



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (osmi senat)

z dne 19. decembra 2012*

„Pritožba — Državne pomoči — Pojem ‚podjetje‘ — Gospodarska dejavnost — Gradnja letališke infrastrukture — Vzletna in pristajalna steza“

V zadevi C-288/11 P,

zaradi pritožbe na podlagi člena 56 Statuta Sodišča Evropske unije, vložene 6. junija 2011,

Mitteldeutsche Flughafen AG s sedežem v Leipzigu (Nemčija),

Flughafen Leipzig-Halle GmbH s sedežem v Leipzigu,

ki ju zastopata M. Núñez Müller in J. Dammann, odvetnika,

pritožnici,

druge stranke v postopku so

Evropska komisija, ki jo zastopata B. Martenczuk in T. Maxian Rusche, agenta, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

tožena stranka na prvi stopnji,

Zvezna republika Nemčija,

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), ki ga zastopata L. Giesberts in G. Kleve, odvetnika,

intervenienta na prvi stopnji,

SODIŠČE (osmi senat),

v sestavi E. Jarašiūnas (poročevalec), predsednik senata, A. Ó Caoimh, sodnik, in C. Toader, sodnica,

generalna pravobranilka: E. Sharpston,

sodni tajnik: M. Aleksejev, administrator,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 14. novembra 2012,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalne pravobranilke, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

* Jezik postopka: nemščina.

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Družbi Mitteldeutsche Flughafen AG (v nadaljevanju: MF) in Flughafen Leipzig-Halle GmbH (v nadaljevanju: FLH) s pritožbo predlagata delno razveljavitev sodbe Splošnega sodišča Evropske unije z dne 24. marca 2011 v združenih zadevah Freistaat Sachsen in drugi proti Komisiji (T-443/08 in T-455/08, ZOdl., str. II-1311, v nadaljevanju: izpodbijana sodba), s katero je to v zadevi T-455/08 na eni strani razglasilo ničnost člena 1 Odločbe Komisije 2008/948/ES z dne 23. julija 2008 o ukrepih Nemčije v korist družbe DHL in letališča Leipzig-Halle (UL L 346, str. 1, v nadaljevanju: sporna odločba) v delu, v katerem določa, da znesek državne pomoči, ki jo Zvezna republika Nemčija namerava dodeliti letališču Leipzig-Halle za gradnjo nove južne steze in s tem povezane letališke infrastrukture, znaša 350 milijonov EUR in na drugi strani tožbo v preostalem zavrnilo.

Dejansko stanje in sporna odločba

- 2 Iz točk od 1 do 12 izpodbijane sodbe je razvidno, da letališče Leipzig-Halle upravlja družba FLH, ki je hčerinska družba družbe MF, katere delničarji so deželi Saška in Saška-Anhalt ter mesta Dresden (Nemčija), Halle (Nemčija) in Leipzig. Družba MF se je 4. novembra 2004 odločila, da bo zgradila novo južno vzletno-pristajalno stezo (v nadaljevanju: nova južna steza), ki naj bi se financirala iz kapitalskega vložka v znesku približno 350 milijonov EUR, ki naj bi ga v družbi MF in FLH vložili njuni javni delničarji.
- 3 Skupina DHL (v nadaljevanju: DHL), ki deluje v sektorju ekspresnih pošilk in je v stoodstotni lasti družbe Deutsche Post AG, se je po pogajanjih z več letališči odločila, da z letom 2008 svoje evropsko vozlišče za zračni tovorni promet preseli iz Bruslja (Belgija) v Leipzig-Halle. Družbe FLH, MF in DHL Hub Leipzig GmbH (v nadaljevanju: DHL Hub Leipzig) so 21. septembra 2005 podpisale okvirni sporazum, v skladu s katerim je družba FLH zavezana, da zgradi novo južno stezo in spoštuje preostala jamstva ves čas trajanja sporazuma, kot je to, da mora zagotoviti, da bo družba DHL lahko stalno delovala na navedeni stezi in da bo lahko najmanj 90 % letalskih prevozov, ki jih opravlja družba DHL ali se opravlja jo zanje, s te steze izvedenih kadar koli.
- 4 Dežela Saška je 21. decembra 2005 izdala pismo o nameri v korist družb FLH in DHL Hub Leipzig (v nadaljevanju: pismo o nameri). Z njim jamči za finančno uspešnost družbe FLH za čas trajanja okvirnega sporazuma in zagotavlja, da bo dežela Saška družbi DHL Hub Leipzig izplačala odškodnino, če letališča Leipzig-Halle ne bo več mogoče uporabljati, kot je bilo načrtovano.
- 5 Zvezna republika Nemčija je v skladu s členom 2(1) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena [88 ES] (UL L 83, str. 1) 5. aprila 2006 Komisiji Evropskih skupnosti priglasila okvirni sporazum in pismo o nameri.
- 6 Komisija je z dopisom z dne 23. novembra 2006 Zvezno republiko Nemčijo obvestila, da se je odločila začeti postopek iz člena 88(2) ES. Ta se je nanašal na okvirni sporazum, pismo o nameri in kapitalski vložek.
- 7 Komisija je 23. julija 2008 sprejela sporno odločbo. V njej je presodila, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč, ki je združljiva s skupnim trgom v skladu s členom 87(3)(c) ES. Nasprotno pa je ugotovila, da pismo o nameri in neomejena jamstva, ki jih zagotavlja okvirni sporazum, pomenijo državne pomoči, ki niso združljive s skupnim trgom, in je od Zvezne republike Nemčije zahtevala, da izterja del pomoči, ki je bil družbi DHL že dan na voljo na podlagi teh jamstev.

