štátom vlastneným podnikom a spolková krajina Hesensko štátnym subjektom. Inými slovami, ešte predtým, ako *spolková krajina* Porýnie-Falcko 1. januára 2009 nadobudla 82,5 % podiel v spoločnosti FFHG, tak signatár marketingovej dohody z roku 2005, ako aj vlastníci spoločnosti FFHG, v konečnom dôsledku zastupovali štát. Preto záver, že signatára zmluvy a spoločnosť FFHG nemožno považovať za jediný hospodársky subjekt, nie je jednoznačný. Komisia by mala minimálne rozlišovať medzi obdobím od 4. novembra 2005 (t. j. podpisom marketingovej dohody z roku 2005) do 31. decembra 2008, keď *spolková krajina* vlastnila 17,5 % spoločnosti FFHG, a od 1. januára 2009 do 2. augusta 2017, keď vlastnila 82,5 % spoločnosti FFHG.

(95) Navyše sledovanie všeobecného záujmu *spolkovou krajinou* nevylučuje súbežné sledovanie obchodných záujmov. *Spolková krajina* mohla konať ako vlastník „obchodného portfólia".

(96) Marketingové služby boli okrem toho ocenené na základe ich trhovej hodnoty. Cena marketingových služieb v médiách spoločnosti Ryanair odrážala výnimočnú popularitu webového sídla spoločnosti Ryanair. Podľa spoločnosti Ryanair tento predpoklad podporuje prax Komisie, najmä vo veciach Marseille a Bratislava ([20]). V druhom prípade Komisia rozhodla, že aj keď letisko za dodatočné marketingové služby na webovom sídle spoločnosti Ryanair neplatí, ale sa na tomto webovom sídle objavuje len ako cieľové letisko, nemožno vylúčiť, že by s tým mohla byť spojená určitá hodnota.

(97) A napokon Ryanair tvrdí, že nezískala výhodu. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že jej marketing vlastných služieb je odlišný z hľadiska obsahu a je časovo citlivý. Marketingové služby spoločnosti Ryanair nakupujú verejní aj súkromní nákupcovia. Neexistuje žiadne pravidlo, podľa ktorého by z marketingových služieb zakúpených klientom nemali mať prospech iní.

3.2.4. *Dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 uzavreté medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair*

(98) Podľa spoločnosti Ryanair rozhodnutie o začatí konania neobsahuje porovnávaciu analýzu a na dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 sa v ňom uplatňuje len analýza ziskovosti bez uvedenia akéhokoľvek dôvodu na vynechanie porovnávacej analýzy. Komisia by mala porovnať zmluvy spoločnosti Ryanair s verejnými letiskami, ktoré údajne zahŕňajú štátnu pomoc, s tými, ktoré uzavrela so súkromnými a s verejno-súkromnými letiskami. Komisia by v súlade s judikatúrou EÚ mala vychádzať z porovnávacieho prístupu a riešenie založené na nákladoch použiť len vtedy, ak neexistuje žiadna dostupná referenčná hodnota. Vzhľadom na rozsudok vo veci Chronopost ([21]) a oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc ([22]) sa kritérium porovnateľnosti s trhom môže zmeniť na kritérium ziskovosti na základe nákladov/príjmov len v prípadoch, keď nie je možné porovnanie so súkromným investorom. Komisia by sa preto mohla opierať o kritérium ziskovosti (na základe nákladov a príjmov) len subsidiárne.

(99) Pokiaľ ide o dohody o letiskových službách z rokov 2013 a 2015, Komisia sa dopustila nesprávneho právneho posúdenia tým, že konštatovala, že na zistenie pomoci postačuje údajná znížená ziskovosť (čo nebol tento prípad), a nie nedostatočná ziskovosť. V prístupe Komisie sa predpokladá, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by nikdy neakceptoval zníženie ziskov na základe opätovného prerokovania dohôd z akéhokoľvek dôvodu. Ak by sa tento prístup potvrdil, kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve by sa zmenilo na požiadavku na konštantné alebo rastúce zisky. V takomto prípade by sa nebrali do úvahy časté okolnosti, za ktorých môže hospodársky subjekt akceptovať nižšie zisky. Zníženie ziskov môže byť napríklad čistým účinkom zníženia cien

([20]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/1698 z 20. februára 2014 vo veci SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) týkajúce sa opatrení, ktoré vykonalo Francúzsko na podporu letiska Marseille Provence a leteckých spoločností využívajúcich letisko (Ú. v. EÚ L 260, 27.9.2016, s. 1); rozhodnutie Komisie 2011/60/EÚ z 27. januára 2010 vo veci štátnej pomoci C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair (Ú. v. EÚ L 27, 1.2.2011, s. 24), bod 114.

([21]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 3. júla 2003, Chronopost/UFEX, spojené veci C-83/01 P, C-93/01 P a C-94/01 P, ECLI:EU:C:2003:388, body 38 – 40.

([22]) Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1), body 225 – 228.

zavedeného v dôsledku vstupu konkurenta na trh, pričom hospodársky subjekt sa mohol napriek tomu správať tak, aby maximalizoval zisk. V tomto prípade by napríklad vzhľadom na zmeny podmienok obchodovania mohlo byť pre FFHG rozumné súhlasiť s poklesom ziskovosti s cieľom podporiť úsilie, ktoré Ryanair vynakladala na záchranu prevádzky nedostatočne výkonných trás. Napríklad v Nemecku bola v roku 2010 zavedená daň za cestujúcich v leteckej doprave vo výške 8 EUR a v roku 2014 sa zaviedol bezpečnostný poplatok vo výške 3,36 EUR (neskôr sa zvýšil na 4,4 EUR). Zdá sa, že zmluvné strany zakaždým čakali rok alebo dva, aby zistili, či bude opatrenie zachované alebo zrušené vzhľadom na jeho negatívny vplyv na prevádzku, a až potom uvažovali o úpravách.

(100) Podľa spoločnosti Ryanair by Komisia tým, že by sa úzko zamerala na doplnkovú dohodu z roku 2013 a anotáciu z roku 2015 a nezohľadnila by širší kontext úpravy dohody o letiskových službách z roku 2005, nerešpektovala zásadu, že „[v] rámci uplatnenia kritéria súkromného investora je […] nevyhnutné posudzovať obchodnú transakciu ako celok…“ ([23]).

(101) Ďalej zo správy obchodnej poradenskej spoločnosti Oxera z decembra 2013, ktorú si objednala spoločnosť Ryanair, vyplýva, že dohoda o letiskových službách z roku 2013 a dohoda o letiskových službách z roku 2015 boli pre letisko ziskové tak jednotlivo, ako aj v prípade, že by letisko mohlo pokračovať v predchádzajúcej dohode o letiskových službách alebo ju obnoviť. To poskytuje silný dôkaz o tom, že obe dohody boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(102) Pokiaľ ide o dohodu o letiskových službách z roku 2016, spoločnosť Ryanair tvrdí, že z pohľadu *ex ante* bola zisková, ako sa uvádza v správe spoločnosti Oxera.

(103) Spoločnosť Ryanair okrem toho spochybňuje, že dohoda o letiskových službách z roku 2016 je pripísateľná štátu a zahŕňa štátne prostriedky. Dohoda bola podpísaná 9. septembra 2016 v čase, keď *spolková krajina* práve riešila neúspešný predaj spoločnosti FFHG a aktívne sa podieľala na predaji spoločnosti FFHG inému kupujúcemu, a krátko (päť mesiacov) predtým, ako spolková krajina 1. marca 2017 podpísala zmluvu o kúpe akcií so spoločnosťou HNA Airport Group GmbH. Vzhľadom na to, že príprava zmluvy o kúpe akcií trvá niekoľko mesiacov, predpokladá sa, že v čase podpísania dohody o letiskových službách z roku 2016 *spolková krajina* už vedela, že spoločnosť FFHG bude predaná spoločnosti HNA Airport Group GmbH a že *spolková krajina* nebude musieť plniť dohodu o letiskových službách z roku 2016. Dohodu o letiskových službách z roku 2016 preto podpísala *spolková krajina*, ale v mene spoločnosti HNA Airport Group GmbH. Keďže spoločnosť HNA Airport Group GmbH nie je štátnym subjektom, jej finančné prostriedky nie sú štátnymi prostriedkami a ani dohoda nebola pripísateľná štátu.

3.3. **Pripomienky spoločnosti FFHG**

3.3.1. *Dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair*

(104) Spoločnosť FFHG odkazuje na správu spoločnosti Oxera, ktorú predložila spoločnosť Ryanair, a opakuje, že dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015, 2016 sú v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(105) Spoločnosť FFHG spochybňuje výhrady Komisie týkajúce sa načasovania štúdie PwC z roku 2016 a predpokladov v nej uvedených. Pokiaľ ide o načasovanie, spoločnosť FFHG vysvetľuje, že spoločnosť PwC jej poskytla svoje prognózy v navrhovanej podobe pred ich konečnou verziou, a teda boli pred uzavretím dohody o letiskových službách z roku 2016 zohľadnené. Systém stimulov v dohode (tzv. rastový systém) je navrhnutý tak, aby spoločnosť Ryanair nedostala zľavu z poplatku za cestujúcich, ak sa počet cestujúcich v porovnaní s predchádzajúcim rokom zníži alebo zostane rovnaký. Dalo sa preto *ex ante* predpokladať, že tok cestujúcich spoločnosti Ryanair sa počas platnosti dohody o letiskových službách z roku 2016 zvýši. V podnikateľskom pláne spoločnosti FFHG na rok 2017 sa takisto očakávalo, že celkový počet cestujúcich sa v rokoch 2016 až 2017 zvýši o [5 – 10] %. Okrem toho sa správa spoločnosti Oxera zaoberala obavami Komisie týkajúcimi sa chýbajúceho posúdenia rizika v štúdii PwC. Zahŕňalo to aj znepokojenie Komisie týkajúce sa rizika, že spoločnosť Ryanair mohla

([23]) Rozsudok Súdu prvého stupňa zo 17. decembra 2008, Ryanair/Komisia, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, bod 59.

okamžite ukončiť všetky činnosti na letisku Frankfurt-Hahn od roku 2016. Výpočet v štúdii spoločnosti Oxera vychádza z ročnej miery rastu [3,5 – 4,0] %, čo zodpovedá výkonnosti odvetvia v danom čase. Keby spoločnosť Ryanair mohla využiť systém stimulov, hodnota dohody o letiskových službách z roku 2016 by sa zvýšila z [20 – 25] miliónov EUR (v základnom scenári) na [25 – 30] miliónov EUR.

3.3.2. *Financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára*

(106) Spoločnosť FFHG tvrdí, že financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára je zlučiteľné so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. FFHG spochybňuje výhrady Komisie týkajúce sa metodiky analýzy ziskovosti uvedenej v rozhodnutí o začatí konania.

(107) Po prvé, z peňažných tokov podľa výpočtu Nemecka už bola vyňatá suma odpisov.

(108) Po druhé, počiatočné investičné náklady približne vo výške [100 000 – 200 000 EUR] už boli zohľadnené, a aj keby neboli zohľadnené (čo nebol tento prípad), ich pripočítanie by stále viedlo ku kladnej čistej súčasnej hodnote.

(109) Po tretie, spoločnosť FFHG vysvetľuje, že ročné prírastky peňažných tokov spochybnené v rozhodnutí o začatí konania sa v skutočnosti týkali buď ročných nákladov na výber a/alebo fixných vedľajších nákladov, ktoré predstavujú *úbytok* peňažných tokov a boli riadne vypočítané v analýze ziskovosti, alebo úrokov, ktorých vyňatie z analýzy ziskovosti by malo pozitívny vplyv na čistú súčasnú hodnotu.

(110) Po štvrté diskontná sadzba [4,0 – 4,5] %, ktorá sa v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenie 266) spochybňuje ako príliš nízka, bola v skutočnosti pomerne konzervatívna. Aj za predpokladu, že primeraná alternatívna diskontná sadzba mohla predstavovať [5 – 10] %, táto vyššia diskontná sadzba by mala skôr pozitívny než negatívny vplyv na čistú súčasnú hodnotu z dôvodu profilu peňažných tokov v prípade týchto zmlúv, keďže osobitná splátka nájomného od spoločnosti Ryanair za rok 2010 predstavovala značný prírastok peňažných tokov vo výške [0 – 5] miliónov EUR a každý z nasledujúcich 14 rokov by viedol k veľmi malému úbytku peňažných tokov. Spoločnosť FFHG preto dospela k záveru, že zvýšenie diskontnej sadzby by stále viedlo k záveru, že dohody boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

4. PRIPOMIENKY NEMECKA

4.1. Opatrenia týkajúce sa spoločnosti FFHG

4.1.1. *Záruka, ktorú spolková krajina Porýnie-Falcko poskytla spoločnosti FFHG*

(111) Nemecko popiera existenciu hospodárskej výhody a odvoláva sa na nariadenie Komisie (EÚ) č. 1407/2013 ([24]).

(112) Pokiaľ ide o hospodársku výhodu, Nemecko opakuje, že kumulatívne podmienky oznámenia Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk ([25]) (ďalej len „oznámenie o zárukách“) boli splnené. Nemecko totiž tvrdí, že a) dlžník nemal v čase uzavretia zmluvy finančné ťažkosti; b) rozsah záruky bolo možné určiť v čase jej poskytnutia a c) záruka pokrývala maximálne 80 % záväzku. Podľa Nemecka Komisia v rozhodnutí o začatí konania nespochybnila prvé dve z týchto podmienok. Zdá sa, že jediná pochybnosť, ktorú Komisia vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania, sa týka poslednej z uvedených kumulatívnych podmienok, konkrétne, že spoločnosť FFHG platila za záruku trhovo orientovanú cenu. V tejto súvislosti Nemecko tvrdí, že cena je trhovo orientovaná.

([24]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1407/2013 z 18. decembra 2013 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* (Ú. v. EÚ L 352, 24.12.2013, s. 1).

([25]) Oznámenie Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk (Ú. v. EÚ C 155, 20.6.2008, s. 10).

(113) Po prvé, Nemecko tvrdí, že *spolková krajina* nemá odborné znalosti na výpočet poplatku za záruku v súlade s trhom a mohla odôvodnene očakávať, že výsledky od [poradenskej spoločnosti] sú presné. Nemecko tvrdí, že v praxi sa nemohlo očakávať, že *spolková krajina* spochybní správu [poradenskej spoločnosti], a to aj z hľadiska nákladov, bez akéhokoľvek náznaku pochybností o jej správnosti a o skutočnosti, že mohla viesť k výhode pre spoločnosť FFHG v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Nemecko tvrdí, že nie je potrebné určiť, či je výpočet Komisie správny alebo nie je, pretože *spolková krajina* použila na určenie poplatku za záruku, ktorý je v súlade s trhovými poplatkami, príslušnú tretiu stranu, a tým splnila svoju povinnosť podľa právnych predpisov EÚ o štátnej pomoci. *Spolková krajina* poukazuje na to, že ak by v tomto konkrétnom prípade [poradenská spoločnosť] dospela k inému záveru, zmluvné strany by sa dohodli na inom poplatku za záruku. *Spolková krajina* sa preto domnieva, že vzniklo oprávnené očakávanie, ktoré by Komisia mala zohľadniť.

(114) Po druhé, Nemecko tvrdí, že posudzovaná záruka je zárukou na plnenie zmluvy (*Vertragserfüllungsbürgschaft*). Podľa Nemecka tento druh záruky v prípade jej uplatnenia (*Bürgschaftsfall*) znamená výhodu pre ručiteľa (t. j. *spolkovú krajinu*), ktorá by sa mala zohľadniť pri stanovení poplatku za záruku. Záruka na plnenie zmluvy by sa mala posudzovať podľa iných kritérií ako záruka na zabezpečenie úveru, keďže znižuje riziko zlyhania ručiteľa. Nemecko vysvetľuje, že v prípade platobnej neschopnosti spoločnosti FFHG by *spolková krajina* zaplatila garantovanú sumu spoločnosti Haitec až po vrátení pozemku spoločnosťou Haitec. V prípade uplatnenia záruky by teda *spolková krajina* získala pozemok vrátane údržbového hangáru, ktorý bol odvtedy na ňom postavený, bez toho, aby spoločnosti Haitec dlhovala akúkoľvek kompenzáciu. Takýto údržbový hangár by sa mohol využívať aj bez letovej prevádzky a prinajmenšom by zachoval, ak nie zvýšil, hodnotu pozemku.

(115) V prípade neuplatnenia záruky, kým bola *spolková krajina* stále akcionárom spoločnosti FFHG, mala by prospech aj z opätovného prevodu majetku na spoločnosť FFHG, pretože opätovný prevod by zvýšil celkovú hodnotu akcií spoločnosti FFHG.

(116) Aj po prevode akcií *spolkovej krajiny* na súkromného investora HNA mala *spolková krajina* naďalej výhodu, keďže spoločnosť FFHG bola v prípade uplatnenia záruky povinná previesť majetok na *spolkovú krajinu* ([26]). Skutočnosť, že pozemok by vďaka údržbovému hangáru mal vysokú hodnotu, by znížila skutočné riziko platobnej neschopnosti *spolkovej krajiny*.

(117) Predpoklad spoločnosti FFHG a *spolkovej krajiny* v čase dosiahnutia dohody o záruke, že predaj spoločnosti Haitec by viedol k udržateľnému zvýšeniu hodnoty pozemku, sa spätne potvrdil, keďže investície približne vo výške 40 miliónov EUR uskutočnené spoločnosťou Haitec boli výrazne vyššie, ako sa pôvodne plánovalo.

(118) Nemecko ďalej tvrdí, že aj keby sa predpokladalo, že výpočet poplatku za záruku, ktorý vykonala Komisia, je správny a že rozdiel medzi poplatkom stanoveným [poradenskou spoločnosťou] vo výške (2,56 %) a poplatkom stanoveným Komisiou vo výške (3,10 % – 4,41 %) predstavuje pre spoločnosť FFHG hospodársku výhodu, táto výhoda predstavuje rozdiel len 0,54 bodu, t. j. ročný rozdiel vo výške 33 480 EUR. Po troch rokoch by celková suma vo výške 100 440 EUR bola stále výrazne nižšia ako suma stanovená v článku 3 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 1407/2013.

(119) A napokon Nemecko nevie o žiadnom prepojení medzi materskou spoločnosťou spoločnosti Haitec (City Leasing Ltd) a spoločnosťou Ryanair.

4.1.2. *„Dvojitý“ predaj pozemku spoločnosti FFHG*

(120) Nemecko oznámilo Komisii, že v rozpore s tým, čo sa predpokladalo v zmluve o predaji z roku 2014 medzi spoločnosťou FFHG a *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko, nebol vypracovaný žiadny znalecký posudok, keď spoločnosť FFHG využila svoje právo odstúpiť od zmluvy. Naopak, prevod pozemku „ubytovanie“ sa uskutočnil za hodnotu nula EUR, teda za rovnakú cenu ako pôvodný predaj.

([26]) Zmluva o kúpe akcií so spoločnosťou HNA, bod 8.2 ods. 4.

(121) Nemecko toto rozhodnutie odôvodňuje tým, že nič nenasvedčovalo tomu, že by sa ceny pozemku „ubytovanie“ v období od uzavretia kúpnej zmluvy v roku 2014 a uplatnením práva na odstúpenie od zmluvy v roku 2016 zmenili. Nemecko okrem toho poznamenáva, že v pôvodnom znaleckom posudku výboru znalcov pre hodnoty nehnuteľností v oblasti Osteifel-Hunsrück, ktorý si objednala *spolková krajina* Porýnie-Falcko a ktorý dopĺňala správa spoločnosti SGD Nord, sa dospelo k záveru o výrazne zápornej hodnote pozemku (cca [– 5 až – 2] milióny EUR na základe odhadu nákladov na zbúranie budov a rekultiváciu pozemku vo výške [4 až 6] miliónov EUR a na základe kladnej predajnej hodnoty pozemku po zbúraní budov a jeho rekultivácii vo výške [1 – 4] milióny EUR). V záujme ďalšieho podporenia svojho tvrdenia Nemecko po tom, ako bolo informované o rozhodnutí o začatí konania, požiadalo výbor znalcov pre hodnoty nehnuteľností pre oblasť Osteifel-Hunsrücko o nový znalecký posudok s cieľom posúdiť, či na základe informácií dostupných v čase uplatnenia práva na odstúpenie od zmluvy bola trhová hodnota pozemku „ubytovanie“ skutočne nula EUR. Uvedený znalecký posudok túto analýzu Nemecka potvrdzuje. Nemecko vysvetľuje, že skutočnosť, že spoločnosť ADC ponúkla vyššiu predajnú cenu, môže byť výsledkom špekulácií, že pozemok „ubytovanie“ by sa po privatizácii letiska mohol úspešne rozvíjať. Toto subjektívne očakávanie súkromného investora (ktoré sa nezdá správne, keďže pozemok sa stále nevyužíva) nemôže spochybniť objektívnu analýzu *spolkovej krajiny* v čase predaja, ako to potvrdzuje aj neskorší znalecký posudok.