- 8 Kot je razvidno iz točk 62 in 67 izpodbijane sodbe, je bil kapitalski vložek pridobljen pred sprejetjem sporne odločbe, kar je Komisija potrdila na obravnavi.

Postopek pred Splošnim sodiščem in izpodbijana sodba

- 9 Freistaat Sachsen in Land Sachsen-Anhalt (zadeva T-443/08) ter družbi MF in FLH (zadeva T-455/08) so v sodnem tajništvu Splošnega sodišča 6. oktobra 2008 vložile tožbi za razglasitev ničnosti člena 1 sporne odločbe v delu, v katerem je Komisija ugotovila, prvič, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) ES, in drugič, da navedena državna pomoč znaša 350 milijonov EUR.
- 10 Predsednik osmega senata Splošnega sodišča je s sklepoma z dne 30. marca 2009 in 24. junija 2010 ugodil predlogom Zvezne republike Nemčije in Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) (v nadaljevanju: ADV) za intervencijo v obeh zadevah ter odločil, da se ti zadevi združita za ustni postopek.
- 11 V utemeljitev tožbe družbi MF in FLH ob intervenciji združenja ADV navajata osem tožbenih razlogov, in sicer s prvim v bistvu zatrjujeta kršitev člena 87(1) ES, z drugim, da družba FLH ni mogla biti prejemnica državne pomoči, s tretjim, da družbe FLH ni mogoče opredeliti hkrati za dajalko in prejemnico državne pomoči, s četrtem kršitev načel prepovedi retroaktivne uporabe, pravne varnosti, varstva legitimnih pričakovanj in enakosti, s petim, da se s Smernicami Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL 2005, C 312, str. 1, v nadaljevanju: smernice iz leta 2005) krši primarno pravo, s šestim, navedenim podredno, kršitev postopka, s sedmim, kršitev delitve pristojnosti, določene v Pogodbi ES, in z osmim protislovnost in nezadostno obrazložitev zneska domnevne pomoči.
- 12 Z izpodbijano sodbo je Splošno sodišče zadevi T-443/08 in T-455/08 združilo za izdajo sodbe, tožbo v prvonavedeni zadevi zavrglo kot nedopustno, v drugonavedeni zadevi pa je razglasilo člen 1 sporne odločbe za ničen v delu, v katerem določa, da znesek državne pomoči, ki jo je Zvezna republika Nemčija nameravala nameniti za gradnjo nove južne steze in s tem povezane letališke infrastrukture na letališču Leipzig-Halle, znaša 350 milijonov EUR, in tožbo v preostalem zavrnilo.
- 13 Splošno sodišče je, zato da bi zavrnilo prvi tožbeni razlog v zadevi T-455/08, s katerim sta pritožnici zatrjevali zlasti, da pojem „podjetje“ v smislu člena 87(1) ES ne vključuje regionalnih letališč, kar zadeva financiranje letališke infrastrukture, na začetku iz razlogov, navedenih v točkah od 87 do 100 izpodbijane sodbe, ugotovilo, da je družba FLH z upravljanjem nove južne steze opravljala gospodarsko dejavnost, od katere dejavnosti gradnje navedene steze ni mogoče ločiti.
- 14 Nato je Splošno sodišče v točkah od 102 do 107 izpodbijane sodbe ovrglo trditve pritožnic, da je bila gradnja nove južne steze ukrep gospodarske, regionalne in prevozne politike, ki je v skladu s sporočilom Komisije o uporabi členov 87 ES in 88 ES in člena 61 Sporazuma o EGP o državni pomoči za letalski sektor (UL 1994, C 350, str. 5, v nadaljevanju: sporočilo iz leta 1994) Komisija ne bi mogla nadzorovati na podlagi pravil Pogodbe ES o državnih pomočeh. Glede tega je opozorilo, da sta se organizacija in ekonomski ter konkurenčni položaj letalskega sektorja razvijala in da je bilo s sodno prakso v sodbi Splošnega sodišča z dne 12. decembra 2000 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji (T-128/98, Recueil, str. II-3929), ki je bila potrjena s sodbo Sodišča z dne 24. oktobra 2002 v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji (C-82/01 P, Recueil, str. I-9297, v nadaljevanju skupaj: sodbi Aéroports de Paris), leta 2000 priznано, da so upravljavci letališč opravljali gospodarsko dejavnost v smislu člena 87(1) ES.
- 15 Poleg tega je Splošno sodišče v točkah od 108 do 116 izpodbijane sodbe zavrnilo trditve pritožnic glede domnevne ločljivosti dejavnosti gradnje in upravljanja letališke infrastrukture. Med drugim je poudarilo, prvič, da je bila gradnja nove južne steze predhodni pogoj za njeno upravljanje, drugič, da sta bila zadevna subjekta v obravnavani zadevi ista, tretjič, da je Komisija na podlagi dejstva, da je