4.2. **Opatrenia potenciálnej pomoci pre spoločnosť Ryanair**

4.2.1. *Marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 medzi spolkovou krajinou Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair*

(122) Nemecko tvrdí, že marketingová dohoda z roku 2005 je nezávislá od letiskových služieb ponúkaných spoločnosťou FFHG a že platby, ktoré *spolková krajina* Porýnie-Falcko uhradila spoločnosti Ryanair, zodpovedajú trhovým cenám. V tejto súvislosti Nemecko porovnalo ceny účtované spoločnosťou Ryanair s cenami účtovanými inými webovými sídlami za podobné reklamné kampane. Nemecko ďalej tvrdí, že cestovný ruch je dôležitý pre hospodárstvo *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko a že v stratégii pre cestovný ruch vypracovanej v roku 2015 sa kladie osobitný dôraz na zahraničný trh, a preto sa v marketingovej stratégii *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko kladie osobitný dôraz na prilákanie väčšieho počtu turistov prichádzajúcich zo zahraničia. Nemecko v tejto súvislosti považuje za najúčinnejšiu reklamu na webovom sídle spoločnosti Ryanair, keďže ho navštevujú medzinárodní používatelia.

(123) Podľa názoru Nemecka marketingová dohoda z rokov 2005 a 2017 predstavovala opatrenia na podporu cestovného ruchu, a nie propagáciu spoločnosti Ryanair. Marketingové dohody boli teda navrhnuté v súlade s trhovými podmienkami, t. j. platby, ktoré poskytla *spolková krajina*, vo všetkých prípadoch zodpovedali marketingovým službám s pridanou hodnotou.

(124) Špecifické služby poskytovala spoločnosť Ryanair ako samostatné marketingové služby bez ohľadu na letovú prevádzku v *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko alebo v jej blízkosti. Konkrétnejšie, cieľom bolo propagovať Porýnie-Falcko ako turistickú lokalitu a zvýšiť podiel turistov spomedzi cestujúcich spoločnosti Ryanair prilietajúcich na komerčné letiská nachádzajúce sa v Porýní-Falcku alebo v jeho blízkosti (prichádzajúca preprava), ktorí v Porýní-Falcku strávia aspoň jednu noc. Okrem letiska Frankfurt-Hahn patria medzi tieto letiská aj letiská Karlsruhe/Baden-Baden, Štrasburg, Saarbrücken, Luxemburg, Kolín – Bonn a Frankfurt nad Mohanom. Posledná marketingová dohoda bola uzavretá v októbri 2017, po ukončení privatizácie letiska Frankfurt-Hahn prostredníctvom prevodu podielov *spolkovej krajiny* v lete 2017.

(125) Podľa Nemecka je tento široký prístup *spolkovej krajiny*, najmä zahrnutie rôznych letísk, v rozpore aj s hypotézou Komisie (odôvodnenie 239 rozhodnutia o začatí konania), že marketingové opatrenia boli zamerané predovšetkým na podporu leteckých dopravných služieb spoločnosti Ryanair do Porýnia-Falcka a z neho. Odporuje tomu skutočnosť, že väčšina cestujúcich prepravovaných spoločnosťou Ryanair z letiska Frankfurt-Hahn odlieta ([75 – 80] % toku cestujúcich vo Frankfurte-Hahn je v rámci odchádzajúcej prevádzky, čo preukazuje štúdia spoločnosti Dornier Consulting, ktorú predložilo Nemecko). Predpoklad Komisie, podľa ktorého cieľ podpory cestovného ruchu „nebol dosiahnutý“, je potrebné odmietnuť ako čisto špekulatívny. Komisia nepochopila, že cieľom marketingových dohôd nebolo len zvýšenie počtu cestujúcich. Nemecko odmieta predbežný záver Komisie, že marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 v skutočnosti zahŕňali prevádzkovú pomoc spoločnosti Ryanair. Nemecko predovšetkým zdôrazňuje, že povinnosti spoločnosti Ryanair vyplývajúce z marketingovej dohody z roku 2017 mohli byť splnené aj vtedy, ak by turisti, ktorí pricestovali na iné letiská nachádzajúce sa mimo *spolkovej krajiny*, prišli do Porýnia-Falcka a prenocovali tam.

(126) Spoločnosť Ryanair bola vybraná ako zmluvná strana, pretože má vysokú úroveň kompetencií v oblasti marketingu lokalít a ako letecká spoločnosť prepravuje turistov z rôznych letísk na letiská nachádzajúce sa v *spolkovej krajine* alebo v jej blízkosti. Spoločnosť Ryanair bola reálne schopná priviesť veľký počet hostí do *spolkovej krajiny*, pretože obsluhuje veľký počet letísk nachádzajúcich sa v *spolkovej krajine* a v jej okolí, v priebehu rokov si vybudovala významnú prítomnosť na trhu v odvetví marketingu a bola známa poskytovaním účinných marketingových služieb.

(127) Nemecko tvrdí, že marketingové služby sa mohli nakúpiť bez verejnej súťaže, pretože v nemeckých právnych predpisoch o verejnom obstarávaní sa stanovuje výnimka, keď je reálne schopný poskytovať služby len jeden hospodársky subjekt, Ryanair. *Spolková krajina* Porýnie-Falcko konala aj ako verejný obstarávateľ, ktorý sledoval cieľ svojej verejnej politiky, pretože nákup bol súčasťou jej úloh verejnej politiky, a to podpory cestovného ruchu a regionálneho hospodárskeho rozvoja.

(128) Okrem toho spoločnosť FFHG nebola nijako zapojená do uzatvárania marketingových dohôd. Komisia by preto mala oddeliť marketingovú stratégiu od rozvoja letiska Frankfurt-Hahn.

(129) Nemecko ďalej tvrdí, že ceny za marketingové služby boli v súlade s trhom. Začiatkom roka 2017 bola uzavretá zmluva s externým a nezávislým expertom so špecifickými odbornými znalosťami v odvetví cestovného ruchu aj letísk. Tento expert stanovil trhové ceny za marketingové služby prostredníctvom referenčného porovnávania a prieskumu trhu, z ktorého vyplynulo, že ponuka spoločnosti Ryanair bola najvýhodnejšia. Expert následne určil rôzne aspekty, ktoré je potrebné zvážiť, aby bola marketingová dohoda z roku 2017 v súlade s trhovými podmienkami, ako je napríklad obmedzenie trvania na maximálne tri roky a nezávislé monitorovanie.

(130) Spoločnosť Ryanair a *spolková krajina* Porýnie-Falcko sa zhodli na tom, že platby sa vykonajú len vtedy, keď bude počet návštevníkov s prenocovaním počas príslušného obdobia primerane zdokumentovaný na základe všeobecne uznávaných metodík a trhových noriem. Monitorovaním dodržiavania podmienok zmluvy zo strany spoločnosti Ryanair bola poverená spoločnosť Coyne Research. Nemecko vysvetlilo, že v období medzi […] a […] štvrťrokom […] […] spoločnosť Ryanair do Porýnia-Falcka prepravila prostredníctvom letiska Frankfurt-Hahn) viac ako […] návštevníkov s prenocovaním ([…] %).

(131) Z dôvodu začatia konania stanoveného v článku 108 ods. 2 ZFEÚ zo strany Komisie *spolková krajina* Porýnie-Falcko k 31. decembru 2018 dohodu vypovedala.

4.2.2. *Podpora vzdelávania pre spoločnosť Ryanair*

(132) Nemecko potvrdilo, že konečným príjemcom platieb od *spolkovej krajiny* bola spoločnosť Ryanair a spoločnosť HCM bola len sprostredkovateľom. Nemecko vznieslo ďalšie štyri pripomienky: po prvé, platby nepredstavujú štátnu pomoc; po druhé, výška finančných prostriedkov údajne poskytnutých spoločnosti Ryanair, ktorú uvádza sťažovateľ, je nesprávna; po tretie, Nemecko nemôže poskytnúť informácie, ktoré Komisia požadovala v rozhodnutí o začatí konania a po štvrté, premlčacia lehota na prípadné vymáhanie už uplynula.

(133) Pokiaľ ide o prvý bod, Nemecko tvrdí, že platby poskytnuté spoločnosti Ryanair na podporu vzdelávania nie sú štátnou pomocou, pretože sa netýkajú hospodárskej činnosti. Týmito platbami sa naopak financujú opatrenia politiky trhu práce. Preto sa týkajú vykonávania verejnej právomoci. Príjemcom platieb bola spoločnosť Ryanair, pretože poskytovala služby, ktoré umožnili spoločnosti HCM s pomocou spoločnosti a und o Gettmann vykonávať činnosti, t. j. viesť výcvik.

(134) Pokiaľ ide o druhý bod, Nemecko uvádza tri pripomienky. Po prvé, financovanie bolo poskytnuté len s príslušným dôkazom o použití a intenzita financovania bola obmedzená na 50 %. Po druhé, Nemecko ani *spolková krajina* nemajú informácie o tvrdení spoločnosti Lufthansa, že právny zástupca *spolkovej krajiny* počas rokovania vo veci T-492/15 ([27]) priznal, že *spolková krajina* skutočne poskytla spoločnosti Ryanair neoprávnenú prevádzkovú pomoc, pričom o takomto pripustení nie je žiadna zmienka ani v zápisnici zo súdneho rokovania. Spoločnosť Lufthansa mohla získať prístup k zvukovým záznamom zo súdneho rokovania a preukázať tak toto tvrdenie, no neurobila to. Po tretie, spoločnosť Lufthansa z výročných správ spoločnosti HCM vyvodzuje, že *spolková krajina* poskytla podporu v celkovej výške najmenej 2,7 milióna EUR. Vyhlásenia spoločnosti Lufthansa nie sú jednoznačné a nič nenasvedčuje tomu, že finančné prostriedky prevedené na spoločnosť HCM boli zneužité a neboli použité na zamýšľané opatrenia sociálnej politiky.

(135) Pokiaľ ide o tretí bod, Nemecko opakuje, že je ťažké poskytnúť viac informácií, keďže obdobie archivácie podľa nemeckého práva je desať rokov a už uplynulo. Preto, pokiaľ ide o úvahy Komisie v rozhodnutí o začatí konania, že predmetné opatrenie by sa mohlo považovať za pomoc na podporu vzdelávania v zmysle všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách, Nemecko odpovedalo, že vzhľadom na neúplnú dokumentáciu *spolková krajina* nemôže určiť, či boli splnené podmienky článku 31 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách. *Spolková krajina* nevie, či po ukončení výcviku spoločnosť Ryanair zamestnala osoby, ktoré ho absolvovali v rámci týchto programov, a ak áno, v akej miere. Nemecké orgány nevedia, či a prípadne v akom rozsahu spoločnosť Ryanair za normálnych okolností znáša náklady na výcvik rôznych kategórií svojich zamestnancov a kedy musia zamestnanci znášať náklady na výcvik sami (v pomernom vyjadrení).

(136) Pokiaľ ide o štvrtý bod, Nemecko poznamenáva, že otázka, či sú v tomto prípade splnené kumulatívne podmienky existencie štátnej pomoci, nie je relevantná, keďže v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) 2015/1589 by akékoľvek vymáhanie bolo v každom prípade po desiatich rokoch premlčané. V súlade s článkom 17 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2015/1589 sa začiatok obdobia počíta od dátumu poskytnutia pomoci, pričom rozhodujúci je dátum poslednej platby. Posledná platba sa uskutočnila na konci roka 2003, a teda premlčacia lehota uplynula na konci roka 2013. Nemecko tvrdí, že podpora vzdelávania sa prvýkrát skúmala v žiadosti Komisie o informácie z 13. marca 2017. V tom čase už premlčacia lehota tri roky uplynula, a preto ju nebolo možné prerušiť.

4.2.3. *Financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára*

(137) Nemecko spochybňuje existenciu štátnej pomoci z toho dôvodu, že rozhodnutie o výstavbe údržbového hangára a financovaní školy pre posádku a pilotov bolo samostatným rozhodnutím manažmentu spoločnosti FFHG.

(138) Ďalej odmieta tvrdenie sťažovateľa, že v údržbovom hangári bolo možné vykonávať údržbu len hlavných typov lietadiel, ktoré v tom čase používala spoločnosť Ryanair (Boeing 737). Údržbový hangár bol prispôsobený aj pre lietadlá na lety na stredné vzdialenosti, ako je Airbus A320. Nemecko vysvetlilo, že údržbový hangár je navrhnutý tak, aby mal dlhodobú životnosť približne 30 rokov. Keďže zmluva so spoločnosťou Ryanair je uzavretá na obdobie 15 rokov, spoločnosť FFHG by nemala žiadny záujem navrhnúť údržbový hangár na výlučné používanie spoločnosťou Ryanair.

(139) Nemecko tvrdí, že neexistujú žiadne dôkazy, ktoré by potvrdzovali záver o výhode poskytnutej spoločnosti Ryanair prostredníctvom uzavretia dohôd. Spoločnosť FFHG vypracovala podrobnú štúdiu ziskovosti, ktorá bola predložená dozornej rade. Niektoré predpoklady v tejto štúdii Komisia spochybnila. Nemecko nemá žiadne dôkazy, ktoré by naznačovali, že predpoklady manažmentu boli v tom čase z príslušného pohľadu *ex ante* zjavne nesprávne.

(140) Nemecko okrem toho poukazuje na to, že aj keby sa v danom prípade predpokladalo, že spoločnosti Ryanair bola poskytnutá výhoda podľa právnych predpisov o štátnej pomoci a že toto opatrenie bolo pripísateľné štátu (čo nebol tento prípad), takáto investičná pomoc by sa mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ a usmernení Spoločenstva z roku 2005 týkajúcich sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk ([28]) (ďalej len „usmernenia v oblasti letectva z roku 2005“), ktoré sa v tom čase uplatňovali.

([27]) Deutsche Lufthansa AG/Komisia, rokovanie z 9. júla 2018.
([28]) Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1.

(141) A napokon Nemecko tvrdí, že financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára by bolo zlučiteľné s vnútorným trhom. Podľa Nemecka sa prostredníctvom výstavby údržbového hangára a výstavby školy pre posádku a pilotov vytvorilo približne 50 kvalifikovaných pracovných miest. Nemecko sa domnieva, že vytvorená infraštruktúra bola potrebná a vhodná na dosiahnutie cieľa regionálneho rozvoja, o čom svedčí jej dobré využívanie, ktoré spĺňa aj strednodobé vyhliadky.

4.2.4. *Dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair*

(142) Nemecko trvá na svojom stanovisku, že dohody o letiskových službách medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair z rokov 2013, 2015 a 2016 nepredstavujú štátnu pomoc. Nemecko okrem toho zdôrazňuje, že na rozdiel od predpokladu Komisie v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenia 108 a 109) sa posúdenie a odôvodnenie Nemecka v priebehu času nezmenili.

(143) Zmena a úprava zmluvného základu v priebehu obdobia trvajúceho približne 15 rokov je v tomto odvetví bežnou praxou. Môžu k nej viesť zmeny v platnom regulačnom rámci, a najmä skutočnosť, že počas tohto obdobia boli dvakrát zavedené nové usmernenia Komisie o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti, čo ovplyvnilo prax prevádzky regionálneho letiska.

(144) Nemecko má pochybnosti o tom, či by mohla byť nejaká výhoda pripísaná štátu. Nemecko opätovne zdôrazňuje, že vtedajší manažment spoločnosti FFHG konal nezávisle, čo znamená, že tieto dohody boli so spoločnosťou Ryanair prerokované nezávisle. Presnejšie si nevyžadovali súhlas dozornej rady (*Aufsichtsrat*), ale z právneho hľadiska ich mohol uzavrieť len manažment.

(145) Skutočnosť, že *spolková krajina* Porýnie-Falcko uzavrela marketingové dohody so spoločnosťou Ryanair v roku 2005 a neskôr opäť v roku 2017, nenaznačuje, že *spolková krajina* mala v úmysle zachovať a podporovať činnosti leteckej dopravy spoločnosti Ryanair na letisku Frankfurt-Hahn.

(146) Okrem toho Nemecko spochybňuje vzhľadom na najnovšiu judikatúru súdov Únie spochybňuje existenciu selektívnosti. Nemecko tvrdí, že samotná skutočnosť uzavretia dvojstrannej dohody nemôže sama osebe odôvodňovať selektívnosť. Všeobecný súd vo svojom rozsudku vo veci T-77/16 z 13. decembra 2018 ([29]) poukázal na to, že samotná skutočnosť, že dvojstranné zmluvy sa odchyľujú od požiadaviek uplatniteľného sadzobníka poplatkov alebo iných dvojstranných zmlúv, nevedie k selektívnosti. Komisia musí byť schopná preukázať, že podmienky poskytnuté leteckej spoločnosti sa líšia od podmienok, ktoré by sa uplatňovali na iné letecké spoločnosti. Nemecko vysvetlilo, že v dohodách o letiskových službách z rokov 2013 a 2015 sa nestanovujú nové letiskové poplatky, ktoré by sa odchyľovali od všeobecného systému letiskových poplatkov uplatňovaného na letisku Frankfurt-Hahn. Presnejšie povedané, dohody o letiskových službách z rokov 2013 a 2015 sú ďalším predĺžením existujúcich podmienok na obdobie troch, resp. piatich rokov.

(147) Podľa názoru Nemecka sú poplatky dohodnuté so spoločnosťou Ryanair v súlade so všeobecným systémom letiskových poplatkov uplatňovaným na letisku Frankfurt-Hahn, ktorý sa od roku 2006 v podstate nezmenil. Jediný rozdiel medzi doplnkovou dohodou č. 2 z roku 2016 a všeobecným systémom letiskových poplatkov uplatňovaným na letisku Frankfurt-Hahn spočíva v tom, že letiskové poplatky vo výške […] EUR za odletajúceho cestujúceho sa uplatňujú už od […] odletajúcich a prilietajúcich cestujúcich, a nie až od […] cestujúcich. Nemecko ďalej tvrdí, že akákoľvek iná letecká spoločnosť, ktorá by vytvorila porovnateľný objem cestujúcich, by mohla využívať letisko za porovnateľných, nediskriminačných podmienok, t. j. mohla by uzatvoriť podobnú dohodu so spoločnosťou FFHG.

(148) Nemecko tvrdí, že aj doplnková dohoda č. 2 z roku 2016 bola v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve a na tento účel predložilo analýzu prírastkovej ziskovosti vypracovanú spoločnosťou PwC (ďalej len „štúdia PwC“). V odôvodnení 287 rozhodnutia o začatí konania sa uvádza, že štúdia bola objednaná maximálne dva dni pred uzavretím doplnkovej dohody č. 2 z roku 2016. Nemecko vysvetlilo, že štúdia PwC sa pripravovala a prerokúvala so spoločnosťou FFHG už dlhší čas, a preto bol manažment FFHG pri uzatváraní dohody s jej obsahom v plnej miere oboznámený. Nemecko preto spochybňuje tvrdenie, že štúdia bola objednaná len dva dni pred uzavretím dohody. Nemecko v skutočnosti uviedlo, že spoločnosť PwC od začiatku poskytovala podporu pri rokovaniach.

([29]) Rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Ryanair a Airport Marketing Services/Komisia, T-77/16, ECLI:EU:T:2018:947.

(149) Nemecko ďalej tvrdí, že prostredníctvom doplnkovej dohody č. 2 z roku 2016 sa spoločnosti Ryanair neposkytuje žiadna výhoda a posúdenie spoločnosti PwC je správne. V období dvoch rokov po uzavretí dohody sa počet cestujúcich pohyboval nad úrovňou 2 miliónov, t. j. v priemere približne na úrovni 2,28 milióna, čo je úroveň vyššia o [7 – 10] % oproti predpokladom.

(150) V tejto súvislosti Nemecko takisto zdôrazňuje, že doplnková dohoda z roku 2013 neobsahuje žiadne ustanovenie, v ktorom by sa stanovovalo, že letiskové poplatky vo výške […] EUR za cestujúceho sa uplatňujú od […] odlietajúcich a prilietajúcich cestujúcich. Nebolo to potrebné, keďže v doplnkovej dohode sa výslovne uvádza, že náklady na cestujúcich v prípade odlietajúcich cestujúcich nie sú zahrnuté do doplnkovej dohody z roku 2013. Letiskové poplatky za odlietajúcich a prilietajúcich cestujúcich vychádzali vždy zo systému letiskových poplatkov uplatňovaného na letisku Frankfurt-Hahn, ktorý sa uplatňuje rovnako na všetkých používateľov tohto letiska. Poplatky dohodnuté so spoločnosťou Ryanair boli v súlade so systémom letiskových poplatkov z roku 2012 uplatňovaným na letisku Frankfurt-Hahn, ktorý sa od roku 2006 v podstate nezmenil. Nemecko poukazuje na to, že Komisia už dospela k záveru, že systém letiskových poplatkov z roku 2006, ktorý sa uplatňoval na letisku Frankfurt-Hahn, neposkytoval užívateľom letiska hospodársku výhodu ([30]).

(151) Okrem toho hlavným účelom anotácie z roku 2015 bolo predĺžiť platnosť existujúcich dohôd do 31. marca 2017, aby sa zabezpečila právna istota na začiatku procesu privatizácie. Anotácia z roku 2015 obsahuje niekoľko aspektov, z ktorých niektoré neboli predtým regulované, ako je napríklad podpora spoločnosti Ryanair pri hľadaní kapacít na hangár. Niektoré ustanovenia však boli natoľko všeobecné a nešpecifické (napr. „spolupracovať pri hľadaní nízkonákladových hangárových zariadení“), že je zrejmé, že zmluvné strany v tejto súvislosti vyjadrovali len zámery. Nevznikli však právne záväzky s konkrétnymi kvantifikovateľnými peňažnými dôsledkami, ktoré by mohli byť predmetom ekonomickej analýzy. Naopak, boli by potrebné ďalšie zmluvné objasnenia, ktoré neboli poskytnuté.

5. **POSÚDENIE OPATRENÍ**

5.1. **Existencia pomoci**

(152) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

(153) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Na to, aby mohlo opatrenie predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené všetky tieto podmienky: Finančná podpora musí byť poskytnutá štátom alebo zo štátnych prostriedkov, musí zvýhodňovať určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

(154) V ďalších oddieloch Komisia posúdi, či opatrenia opísané v oddiele 2 spĺňajú tieto kumulatívne kritériá, a teda predstavujú pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.1.1. *Opatrenia potenciálnej pomoci pre spoločnosť FFHG*

5.1.1.1. Záruka, ktorú spolková krajina Porýnie-Falcko poskytla spoločnosti FFHG

5.1.1.1.1. Pojem podnik a hospodárska činnosť

(155) Komisia v súlade s rozhodnutím o začatí konania dospela k záveru, že spoločnosť FFHG je podnikom vykonávajúcim hospodársku činnosť v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ (pozri odôvodnenia 148 a 149 rozhodnutia o začatí konania).

([30]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/789 z 1. októbra 2014 vo veci SA.21121 (C29/2008) (ex NN 54/2007), ktorú poskytlo Nemecko v súvislosti s financovaním letiska Frankfurt-Hahn a finančnými vzťahmi medzi letiskom a spoločnosťou Ryanair [oznámené pod číslom C(2016) 6853] (Ú. v. EÚ L 134, 24.5.2016, s. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/789/oj), odôvodnenie 494.

5.1.1.1.2. Používanie štátnych prostriedkov a pripísateľnosť štátu

(156) Komisia v súlade s rozhodnutím o začatí konania (pozri odôvodnenie 150) považuje záruku za pripísateľnú štátu a za záruku zahŕňajúcu štátne prostriedky.

5.1.1.1.3. Hospodárska výhoda

(157) V rozhodnutí o začatí konania sa v súvislosti s hospodárskou výhodou nedospelo k záveru.

(158) Otázkou je, či záruka, ktorú *spolková krajina* poskytla spoločnosti FFHG, najmä cena za záruku dohodnutú medzi spoločnosťou FFHG a *spolkovou krajinou*, predstavuje hospodársku výhodu. Na tento účel sa musí určiť, či je záruka v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, t. j. či by za podobných okolností súkromný investor porovnateľnej veľkosti pôsobiaci za obvyklých podmienok trhového hospodárstva mohol byť motivovaný poskytnúť predmetnú záruku. ([31])

(159) V oddiele 3 oznámenia Komisie z roku 2008 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk ([32]) (ďalej len „oznámenie o zárukách“) sa stanovuje niekoľko podmienok na uľahčenie posúdenia, či je záruka v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve a či je možné vylúčiť existenciu výhody.

(160) Kumulatívne podmienky stanovené v bode 3.2 oznámenia o zárukách, ktoré musia byť splnené, aby sa vylúčila existencia hospodárskej výhody, sú tieto: a) príjemca záruky nemá finančné problémy; b) rozsah záruky možno správne stanoviť, keď sa poskytuje; c) záruka nekryje viac ako 80 % nesplatenej pôžičky alebo iného finančného záväzku a d) za záruku sa platí trhovo orientovaná cena.

(161) *Spolková krajina* a spoločnosť FFHG sa dohodli na poplatku za záruku vo výške 2,56 % na základe posúdenia vykonaného poradenskou spoločnosťou, s ktorou bola na tento účel uzatvorená zmluva ([33]). Poradenská spoločnosť, s ktorou nemecké orgány uzatvorili zmluvu, najprv odhadli samostatný rating spoločnosti FFHG pomocou nástroja RiskCalc spoločnosti Moody's. Na základe auditovaných finančných výkazov spoločnosti FFHG za rok 2012 bol stanovený samostatný rating […] za jeden roka […] za päť rokov. ([34]) Poradenská spoločnosť nemeckých orgánov upravila tento samostatný rating na základe špecifických charakteristík zmluvy o záruke, pričom stanovila odhad na úrovni […] (zodpovedajúci […] na stupnici agentúry Standard & Poor's).

(162) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti o odhadoch poradenských spoločností, s ktorými nemecké orgány uzatvorili zmluvy. Pochybnosti sa týkali použitej metódy, ako aj relevantnosti údajov použitých na určenie poplatku za záruku. Sťažovateľ okrem toho vyjadril pochybnosti o uplatniteľnosti zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(163) Komisia preto posúdi, či sa uplatňuje zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, a ak áno, či je poplatok za záruku vo výške 2,56 % v súlade s trhom.

([31]) Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1990, Belgicko/Komisia („Tubemeuse“), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 29; rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia („ALFA Romeo“), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, body 18 a 19; rozsudok Všeobecného súdu z 30. apríla 1998, Cityflyer Express/Komisia, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, bod 51; rozsudok Všeobecného súdu z 21. januára 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke/Komisia, spojené veci T-129/95, T-2/96 a T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, bod 104; rozsudok Všeobecného súdu zo 6. marca 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen/Komisia, spojené veci T-228/99 a T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

([32]) Ú. v. EÚ C 155, 20.6.2008, s. 10.

([33]) Odôvodnenie 21.

([34]) Odhad ratingu spoločnosti FFHG pomocou nástroja RiskCalc spoločnosti Moody's a neauditovaných finančných výkazov za rok 2012 sa rovná […].

5.1.1.1.3.1. Uplatniteľnosť zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve

(164) Prvou otázkou je, či by sa súkromný subjekt na základe ekonomickej analýzy v zásade mohol správať ako *spolková krajina* Porýnie-Falcko. Vychádza sa z predpokladu, že dotknutá činnosť je hospodárskou činnosťou a že súkromný investor by takúto činnosť *a priori* vykonával.

5.1.1.1.3.1.1. Uzatvorenie zmluvy o záruke predstavuje hospodársku činnosť

(165) Podľa Súdneho dvora „uplatniteľnosť kritéria súkromného investora závisí v konečnom dôsledku od toho […], či dotknutý členský štát prizná ekonomickú výhodu podniku, ktorého je majiteľom, ako akcionár a nie ako orgán verejnej moci“. ([35]) V tomto prípade štát uzatvoril zmluvu o záruke so spoločnosťou Haitec v prospech spoločnosti FFHG. Na zmluvu o záruke so spoločnosťou Haitec, ako aj na zmluvu o poplatku za záruku so spoločnosťou FFHG sa vzťahuje občianske právo, v tomto prípade nemecký *Kreditsicherungsrecht* (zákon o zabezpečených transakciách). Uzavretím tejto dohody teda štát nekonal vo svojej zvrchovanej funkcii, ale ako súkromný subjekt. Spoločnosť Lufthansa ani nemecká vláda nespochybňujú, že predmetná činnosť nie je výkonom verejnej právomoci, a teda predstavuje hospodársku činnosť.

5.1.1.1.3.1.2. Súkromný subjekt mohol uzavrieť predmetnú zmluvu o záruke

(166) Podľa Súdneho dvora sa má preskúmanie, či by súkromný subjekt vykonával takúto hospodársku činnosť, vykladať extenzívne. ([36]) Ak verejný sektor poskytne kapitál na zabezpečenie dočasného prežitia podniku za predpokladu, že podnik bude po reštrukturalizácii naďalej ziskový, považuje sa to za zlučiteľné so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. ([37]) Iba v prípade, že hospodárska situácia spoločnosti, do ktorej sa kapitál vkladá, v spojení so situáciou v príslušnom odvetví nevykazuje vyhliadky na zlepšenie, nemožno už prísun dodatočného kapitálu považovať za zlučiteľný so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Tieto úvahy sa vzťahujú aj na poplatky za záruky v čase, keď boli stanovené. ([38])

(167) Na rozdiel od toho, čo tvrdí sťažovateľ vo svojich pripomienkach, Nemecko Komisii potvrdilo, že spoločnosť Haitec nemala finančné problémy. Okrem toho otázka, či by v tom čase *de facto* žiadny iný súkromný investor neposkytol takúto záruku spoločnosti Haitec v prospech spoločnosti FFHG, je irelevantná. Rozhodujúce je len to, či je činnosť stále ekonomicky udržateľná, aby *hypotetický* investor mohol takéto rozhodnutie zvážiť. Samotná skutočnosť, že spoločnosť FFHG bola zo zákona povinná pokračovať v údajne stratovej podnikateľskej činnosti so spoločnosťou Ryanair (čo v tomto prípade nie je pravda), nestačí na to, aby sa záruka medzi *spolkovou krajinou* a spoločnosťou HAITEC považovala za obchodne neživotaschopnú. Ako už bolo uvedené, dočasné deficity nevylučujú uplatniteľnosť zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, pokiaľ je z dlhodobého hľadiska zrejmé udržateľné zlepšenie. V tomto prípade z informácií poskytnutých spoločnosťou Haitec vyplýva, že investície spoločnosti Haitec do údržbového hangáru približne vo výške 40 miliónov EUR boli výrazne vyššie, ako sa pôvodne plánovalo, z čoho vyplýva, že záruka mala hospodársky stimulujúci účinok, ktorý viedol k udržateľnému posilneniu lokality, a preto bola z hospodárskeho hľadiska primeraná.

(168) Na účely posúdenia, či by predmetnú hospodársku činnosť vykonával súkromný subjekt, je potrebné preskúmať aj právny rámec samotnej hospodárskej činnosti, v tomto prípade zmluvu o záruke. Inými slovami, aby sa zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve neuplatňovala, zmluva o záruke by musela byť nevýhodná dokonca vo svojom teoretickom koncepte. Ako už bolo uvedené, záruka bola navrhnutá tak, aby mala pozitívny hospodársky vplyv, a ten aj skutočne mala. Aj v prípade hypotetického neúspechu stavebného projektu v dôsledku výskytu niektorej z okolností uvedených v odôvodnení 19 však bola zmluva o záruke koncipovaná tak, aby napriek

([35]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 5. júna 2012, Komisia/Électricité de France (EDF), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, bod 82 a nasl.

([36]) Rozsudok Súdu prvého stupňa z 12. decembra 2000 Aéroports de Paris/Komisia, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, bod 107.

([37]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1991, Talianska republika/Komisia, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, bod 20: „Je potrebné doplniť, že hoci správanie súkromného investora, ku ktorému treba prirovnať zásah verejného investora sledujúceho ciele hospodárskej politiky, nemusí byť nevyhnutne správaním bežného investora investujúceho kapitál s cieľom zvýšiť jeho relatívne krátkodobú rentabilitu, musí byť aspoň správaním súkromnej holdingovej spoločnosti alebo súkromnej skupiny podnikov sledujúcich štrukturálnu, globálnu alebo odvetvovú politiku a musí sa riadiť perspektívami dlhodobejšej rentability.“

([38]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1991, Talianska republika/Komisia, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, body 23 a 24.

týmto okolnostiam bola stále ekonomicky lukratívna. Zmluva o záruke bola totiž vypracovaná v tom zmysle, že v prípade uplatnenia záruky má *spolková krajina* povinnosť zaplatiť sumu záruky len pri súbežnom vrátení nehnuteľnosti spoločnosťou Haitec a podľa oddielu C bodu 3 článku 8 zmluvy bez toho, aby spoločnosť FFHG bola povinná nahradiť spoločnosti Haitec výdavky akéhokoľvek druhu. To znamená, že v prípade nároku na záruku by spoločnosť FFHG získala pozemok vrátane hangára, ktorý na nej bol postavený, a to bez úhrady súvisiacich nákladov spoločnosti Haitec. Spoločnosť FFHG by preto získala pozemok s vyššou hodnotou a mohla by ho využívať na iné komerčné účely. Na druhej strane by sa zvýšila hodnota podielov *spolkovej krajiny* v spoločnosti FFHG. Komisia takisto poznamenáva, že po prevode podielov *spolkovej krajiny* v spoločnosti FFHG na spoločnosť HNA v roku 2017 bola spoločnosť FFHG v prípade uplatnenia záruky povinná previesť pozemok vrátane hangára, ktorý bol na ňom postavený, na *spolkovú krajinu*. Preto bolo možné, že by súkromný investor takúto hospodársku činnosť plánoval.

(169) Komisia konštatuje, že zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa uplatňuje.

5.1.1.1.3.2. Súlad poplatku za záruku s trhom

(170 Druhou riešenou otázkou je, či poplatok za záruku vo výške 2,56 % je v súlade s trhom.

(171) Pochybnosti Komisie zahŕňali tieto skutočnosti ([39]): Po prvé, na výpočet výnosu z dlhopisov emitovaných spoločnosťami s ratingom […] so splatnosťou 15 rokov sa pri „prístupe založenom na prínose“ používa výnos z dlhopisov vydaných týmito spoločnosťami s 10-ročnou splatnosťou a k nemu sa pripočíta rozdiel medzi výnosom z nemeckých štátnych dlhopisov s 15-ročnou splatnosťou a výnosom z nemeckých štátnych dlhopisov s 10-ročnou splatnosťou. Tento rozdiel bude pravdepodobne menší ako zodpovedajúci rozdiel v prípade spoločností s ratingom […], keďže nemecké štátne dlhopisy majú veľmi vysoký rating na úrovni AAA (t. j. pri takomto vysokom ratingu nie je rozdiel medzi výnosmi dlhopisov s rôznou splatnosťou v porovnaní s podobným rozdielom v prípade spoločností s nižším ratingom veľký). V dôsledku toho Komisia dospela k záveru, že odhad [poradenskej spoločnosti] týkajúci sa poplatku za záruku pomocou tejto metódy je pravdepodobne podhodnotený v porovnaní s trhovou referenčnou hodnotou. Po druhé, rovnaké pochybnosti vyplývajú z uplatňovania prístupu referenčného porovnávania v prípade sadzieb CDS, ktoré sú všeobecne uznávanými ukazovateľmi kreditného rizika. Zo sadzieb CDS vyplýva, že primeraný poplatok za záruku pre spoločnosť so samostatným ratingom na úrovni […] by mal byť v rozmedzí 3,10 % až 4,41 %, a to v závislosti od toho, či zahŕňa úpravu vzhľadom na špecifické charakteristiky zmluvy. Dohodnutý poplatok za záruku vo výške 2,56 % je pod dolnou hranicou tohto rozpätia. Po tretie, Komisia uviedla, že aj po akceptovaní všetkých úprav ratingu navrhnutých Nemeckom a prijatí ratingu spoločnosti FFHG na úrovni […], je poplatok za záruku stanovený na základe sadzieb CDS (3,1 %) vyšší ako 2,56 % na základe dohody zmluvných strán. Celkovo tieto argumenty vyvolali obavy, že dohodnutý poplatok za záruku môže byť v porovnaní s trhovými podmienkami pre spoločnosti s rovnakým ratingom, ako má spoločnosť FFHG, príliš nízky.

(172) Pripomienka Nemecka, že *spolková krajina* bola oprávnená opierať sa o odborné znalosti [poradenskej spoločnosti] a že poplatok za záruku stanovený [poradenskou spoločnosťou] nemožno *ex post* spochybniť, sa musí zamietnuť. Znamenalo by to, že výlučnú právomoc Komisie na preskúmanie štátnej pomoci by bolo možné obísť využívaním nesprávnych posúdení vnútroštátnych alebo súkromných poradenských spoločností. Komisia bola preto v záujme posúdenia existencie alebo neexistencie hospodárskej výhody oprávnená spochybniť výpočty [poradenskej spoločnosti].

(173) Rovnako argument Nemecka, podľa ktorého Komisia vo svojom výpočte nezohľadnila skutočnosť, že predmetná záruka je „zárukou na plnenie zmluvy“ a poskytla *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko hospodársku výhodu, ktorá kompenzuje nižší poplatok za záruku, nie je pre výpočet trhovej ceny relevantný.

(174) Spoločnosť Lufthansa naopak tvrdila, že poplatok za záruku vypočítaný na základe sadzieb CDS (3,1 %) je nesprávnou referenčnou hodnotou, pretože Komisia nesprávne považovala spoločnosť FFHG za „dlžníka“.

([39]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 154 – 159.

(175) Okrem toho podľa spoločnosti Lufthansa poplatok za záruku mal predstavovať najmenej 7,98 %, čo predstavovalo zvýhodnenie na úrovni 5,42 %. Spoločnosť Lufthansa tvrdí, že oznámenie o referenčných sadzbách sa malo zohľadniť, ale len na výpočet približnej hodnoty poplatku za záruku. Takisto tvrdí, že hospodárska situácia spoločnosti FFHG bola taká, že žiadny iný súkromný investor by o takejto zmluve neuvažoval a že tento rizikový profil bolo potrebné zohľadniť.

(176) Komisia oba tieto argumenty odmieta. Komisia bola oprávnená použiť oznámenie o referenčných sadzbách, a preto ohodnotila spoločnosť FFHG ratingom na úrovni […], ktorý, ako už bolo vysvetlené (odôvodnenie 171), nie je vysokokvalitným ratingom a vyplýva práve z hospodárskej situácie spoločnosti FFHG.

(177) Komisia preto dospela k záveru, že poplatok za záruku nebol v súlade s trhom.

(178) Na záver možno konštatovať, že cenový rozdiel medzi minimálnou sadzbou v súlade s trhom, ktorú stanovila Komisia (3,10 %), a skutočnou sadzbou (2,56 %) za záruku predstavuje hospodársku výhodu (0,54 %).

5.1.1.1.4. Selektívnosť

(179) V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa vyžaduje, aby opatrenie, pokiaľ má byť vymedzené ako štátna pomoc, zvýhodňovalo „určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru“. Záruka poskytnutá spoločnosti Haitec za nižšiu ako trhovú cenu zvýhodňuje len spoločnosť FFHG ako podnik, a preto je selektívna.

5.1.1.1.5. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

(180) V rozhodnutí o začatí konania Komisia dospela k záveru, že spoločnosť FFHG súťaží s inými prevádzkovateľmi letísk z Únie, prinajmenšom potenciálne, s cieľom prilákať letecké spoločnosti z Únie, a to v situácii, keď letecké spoločnosti z Únie môžu slobodne ponúkať služby leteckej dopravy na každej trase v rámci Únie v súlade s právnymi predpismi Únie v oblasti leteckej dopravy. Hospodárska výhoda identifikovaná na úrovni záruky spoločnosti Haitec preto predbežne narúša hospodársku súťaž, prinajmenšom potenciálne, a ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi. ([40])

(181) Je však potrebné preskúmať, či rozdiel na úrovni 0,54 bodu, ktorý predstavuje hospodársku výhodu, je opatrením pomoci, ktoré je podľa článku 3 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 1407/2013 vyňaté z notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

(182) Po prvé poplatok za záruku patrí do rozsahu pôsobnosti článku 1 nariadenia (EÚ) č. 1407/2013.

(183) Po druhé podľa článku 3 ods. 2 prvého pododseku nariadenia (EÚ) č. 1407/2013 celková výška pomoci *de minimis*, ktorú členský štát poskytol jednému podniku, nesmie presiahnuť 200 000 EUR v priebehu obdobia troch fiškálnych rokov.

(184) Ak je však podobne ako v tomto prípade predmetným opatrením záruka, v súlade s článkom 4 ods. 6 nariadenia (EÚ) č. 1407/2013 sa musí zohľadniť ekvivalent hrubého grantu a musia byť splnené ďalšie osobitné podmienky. V súlade s článkom 4 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 1407/2013 sa nariadenie (EÚ) č. 1407/2013 vzťahuje iba na pomoc, pri ktorej je možné vopred presne vypočítať ekvivalent hrubého grantu („transparentná pomoc“). Podľa článku 4 ods. 6 nariadenia (EÚ) č. 1407/2013 pomoc vo forme záruk sa považuje za transparentnú pomoc *de minimis*, ak na jednej strane záruka pre jeden podnik nepresahuje 80 % príslušného úveru a na druhej strane garantovaná suma nepresahuje 1,5 milióna EUR počas piatich rokov alebo 750 000 EUR počas desiatich rokov. Zároveň v súlade s článkom 4 ods. 6 písm. a) nariadenia (EÚ) č. 1407/2013 sa musí zaistiť, aby príjemca pomoci nebol predmetom konkurzného konania, ani nespĺňal kritériá vnútroštátnych právnych predpisov na to, aby sa stal predmetom konkurzného konania na návrh svojich veriteľov.