družba FLH zadevno infrastrukturo upravljala na komercialni podlagi in da je torej šlo za infrastrukturo, ki jo je mogoče komercialno izkoriščati, navedla dovolj dejavnikov, ki potrjujejo zvezo med gradnjo in upravljanjem nove južne steze, in četrtič, da je gradnja nove južne steze dejavnost, ki je neposredno povezana z upravljanjem letališke infrastrukture, in da dejstvi, da neke dejavnosti ne zagotavljajo zasebni subjekti ali da ni dobičkonosna, nista upoštevni merili pri opredelitvi te dejavnosti kot gospodarske.

- 16 Nazadnje, Splošno sodišče je v točkah od 117 do 119 izpodbijane sodbe zavrnilo trditve pritožnic, s katerimi izpodbijata upoštevnost sodne prakse sodb *Aéroports de Paris*, nato pa je v točki 120 navedene sodbe ugotovilo, da je Komisija pravilno ugotovila, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) ES.
- 17 Splošno sodišče je, zato da bi zavrglo četrti tožbeni razlog v zadevi T-455/08, ki se je nanašal na kršitev načel prepovedi retroaktivne uporabe, pravne varnosti, varstva legitimnih pričakovanj in enakosti, v točkah od 157 do 164 izpodbijane sodbe spomnilo, da Komisija v nasprotju s tem, kar sta trdili pritožnici, ni uporabila smernic iz leta 2005, ampak načela, ki izhajajo iz sodb *Aéroports de Paris*. Splošno sodišče je tako v točkah od 166 do 172, 181 in 182 izpodbijane sodbe zavrnilo tudi očitke v zvezi s kršitvijo načel varstva legitimnih pričakovanj, pravnega varstva in enakosti ter peti tožbeni razlog, s katerim se je v navedeni zadevi zatrjevalo, da se s smernicami iz leta 2005 krši primarno pravo.
- 18 Splošno sodišče je poleg tega v točkah 192 in od 201 do 209 izpodbijane sodbe zavrnilo šesti tožbeni razlog v navedeni zadevi, ki se je nanašal na kršitev postopka in s katerim sta pritožnici podredno zatrjevali, da bi bilo treba kapitalski vložek opredeliti kot „obstoječo pomoč“ v smislu člena 1(b)(v) Uredbe št. 659/1999, ter sedmi tožbeni razlog, naveden v omenjeni zadevi, to je kršitev delitve pristojnosti, določene v Pogodbi ES.
- 19 Nasprotno pa je Splošno sodišče sprejelo osmi tožbeni razlog, ki sta ga pritožnici navedli v utemeljitev svoje tožbe v zadevi T-455/08 in ki se nanaša na protislovnost in nezadostno obrazložitev zneska pomoči. Splošno sodišče je v zvezi s tem v točki 230 izpodbijane sodbe navedlo, da je bil znesek 350 milijonov EUR, naveden v izreku sporne odločbe, glede na točke obrazložitve te odločbe napačen, saj je bilo iz teh točk obrazložitve razvidno, da zneski za naloge v zvezi z javnimi pooblastili niso pomenili državne pomoči in jih je tako treba odšteti od celotnega zneska kapitalskega vložka.