([40]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 161.

(185) V tomto prípade nebola spoločnosti FFHG ani žiadnemu podniku s ňou prepojenému v zmysle článku 2 ods. 2 nariadenia č. 1407/2013 poskytnutá štátna pomoc podľa nariadenia Komisie č. 1407/2013 v období troch rokov pred poskytnutím záruky. Spoločnosť FFHG nebola v tom čase predmetom konkurzného konania ani v období, v ktorom bola pomoc poskytnutá, nespĺňala podmienky na začatie takéhoto konania. Nemecko takisto potvrdilo, že záruka nepresahuje 80 % zmluvy o predaji. Napokon rozdiel 0,54 bodu medzi minimálnou sadzbou v súlade s trhom, ktorú stanovila Komisia (3,10 %), a skutočnou sadzbou (2,56 %) sa prepočíta na ročný ekvivalent hrubého grantu vo výške 33 480 EUR, čo po troch rokoch predstavuje spolu 100 440 EUR a je výrazne pod maximálnou sumou stanovenou v nariadení (200 000 EUR).

(186) Na záver možno konštatovať, že výhoda poskytnutá spoločnosti FFHG prostredníctvom záruky spĺňa podmienku podľa nariadenia (EÚ) č. 1407/2013.

5.1.1.1.6. Záver

(187) V súlade s článkom 3 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 1407/2013 sa opatrenie považuje za opatrenie, ktoré nespĺňa všetky kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a preto je oslobodené od notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

5.1.1.2. „Dvojitý“ predaj pozemku spoločnosti FFHG

(188) Pokiaľ ide o uplatnenie práva spoločnosti FFHG na odstúpenie od predaja pozemku „ubytovanie“ *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko, Komisia považuje za vhodné začať analýzu jediným bodom, na ktorom sa zakladali jej pochybnosti v rozhodnutí o začatí konania, a to či sa vrátenie vlastníctva pozemku „ubytovanie“ od *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko spoločnosti FFHG uskutočnilo za trhovú cenu.

(189) Po prvé, Komisia vyjadruje poľutovanie nad tým, že v rozpore s ustanoveniami zmluvy o predaji z roku 2014 nebolo v čase, keď spoločnosť FFHG uplatnila svoje právo na odstúpenie od zmluvy, zadané vypracovanie znaleckého posudku. Táto okolnosť *prima facie* naznačuje, že vrátenie vlastníctva sa nemuselo uskutočniť za trhovú hodnotu.

(190) Namiesto toho sa vrátenie pozemku „ubytovanie“ uskutočnilo za rovnakú cenu, akú pre tento pozemok určil výbor znalcov pre hodnoty nehnuteľností pre oblasť Osteifel-Hunsrück vo svojom znaleckom posudku, ktorý dopĺňala správa spoločnosti SGD Nord, na účely zmluvy o predaji z roku 2014, t. j. nula EUR.

(191) Po druhé, Komisia poznamenáva, že mesiac po tom, ako spoločnosť FFHG uplatnila svoje právo na odstúpenie od zmluvy, predala ten istý pozemok za 1,25 milióna EUR spoločnosti ADC, súkromnému investorovi, na základe zmluvy zo 6. júla 2016 medzi spoločnosťami ADC a FFHG a *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko (odôvodnenie 25).

(192) Po tretie, Komisia konštatuje, že ako Nemecko vysvetlilo vo svojom oznámení z 26. októbra 2017, podpísaniu tejto zmluvy o predaji predchádzali kroky, na ktorých sa podieľala spoločnosť FFHG aj *spolková krajina* Porýnie-Falcko (odôvodnenia 22 až 26).

(193) Súdny dvor dospel vo veci Land Burgenland/Komisia k záveru, že keď chce verejný orgán predať podnik, ktorý mu patrí, a použije na to otvorenú a transparentnú verejnú súťaž neviazanú na ďalšie podmienky, možno sa domnievať, že trhová cena zodpovedá najvyššej ponuke, a to za predpokladu, že sa preukáže po prvé, že táto ponuka má charakter záväzku a je dôveryhodná, a po druhé, že zohľadnenie iných ekonomických faktorov než cena nie je dôvodné. Za takýchto podmienok Komisii nemohlo byť uložené, aby použila iné prostriedky na účely overenia trhovej ceny, akými sú nezávislé znalecké posudky. ([41])

([41]) Rozsudok Súdneho dvora z 24. októbra 2013, Land Burgenland a i./Komisia, spojené veci C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, body 94 a 95.

(194) V tomto prípade *spolková krajina* Porýnie-Falcko vedela, že spoločnosť FFHG dostala v rámci verejnej súťaže ponuku vo výške 1,25 milióna EUR na pozemok „ubytovanie“, keďže uvedenú ponuku použila na stanovenie ceny za tento pozemok v zmluve o privatizácii so spoločnosťou SYT. Okrem toho *spolková krajina* Porýnie-Falcko takisto vedela, keďže bola zmluvnou stranou zmluvy o predaji uzavretej medzi *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko, spoločnosťou FFHG a spoločnosťou ADC 6. júla 2016, t. j. mesiac po tom, ako spoločnosť FFHG uplatnila svoje právo na odstúpenie od zmluvy, že v uvedenej zmluve bol pozemok „ubytovanie“ ocenený na 1,25 milióna EUR.

(195) Z týchto dôvodov *spolková krajina* Porýnie-Falcko tým, že bez výhrad prijala skutočnosť, že spoločnosť FFHG si uplatnila právo na odstúpenie od zmluvy bez toho, aby určila znalca na vykonanie odhadu trhovej hodnoty pozemku „ubytovanie“, nekonala v súlade so správaním súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by trval na vymenovaní znalca, ktorý by určil hodnotu pozemku. V súlade so zásadami stanovenými v odôvodnení 193 a vzhľadom na ponuku spoločnosti ADC prijatú v rámci verejnej súťaže predstavovala hodnota, ktorú bol trh ochotný zaplatiť za pozemok „ubytovanie“, v tom čase 1,25 milióna EUR. *Spolková krajina* bola oprávnená požadovať túto cenu od spoločnosti FFHG ako kompenzáciu za pozemok „ubytovanie“.

(196) Komisia preto dospela k záveru, že uplatnenie práva na odstúpenie od zmluvy za cenu nula EUR, a nie za 1,25 milióna EUR, poskytlo spoločnosti FFHG výhodu vo výške 1,25 milióna EUR.

(197) Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenia 179, 180 a 190), ostatné podmienky na konštatovanie existencie štátnej pomoci (podnik a hospodárska činnosť, používanie štátnych prostriedkov a pripísateľnosť štátu, selektívnosť, narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod) sú splnené. Nemecko ani zainteresované strany to vo svojich pripomienkach nespochybnili.

(198) Uplatnenie práva na odstúpenie od zmluvy za cenu nula EUR, a nie za 1,25 milióna EUR, preto predstavuje štátnu pomoc vo výške 1,25 milióna EUR spoločnosti FFHG.

5.1.2. *Opatrenia potenciálnej pomoci pre spoločnosť Ryanair*

5.1.2.1. Podpora vzdelávania pre spoločnosť Ryanair

5.1.2.1.1. Pojem podnik a hospodárska činnosť

(199) V rozhodnutí o začatí konania Komisia predbežne považovala spoločnosť Ryanair za podnik a poskytovanie vzdelávania za hospodársku činnosť. ([42])

(200) Keďže Nemecko trvá na svojom stanovisku, t. j. že podpora vzdelávania nepredstavuje štátnu pomoc, pretože predstavuje výkon verejnej právomoci, Komisia sa musí zaoberať argumentmi, ktoré predložilo Nemecko.

(201) Nemecké orgány uviedli, že opatrenie zamerané na zníženie nezamestnanosti, akým je posudzované opatrenie, má sociálnu zložku, ktorá je vo verejnom záujme. Bez ohľadu na to, či by sa toto opatrenie mohlo považovať za súčasť povinnosti Nemecka byť „sociálnym štátom“ (*Sozialstaatsprinzip*, stanovenej v článku 20 ods. 1 základného zákona Nemecka), a teda či môže predstavovať výkon verejnej moci podľa nemeckého právneho poriadku, pojmy „hospodárska činnosť“ a „výkon verejnej moci“ sú autonómnymi pojmami európskych právnych predpisov o štátnej pomoci, a preto sa musia chápať v tomto zmysle. Subjekt možno pokladať za subjekt vykonávajúci verejnú právomoc, ak predmetná činnosť je úlohou, ktorá je súčasťou základných funkcií štátu alebo je spojená s týmito funkciami svojou povahou, cieľom a pravidlami, ktorým podlieha. ([43]) Ako už bolo uvedené v rozhodnutí o začatí konania ([44]), opatrenie na boj proti nezamestnanosti sa v minulosti považovalo za opatrenie podporujúce hospodársku činnosť, a teda za štátnu pomoc. ([45])

([42]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 205 – 208.
([43]) Rozsudok Súdneho dvora z 18. marca 1997, Calì a Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, body 22 a 23.
([44]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenie 207.
([45]) Pozri napríklad rozhodnutie Komisie z 2. júla 2016 vo veci štátnej pomoci SA.36671 (2013/N) – Švédsko – Pomoc na podporu odborného úvodu do zamestnania pre mladých zamestnancov (Ú. v. EÚ C 204, 18.7.2013, s. 9).

(202) Komisia posúdila, či by sa predmetná podpora vzdelávania zameraná na boj proti nezamestnanosti mohla považovať za sociálnu službu vo verejnom záujme, a teda za „výkon verejnej právomoci“ podľa európskych právnych predpisov o štátnej pomoci. Sociálne služby vo verejnom záujme sa považujú za „výkon verejnej právomoci“, len ak sú založené na zásade solidarity. Keďže opatrenie zahŕňa viaceré platby, neexistuje systém vzájomných, napriek tomu však nezávislých príspevkov na základe členstva. Opatrenie nie je zahrnuté ani v nemeckom národnom systéme vzdelávania.

(203) Okrem toho pomoc na podporu vzdelávania nie je len vo verejnom záujme, ale aj v hospodárskom záujme spoločnosti Ryanair. Keďže spoločnosti Ryanair bola zadaná odplatná zákazka, spoločnosť Ryanair v prvom rade plní štandardnú komerčnú službu, pre ktorú existuje trh.

(204) A napokon sa zdá, že hoci štát pred poskytnutím finančných prostriedkov mohol preskúmať poskytované vzdelávanie, nič nenasvedčuje tomu, že sa uskutočňovalo akékoľvek priebežné monitorovanie. Takisto sa zdá, že samotné Nemecko neurčilo obsah daného vzdelávania. Podpora vzdelávania teda nepredstavuje vykonávanie verejnej právomoci.

(205) Ak opatrenie nepredstavuje výkon verejnej právomoci, pre posúdenie existencie „štátnej pomoci“ v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ verejný záujem nie je relevantný.

(206) Keďže Nemecko nepredložilo žiadne nové informácie, ktoré by Komisiu viedli k inému záveru, podpora vzdelávania predstavuje hospodársku činnosť.

5.1.2.1.2. Používanie štátnych prostriedkov a pripísateľnosť štátu

(207) Vo svojich pripomienkach v rozhodnutí o začatí konania (pozri odôvodnenie 132) Nemecko potvrdilo, že spoločnosť Ryanair bola konečným príjemcom platieb od *spolkovej krajiny* a spoločnosť HCM bola len sprostredkovateľom. Preto sa musí opačný argument spoločnosti Ryanair odmietnuť.

(208) Skutočnosť, že Nemecko údajne financovalo len 50 % finančných prostriedkov, ktoré spoločnosť HCM vyplatila spoločnosti Ryanair, ako tvrdí Ryanair, nie je na účely určenia, či boli použité štátne prostriedky a či je podpora vzdelávania pripísateľná Nemecku, relevantná, keďže v tomto prípade sa skúma len časť financovaná Nemeckom.

(209) Komisia preto dospela k záveru, že boli použité štátne prostriedky, ktoré možno pripísať štátu.

5.1.2.1.3. Hospodárska výhoda

(210) S cieľom dospieť k záveru, či spoločnosť Ryanair bola alebo nebola zvýhodnená v dôsledku podpory vzdelávania, boli Nemecko a zainteresované strany vyzvané, aby poskytli informácie o tom, či spoločnosť Ryanair za normálnych okolností znáša predmetné náklady na vzdelávanie sama, a o tom, či spoločnosť Ryanair dostala platby v súvislosti s nákladmi na vzdelávanie, ktoré vznikli v rámci tohto programu, dvakrát (raz od študentov a raz od spoločnosti HCM).

(211) Podľa Súdneho dvora prináleží Komisii, aby preukázala existenciu štátnej pomoci. ([46]) Dodržanie tejto povinnosti sa však musí posúdiť v závislosti od informácií, ktoré mala Komisia k dispozícii v čase, keď prijala svoje rozhodnutie. ([47]) „[N]ie je [totiž] možné všeobecne vylúčiť možnosť Komisie vychádzať zo súboru skutočností, ktoré môžu odhaliť faktickú existenciu programu pomoci“. ([48]) V rámci celkového posúdenia hospodárskej výhody musí Komisia zohľadniť všetky možnosti, ktoré takýto hospodársky subjekt rozumne predvída, všetky dostupné informácie, ktoré môžu mať významný vplyv na jej rozhodnutie, ako aj predvídateľný vývoj v čase prijatia rozhodnutia o poskytnutí výhody. ([49])

(212) Nemecko a spoločnosť Ryanair neposkytli žiadne informácie o tom, či spoločnosť Ryanair za normálnych okolností znáša predmetné náklady na vzdelávanie sama, ani o tom, či spoločnosť Ryanair dostala platby dvakrát. Nemecko a spoločnosť Ryanair tvrdili, že po šiestich rokoch podľa írskeho práva a desiatich rokoch podľa nemeckého práva už nemali povinnosť uchovávať informácie. Po tom, ako spoločnosť Lufthansa 4. marca 2011 podala formálnu sťažnosť, ktorá bola 18. marca 2011 postúpená Nemecku, však Komisia položila Nemecku konkrétne faktické otázky týkajúce sa podpory vzdelávania, na ktoré Nemecko odpovedalo 14. júna 2011. Vnútroštátnymi právnymi predpismi o vedení záznamov sa nesmie obmedziť povinnosť členského štátu alebo zainteresovanej strany spolupracovať s Komisiou. Aj v tomto prípade sa Nemecko dozvedelo o možnej kvalifikácii podpory vzdelávania ako štátnej pomoci v roku 2011, t. j. v čase, keď ešte podliehalo vnútroštátnej povinnosti archivovať dokumenty. V tom čase bolo jasné, že bude pravdepodobne nasledovať rozhodnutie Komisie o tomto opatrení. Zodpovednosť za neuchovávanie dokumentov teda nesie Nemecko. Komisia preto posudzuje existenciu pomoci na základe poskytnutých informácií.

(213) Z informácií predložených Nemeckom v roku 2019 vyplýva, že v rokoch 2001 – 2003 poskytlo ministerstvo práce, sociálnych vecí, rodiny a zdravia Porýnia-Falcka spoločnosti HCM finančné prostriedky vo výške [1,5 – 2,0 milióna] EUR.

(214) Z podania Nemecka z roku 2019 vyplýva, že spoločnosť HCM vystavila spoločnosti Ryanair minimálne dva šeky v hodnote 220 427,64 EUR a 639 146,04 EUR. Šeky boli odpísané z účtu spoločnosti HCM 17. januára 2003.

(215) Okrem toho v roku 2003 ministerstvo práce, sociálnych vecí, rodiny a zdravia Porýnia-Falcka zaplatilo spoločnosti HCM ďalších 680 627,94 EUR.

(216) Nemecko ani Ryanair neposkytli žiadne dôkazy, ktoré by preukazovali, že cena vzdelávania poskytovaného spoločnosťou Ryanair bola v súlade s trhom a zodpovedala jeho potrebám.

(217) Komisia preto dospela k záveru, že podpora vzdelávania predstavuje hospodársku výhodu pre spoločnosť Ryanair.

5.1.2.1.4. Selektívnosť

(218) Selektívnosť opatrenia nebola spochybnená ani pripomienkami Nemecka, ani zainteresovaných strán. Komisia preto trvá na svojom predbežnom závere, že akákoľvek hospodárska výhoda spojená s opatrením, z ktorej má prospech len spoločnosť Ryanair, by bola v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ selektívna.

([46]) Pozri rozsudok Súdneho dvora zo 17. novembra 2022, Volotea a easyJet/Komisia, spojené veci C-331/20 P a C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, bod 111.

([47]) Pozri rozsudok Súdneho dvora zo 17. novembra 2022, Volotea and easyJet/Komisia, spojené veci C-331/20 P a C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, bod 112; pozri aj rozsudok Súdneho dvora z 10. júla 1986, Belgicko/Komisia, C-234/84, ECLI:EU:C:1986:302, bod 16 a rozsudok Súdneho dvora z 20. septembra 2017, Komisia/Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, bod 70.

([48]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 13. apríla 1994, Spolková republika Nemecko a Pleuger Worthington GmbH/Komisia, spojené veci C-324/90 a C-342/90, ECLI:EU:C:1994:129, bod 15.

([49]) Pozri rozsudok Súdneho dvora zo 17. novembra 2022, Volotea a easyJet/Komisia, spojené veci C-331/20 P a C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, bod 113.

5.1.2.1.5. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

(219) Vzhľadom na závery uvedené v rozhodnutí o začatí konania a na skutočnosť, že neboli predložené žiadne pripomienky týkajúce sa narušenia hospodárskej súťaže a vplyvu na obchod sa Komisia domnieva, že toto kritérium je splnené.

5.1.2.1.6. Záver

(220) Komisia preto dospela k záveru, že podpora vzdelávania predstavuje štátnu pomoc.

5.1.2.2. Financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára

5.1.2.2.1. Pojem podnik a hospodárska činnosť

(221) V zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ spoločnosť Ryanair predstavuje podnik a financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára hospodársku činnosť.

5.1.2.2.2. Hospodárska výhoda

(222) Ako sa uvádza v odôvodnení 105 rozhodnutia o začatí konania, Nemecko poskytlo analýzu ziskovosti dotknutých zmlúv s cieľom preukázať ich súlad so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Táto analýza zahŕňa výpočet súhrnnej čistej súčasnej hodnoty peňažných tokov pripísateľných zmluvám (t. j. údržbový hangár, škola pre posádku a pilotov a ubytovanie pre študentov). Tieto peňažné toky zahŕňajú príjmy, ako je nájomné od spoločnosti Ryanair a platby za používanie ubytovacích zariadení, ako aj náklady, ako sú náklady na údržbu. Prognózy peňažných tokov sa vzťahujú na roky 2010 – 2024 a sú diskontované sadzbou [4,0 – 4,5] %. Na základe týchto predpokladov z analýzy vyplýva kladná čistá súčasná hodnota [100 000 – 200 000] EUR, čo znamená, že diskontovaný prírastok peňažných tokov prevažuje nad ich úbytkom. Podľa Nemecka tento výsledok poukazuje na ziskovosť zmlúv a ich súlad so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(223) Zdá sa, že analýza ziskovosti, ktorú predložilo Nemecko, obsahuje niekoľko nedostatkov, ktoré sú uvedené v rozhodnutí o začatí konania.

(224) Po prvé, Komisia dospela k predbežnému záveru, že peňažné toky vypočítané Nemeckom zahŕňali odpisy vo výške [40 000 – 50 000] EUR až [60 000 – 70 000] EUR ročne, čo by v zásade nemalo byť súčasťou výpočtu, keďže odpisy sú prvkom účtovníctva a nezodpovedajú skutočným peňažným tokom. Keby sa z výpočtu vyňali odpisy, čistá súčasná hodnota by sa stala zápornou sumou približne na úrovni [– 500 000 až – 400 000] EUR.

(225) Po druhé, do analýzy zjavne neboli zahrnuté počiatočné investičné náklady na prestavbu priestorov na obytné priestory. To ubralo analýze na hodnovernosti, keďže Nemecko uviedlo, že prestavba priestorov bola nevyhnutná.

(226) Po tretie, analýza zahŕňala prírastok peňažných tokov vo výške [1 000 – 10 000] EUR ročne, ktorého povaha nebola zrejmá. Zodpovedajúcou úpravou peňažných tokov by sa čistá súčasná hodnota spojená s týmito tromi zmluvami stala ešte zápornejšou.

(227) Napokon Komisia dospela k predbežnému záveru, že diskontná sadzba vo výške [4,0 – 4,5] % sa nezdá odôvodnená a v období, počas ktorého boli tieto zmluvy podpísané v rokoch 2009/2010, sa javí ako príliš nízka.

(228) Spoločnosť FFHG poskytla odôvodnenia uvedených nedostatkov, ktoré Komisia považuje za dostatočné na zrušenie svojej predbežnej analýzy uvedenej v rozhodnutí o začatí konania.

(229) Po prvé, po posúdení analýzy ziskovosti predloženej Nemeckom Komisia dospela k záveru, že suma odpisov už bola vyňatá z peňažných tokov, ktoré Nemecko vypočítalo.