Predlogi strank

- 20 Družbi MF in FLH ter združenje ADV Sodišču predlagajo, naj:
- razveljavi točko 4 izreka izpodbijane sodbe, s katero je bila v preostalem tožba v zadevi T-455/08 zavrnjena, in odločitev o stroških;
 - dokončno odloči o zadevi tako, da ugotovi tožbi v zadevi T-455/08 v delu, ki se nanaša na predlog za razveljavitev sporne odločbe glede ugotovitve Evropske komisije v tej odločbi, da je ukrep, s katerim je Zvezna republika Nemčija dovajala kapital za gradnjo nove južne steze na letališču in s tem povezane letališke strukture, državna pomoč v smislu člena 87(1) ES;
 - Komisiji naloži plačilo stroškov pritožbenega postopka in stroškov postopka na prvi stopnji.
- 21 Komisija predlaga, naj se pritožba zavrne in naj se pritožnicama naloži plačilo stroškov pritožbe.

Pritožba

- 22 Pritožnici v utemeljitev pritožbe navajata pet pritožbenih razlogov, ki se nanašajo, prvič, na kršitev člena 87(1) ES, drugič, na kršitev načel prepovedi retroaktivne uporabe, varstva legitimnih pričakovanj in pravne varnosti, tretjič, na kršitev členov 1(b)(v), 17 in 18 Uredbe št. 659/1999, četrtič, na kršitev delitve pristojnosti na podlagi Pogodbe ES, in petič, na kršitev obveznosti obrazložitve sodb.

Prvi pritožbeni razlog: kršitev člena 87(1) ES

Trditve strank

- 23 Pritožnici navajata, da je Splošno sodišče financiranje gradnje nove južne steze opredelilo kot državno pomoč, pri čemer je ugotovilo, da je treba družbo FLH v zvezi s tem šteti za podjetje, ker je navedena gradnja pomenila gospodarsko dejavnost v smislu pravil o državnih pomočeh.
- 24 Menita, da je treba gradnjo letališke infrastrukture razlikovati od upravljanja. Splošno sodišče naj v nasprotju z ustaljeno sodno prakso sodišč Unije teh dejavnosti ne bi razlikovalo in naj bi domnevalo, da sta neločljivo povezani, pri čemer je v točki 96 izpodbijane sodbe ugotovilo le, da so vzletne in pristajalne steze „ključni“ dejavniki gospodarskih dejavnosti, ki jih opravlja upravljavec letališča in da gradnja takih stez letališču omogoča, da opravlja svojo glavno gospodarsko dejavnost. Splošno sodišče naj tako ne bi preverilo, ali sta se ti dejavnosti razlikovali, in naj ne bi upoštevalo, da sta se nanašali na različne izvajalce in sektorje.
- 25 Za presojo gospodarske narave dejavnosti naj ne bi bilo pomembno, ali ta pomeni „predhodni pogoj“ za drugo dejavnost, in naj ne bi bilo treba razlikovati glavnih in pridruženih dejavnosti upoštevne subjekta, saj sodna praksa zahteva to presojo za vsako od dejavnosti, ki jo ta opravlja.
- 26 Poleg tega naj bi bilo razlikovanje med gradnjo in upravljanjem infrastrukture temeljno načelo v praksi Komisije in naj bi bilo glede letališč razvidno iz točke 12 sporočila iz leta 1994, ki s smernicami iz leta 2005 ni bilo razveljavljeno, ampak samo dopolnjeno. Splošno sodišče naj bi torej napačno ugotovilo, da Komisija ni bila zavezana uporabiti sporočila iz leta 1994, čeprav se z njim ne krši primarno pravo, saj Pogodba ES na področju infrastrukturne politike Evropski uniji ne dodeljuje nobene izključne pristojnosti.
- 27 Poleg tega naj sodišča Unije pri razlagi primarnega prava nikakor ne bi naložila uporabe pravil o državnih pomočeh za ukrepe v zvezi z letališko infrastrukturo in naj bi presodila, da je treba to uporabljati le za upravljanje letališča. Pritožnici se glede tega sklicujeta na zgoraj navedeno sodbo Splošnega sodišča v zadevi Aéroports de Paris proti Komisiji in sodbo Splošnega sodišča z dne 17. decembra 2008 v zadevi Ryanair proti Komisiji (T-196/04, ZOdl., str. II-3643) ter poudarjata, da so se dejstva, na podlagi katerih je bila izdana prva od sodb, nanašala na dejavnosti velikih mednarodnih letališč, katerih gospodarski položaj naj bi bil diametralno nasproten od gospodarskega položaja regionalnih letališč, kot je Leipzig-Halle.
- 28 Poleg tega naj bi Splošno sodišče v točki 115 izpodbijane sodbe napačno ugotovilo, da dejstvo, da gradnje infrastrukture niso zagotovili zasebni subjekti, ni upoštevno, saj se za obstoj trga ne zahteva, da bi zadevno dejavnost načeloma lahko opravljali taki operaterji. Splošno sodišče naj bi samo domnevalo gospodarsko naravo gradnje nove južne steze, ne da bi preučilo trditve, ki so bile navedene v izpodbijanje obstoja trga za to dejavnost, niti gospodarsko stanje.
- 29 Dejavnost gradnje letališke infrastrukture naj v nasprotju s tem, kar je Splošno sodišče poudarilo v točki 94 izpodbijane sodbe, ne bi bila gospodarska dejavnost, saj ni dobičkonosna in stroškov gradnje ni mogoče prenesti na uporabnike letališča z letališkimi taksami. Zasebni investitorji namreč teh stroškov ne bi mogli svobodno povrniti, ker morajo te takse odobriti pristojni organi dežele,

v kateri je zadevno letališče, ki pa svojo odobritev utemeljijo na merilih, ki niso v nikakršnem razmerju s stroški letališke infrastrukture. Gradnja take infrastrukture naj bi zato spadala med dejavnosti, ki so jih vedno morale in jih nujno morajo izvajati osebe javnega prava.

- 30 ADV, združenje podjetij upravljavcev nemških letališč, je tako kot pritožnici štelo, da je opredelitev dejavnosti financiranja ali gradnje letališke infrastrukture kot gospodarske dejavnosti v nasprotju s pravom Unije.
- 31 Ta stranka meni, da je treba gradnjo in upravljanje te infrastrukture nujno funkcionalno razlikovati z vidika pravnih in dejanskih okoliščin. Med drugim meni, da je ugotovitev Splošnega sodišča, da je gradnja nove južne steze ključni dejavnik za upravljanje letališča in da je ni mogoče obravnavati ločeno od nje, preveč splošna in da vodi do tega, da bi se vse dejavnosti, ki so potrebne za dejavnost upravljanja letališča, vključno z ukrepi, ki se nanašajo na izvajanje nalog v zvezi z javnimi pooblastili, štele za gospodarske.
- 32 V okoliščinah dejanskega stanja naj zasebno financiranje nove letališke infrastrukture ne bi bilo mogoče, vsaj na manjših in srednje velikih letališčih, vključenost zasebnih podjetij pa naj bi bila omejena na prevzemanje in upravljanje že obstoječe infrastrukture ali infrastrukture, ki jo je zgradila država. Kljub razvoju letalskega sektorja drage gradnje letališke infrastrukture nikoli ne bi bilo mogoče financirati s prihodki od obratovanja. Ker dejavnost ni dobičkonosna, naj ne bi bila gospodarska.
- 33 Združenje ADV poleg tega trdi, da se je Splošno sodišče tako kot Komisija napačno in protislovno sklicevalo na sodbi Aéroports de Paris. Ugotovitev, da gospodarska narava gradnje letališke infrastrukture izhaja iz gospodarske narave upravljanja, naj iz te sodne prakse ne bi bila razvidna. Niti Komisija niti Splošno sodišče naj ne bi pravno zadostno utemeljila, zakaj bi morala Komisija v nasprotju s sporočilom iz leta 1994 preveriti financiranje gradnje letališče. Gradnja letališke infrastrukture naj bi v bistvu predstavljala ključni dejavnik storitev javnega interesa, tako da naj bi ta naloga spadala med značilno izvrševanje nalog v zvezi z javnimi pooblastili.
- 34 Komisija najprej zatrjuje, da trditev pritožnic, da je gradnja letališke infrastrukture dejavnost, ki jo je treba presojati neodvisno od upravljanja letališča, očitno ni pravilna. Meni namreč, da od sodb Aéroports de Paris naprej odplačno dajanje objektov letališč na razpolago pomeni gospodarsko dejavnost, za katero se uporabljajo predpisi Unije o konkurenci. Stroški gradnje objektov, ki jih uporablja upravljavec letališča, naj bi bili torej investicijski stroški, ki jih običajno nosi komercialno podjetje. Ta institucija torej meni, da Splošno sodišče ni napačno uporabilo prava, ker je štelo, da je bila FLH družba in da je bila gradnja nove južne steze neločljivo povezana z njeno gospodarsko dejavnostjo.