(230) Po druhé, Komisia zistila, že počiatočné investičné náklady približne vo výške [100 000 – 200 000 EUR] už boli zohľadnené v analýze ziskovosti, a aj keby neboli zohľadnené (čo nebol tento prípad), ich pripočítanie by stále viedlo ku kladnej čistej súčasnej hodnote.

(231) Po tretie, Komisiu presvedčilo vysvetlenie spoločnosti FFHG, že ročný prírastok peňažných tokov, ktorý bol spochybnený v rozhodnutí o začatí konania, sa v skutočnosti týkal buď ročných nákladov na výber, alebo fixných vedľajších nákladov, ktoré predstavujú *úbytok* peňažných tokov a boli riadne vypočítané v analýze ziskovosti.

(232) Po štvrté, Komisia uznáva, že aj za predpokladu, že diskontná sadzba na úrovni [4,0 – 4,5] %, ktorá bola spochybnená v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenie 266), bola príliš nízka, vyššia diskontná sadzba by mala pozitívny, a nie negatívny vplyv na čistú súčasnú hodnotu z dôvodu profilu peňažných tokov v prípade týchto dohôd. Komisia totiž poznamenáva, že osobitná splátka nájomného od spoločnosti Ryanair za rok 2010 predstavovala značný prírastok peňažných tokov [0 – 5] miliónov EUR a každý z nasledujúcich 14 rokov by viedol k veľmi malému úbytku finančných tokov. Komisia dospela k záveru, že zvýšenie diskontnej sadzby by stále viedlo k záveru, že zmluvy boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(233) Komisia na základe týchto dodatočných vysvetlení, ktoré overila, dospela k opačnému názoru ako v rozhodnutí o začatí konania a konštatuje, že spoločnosti Ryanair nebola poskytnutá hospodárska výhoda.

5.1.2.2.3. Záver

(234) Komisia dospela k záveru, že financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára v prospech spoločnosti Ryanair nepredstavuje štátnu pomoc spoločnosti Ryanair v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.1.2.3. Marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 medzi spolkovou krajinou Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair

5.1.2.3.1. Pojem podnik a hospodárska činnosť

(235) V zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ Ryanair ako letecká spoločnosť predstavuje podnik. Tak marketingové služby, ako aj letecké služby predstavujú hospodárske činnosti. Prvé kritérium článku 107 ods. 1 ZFEÚ je teda splnené.

5.1.2.3.2. Používanie štátnych prostriedkov a pripísateľnosť štátu

(236) Marketingové dohody boli uzavreté medzi *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair. Platby na podporu marketingu boli priamo financované z rozpočtu *spolkovej krajiny*, a teda financované zo štátnych prostriedkov a pripísateľné štátu.

5.1.2.3.3. Hospodárska výhoda

(237) Pri posudzovaní toho, či opatrenie predstavuje pomoc, treba v súlade s ustálenou judikatúrou určiť, či podnik, ktorý je jeho príjemcom, získava hospodársku výhodu, ktorú by nezískal za obvyklých trhových podmienok. ([50])

(238) Je potrebné preskúmať, či sa na predmetné zmluvy uplatňuje zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, a ak áno, či s ňou boli v súlade.

5.1.2.3.3.1. Individuálne posúdenie marketingových dohôd

(239) Prvou otázkou je, či sa marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 a dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 majú posudzovať jednotlivo alebo spoločne. Druhou otázkou je, či sa *spolková krajina* Porýnie-Falcko a prevádzkovateľ letiska Frankfurt-Hahn, spoločnosť FFHG, majú na účely uplatnenia zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve považovať za jediný subjekt.

([50]) Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 1999, Španielsko/Komisia, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

(240) Pokiaľ ide o prvú otázku, podľa Nemecka sa spoločnosť FFHG na uzatváraní marketingových dohôd nijako nepodieľala. *Spolková krajina* Porýnie-Falcko najmä po privatizácii letiska Frankfurt-Hahn v roku 2017 nemala žiadny dôvod zapojiť spoločnosť FFHG do uzatvárania marketingových dohôd. *Spolková krajina* Porýnie-Falcko ako menšinový akcionár (17,5 %) v roku 2005 ani nekontrolovala spoločnosť FFHG a nemala žiadny dôvod zapojiť ju do marketingovej dohody. Zmluvnými stranami boli len *spolková krajina* a spoločnosť Ryanair. Marketingovú stratégiu je preto potrebné skúmať oddelene od rozvoja letiska Frankfurt-Hahn.

(241) Ďalej v súvislosti s druhou otázkou Komisia už v rozhodnutí o začatí konania konštatovala, že *spolková krajina* Porýnie-Falcko obidve marketingové dohody uzavrela v čase, keď nemala kontrolu nad spoločnosťou FFHG. V čase uzavretia marketingovej dohody so spoločnosťou Ryanair v roku 2005 vlastnili totiž orgány *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko v spoločnosti FFHG iba 17,5 % podiel, zatiaľ čo väčšinu akcií spoločnosti FFHG (65 %) vlastnila spoločnosť Fraport, v ktorej *spolková krajina* Porýnie-Falcko nikdy nevlastnila žiadne podiely. ([51]) V čase uzavretia marketingovej dohody z roku 2017 v októbri 2017 *spolková krajina* Porýnie-Falcko nemala kontrolu ani nad spoločnosťou FFHG, keďže svoje podiely v spoločnosti predala spoločnosti HNA Airport Group GmbH na základe zmluvy o kúpe akcií uzavretej 9. augusta 2017, a teda ešte pred uzavretím marketingovej dohody. Preto pri uplatňovaní tejto zásady *spolkovú krajinu* Porýnie-Falcko nemožno považovať za prevádzkovateľa letiska, ktorý tvorí so spoločnosťou FFHG jeden hospodársky subjekt. Ide teda o odlišnú situáciu, ako tú, ktorá viedla k prvému rozsudku o letisku Charleroi. ([52]) V uvedenej veci bolo letisko vo vlastníctve Valónskeho regiónu, ktorý uzavrel spornú dohodu so spoločnosťou Ryanair, a bolo od neho hospodársky závislé, čo znamenalo, že Valónsky región sa podieľal na hospodárskej činnosti vykonávanej letiskom a za poskytnutie opatrení získal finančnú protihodnotu.

(242) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že dokonca aj podiel nezakladajúci ovládanie, akým bol podiel *spolkovej krajiny* v spoločnosti FFHG pred rokom 2009, môže z právneho hľadiska odôvodňovať spoločnú analýzu, pretože, pokiaľ ide o ďalších dvoch akcionárov spoločnosti FFHG, spoločnosť Fraport bola štátom vlastneným podnikom a spolková krajina Hesensko štátnym subjektom. Spoločnosť Ryanair preto tvrdí, že ešte predtým, ako *spolková krajina* Porýnie-Falcko 1. januára 2009 nadobudla 82,5 % podiel v spoločnosti FFHG, tak signatár marketingovej dohody z roku 2005, ako aj vlastníci spoločnosti FFHG v konečnom dôsledku zastupovali nemecký štát.

(243) Komisia odmieta toto odôvodnenie z týchto dôvodov: po prvé, ako už bolo uvedené, *spolková krajina* Porýnie-Falcko nevlastnila žiadne akcie v spoločnosti Fraport. Po druhé, *spolková krajina* Hesensko a *spolková krajina* Porýnie-Falcko sú samostatné miestne verejnoprávne subjekty (*Körperschaften des Öffentlichen Rechts*, t. j. *Gebietskörperschaften*) a vzhľadom na spolkový systém v Nemecku nepodliehajú pri uzatváraní marketingových dohôd či dohôd o letiskových službách kontrole spolkovej vlády, keďže regionálne hospodárske investície do letiska patria v prípade neexistencie právomoci spolkovej vlády do právomoci *spolkových krajín* (článok 30 a článok 70 ods. 1 základného zákona pre Spolkovú republiku Nemecko). Akcie, ktoré vlastní *spolková krajina* Hesensko, preto nemôžu ovplyvniť právomoci akcionára, ktoré by mohla *spolková krajina* Porýnie-Falcko vykonávať v spoločnosti FFHG. Hospodárske úžitky, ktoré plynú *spolkovej krajine* Hesensko ako akcionárovi, neprináležia *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko, keďže rozpočty verejnoprávnych subjektov sú jasne oddelené. Komisia preto posúdi len to, či *spolková krajina* Porýnie-Falcko ako jediný subjekt konala ako súkromný investor v trhovom hospodárstve.

(244) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia posúdi marketingové dohody jednotlivo a zásadu hospodárskeho subjektu na trhu výlučne pre *spolkovú krajinu* Porýnie-Falcko.

([51]) Pozri rozhodnutie Hahn I, odôvodnenie 17 a nasl. a odôvodnenie 182. V čase uzavretia marketingovej dohody z roku 2005 boli hlavnými akcionármi spoločnosti Fraport *spolková krajina* Hesensko (31,7 %), Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH – spoločnosť vlastnená mestom Frankfurt nad Mohanom (20,3 %), Spolková republika Nemecko (vymeniteľný dlhopis; 6,6 %), Julius Bär Investment Management LLC (5,4 %) a Deutsche Lufthansa AG (4,95 %).

([52]) Rozsudok Súdu prvého stupňa zo 17. decembra 2008, Ryanair/Komisia, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, body 53 až 61.

(245) Keďže *spolkovú krajinu* Porýnie-Falcko nemožno na účely posúdenia marketingových dohôd z rokov 2005 a 2017 považovať za prevádzkovateľa letiska Frankfurt-Hahn, metóda prírastkových nákladov stanovená v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 v súvislosti s uplatňovaním zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na dohody medzi verejne kontrolovanými letiskami a leteckými spoločnosťami sa na marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 neuplatňuje.

5.1.2.3.3.2. Uplatniteľnosť zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve

(246) Podľa Nemecka predmetné platby nepredstavujú štátnu pomoc, pretože sumy, ktoré *spolková krajina* Porýnie-Falcko zaplatila spoločnosti Ryanair, zodpovedali trhovej cene poskytovaných marketingových služieb.

(247) V prvom rade je potrebné posúdiť, či marketingové dohody predstavujú výkon verejnej právomoci. Takéto marketingové dohody sa zvyčajne uzatvárajú medzi dvomi súkromnými subjektmi, napr. medzi letiskom a leteckou spoločnosťou. Pokiaľ ide o otázku uplatniteľnosti zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, je potrebné pripomenúť, že nejde o to postaviť sa do pozície akéhokoľvek súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ale hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve v situácii *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko.

(248) Z tohto dôvodu je potrebné zvážiť rozsah zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve vo vzťahu k *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko.

(249) V súlade s bodom 77 oznámenia Komisie o pojme štátna pomoc „sa majú zohľadniť len prínosy a záväzky súvisiace s postavením štátu ako hospodárskeho subjektu, s vylúčením tých, ktoré sa viažu na jeho postavenie ako orgánu verejnej moci“, čo okrem iného vylučuje zohľadnenie aspektov týkajúcich sa verejného záujmu, ako je regionálny rozvoj.

(250) Prínosy marketingových dohôd pre rozvoj regionálneho cestovného ruchu, t. j. potenciálne príjmy získané z cestovného ruchu pre región, sa nemôžu v prípadnej analýze týkajúcej sa splnenia kritérií súkromného subjektu v trhovom hospodárstve zohľadniť. ([53]) V tomto prípade Nemecko a spoločnosť Ryanair nepredložili žiadny dôkaz, ktorý by naznačoval, že na základe uzavretia marketingových dohôd *spolková krajina* Porýnie-Falcko mohla ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve okrem rozvoja cestovného ruchu v regióne očakávať akýkoľvek finančný zisk.

(251) Nezáleží teda na tom, ako dôkladne Nemecko posúdilo, že spoločnosť Ryanair mala vysokú úroveň kompetencií v oblasti marketingu lokalít a bola jedinou leteckou spoločnosťou pôsobiacou na letisku Frankfurt-Hahn, o ktorej bolo možné uvažovať pri nákupe marketingových služieb. Nezáleží ani na tom, či spoločnosť Ryanair bola vybraná v súlade s nemeckým zákonom o verejnom obstarávaní. Posúdenie sa obmedzuje na otázku, či by marketingové dohody mohli viesť okrem rozvoja regionálneho cestovného ruchu aj k finančnému zisku.

(252) Nemecko nespochybnilo, že *spolková krajina* Porýnie-Falcko nemá prospech z akéhokoľvek zvýšenia príjmov prevádzkovateľa letiska Frankfurt-Hahn, ktoré by mohlo vyplynúť zo zvýšenia objemu prevádzky. *Spolková krajina* Porýnie-Falcko neprevádzkuje letisko Frankfurt-Hahn a v čase uzatvorenia marketingovej dohody z roku 2005 bola na letisku Frankfurt-Hahn len menšinovým akcionárom (17,5 %) a v čase uzatvorenia marketingovej dohody z roku 2017 nebola akcionárom, čo sú jediné momenty, ktoré sú relevantné na posúdenie podľa zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Nemecké orgány neposkytli žiadne informácie o ziskoch spojených so zvýšením príjmov letiska Frankfurt-Hahn, z ktorých by mohla mať prospech *spolková krajina* Porýnie-Falcko ako akcionár letiska.

(253) Naopak, Nemecko vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania zopakovalo, že marketingové dohody by sa mali považovať za dohody uľahčujúce podporovanie cestovného ruchu spolu s dostupnosťou, prepojenosťou a hospodárskym rozvojom regiónu, pričom ich cieľom nie je dosahovať zisky z prevádzky letiska Frankfurt-Hahn.

([53]) Pozri rozhodnutie (EÚ) 2020/1671, odôvodnenie 178.

(254) Pred rozhodnutiami podpísať marketingové dohody so spoločnosťou Ryanair nebol vypracovaný žiadny podnikateľský plán na posúdenie takýchto potenciálnych prínosov.

(255) Budúce výnosy z letiskových poplatkov a iné príjmy, ktoré spoločnosti FFHG plynú z prevádzky leteckej dopravy spoločnosti Ryanair na letisku Frankfurt-Hahn, nepatria medzi príjmy, ktoré by hypotetický súkromný subjekt v trhovom hospodárstve motivovaný vyhliadkami ziskovosti nachádzajúci sa v rovnakej situácii ako *spolková krajina* Porýnie-Falcko zohľadnil pri posudzovaní toho, či má uzatvoriť tieto dve predmetné marketingové dohody. V čase uzatvorenia marketingovej dohody z roku 2017 *spolková krajina* Porýnie-Falcko už totiž nebola akcionárom spoločnosti FFHG. V čase uzatvorenia marketingovej dohody z roku 2005 bola *spolková krajina* Porýnie-Falcko menšinovým akcionárom spoločnosti FFHG. Hoci *spolková krajina* mala v roku 2005 len nepriamy prospech zo zvýšenia ziskov dosiahnutých spoločnosťou FFHG prostredníctvom dividend alebo kapitálových ziskov, ako menšinový akcionár spoločnosti FFHG by *spolková krajina* Porýnie-Falcko nemala žiadny záujem na úplnom financovaní opatrení zameraných na zvýšenie objemu prevádzky na letisku Frankfurt-Hahn bez spolufinancovania samotnou spoločnosťou FFHG alebo jej ovládajúcim akcionárom a bez nadobudnutia akéhokoľvek dodatočného podielu v spoločnosti FFHG.

(256) Všetky tieto skutočnosti dokazujú, že rozhodnutia o uzatvorení marketingových dohôd nemali žiadnu hospodársku súvislosť s podielmi, ktoré vlastnila *spolková krajina* Porýnie-Falcko v spoločnosti FFHG. ([54]) Nemecko toto konštatovanie nepoprelo.

(257) Na záver možno konštatovať, že platby, ktoré *spolková krajina* poskytla spoločnosti Ryanair na základe marketingových dohôd, majú rovnakú povahu ako platby verejného subjektu leteckej spoločnosti za spustenie alebo zachovanie leteckých dopravných služieb na dané letisko s cieľom podporovať hospodársky rozvoj regiónu, v ktorom sa letisko nachádza. Kým takáto prax môže byť bežná v prípade verejných subjektov zodpovedných za hospodársky rozvoj regiónu, v prípade súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi aspektmi ziskovosti, sa zvyčajne neuplatňuje. Komisia preto dospela k záveru, že zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa neuplatňuje.

(258) Na uzatvorenie marketingových dohôd medzi *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair z rokov 2005 a 2017 sa preto zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve neuplatňuje, pretože *spolková krajina* Porýnie-Falcko z týchto dohôd v rámci svojej úlohy ako hospodárskeho subjektu nemala žiadny prospech, ale sledovala ciele verejnej politiky.

(259) Komisia napokon konštatuje, že zapojenie štátu sa nepovažuje za výhodu, ak toto zapojenie predstavuje náhradu zodpovedajúcu protihodnote za služby poskytnuté podnikmi poverenými poskytovaním služby všeobecného hospodárskeho záujmu na účely výkonu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ak v skutočnosti tieto podniky nemajú finančnú výhodu a ak cieľom tohto zapojenia nie je vytvoriť priaznivejšiu konkurenčnú výhodu pre tieto podniky v porovnaní s konkurenčnými podnikmi. ([55]) V tomto prípade však Nemecko neuviedlo, že spoločnosť Ryanair bola poverená záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme.

5.1.2.3.3.3. V záujme úplnosti: Určenie výhody poskytnutej spoločnosti Ryanair

(260) Zistenie, že na marketingové dohody sa zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve neuplatňuje, postačuje na to, aby bolo možné konštatovať, že platby, ktoré spoločnosť Ryanair dostala, pre ňu predstavujú výhodu.

([54]) Pozri rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1671, odôvodnenie 178.

([55]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 2. septembra 2010, Komisia/Deutsche Post AG, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, bod 41 a rozsudok Súdneho dvora z 9. júna 2011, Comitato „Venezia vuole vivere" a i./Komisia, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, bod 92.

(261) Komisia v záujme úplnosti preskúmala všetky relevantné okolnosti prípadu v súlade s oznámením o pojme štátna pomoc s cieľom určiť existenciu výhody pre spoločnosť Ryanair, keby sa na marketingové dohody vzťahovala zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, čo nebol tento prípad,. Napríklad výnimočné okolnosti môžu odôvodňovať skutočnosť, že sa nákup tovaru alebo služieb zo strany orgánu verejnej moci nepovažuje za nákup v súlade s trhom, najmä keď nákup predmetnej služby nezodpovedá skutočným potrebám orgánu verejnej moci. ([56])

(262) Posúdenie Komisie týkajúce sa existencie výhody poskytnutej spoločnosti Ryanair v tomto alternatívnom scenári sa predovšetkým zameriava na otázku, či *spolková krajina* Porýnie-Falcko skutočne potrebovala marketingové služby zakúpené od spoločnosti Ryanair, aby splnila svoj cieľ verejnej politiky, ktorým bola propagácia *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko.

(263) Tvrdenie Nemecka a spoločnosti Ryanair, že *spolková krajina* Porýnie-Falcko kúpila marketingové služby od spoločnosti Ryanair za trhové ceny, možno vylúčiť. Rozhodujúcou otázkou je, či boli tieto služby skutočne potrebné. Komisia sa preto nebude zaoberať externým znaleckým posudkom týkajúcim sa súladu ceny s trhom ani systémom monitorovania, ktorý bol zavedený na monitorovanie nepretržitého údajného súladu vykonávania marketingovej dohody s trhom.

(264) Komisia posudzuje, či boli marketingové dohody uzavreté s cieľom nakúpiť skutočné marketingové služby alebo či ich skutočným účelom bolo poskytnutie pomoci spoločnosti Ryanair výmenou za prevádzkovanie leteckých služieb z letiska Frankfurt-Hahn.

5.1.2.3.3.3.1. Nákup marketingových služieb slúžil iba na odôvodnenie platieb vyplácaných spoločnosti Ryanair s cieľom udržať ju na letisku Frankfurt-Hahn

(265) Z dôvodov uvedených ďalej Komisia dospela k záveru, že nákup marketingových služieb slúžil iba na odôvodnenie platieb vyplácaných spoločnosti Ryanair s cieľom udržať ju na letisku Frankfurt-Hahn; aj keby marketingové služby mali nejaký marketingový účinok (čo nebol tento prípad), nebol to hlavný zámer dohôd, ktorý sa musí považovať skôr za skryté subvencie, pričom finančné prínosy marketingového účinku nevznikli *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko.

— *Spolková krajina Porýnie-Falcko nemala skutočný úmysel propagovať región*

(266) Nemecko nesúhlasí s tvrdením Komisie v rozhodnutí o začatí konania, že cieľom marketingových dohôd nebola propagácia regiónu. Nemecké orgány tvrdia, že dôkazné bremeno v prípade tohto predpokladu znáša Komisia. Komisia nesúhlasí. V rozhodnutí o začatí konania bolo uvedené, že cieľom marketingových dohôd bolo *prima facie* zabezpečiť, aby spoločnosť Ryanair lietala na letisko Frankfurt-Hahn v určitej frekvencii. Potom bolo na Nemecku, aby preukázalo, že *spolková krajina* Porýnie-Falcko naozaj nakúpila skutočné marketingové služby.

(267) Z týchto dôvodov a na základe doručených pripomienok Komisia potvrdzuje predbežné posúdenie v rozhodnutí o začatí konania.

(268) Po prvé, neexistencia úmyslu *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko propagovať región vyplýva z okolností, za ktorých bola marketingová dohoda uzavretá.

([56]) Pozri rozhodnutie Všeobecného súdu zo 14. júna 2023, Ryanair a Airport Marketing Services/Komisia, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, bod 167: „Pokiaľ ide o kritiku žalobkýň týkajúcu sa právneho základu kritéria ‚skutočnej potreby', je potrebné pripomenúť, že zákonnosť rozhodnutia Komisie konštatujúceho existenciu štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa musí posudzovať predovšetkým z hľadiska objektívnych pravidiel Zmluvy o fungovaní EÚ (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. júla 2014, Nemecko/Komisia, T-295/12, neuverejnený, EU:T:2014:675, bod 181 a citovanú judikatúru)."

(269) *Spolková krajina* Porýnie-Falcko mala hospodársky záujem na udržaní spoločnosti Ryanair na letisku Frankfurt-Hahn. *Spolková krajina* Porýnie-Falcko poskytla spoločnosti Ryanair v rokoch 2001 až 2003 pomoc na výcvik pilotov a palubných sprievodcov (odôvodnenia 199 až 220). Nemecko tvrdilo, že letisko Frankfurt-Hahn je významným zamestnávateľom, ktorý je vhodný na zníženie nezamestnanosti v regióne letiska Frankfurt-Hahn.

(270) Okrem toho v segmente osobnej dopravy konkurencieschopnosť letiska Frankfurt-Hahn vo vzťahu k blízkym letiskám vo veľkej miere závisela od spoločnosti Ryanair. Vzhľadom na svoju geografickú polohu nie je letisko Frankfurt-Hahn z najbližšieho mesta tak ľahko dostupné verejnou dopravou, ako sú napríklad letiská v Kolíne nad Rýnom-Bonne, vo Frankfurte nad Mohanom alebo v Štrasburgu, ktoré majú priame vlakové spojenie. Letisko Frankfurt-Hahn je pre cestujúcich atraktívne najmä z dôvodu nízkonákladových letov, ktoré ponúka. Letisko bolo preto vo veľkej miere závislé od pokračovania činnosti spoločnosti Ryanair a jej ponuky lacných leteniek.

(271) Po druhé, Komisia nechápe dôvody, pre ktoré sa *spolková krajina* Porýnie-Falcko snažila propagovať región ako turistickú destináciu investovaním značnej časti svojho marketingového rozpočtu – Lufthansa, ktorej Nemecko v tejto súvislosti neodporovalo, uvádza 30 až 50 % – do marketingových služieb jedinej leteckej spoločnosti.

(272) Do *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko sa možno dostať rôznymi dopravnými prostriedkami vrátane auta, vlaku a autobusu. Vzhľadom na jej geografickú polohu je najvhodnejším spôsobom, ako sa dostať na letisko alebo cestovať z neho, auto či autobus. Pre turistov nie je zvlášť atraktívne, ak si musia prenajať auto, aby sa dostali do najbližšej turistickej destinácie (približne hodinu do Trieru alebo Koblenzu). To naznačuje, že samotné letisko je viac zamerané na leteckú prepravu cestujúcich zo *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko na iné miesta. Podľa tvrdenia Nemecka sa v štúdii spoločnosti Dornier Consulting zistilo, že [75 – 80] % letiskovej prevádzky predstavuje odchádzajúcu prevádzku, čo znamená, že prevažná väčšina cestujúcich spoločnosti Ryanair z letiska Frankfurt-Hahn odlieta. Z toho vyplýva, že propagovanie spojení z tohto letiska a na toto letisko pravdepodobnejšie povedie k posilneniu cestovného ruchu inde.

(273) Nemecko sa nevyjadrilo ani k predpokladu spoločnosti Ryanair, že *spolková krajina* využíva marketingové služby spoločnosti Ryanair ako portfólio značky. Preto tento *ex post* predpoklad predložený spoločnosťou Ryanair nemožno potvrdiť.

(274) Komisia sa teda domnieva, že hlavným očakávaným účinkom a cieľom predmetných dohôd pre *spolkovú krajinu* Porýnie-Falcko nebolo získať marketingové služby na podporu územia Porýnia-Falcka, ale finančne podporiť prevádzku leteckej dopravy spoločnosti Ryanair z letiska Frankfurt-Hahn a na toto letisko.

— *Zacielenie na letovú prevádzku spoločnosti Ryanair, a nie na marketingové služby*

(275) Služby, ktoré si *spolková krajina* Porýnie-Falcko zakúpila na základe marketingových dohôd, zahŕňajú odkazy na webovom sídle spoločnosti Ryanair na ponuky v oblasti cestovného ruchu v *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko ([57]), zmenu zacielenia reklamy s využitím údajov získaných od návštevníkov webového sídla spoločnosti Ryanair ([58]), prezentáciu Porýnia-Falcka na stránke a blogu spoločnosti Ryanair na Facebooku ([59]), dve strany v palubnom časopise spoločnosti Ryanair ([60]) a tlačovú kampaň zameranú na odvetvie cestovného ruchu v Porýní-Falcku ([61]). Tieto mediálne kanály sa v zásade zameriavajú na (potenciálnych) zákazníkov spoločnosti Ryanair, a to ani nie na všetkých. Napríklad v marketingovej zmluve z roku 2017 sa stanovuje prezentácia destinácie Porýnie-Falcko na domovských stránkach spoločnosti Ryanair v Spojenom kráľovstve, Írsku a Taliansku – v tejto súvislosti sa výslovne uvádzajú letecké spojenia spoločnosti Ryanair na letisko Londýn-Stansted, do Edinburgu, Newquay a Ríma. Zdá sa teda, že namiesto propagácie územia Porýnie-Falcko ako takého sa obmedzenými marketingovými službami poskytovanými spoločnosťou Ryanair na základe marketingových dohôd z rokov 2005 a 2017, najmä reklamou obmedzenou len na časti webových sídiel leteckej spoločnosti súvisiace s dotknutou destináciou, podporuje predovšetkým vlastná prevádzka leteckej dopravy zabezpečovanej spoločnosťou Ryanair z Porýnia-Falcka a do Porýnia-Falcka.

([57]) Pozri článok 1 marketingovej dohody z roku 2005 a prílohu I k marketingovej dohode z roku 2017.
([58]) Pozri prílohu 1 k marketingovej dohode z roku 2017.
([59]) Pozri prílohu 1 k marketingovej dohode z roku 2017.
([60]) Článok 2 marketingovej dohody z roku 2005.
([61]) Článok 3 marketingovej dohody z roku 2005.

(276) Komisia nespochybňuje tvrdenie spoločnosti Ryanair, že marketing na jej webovom sídle by skutočne mohol zákazníkov podnietiť ku kúpe letenky do Porýnia-Falcka. Ako tvrdí spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania, môže sa stať, že návštevníci „jednoducho prejdú od prehliadania reklamy k zakúpeniu letenky na tom istom webovom sídle alebo naopak od rezervácie letenky k prezeraniu reklamy týkajúcej sa destinácie, čo by mohlo ovplyvniť výber ich ďalšej cestovnej destinácie“.

(277) Ako už bolo vysvetlené (odôvodnenie 275), rozhodujúcou skutočnosťou je to, že marketingové služby spoločnosti Ryanair sú osobitne zamerané na tých, ktorí sa už rozhodli navštíviť webové sídlo spoločnosti Ryanair. Ako uviedla samotná spoločnosť Ryanair, môže sa tak stať pri kúpe letenky, t. j. zvyčajne ide o osoby, ktoré už sú zákazníkmi spoločnosti Ryanair. Touto skutočnosťou sa len ďalej potvrdzuje, že marketingové služby neboli určené na všeobecnú propagáciu regiónu ani na ňu nevplývali, ale konkrétne propagovali služby leteckej dopravy na letisko Frankfurt-Hahn, ktoré ponúkala spoločnosť Ryanair.

(278) Okrem toho obe marketingové dohody obsahujú presné záväzky spoločnosti Ryanair týkajúce sa prevádzky leteckých dopravných služieb (zriadenie základne pre určitý počet lietadiel na letisku Frankfurt-Hahn podľa marketingovej dohody z roku 2005 a preprava určitého počtu cestujúcich ročne podľa marketingovej dohody z roku 2017). Subjekt, ktorý má záujem výlučne o získanie marketingových služieb, by nemal záujem zahrnúť do dohôd, ktorými sa toto získanie formalizuje, povinnosti uložené poskytovateľovi marketingových služieb, pokiaľ ide o prevádzku leteckej dopravy. Existencia týchto povinností v dohodách o marketingových službách *de facto* znamená, že spoločnosť Ryanair dostáva odmenu prostredníctvom platieb za marketing zo strany *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko za prevádzku leteckej dopravy z letiska Frankfurt-Hahn a na letisko Frankfurt-Hahn.

— *Zacielenie na spoločnosť Ryanair, a nie na akéhokoľvek poskytovateľa online marketingových služieb vo všeobecnosti*

(279) Reklama v palubnom časopise Ryanair sa zameriavala len na úzky okruh potenciálnych cestujúcich, konkrétne tých, ktorí už využívajú služby spoločnosti Ryanair. Turisti, ktorých chcela spoločnosť Ryanair osloviť, nie sú hlavnou skupinou zákazníkov so záujmom o cestovný ruch v *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko. Do *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko sa možno dostať rôznymi dopravnými prostriedkami vrátane auta, vlaku a autobusu. Tento protiargument naznačuje, že skutočným úmyslom *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko pri uzavretí marketingových dohôd so spoločnosťou Ryanair nebola propagácia cestovného ruchu.

(280) Marketingové služby priniesli väčší prospech spoločnosti Ryanair, pričom propagácia spolkovej krajiny Porýnie-Falcko a jej okolia bola druhoradá. Marketingové služby poskytované spoločnosťou Ryanair nemohli slúžiť na účinnú propagáciu *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko a jej okolia, a preto výber spoločnosti Ryanair nebol z hospodárskeho hľadiska dostatočne odôvodnený; marketingové služby spoločnosti Ryanair nemali uvádzaný účinok, a aj keby predmetné dohody nejaký účinok mali, najväčší prospech z nich mala spoločnosť Ryanair.

(281) Ako už bolo uvedené, Komisia pochybuje o tom, že marketingové dohody uzavreté so spoločnosťou Ryanair priniesli pozitívny účinok *spolkovej krajine*. Ak by účinkom týchto marketingových kampaní bolo motivovať klientov spoločnosti Ryanair, aby si kúpili letenky do Porýnia-Falcka, z tohto účinku by mala prospech v prvom rade spoločnosť Ryanair a tento účinok by zodpovedal snahe o propagáciu vlastných služieb spoločnosti, ktorú by si spoločnosť mala vykonávať sama.

(282) Komisia v rozhodnutí vo veci Montpellier dospela k záveru, že spoločnosť Ryanair dosahuje svoje ciele týkajúce sa vyťaženosti prostredníctvom cenovej politiky („yield management“). „Yield management“ spoločnosti Ryanair sa zameriava na podnietenie potenciálnych klientov spoločnosti Ryanair, aby si vybrali konkrétnu destináciu za ideálnu cenu pre spoločnosť Ryanair. Hlavný prvok „yield managementu“ spoločnosti Ryanair spočíva v stanovení maximálnej ceny, ktorú je cestujúci ochotný zaplatiť za svoju letenku pri súčasnom zabezpečení optimálnej vyťaženosti lietadla s cieľom maximalizovať príjmy spoločnosti Ryanair a dobyť európsky trh ([62]). Pokiaľ ide o spoločnosť Ryanair, pozorujeme veľký rozdiel medzi cenou v hlavnej sezóne a cenou mimo hlavnej sezóny. To naznačuje, že cestujúci, ktorí cestujú v hlavnej sezóne, prinášajú spoločnosti Ryanair viac peňazí ako cestujúci, ktorí cestujú mimo hlavnej sezóny.

(283) Propagácia destinácií, ktoré spoločnosti Ryanair umožnia dosiahnuť cenu hlavnej sezóny, by bola aj v záujme spoločnosti Ryanair. Preto keby táto marketingová kampaň mala vplyv, spoločnosť Ryanair by mala priamy prospech.

([62]) Pozri rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1671, odôvodnenie 294.

(284) Okrem toho akákoľvek marketingová kampaň môže prispieť k pritiahnutiu cestujúcich, ktorých by nezlákala iba cena alebo ktorí by neplánovali cestovať so spoločnosťou Ryanair do Porýnia-Falcka, keby ich marketingová kampaň neoslovila. Prilákanie cestujúcich prostredníctvom marketingových kampaní tak znižuje tlak na spoločnosť Ryanair, aby prilákala cestujúcich výlučne prostredníctvom svojej cenovej politiky a dosiahla tak ciele týkajúce sa vyťaženosti.

5.1.2.3.3.3.2. Postup spoločnosti Ryanair pozorovaný v iných veciach

(285) Komisia takisto konštatuje, že využívanie marketingových dohôd na odôvodnenie platieb uhrádzaných spoločnosti Ryanair s cieľom udržať Ryanair na danom regionálnom letisku nie je bez precedensu. Najmä z formálneho vyšetrovacieho konania Komisie vo veci SA.33961 týkajúcej sa letiska Nîmes vyplýva, že v situácii, keď vyťaženosť príslušného spojenia značne klesla, spoločnosť Ryanair vyvíjala tlak na príslušné verejné subjekty, aby kúpili dodatočné marketingové služby, pričom sa vyhrážala, že ak sa jednorazovo nezvýši finančný príspevok, prestane spojenie prevádzkovať. ([63]) V súvislosti s letiskom Altenburg-Nobitz sa v rámci formálneho vyšetrovacieho konania Komisie vo veci SA.26500 ([64]) zistilo, že po tom, čo prevádzkovateľ letiska odmietol vyplatiť sumu požadovanú spoločnosťou Ryanair ako marketingové poplatky za letný letový poriadok 2011, spoločnosť Ryanair v marci 2011 ukončila svoje aktivity na letisku. ([65]) Najnovšie vo veci SA.47867 týkajúcej sa letiska Montpellier ([66]) Komisia dospela k záveru, že marketingové dohody s miestnym združením predstavovali skryté dotácie na propagáciu leteckých trás spoločnosti Ryanair. Všeobecný súd uznal, že tento záver bol správny ([67]).

5.1.2.3.3.3.3. V záujme úplnosti: záver o výhode poskytnutej spoločnosti Ryanair

(286) Komisia na základe uvedených dôkazov dospela k záveru, že nákup marketingových služieb *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko od spoločnosti Ryanair len odôvodňuje platby poskytnuté spoločnosti Ryanair za jej letovú prevádzku, ale nezabezpečuje *spolkovej krajine* Porýnie-Falcko finančný zisk v jej úlohe hospodárskeho subjektu a nezodpovedá skutočnému nákupu služieb na podporu cestovného ruchu. Marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 preto aj z tohto dôvodu poskytovali spoločnosti Ryanair výhodu.

5.1.2.3.4. Selektívnosť

(287) Marketingové dohody boli uzatvorené so spoločnosťou Ryanair po individuálnych rokovaniach a podľa informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, navyše bez predchádzajúcej verejnej súťaže. Preto by hospodárska výhoda vyplývajúca z týchto dohôd bola selektívna. ([68])

5.1.2.3.5. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

(288) Keďže letecké spoločnosti si navzájom konkurujú v obchode v rámci Únie a Ryanair je leteckou spoločnosťou pôsobiacou v celej Únii, Komisia dospela k predbežnému záveru, že akákoľvek hospodárska výhoda vyplývajúca z predmetných dohôd môže narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod v rámci Únie.

([63]) Pozri rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/633 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnutej Francúzskom v prospech obchodnej a priemyselnej komory Nîmes – Uzès – Le Vigan, a spoločnosťí Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair a Airport Marketing Services (Ú. v. EÚ L 113, 27.4.2016, s. 32), odôvodnenia 102, 547 a 548.

([64]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/287 z 15. októbra 2014 o štátnej pomoci SA.26500 – 2012/C (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), ktorú Nemecko poskytlo spoločnosti Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH a spoločnosti Ryanair Ltd. (Ú. v. EÚ L 59, 4.3.2016, s. 22).

([65]) Pozri rozhodnutie Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Ryanair a AMS/Komisia, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, bod 258.

([66]) Pozri rozhodnutie Komisie (EÚ) 2020/1671, odôvodnenie 245.

([67]) Pozri rozsudok Všeobecného súdu zo 14. júna 2023, Ryanair a Airport Marketing Services/Komisia, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, body 161 až 310.

([68]) Pozri odôvodnenie 126 oznámenia Komisie o pojme štátna pomoc a rozsudok Súdneho dvora zo 4. júna 2015, Komisia/MOL, vec C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60 a nasl.

5.1.2.3.6. Záver

(289) Komisia dospela k záveru, že predmetné marketingové dohody predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Ryanair v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.1.2.4. Dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair

(290) Pokiaľ ide o dohody o letiskových službách medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair z rokov 2013, 2015 a 2016, Komisia považuje za vhodné začať svoje posúdenie uplatnením zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve s cieľom posúdiť, či dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 poskytovali spoločnosti Ryanair výhodu.

(291) V tejto súvislosti je dôležité pripomenúť, že pred uzavretím týchto dohôd bol vzťah medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom upravený dohodami o letiskových službách z roku 2002 a 2005. Pokiaľ ide o tieto dohody, Komisia v rozhodnutí Hahn I konštatovala, že boli v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, a preto nepredstavovali štátnu pomoc.

(292) Okrem toho je dôležité mať na pamäti, že letiskové poplatky, ktoré spoločnosť Ryanair platí na základe dohôd o letiskových službách z rokov 2013 a 2015, zodpovedajú letiskovým poplatkom, ktoré sú súčasťou všeobecného systému letiskových poplatkov uplatňovaného na letisku Frankfurt-Hahn. Komisia posúdila všeobecné sadzobníky poplatkov z rokov 2002 a 2006 v rozhodnutí Hahn I a dospela k záveru, že nepredstavujú štátnu pomoc.

(293) Dohoda o letiskových službách z roku 2002 sa mala pôvodne uplatňovať do 13. februára 2017 s možnosťou predĺženia do 13. februára 2022 a dohoda o letiskových službách z roku 2005 sa mala pôvodne uplatňovať do roku 2027.

(294) Dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 sa preto musia posudzovať na základe týchto východiskových údajov, pretože spoločnosť Ryanair bola v zásade oprávnená pokračovať v prevádzke na letisku Frankfurt-Hahn na základe podmienok v súlade s trhom dohodnutých so spoločnosťou FFHG v dohodách o letiskových službách z roku 2002 do roku 2022 a z roku 2005 do roku 2027. Pokiaľ nasledujúce dohody o letiskových službách len zodpovedajú existujúcim dohodám (dohodám o letiskových službách z rokov 2002 a 2005), ktoré by sa za normálnych okolností naďalej uplatňovali, hospodárske postavenie spoločností Ryanair a FFHG sa uzavretím dohôd o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 nemení.

5.1.2.4.1. Doplnková dohoda z roku 2013

(295) Doplnková dohoda z roku 2013 je doplnkom k štandardnej dohode o službách pozemnej obsluhy. Nemecko a spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach po prijatí rozhodnutia o začatí konania zdôraznili, že doplnková dohoda z roku 2013 sa neodchyľuje od sadzobníka letiskových poplatkov, ale potvrdzuje jeho platnosť, a len sa v nej aktualizujú pravidlá pre služby pozemnej obsluhy platné pre spoločnosť Ryanair vzhľadom na všeobecný vývoj v leteckom priemysle.

(296) Keďže doplnkovou dohodou z roku 2013 sa podstatne nemenia predtým platné pravidlá a predtým platné pravidlá sú v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve (ako konštatovala Komisia v rozhodnutí Hahn I), Komisia dospela k záveru, že doplnkovou dohodou z roku 2013 sa spoločnosti Ryanair neposkytuje žiadna výhoda, a táto dohoda preto nepredstavuje štátnu pomoc.

5.1.2.4.2. Anotácia z roku 2015

(297) Ako sa uvádza v odôvodnení 41, anotáciou z roku 2015 sa predlžuje doplnková dohoda z roku 2013 o tri roky do roku 2017. Okrem toho anotácia obsahuje zmeny týkajúce sa poskytnutia vozidla pre odbavovaciu plochu/údržbárskeho vozidla a poskytnutia administratívnych kancelárskych a skladovacích priestorov pre náhradné súčiastky.