Presoja Sodišča

- 35 Pritožnici ob intervenciji združenja ADV v utemeljitev prvega pritožbenega razloga v bistvu povzemata razlogovanje, ki sta ga že podali pred Splošnim sodiščem, namreč, da gradnja ali širitev letališke infrastrukture ni gospodarska dejavnost, ki bi spadala na področje uporabe prava Unije, tako da njeno financiranje z javnimi sredstvi ne more pomeniti državne pomoči.
- 36 V okviru pritožbe je treba preučiti, ali je Splošno sodišče v obravnavanem primeru kršilo člen 87(1) ES, ker je odločilo, da je bila dejavnost družbe FLH, ki je upravljala letališče Leipzig-Halle in je skupaj z družbo MF prejemnica kapitalskega vložka, namenjenega za financiranje gradnje nove južne steze, glede te gradnje gospodarska, in ali je Komisija torej upravičeno ugotovila, da je navedeni vložek državna pomoč v smislu te določbe.

- 37 Na začetku je treba navesti, da kot zatrjujejo pritožnici in združenje ADV, točka 12 sporočila iz leta 1994 določa, da je „izvajanje infrastrukturnih projektov (letališč, avtocest, mostov itd.) ukrep splošne gospodarske politike, ki ga Komisija ne more presojati na podlagi pravil Pogodbe o državnih pomočeh. [...]“
- 38 Splošno sodišče je, da bi zavrnilo trditve iz tega sporočila, v točkah od 104 do 106 izpodbijane sodbe, navedlo:
- „104 Vendar je treba opozoriti, prvič, da je na vprašanje, ali gre za državno pomoč v smislu Pogodbe ES, treba odgovoriti na podlagi objektivnih dejstev, ki se presojajo na dan, ko Komisija sprejme odločbo (glej v tem smislu sodb[i] Sodišča z dne 22. junija 2006 v združenih zadevah Belgija in Forum 187 proti Komisiji, C-182/03 in C-217/03, ZOdl., str. I-5479, točka 137, in [z dne 1. julija 2008 v združenih zadevah] Chronopost in La Poste proti UFEX in drugim, [C-341/06 P in C-342/06 P, ZOdl., str. I-4777,] točka 95), in drugič, da čeprav Komisijo zavezujejo okviri in sporočila, ki jih sprejme na področju državnih pomoči, to velja samo, če ta besedila ne odstopajo od pravilne uporabe pravil Pogodbe ES, saj teh besedil ni mogoče razlagati tako, da bi to zmanjševalo obseg členov 87 ES in 88 ES ali bilo v nasprotju z njunim ciljem (glej sodbo Sodišča z dne 11. septembra 2008 v združenih zadevah Nemčija in drugi proti Kronofrance, C-75/05 P in C-80/05 P, ZOdl., str. I-6619, točka 65 in navedena sodna praksa).
- 105 Organizacija in ekonomski ter konkurenčni položaj letališkega sektorja pa sta se razvijala, kot je navedeno v točkah od 169 do 171 obrazložitve [sporne odločbe]. Poleg tega je bilo s sodno prakso [Aéroports de Paris] leta 2000 priznано, da upravljavci letališč načeloma opravljajo gospodarsko dejavnost v smislu člena 87(1) ES, za katero veljajo pravila o državnih pomočeh, kar je bilo potrjeno tudi v zgoraj [...] navedeni sodbi Ryanair proti Komisiji (točka 88).
- 106 Zato je – glede na sodno prakso, navedeno zgoraj v točki 104 – Komisija morala pri sprejemanju [sporne odločbe] upoštevati ta razvoj in to razlago ter to, kako vplivata na uporabo člena 87(1) ES za financiranje infrastrukture, povezane z dejavnostjo upravljanja letališča, in ji ni bilo treba upoštevati točke 12 sporočila iz leta 1994. Glede na zgornje navedbe je torej Komisija v točki 174 obrazložitve [sporne odločbe] pravilno ocenila, da od leta 2000 naprej ni bilo več mogoče vnaprej izključiti uporabe pravil o državnih pomočeh za letališča.“
- 39 V tej presoji Splošno sodišče prava ni uporabilo napačno. Komisija je morala namreč ob upoštevanju dejanskih in pravnih okoliščin, ki so prevladovala ob sprejetju odločitve, preizkusiti kapitalski vložek v okviru pristojnosti, ki jih ima na podlagi člena 88 ES. Splošno sodišče je torej upravičeno na eni strani zavrnilo trditve pritožnic v zvezi s sporočilom iz leta 1994 in na drugi strani preizkusilo razloge, ki so mu bili predloženi, tako da je glede na te elemente, in ne to sporočilo, podrobneje preverilo, ali je gradnja nove južne steze gospodarska dejavnost.
- 40 Splošno sodišče je po tem, ko je v točki 89 izpodbijane sodbe glede neločljivosti dejavnosti upravljanja in gradnje v obravnavani zadevi, ki ji pritožnici ugovarjata, spomnilo, da je gospodarska dejavnost vsaka dejavnost, pri kateri se na nekem trgu ponujajo izdelki ali storitve (sodba z dne 1. julija 2008 v zadevi MOTOE, C-49/07, ZOdl., str. I-4863, točka 21), najprej v točki 93 izpodbijane sodbe upravičeno opozorilo, da družba FLH v okviru upravljanja letališča Leipzig-Halle opravlja gospodarsko dejavnost, ker ponuja letališke storitve proti plačilu, ki je med drugim pridobljeno iz letaliških dajatev (glej zgoraj navedeno sodbo Aéroports de Paris proti Komisiji z dne 24. oktobra 2002, točka 78), na trgu regionalnih letaliških storitev. Splošno sodišče je glede tega na podlagi neodvisne presoje dejstev, ki je pritožnici v tej pritožbi nista izpodbijali, ugotovilo, da je obstoj tega trga v obravnavani zadevi dokazovalo dejstvo, da je letališče Leipzig-Halle konkuriralo drugim regionalnim letališčem za uvedbo evropskega vozlišča za zračni tovorni promet družbe DHL.