(298) Samotné poskytnutie vozidla pre odbavovaciu plochu/údržbárskeho vozidla a administratívnych kancelárskych a skladovacích priestorov neprekračuje rámec obchodného gesta voči hlavnému zákazníkovi letiska. Tieto kroky nemôžu viesť ku zmene zistenia Komisie v rozhodnutí Hahn I, že platby, ktoré spoločnosť Ryanair poskytovala spoločnosti FFHG za letiskové služby, sú v súlade so zásadou subjektu v trhovom hospodárstve.

(299) Keďže v anotácii z roku 2015 sa zásadným spôsobom nemenia predtým platné pravidlá a predtým platné pravidlá sú v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, Komisia dospela k záveru, že anotácia z roku 2015 neposkytuje spoločnosti Ryanair žiadnu výhodu, a preto nepredstavuje štátnu pomoc.

5.1.2.4.3. Doplnková dohoda č. 2 z roku 2016

(300) Doplnková dohoda č. 2 z roku 2016 obsahuje dve zmeny týkajúce sa letiskových poplatkov, ktoré má spoločnosť Ryanair platiť: a) znížený letiskový poplatok vo výške […] EUR na cestujúceho sa uplatňuje od […] cestujúcich ročne; predtým sa na základe všeobecného sadzobníka poplatkov z roku 2006 uplatňoval až od […] cestujúcich ročne a b) nový systém podpory marketingu, podľa ktorého sa letiskové poplatky neplatia za cestujúcich prevyšujúcich počet cestujúcich, ktorí odleteli z letiska v predchádzajúcom roku. Platnosť zmluvy je do 31. marca 2022.

(301) Nemecko reagovalo na pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania a ktoré spoločnosť Lufthansa zopakovala vo svojom stanovisku týkajúcom sa dátumu vypracovania štúdie PwC. Nemecko predovšetkým v súlade s vysvetleniami, ktoré poskytla spoločnosť FFHG vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania, objasnilo, že štúdia spoločnosti PwC nebola objednaná dva dni pred uzavretím dohody, ale že sa pripravovala a diskutovalo sa o nej so spoločnosťou FFHG dlhší čas, a preto bol manažment spoločnosti FFHG pri uzatváraní dohody s jej zisteniami oboznámený.

(302) Komisia musí opraviť aj predbežné zistenie uvedené v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenie 288), podľa ktorého by kontrafaktuálnym scenárom bol postupný pokles počtu cestujúcich spoločnosti Ryanair v nasledujúcich rokoch.

(303) Ako Nemecko podrobne vysvetlilo, doplnková dohoda č. 2 z roku 2016 bola uzavretá v súvislosti s plánovanou privatizáciou letiska. Spoločnosť Ryanair trvala na získaní päťročnej dohody o letiskových službách a pohrozila, že inak z letiska okamžite odíde. Komisia sa na základe informácií, ktoré poskytlo Nemecko, domnieva, že táto hrozba sa musela letisku zdať reálna. Vierohodnosť tejto hrozby totiž potvrdzuje spoločnosť Lufthansa, ktorá sa niekoľkokrát odvoláva na skutočnosť, že spoločnosť Ryanair by mohla ľahko opustiť letisko, ako aj správa spoločnosti Oxera, ktorú predložila spoločnosť Ryanair. V rozpore s názorom Komisie vyjadreným v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenie 288) sa preto predpoklad štúdie PwC, že spoločnosť Ryanair by v rámci kontrafaktuálneho scenára okamžite ukončila všetky činnosti na letisku Frankfurt-Hahn od roku 2016, považuje za realistický.

(304) Nemecko takisto objasnilo, že spoločnosť FFHG mala pred podpísaním dohody k dispozícii prognózy nákladov a príjmov uvedené v štúdii PwC a použila ich na posúdenie príležitosti na uzavretie dohody.

(305) V štúdii spoločnosti PwC sa predpokladá, že podľa základného scenára by spoločnosť FFHG mohla od roku 2017 do roku 2021 očakávať konštantný počet cestujúcich prepravených spoločnosťou Ryanair vo výške [2 – 3] milióny ročne. Komisia tento scenár v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenie 287) pokladala za dosť optimistický. Tieto predpoklady však vychádzali z interných plánovacích dokumentov spoločnosti FFHG, ktoré spoločnosť FFHG sprístupnila spoločnosti PwC, ako sa potvrdilo v pripomienkach Nemecka k rozhodnutiu o začatí konania. Vzhľadom na to, že neexistujú dôveryhodné náznaky opaku, Komisia tieto scenáre akceptuje.

(306) V štúdii PwC sa porovnáva scenár, podľa ktorého spoločnosť Ryanair zostane na letisku, so scenárom, keď z letiska odíde. V štúdii sa dospelo k záveru, že zmluva so spoločnosťou Ryanair vytvára dodatočný ročný voľný peňažný tok vo výške [4 – 5 miliónov] EUR v roku 2017, ktorý sa postupne zvyšuje na úroveň [4,5 – 5,5 milióna] EUR v roku 2021. Napriek určitým nedostatkom štúdie, najmä chýbajúcej úprave počtu cestujúcich spoločnosti Ryanair pri kontrolách citlivosti, sa Komisia v konečnom dôsledku domnieva, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve mohol založiť svoje rozhodnutie na takejto štúdii.

(307) Zo štúdie vyplynulo, že doplnková dohoda č. 2 z roku 2016 mala kapitálovú hodnotu [20 – 25] miliónov EUR, čo je výsledkom agregácie voľných peňažných tokov a ich diskontovania o [5 – 10] % ročne.

(308) Tento výsledok nespochybňuje ani znalecký posudok spoločnosti AT Kearney, ktorý slúžil na iný účel. Analyzuje sa v ňom ziskovosť spoločnosti FFHG ako celku. Relevantnou otázkou pre uplatňovanie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na doplnkovú dohodu č. 2 z roku 2016 je však to, či by sa bez tejto dohody spoločnosť FFHG ocitla v horšej situácii. Došlo by k tomu, keďže spoločnosť by potom mala ročne o [4 – 5] miliónov až [4,5 – 5,5] milióna EUR nižší voľný peňažný tok.

(309) Z týchto dôvodov Komisia dospela k záveru, že doplnková dohoda č. 2 z roku 2016 je v súlade s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Doplnková dohoda č. 2 z roku 2016 preto neposkytuje spoločnosti Ryanair výhodu a nepredstavuje štátnu pomoc.

5.2. **Zlučiteľnosť pomoci**

(310) V tomto oddiele Komisia posúdi zlučiteľnosť opatrení, ktoré sa považujú za štátnu pomoc:

a) štátna pomoc poskytnutá spoločnosti FFHG v dôsledku odstúpenia od zmluvy o predaji pozemkov z roku 2014 v prípade pozemku „ubytovanie“, ku ktorému došlo v roku 2016;

b) pomoc na podporu vzdelávania spoločnosti Ryanair;

c) marketingová podpora poskytovaná spoločnosti Ryanair.

5.2.1. *Opatrenie pomoci spoločnosti FFHG*

(311) Jediné opatrenie v prospech spoločnosti FFHG, v súvislosti s ktorým Komisia dospela k záveru, že predstavuje pomoc, je „dvojitý predaj“ pozemku spoločnosťou FFHG (odôvodnenie 200).

(312) Komisia v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenia 326 – 330) vysvetlila, prečo má v prípade, že uplatnenie práva na odstúpenie od zmluvy spoločnosťou FFHG vo výške nula EUR predstavuje štátnu pomoc, pochybnosti o jej zlučiteľnosti s vnútorným trhom, a pripomenula Nemecku, že dôkazné bremeno preukázania zlučiteľnosti nesie Nemecko.

(313) Nemecko neuviedlo žiadny dôvod zlučiteľnosti pomoci, ale obmedzilo svoju argumentáciu na tvrdenie, že toto opatrenie nepredstavuje pomoc pre spoločnosť FFHG.

(314) Komisia preto dospela k záveru, že pomoc vo výške 1,25 milióna EUR na predaj pozemku „ubytovanie“ je nezlučiteľná s vnútorným trhom. Nemecko ju musí od príjemcu vymôcť.

5.2.2. *Opatrenia pomoci poskytnuté spoločnosti Ryanair*

5.2.2.1. Pomoc na podporu vzdelávania spoločnosti Ryanair

(315) Najprv treba preskúmať, či pomoc na podporu vzdelávania spĺňa podmienky skupinovej výnimky, a ak ich nespĺňa, či sú splnené podmienky stanovené v článku 107 ods. 2 a 3 ZFEÚ.

5.2.2.1.1. Všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách

(316) V rozhodnutí o začatí konania Komisia dospela k predbežnému záveru, že pomoc na podporu vzdelávania môže spĺňať podmienku stanovenú v článku 31 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách, ale že na prijatie konečného záveru sú potrebné ďalšie informácie. Napriek žiadosti Komisie o ďalšie informácie však Komisia žiadne takéto informácie od Nemecka ani od zainteresovaných strán nedostala.

(317) Nemecko a Ryanair tvrdili, že nemôžu poskytnúť ďalšie dokumenty, keďže ich povinnosť uchovávať požadované dokumenty podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva už uplynula.

(318) Súdny dvor rozhodol, že je úlohou členských štátov uviesť možné dôvody na zlučiteľnosť s vnútorným trhom a preukázať, že podmienky takejto zlučiteľnosti sú splnené. ([69]) Členské štáty a zainteresované strany sú informované o desaťročnej premlčacej lehote podľa článku 17 nariadenia (EÚ) 2015/1589. Preto sa nemôžu odvolávať na údajne kratšiu vnútroštátnu premlčaciu lehotu upravujúcu ich povinnosť uchovávať dokumenty, aby nemuseli znášať uvedené dôkazné bremeno.

(319) Komisia nemá žiadne informácie o presných nákladoch financovaných z pomoci na podporu vzdelávania, a preto nemôže posúdiť, či boli náklady oprávnené podľa všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách. Podľa článku 31 ods. 3 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách by oprávnenými nákladmi boli a) osobné náklady na školiteľov za hodiny, počas ktorých školitelia vykonávajú vzdelávacie činnosti; b) prevádzkové náklady na školiteľov a účastníkov vzdelávania týkajúce sa priamo vzdelávacieho projektu; c) náklady na poradenské služby súvisiace s projektom vzdelávania; d) osobné náklady na účastníkov vzdelávania a všeobecné nepriame náklady za hodiny, počas ktorých sa účastníci zúčastňujú na vzdelávaní.

(320) Nemecko okrem toho nepredložilo informácie týkajúce sa povahy a obsahu vzdelávania, ktoré by Komisii umožnili určiť, že nejde o také vzdelávanie alebo jeho časť, aké podniky uskutočňujú s cieľom splniť povinné vnútroštátne vzdelávacie normy (článok 31 ods. 2 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách).

(321) Nemecko neposkytlo ani žiadne informácie preukazujúce, že boli dodržané maximálne úrovne intenzity pomoci stanovené v článku 31 ods. 4 nariadenia o skupinových výnimkách.

(322) Keďže tieto informácie nie sú k dispozícii, Komisia sa domnieva, že Nemecko nepreukázalo, že pomoc na podporu vzdelávania spĺňa podmienku podľa článku 31 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách.

5.2.2.1.2. Článok 107 ods. 2 ZFEÚ

(323) Komisia nemôže vyhlásiť pomoc na podporu vzdelávania za zlučiteľnú podľa článku 107 ods. 2 ZFEÚ, pretože táto pomoc nemá sociálnu povahu v úzkom zmysle článku 107 ods. 2 písm. a) ZFEÚ, ani nie je určená na náhradu škody spôsobenej prírodnými katastrofami alebo mimoriadnymi udalosťami [článok 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ], ani sa neposkytuje hospodárstvu určitých oblastí Spolkovej republiky Nemecko v dôsledku rozdelenia Nemecka [článok 107 ods. 2 písm. c) ZFEÚ].

5.2.2.1.3. Článok 107 ods. 3 ZFEÚ

(324) Podľa judikatúry Súdneho dvora je Komisia v prípade opatrenia štátnej pomoci, ktoré nespĺňa podmienky stanovené vo všeobecnom nariadení o skupinových výnimkách, povinná uplatniť voľnú úvahu a posúdiť dané opatrenie podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ. Môže pritom vychádzať zo skúseností získaných v predchádzajúcich prípadoch, ako sú zhrnuté v kritériách stanovených vo všeobecnom nariadení o skupinových výnimkách ([70]), a z oznámenia Komisie ([71]), ktorým sa stanovujú kritériá pre analýzu zlučiteľnosti štátnej pomoci na podporu vzdelávania podliehajúcej individuálnej notifikačnej povinnosti (ďalej len „oznámenie“) od roku 2009.

([69]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 28. apríla 1993, Taliansko/Komisia, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, bod 20.

([70]) Pozri rozsudok Všeobecného súdu zo 14. júla 2011, Freistaat Sachsen (Nemecko)/Európska komisia, T-357/02 RENV, ECLI:EU:T:2011:376, body 42 až 48.

([71]) Oznámenie Komisie – Kritériá pre analýzu zlučiteľnosti štátnej pomoci na podporu vzdelávania podliehajúcej individuálnej notifikačnej povinnosti (Ú. v. EÚ C 188, 11.8.2009, s. 1), odôvodnenie 3: „Zámerom tohto usmernenia je zabezpečiť transparentnosť odôvodnení Komisie a vytvoriť predvídateľnosť a právnu istotu. Podľa článku 6 ods. 1 písm. g) nariadenia Komisie (ES) č. 800/2008 zo 6. augusta 2008 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné so spoločným trhom podľa článkov 87 a 88 zmluvy (Všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách) […] sa toto usmernenie vzťahuje na každú individuálnu pomoc na podporu vzdelávania poskytnutú ad hoc alebo na základe schémy, ak je jej ekvivalent grantu vyšší ako 2 milióny EUR na jeden vzdelávací projekt.“

(325) V tomto prípade sa výnimky podľa článku 107 ods. 3 písm. a), b) a d) neuplatňujú. ([72])

(326) Ak má byť štátna pomoc považovaná za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, musí spĺňať dve podmienky: po prvé musí byť určená na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí a po druhé nesmie nepriaznivo ovplyvniť podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom. ([73])

(327) Na úvod Komisia poznamenáva, že v roku 2009 prijala oznámenie. Ak Komisia prijme usmernenia, je týmito usmerneniami v zásade viazaná na účely uplatnenia voľnej úvahy. Ak však členské štáty uvedú osobitné dôvody, pre ktoré by sa Komisia mala odchýliť od svojich usmernení, je povinná preskúmať tieto argumenty a uplatniť svoju voľnú úvahu s prihliadnutím na ne. ([74])

(328) V tomto prípade bola pomoc poskytnutá pred prijatím oznámenia. Nemecko a zainteresované strany sa nevyjadrili konkrétne k súladu pomoci s oznámením. Z týchto dôvodov Komisia považuje za vhodné založiť svoje posúdenie priamo na článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, pričom vychádza zo zásad stanovených v oznámení.

(329) Po prvé, pomoc musí mať za cieľ uľahčovať rozvoj určitej hospodárskej činnosti. Nemecko uviedlo, že pomoc na podporu vzdelávania vychádza z politiky trhu práce *spolkovej krajiny* Porýnie-Falcko. Cieľom pomoci je poskytnúť obyvateľom kvalifikáciu, ktorá im umožní prístup na trh práce, a to najmä v odvetví leteckej dopravy. Vzdelávanie potenciálnych zamestnancov je na jednej strane investíciou do hospodárskeho rozvoja odvetvia leteckej dopravy. Na druhej strane má nárast zamestnanosti v regióne priamy vplyv na hospodárstvo regiónu, pretože ovplyvňuje spotrebu a investície. Prvá podmienka je preto splnená.

(330) Po druhé, pomoc na podporu vzdelávania nesmie nepriaznivo ovplyvniť podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

(331) Podľa bodov 9, 10, 12 a 16 oznámenia sa predpokladá, že pomoc na podporu vzdelávania nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom, ak a) existuje zlyhanie trhu odôvodňujúce pomoc; b) pomoc nie je jediným politickým nástrojom, ktorý majú členské štáty k dispozícii na podporu vzdelávania; c) pomoc na podporu vzdelávania má stimulačný účinok a bola potrebná a napokon d) pomoc je primeraná.

(332) V oznámení sa predovšetkým uvádza, že pomoc na podporu vzdelávania by sa mala poskytnúť len v prípade zlyhania trhu. Pri tomto posudzovaní zohráva úlohu povaha vzdelávania, ako aj prenosnosť zručností získaných v rámci vzdelávania. Čím je vzdelávanie všeobecnejšie a čím sú zručnosti prenosnejšie, tým je pravdepodobnejšie, že vzdelávanie prinesie pozitívne vonkajšie účinky. Okrem toho začlenenie zdravotne postihnutých alebo znevýhodnených pracovníkov zvyšuje vonkajšie účinky vzdelávania.

([72]) Článok 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ sa týka pomoci poskytnutej na podporu hospodárskeho rozvoja tých oblastí, v ktorých je mimoriadne nízka životná úroveň alebo je zjavne nižšia úroveň zamestnanosti. Táto výnimka sa týka len tých regiónov, v ktorých je hospodárska situácia mimoriadne nepriaznivá vo vzťahu k EÚ ako celku, čo nie je prípad Porýnia-Falcka.
Článok 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ sa týka pomoci na podporu realizácie významného projektu spoločného európskeho záujmu alebo na nápravu závažného narušenia hospodárstva členského štátu. Politika trhu práce obmedzená na región Porýnie-Falcko nie je významným projektom spoločného európskeho záujmu. A napokon sa pomocou nepodporuje kultúra a zachovanie kultúrneho dedičstva v zmysle článku 107 ods. 3 písm. d) ZFEÚ.

([73]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 22. septembra 2020, Rakúska republika/Komisia a i., C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, body 18 – 20.

([74]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 19. júla 2016, Kotnik a i., C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, body 37 až 41.

(333) Pomoc bola súčasťou politiky trhu práce, ktorá zahŕňala programy s názvom Kvalifikácia pilotov na pozíciu kapitána alebo prvého dôstojníka v pilotnej kabíne 2001/2002, Kvalifikácia palubných sprievodcov 2001/2002, Kvalifikácia pilotov na pozíciu kapitána alebo prvého dôstojníka v pilotnej kabíne 2002/2003 a Kvalifikácia palubných sprievodcov 2002/2003.

(334) Povaha tohto vzdelávania je pomerne špecifická. Tento výcvik umožňuje účastníkom pracovať len ako palubný sprievodca alebo kapitán lietadla/prvý dôstojník. Pokiaľ ide o prenosnosť získaných zručností, výcvik poskytovala len spoločnosť Ryanair a Nemecko a Ryanair nepredložili dôkazy na spochybnenie toho, že po jeho ukončení 80 – 90 % dotknutých účastníkov zamestnala spoločnosť Ryanair, ako to tvrdil sťažovateľ. Možno predpokladať, že zručnosti získané počas výcviku sú prenosné na prácu v iných leteckých spoločnostiach, takže aj keď je toto tvrdenie sťažovateľa správne, zamestnanci sa môžu rozhodnúť, že nebudú pracovať pre Ryanair. Nie je však známe, či bol výcvik certifikovaný, t. j. či iné letecké spoločnosti mohli skutočne zamestnať osobu, ktorá tento výcvik absolvovala. Nemecko len uviedlo, že dotknuté vzdelávanie bolo zamerané na nezamestnané osoby a osoby ohrozené nezamestnanosťou. Neuviedlo, či bolo vzdelávanie zamerané na pracovníkov so zdravotným postihnutím alebo znevýhodnených pracovníkov, ktorí by takúto príležitosť na trhu práce nedostali.

(335) Na základe informácií uvedených v spise majú letecké spoločnosti odlišné politiky, pokiaľ ide o to, či platia výcvik pilotov a letušiek samy (ako je to v prípade „tradičných“ leteckých spoločností) alebo či si uchádzači o pracovné miesta musia za svoj výcvik zaplatiť sami. V oboch modeloch však toto vzdelávanie za normálnych okolností zabezpečuje trh a štátna intervencia ani štátne financovanie nie sú nutné.

(336) Z týchto dôvodov sa Komisia domnieva, že Nemecko nepreukázalo zlyhanie trhu, a dospela k záveru, že trh vo všeobecnosti zabezpečuje predmetné vzdelávanie bez toho, aby musel štát zasiahnuť poskytnutím pomoci na podporu vzdelávania.

(337) V každom prípade, aby sa preukázala nevyhnutnosť a stimulačný účinok pomoci, musí sa preukázať, že v porovnaní so situáciou bez pomoci sa vzdelávanie ponúkané príslušným podnikom zlepšilo z hľadiska veľkosti, kvality, rozsahu alebo cieľových účastníkov. Komisia nedostala žiadne informácie o vplyve vzdelávania na nezamestnanosť v regióne ani na všeobecnú hospodársku situáciu v Porýní-Falcku. Nemecko nepredložilo žiadnu kontrafaktuálnu analýzu, v ktorej by sa porovnávali úrovne plánovaného vzdelávania s pomocou a bez pomoci. Nemecko totiž nedokázalo preukázať, že osoby, ktoré absolvovali vzdelávanie, sa následne skutočne zamestnali. Komisia preto nevie, či bol výcvik ako palubný sprievodca alebo kapitán lietadla potrebný na zníženie nezamestnanosti. Nemecko nepreukázalo, ako pomoc na vzdelávanie motivovala leteckú dopravu k zamestnávaniu väčšieho počtu zamestnancov. Komisia preto nemôže posúdiť nevyhnutnosť a stimulačný účinok pomoci na podporu vzdelávania.

(338) Aby bola pomoc primeraná, musí byť obmedzená na minimum potrebné na dosiahnutie sledovaného účelu. Keďže už sa preukázalo, že neexistuje dôkaz o zlyhaní trhu a že v dôsledku toho nie sú nevyhnutné politické opatrenia na podporu vzdelávania, ako aj to, že pomoc nebola nutná a nemala stimulačný účinok, nie je potrebné posudzovať, či bola výška pomoci obmedzená na minimum v záujme dosiahnutia účelu pomoci. Pomoc na podporu vzdelávania preto nie je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, vykladaného s prihliadnutím ku kritériám stanoveným v oznámení.

(339) Pomoc na podporu vzdelávania teda predstavovala nezlučiteľnú štátnu pomoc.

5.2.2.2. Marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 medzi spolkovou krajinou Porýnie-Falcko a spoločnosťou Ryanair

(340) Marketingové dohody predstavujú prevádzkovú pomoc pre spoločnosť Ryanair znižujúcu prevádzkové náklady, ktoré by za normálnych okolností mala znášať v súvislosti s prevádzkovaním letov z letiska Frankfurt-Hahn alebo naň.

(341) Podľa judikatúry Súdneho dvora je úlohou členských štátov uviesť možné dôvody na zlučiteľnosť s vnútorným trhom a preukázať, že podmienky takejto zlučiteľnosti sú splnené. ([75])

(342 Podľa Nemecka marketingové dohody so spoločnosťou Ryanair z rokov 2005 a 2017 nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a preto nepredložilo žiadne argumenty týkajúce sa zlučiteľnosti týchto dohôd s vnútorným trhom.

(343) Zlučiteľnosť pomoci sa musí posúdiť k dátumu, keď bola poskytnutá. ([76]) V prípade marketingovej dohody z roku 2005 to bol dátum 4. novembra 2005, pričom usmernenia v oblasti letectva z roku 2005 nadobudli účinnosť až 9. decembra 2005. V prípade dohody z roku 2017 to bol dátum 20. októbra 2017. Na marketingovú dohodu z roku 2017 sa uplatňujú usmernenia v oblasti letectva z roku 2014.

(344) Pokiaľ ide o marketingovú dohodu z roku 2005, Komisia uplatňuje rovnaký prístup ako v predchádzajúcich rozhodnutiach, v ktorých musela posúdiť zlučiteľnosť pomoci poskytnutej pred nadobudnutím účinnosti aktuálnych usmernení v oblasti letectva z roku 2014 a usmernení v oblasti letectva z roku 2005. ([77])

(345) Pred prijatím usmernení v oblasti letectva z roku 2005 Komisia prijala usmernenia v oblasti letectva z roku 1994 ([78]). V usmerneniach v oblasti letectva z roku 1994 sa však osobitne nestanovovali podmienky zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci zameranej na podporu leteckej prepravy z regionálnych letísk. V súlade s prístupom, ktorý Komisia zaujala v predchádzajúcich rozhodnutiach, musí teda posúdiť zlučiteľnosť predmetnej pomoci priamo na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(346) V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že posudzovanie tohto druhu štátnej pomoci zo strany Komisie sa postupom času spresňovalo, hoci niektoré body zostali nezmenené. Tieto body vyplývajú zo všeobecných zásad, ktorými sa riadi zlučiteľnosť pomoci v súlade s uvedeným ustanovením ZFEÚ.

(347) V rozhodnutí o letisku v Manchesteri z júna 1999 ([79]) preto Komisia dospela k záveru, že zníženie letiskových poplatkov, ktoré sa poskytne na nediskriminačnom základe a s časovým obmedzením ako opatrenie zamerané na podporu nových letových trás, je zlučiteľné s pravidlami štátnej pomoci.

(348) Následne vo svojom rozhodnutí z februára 2004 o letisku Charleroi ([80]) Komisia vysvetlila, že „prevádzková pomoc na podporu zavedenia nových leteckých liniek alebo na posilnenie niektorých frekvencií môže predstavovať potrebný nástroj na rozvoj malých regionálnych letísk. Táto pomoc môže zainteresované spoločnosti účinne presvedčiť, aby prijali riziko súvisiace s investovaním do nových letových trás. Aby však

([75]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 28. apríla 1993, Taliansko/Komisia, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, bod 20.

([76]) Pozri odôvodnenie 85 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 a odôvodnenie 174 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

([77]) Pozri napríklad rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1227 z 23. júla 2014 vo veci štátnej pomoci SA.22614 (C 53/07) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Pau-Béarn a spoločnosťi Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Ú. v. EÚ L 201, 30.7.2015, s. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj), odôvodnenia 452 až 470; rozhodnutie (EÚ) 2016/633, odôvodnenia 511 až 531.

([78]) Oznámenie Komisie o uplatňovaní článkov 92 a 93 Zmluvy o ES, ako aj článku 61 Zmluvy o EHP o štátnej pomoci v leteckej doprave (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).

([79]) Pozri rozhodnutie Komisie zo 14. júna 1999 vo veci štátnej pomoci NN 109/98 Spojené kráľovstvo, Manchester Airport (Ú. v. EÚ C 65, 13.3.2004, s. 5).

([80]) Rozhodnutie Komisie 2004/393/ES z 12. februára 2004 o výhodách priznaných Valónskym regiónom a Brussels South Charleroi Airport leteckej spoločnosti Ryanair pri vytvorení jej základne v Charleroi (Ú. v. EÚ L 137, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) (ďalej len „rozhodnutie vo veci Charleroi“). Toto rozhodnutie bolo zrušené rozsudkom Súdu prvého stupňa vo veci Ryanair/Komisia, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Poukazuje však na vývoj posudzovania predmetnej pomoci Komisiou.

takáto pomoc mohla byť vyhlásená za zlučiteľnú na základe článku 87 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, je potrebné určiť, či je nevyhnutná a primeraná sledovanému cieľu a či neovplyvňuje obchod v protiklade so spoločným záujmom“. Komisia preto určila niektoré podmienky, ktoré sa majú splniť, aby mohla byť takáto prevádzková pomoc vyhlásená za zlučiteľnú, a to konkrétne ([81]):

a) pomoc musí prispievať k cieľu v záujme Spoločenstva rozvíjať regionálne letiská prostredníctvom čistého zvýšenia objemu prepravy na nových trasách ([82]);

b) pomoc musí byť nevyhnutná v tom zmysle, že sa nevzťahuje na letovú trasu, na ktorej už vykonáva prepravu rovnaká alebo iná spoločnosť, ani na inú podobnú trasu ([83]);

c) pomoc musí mať stimulačný účinok v tom zmysle, že by mala pomôcť rozvinúť činnosť, ktorá má po určitom období vyhliadky stať sa ziskovou, z čoho vyplýva, že trvanie pomoci musí byť obmedzené ([84]);

d) pomoc musí byť primeraná, čo znamená, že výška pomoci musí byť viazaná na čistý nárast objemu prepravy ([85]);

e) pomoc musí byť poskytnutá transparentným a nediskriminačným spôsobom a nesmie sa kumulovať s inými druhmi pomoci.

(349) V usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 a v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 sa tieto zásady zlučiteľnosti presne vymedzili, faktom však zostáva, že Komisia môže prevádzkovú pomoc poskytnutú leteckým dopravným spoločnostiam vyhlásiť za zlučiteľnú, ak táto pomoc prispieva k rozvoju menších letísk prostredníctvom čistého zvýšenia objemu prepravy na nových trasách, ak je pomoc nevyhnutná (t. j. nevzťahuje sa na letovú trasu, ktorú už prevádzkuje rovnaká alebo iná spoločnosť, ani na inú podobnú trasu), ak je časovo obmedzená, ak sa letová trasa, pre ktorú sa pomoc poskytuje, pravdepodobne stane ziskovou, ak je výška pomoci viazaná na čisté zvýšenie objemu dopravy, ak je pomoc poskytnutá transparentným a nediskriminačným spôsobom a nekumuluje sa s inými druhmi pomoci. ([86])

(350) Komisia teda zastáva názor, že v tomto prípade je potrebné preskúmať so zreteľom na uvedené všeobecné zásady zlučiteľnosť marketingovej dohody z roku 2005.

(351) Zlučiteľnosť marketingovej dohody z roku 2017 by sa mala posudzovať na základe usmernení v oblasti letectva z roku 2014, v ktorých sa takisto zohľadňujú tieto všeobecné zásady. Podľa odôvodnení 138 až 155 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 pomoc leteckým spoločnostiam na začatie činnosti musí spĺňať tieto podmienky:

a) príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu, t. j. zvyšovanie mobility občanov Únie a alebo uľahčovanie regionálneho rozvoja vzdialených regiónov;

b) potreba zásahu štátu;

c) primeranosť štátnej pomoci ako politického nástroja;

d) existencia stimulačného účinku;

e) primeranosť výšky pomoci;

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

g) požiadavky týkajúce sa transparentnosti, nekumulovania pomoci a nediskriminácie, ktoré vyplývajú z odôvodnení 133, 159 a odôvodnení 161 až 163 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

([81]) Komisia vykonala podobné posúdenie aj v iných nedávnych prípadoch. Pozri napríklad rozhodnutie (EÚ) 2015/1227, odôvodnenia 452 až 470; rozhodnutie (EÚ) 2016/633, odôvodnenia 511 až 531.
([82]) Pozri odôvodnenia 283 až 297 rozhodnutia vo veci Charleroi.
([83]) Pozri odôvodnenia 288 až 309 rozhodnutia vo veci Charleroi.
([84]) Pozri odôvodnenia 311 až 317 rozhodnutia vo veci Charleroi.
([85]) Pozri odôvodnenia 318 až 325 rozhodnutia vo veci Charleroi.
([86]) Pozri rozhodnutie (EÚ) 2015/1227, odôvodnenie 457; rozhodnutie (EÚ) 2016/633, odôvodnenie 516.

(352) Nemecko a spoločnosť Ryanair neuviedli, ako by prevádzková pomoc poskytnutá spoločnosti Ryanair prostredníctvom marketingových dohôd z rokov 2005 a 2017 prispela k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu. Komisia vyvrátila (odôvodnenia 266 až 288) argument, že úmyslom *spolkovej krajiny* bolo podporovať cestovný ruch alebo hospodársky rozvoj v regióne.

(353) V každom prípade, aj keby nákup marketingových služieb sledoval cieľ spoločného záujmu, čo nebol tento prípad, Nemecko a spoločnosť Ryanair nepredložili žiadny argument, ktorým by preukázali, že pomoc poskytnutá prostredníctvom marketingových dohôd z rokov 2005 a 2017 je v súlade s ostatnými uvedenými požiadavkami.

(354) Komisia preto dospela k záveru, že Nemecko a spoločnosť Ryanair nepreukázali potrebu štátnej intervencie a že pomoc spoločnosti Ryanair bola vhodná na podporu hospodárskeho rozvoja v regióne. Nemecko a Ryanair ani nepreukázali, že výška pomoci bola primeraná a mohlo sa zabrániť neprimeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod. Nemecko a spoločnosť Ryanair napokon nepreukázali splnenie požiadaviek týkajúcich sa transparentnosti, nekumulovania pomoci a nediskriminácie stanovených v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014.

(355) Pomoc poskytnutá na základe marketingových dohôd z rokov 2005 a 2017 preto predstavuje neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc.

6. **VYMÁHANIE**

(356) Podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie a ustálenej judikatúry súdov Únie ak Komisia zistí, že pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom, je oprávnená rozhodnúť, že príslušný členský štát musí túto pomoc zmeniť alebo zrušiť. ([87]) Súdy Únie takisto dôsledne trvajú na tom, že povinnosť členského štátu zrušiť pomoc, ktorú Komisia považuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, má viesť k obnoveniu predtým existujúcej situácie ([88]).

(357) Súdy Únie v tejto súvislosti stanovili, že tento cieľ sa dosiahne, keď príjemca splatí sumy poskytnuté formou neoprávnenej pomoci, čím príde o výhodu, ktorú mal v porovnaní so svojimi konkurentmi na vnútornom trhu, a obnoví sa situácia spred vyplatenia pomoci ([89]).

(358) V súlade s judikatúrou sa v článku 16 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2015/1589 stanovuje, že „[a]k sa prijmú záporné rozhodnutia v prípadoch neoprávnenej pomoci, Komisia rozhodne, že dotknutý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu“.

(359) Vzhľadom na to, že štátna pomoc v prospech spoločnosti FFHG v dôsledku odstúpenia od zmluvy o predaji pozemkov z roku 2014 v prípade pozemku „ubytovanie“, ktoré sa uskutočnilo v roku 2016, ako aj pomoc na podporu vzdelávania a marketingové dohody z rokov 2005 a 2017 so spoločnosťou Ryanair sa vykonali v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ a majú sa považovať za neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc, musia sa vymôcť, aby sa obnovila situácia, ktorá na vnútornom trhu existovala pred ich poskytnutím. Vymáhanie sa vzťahuje na obdobie od dátumu, keď príjemcovia dostali pomoc k dispozícii, až do skutočného vrátenia pomoci. Suma, ktorá sa má vymôcť, je úročená odo dňa, keď príjemcovia dostali štátnu pomoc k dispozícii, až do jej skutočného vymoženia.

(360) V súlade s článkom 17 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2015/1589 „[n]a právomoc Komisie vymáhať pomoc sa vzťahuje premlčacia lehota desať rokov“ a v súlade s odsekom 2 prvou vetou „[p]remlčacia doba začína plynúť dňom, keď sa neoprávnená pomoc udelila príjemcovi buď ako individuálna pomoc alebo ako pomoc podľa schémy pomoci“.

([87]) Rozsudok Súdneho dvora z 12. júla 1973, Komisia/Nemecko, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.
([88]) Rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1990, Belgicko/Komisia, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 66.
([89]) Rozsudok Súdneho dvora zo 17. júna 1999, Belgicko/Komisia, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.

(361) Pokiaľ ide o pomoc na podporu vzdelávania poskytnutú spoločnosti Ryanair, Nemecko uviedlo, že v rokoch 2001 až 2003 bola spoločnosti HCM poskytnutá suma 1 880 197,11 EUR. Nemecko predložilo dôkazy o najmenej dvoch šekových platbách vo výške 220 427,64 EUR a 639 146,04 EUR spoločnosti Ryanair prostredníctvom spoločnosti a und o Gettmann. Tieto platby sa uskutočnili z účtu spoločnosti HCM 17. januára 2003. Podľa Nemecka bola pomoc v plnej výške vyplatená pred koncom roka 2003. Komisia sa preto domnieva, že pomoc bola poskytnutá v roku 2003.

(362) V článku 17 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2015/1589 sa uvádza: „Akýkoľvek úkon Komisie alebo členského štátu, konajúceho na žiadosť Komisie, v súvislosti s neoprávnenou pomocou preruší premlčaciu dobu. Po každom prerušení začne premlčacia doba plynúť odznovu. Ak je rozhodnutie Komisie predmetom konania na Súdnom dvore Európskej únie, premlčacia doba po dobu tohto konania neplynie“.

(363) Oznámenie Komisie členskému štátu o podaní sťažnosti je úkonom, ktorým sa v zmysle článku 17 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2015/1589 premlčacia lehota prerušuje.

(364) V skutočnosti spoločnosť Lufthansa podala oficiálnu sťažnosť 4. marca 2011, a táto sťažnosť bola 18. marca 2011 postúpená Nemecku. V rámci posudzovania sťažnosti Komisia položila konkrétne faktické otázky týkajúce sa pomoci na podporu vzdelávania, na ktoré Nemecko odpovedalo 14. júna 2011.

(365) Týmto úkonom v roku 2011 bola premlčacia lehota v zmysle článku 17 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2015/1589 prerušená, čo malo za následok, že vymáhanie pomoci poskytnutej v roku 2003 nie je premlčané.

7. **ZÁVER**

(366) Komisia dospela k záveru, že záruka, ktorú *spolková krajina* Porýnie-Falcko poskytla spoločnosti FFHG, predstavuje pomoc *de minimis*, a preto je oslobodená od predchádzajúcej notifikácie. Komisia takisto konštatuje, že dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair a financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára v prospech spoločnosti Ryanair sú v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve a nepredstavujú štátnu pomoc.

(367) Komisia konštatuje, že Nemecko neoprávnene vykonalo ďalej uvedené opatrenia v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ a že tieto opatrenia nemožno vyhlásiť za zlučiteľné s vnútorným trhom, a preto musí Nemecko vymôcť nezlučiteľnú štátnu pomoc s úrokmi:

a) štátnu pomoc poskytnutú spoločnosti FFHG v dôsledku odstúpenia od zmluvy o predaji pozemkov z roku 2014 v prípade pozemku „ubytovanie“, ktoré sa uskutočnilo v roku 2016;

b) pomoc na podporu vzdelávania v prospech spoločnosti Ryanair;

c) štátnu pomoc spoločnosti Ryanair na základe marketingových dohôd z roku 2005 a 2017,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Dohody o letiskových službách z rokov 2013, 2015 a 2016 medzi spoločnosťami FFHG a Ryanair a financovanie školy pre posádku a pilotov a údržbového hangára v prospech spoločnosti Ryanair, ktoré poskytlo Nemecko, nepredstavujú pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

Záruka poskytnutá *spolkovou krajinou* Porýnie-Falcko spoločnosti FFHG, ktorú Nemecko vykonalo, je oslobodená od predchádzajúcej notifikácie podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ, pretože predstavuje pomoc *de minimis*.

Článok 2

Tieto opatrenia, ktoré Nemecko neoprávnene zaviedlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ v prospech spoločností FFHG a Ryanair, sú nezlučiteľné s vnútorným trhom:

a) štátna pomoc vo výške 1,25 milióna EUR poskytnutá spoločnosti FFHG v roku 2016 v dôsledku odstúpenia od zmluvy o predaji pozemkov z roku 2014 v prípade pozemku „ubytovanie“, ktoré sa uskutočnilo v roku 2016;

b) štátna pomoc vo výške 220 427,64 EUR, 639 146,04 EUR a 680 627,93 EUR, ktorá bola poskytnutá spoločnosti Ryanair na financovanie vzdelávania;

c) štátna pomoc poskytnutá spoločnosti Ryanair na základe marketingovej dohody z roku 2005 v rokoch 2005 až 2016 vo výške 11,2 milióna EUR (pozri rozdelenie v jednotlivých rokoch v tabuľke 1) a na základe marketingovej dohody z roku 2017 vo výške, ktorú nemecké orgány ešte musia stanoviť (350 000 EUR na rok 2017 a až do 1,2 milióna EUR na každý ďalší rok).

Článok 3

1. Nemecko vymôže od príjemcov pomoc uvedenú v článku 2.

2. Vymáhané sumy sa úročia od dátumu, keď ich príjemcovia dostali k dispozícii, až do ich skutočného vymoženia.

3. Úrok sa vypočíta na základe zloženej úrokovej sadzby podľa kapitoly V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ([90]).

Článok 4

1. Vymáhanie pomoci uvedenej v článku 2 je okamžité a účinné.

2. Nemecko zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov odo dňa jeho oznámenia.

([90]) Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

Článok 5

1. Nemecko predloží Komisii v priebehu dvoch mesiacov po oznámení tohto rozhodnutia tieto informácie:

a) celkovú sumu (istinu a úroky z vymáhanej sumy), ktorá sa má od príjemcov vymôcť;

b) podrobný opis už prijatých a plánovaných opatrení na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím;

c) podklady, z ktorých vyplýva, že príjemcom bol vydaný príkaz na vrátenie pomoci.

2. Nemecko bude informovať Komisiu o pokroku opatrení prijatých na vykonanie tohto rozhodnutia až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článku 2. Na požiadanie Komisie bezodkladne predloží informácie o opatreniach, ktoré už prijalo a plánuje prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch z vymáhaných súm, ktoré už príjemcovia vrátili.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

Komisia môže uverejniť sumy pomoci a úroky z vymáhaných súm vrátené pri uplatňovaní tohto rozhodnutia bez toho, aby bol dotknutý článok 30 nariadenia (EÚ) 2015/1589.

V prípade, že toto rozhodnutie obsahuje dôverné informácie, ktoré by nemali byť uverejnené, oznámte túto skutočnosť Komisii do 15 pracovných dní od dátumu jeho doručenia. Ak Komisii nebude v stanovenej lehote doručená odôvodnená žiadosť, bude to považovať za súhlas s uverejnením plného znenia tohto rozhodnutia. Žiadosť obsahujúcu uvedené informácie je potrebné zaslať elektronicky na túto adresu:

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

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

V Bruseli 9. septembra 2024

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
výkonná podpredsedníčka