- 41 Splošno sodišče je nato v točki 94 izpodbijane sodbe ugotovilo, da bo upravljanje nove južne steze del ekonomske dejavnosti družbe FLH, saj je Komisija v točki 177 obrazložitve sporne odločbe navedla, da bo družba FLH to infrastrukturo izkoriščala komercialno in zaračunavala pristojbine v protivrednosti uporabe. Opozorilo je, kot je navedla Komisija v točki 15 obrazložitve sporne odločbe, da bodo letališke pristojbine glavni vir prihodka za financiranje te steze, ki naj bi družbi FLH omogočila povečati zmogljivost in razširiti dejavnost upravljanja letališča Leipzig-Halle.
- 42 Splošno sodišče je v točkah od 95 do 100 izpodbijane sodbe ugotovilo, da dejavnosti gradnje nove južne steze ni treba ločiti od poznejše uporabe, med drugim pa je v točki 99 izpodbijane sodbe navedlo, da gradnja navedene steze zaradi svoje narave in svojega namena sama po sebi ne pomeni javnih pooblastil, česar pritožnici sicer nista navajali izrecno. V zvezi s tem je treba spomniti, da je za sprejetje ničnostnega razloga zaradi protislovnosti in pomanjkljive obrazložitve zneska pomoči Splošno sodišče v točkah 225 in 226 izpodbijane sodbe poudarilo, da je Komisija v točkah 182 in 183 obrazložitve sporne odločbe priznala, da nekateri stroški, na katere se nanaša kapitalski vložek, izhajajo iz izvajanja nalog javne službe, in sicer so ti stroški povezani z varnostnimi in policijskimi nalogami, protipožarnimi ukrepi in ukrepi za javno varnost, varnostjo obratovanja, nemško vremensko službo in kontrolo zračnega prometa, tako da ne morejo pomeniti državne pomoči.
- 43 Iz teh ugotovitev je razvidno, da Splošno sodišče ni napačno uporabilo prava, ko je razsodilo v bistvu, da je Komisija upravičeno ugotovila, da je gradnja nove južne steze s strani družbe FLH gospodarska dejavnost in je zato kapitalski vložek, razen stroškov glede izvajanja nalog v zvezi z javnimi pooblastili, ki jih je treba odšteti od tega zneska, pomenil državno pomoč v smislu člena 87(1) ES.
- 44 Splošno sodišče je namreč v nasprotju s tem, kar sta zatrjevali pritožnici ob intervenciji združenja ADV, zato da bi določilo, ali bi lahko Komisija gradnjo nove južne steze opredelila kot gospodarsko dejavnost, v skladu s sodno prakso (glej sodbo z dne 19. januarja 1994 v zadevi SAT Fluggesellschaft, C-364/92, Recueil, str. I-43, točka 19, ter zgoraj navedeni sodbi Aéroports de Paris proti Komisiji z dne 24. oktobra 2002, točka 75, in MOTOE, točka 25) to dejavnost preizkusilo in ugotovilo, kakšne narave je. Tako ni le domnevalo, ampak je, upoštevajoč dejanske okoliščine in ne da bi napačno uporabilo pravo, ugotovilo, da te dejavnosti ni mogoče ločiti od upravljanja letališke infrastrukture s strani družbe FLH, ki pomeni gospodarsko dejavnost, gradnja nove južne steze pa kot taka po svoji naravi ali namenu ne pomeni izvajanja nalog v zvezi z javnimi pooblastili.
- 45 Te ugotovitve ni mogoče izpodbijati z drugimi trditvami pritožnic in združenja ADV.
- 46 Prvič, zavriniti je treba trditev, da se gradnja letališke infrastrukture in upravljanje letališča nanašata na različne izvajalce in sektorje, ker sta bila zadevna subjekta v obravnavani zadevi, kot je neodvisno ugotovilo Splošno sodišče v točki 111 izpodbijane sodbe, ne da bi se to izpodbijalo v tej pritožbi, vsekakor ista.
- 47 Drugič, ni pomembno, da je Splošno sodišče v točkah 96, 110 in 111 izpodbijane sodbe poudarilo, da so „vzletne in pristajalne steze [...] ključni dejavnik gospodarskih dejavnosti, ki jih opravlja upravljavec letališča“, da je „namen gradnje vzletne steze [...] povezan z glavno gospodarsko dejavnostjo letališča“ in da sta „gradnja in širitev steze [...] predhodna pogoja za upravljanje steze“. Ker so te ugotovitve splošne in bi lahko veljale za nekatere dejavnosti glede izvajanja nalog v zvezi z javnimi pooblastili, gotovo niso primerne za opredelitev gospodarske narave dejavnosti gradnje letališke infrastrukture. Zato ne vplivajo na pravno utemeljenost ugotovitev Splošnega sodišča v točkah od 40 do 42 te sodbe, iz katerih je razvidno, da v obravnavani zadevi gradnja nove južne steze pomeni gospodarsko dejavnost.
- 48 Tretjič, v odgovor na trditev združenja ADV, da je gradnja letališke infrastrukture ključni dejavnik storitev javnega interesa in tako pomeni značilno izvajanje nalog v zvezi z javnimi pooblastili, zadostuje navesti, da je Splošno sodišče v točki 99 izpodbijane sodbe ugotovilo, da pritožnici sami nista izrecno navedli, da bi gradnja nove južne steze sama po sebi pomenila izvajanje javnih pooblastil.

- 49 Nazadnje, Splošno sodišče je trditev, da dejavnosti gradnje letališke infrastrukture ne morejo zagotavljati zasebni subjekti, ker naj ne bi obstajal trg za to vrsto dejavnosti, saj ni dobičkonosna, zavrnilo in v točki 114 izpodbijane sodbe poudarilo, da je iz navedenih ugotovitev razvidno, da je gradnja nove južne steze dejavnost, ki je neposredno povezana z upravljanjem letališča, ki pa je gospodarska dejavnost. Ob upoštevanju tega Splošno sodišče ni imelo razloga, da bi preverilo, ali obstaja poseben trg za dejavnost gradnje letališke infrastrukture.
- 50 Poleg tega je Splošno sodišče v točki 115 izpodbijane sodbe upravičeno poudarilo, da se poleg tega pri opredeljevanju, ali gre za gospodarsko dejavnost, ne upošteva dejstvo, da dejavnosti ne zagotavljajo zasebni subjekti ali da ni dobičkonosna. Kot je namreč Splošno sodišče spomnilo v točkah 88 in 89 te sodbe, je iz ustaljene sodne prakse na eni strani razvidno, da pojem podjetja zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihovo pravno obliko in njihov način financiranja, in na drugi strani, da je gospodarska dejavnost vsaka dejavnost, v okviru katere se na nekem trgu ponujajo izdelki ali storitve (glej zlasti zgoraj navedeni sodbi *Aéroports de Paris* proti Komisiji z dne 24. oktobra 2002, točka 75, in *MOTOE*, točki 21 in 22, ter sodbo z dne 26. marca 2009 v zadevi *SELEX Sistemi Integrati* proti Komisiji, C-113/07 P, ZOdl., str. I-2207, točka 69). Iz tega je razvidno, da gospodarska narava dejavnosti ni odvisna niti od osebnega ali javnega statusa subjekta, ki jo opravlja, niti od dobičkonosnosti te dejavnosti.
- 51 V odgovor na trditve, ki sta jih v okviru tega podali pritožnici v zvezi z zneskom letaliških taks, je poleg tega treba opozoriti, da bodo, kot je ugotovilo Splošno sodišče v točki 94 izpodbijane sodbe, glavni vir prihodka za financiranje nove južne steze letališke pristojbine, kakor je Komisija navedla v točki 15 obrazložitve sporne odločbe. Ta ugotovitev dejanskega stanja, iz katere je nasprotno od trditve pritožnic razvidno, da se stroški gradnje te steze delno povrnejo od uporabnikov, razen pri izkrivljanju dejanskega stanja ali dokazov, ki v obravnavni zadevi ni bilo zatrjevano, ni pravno vprašanje, ki bi bilo kot tako predmet nadzora Sodišča v okviru te pritožbe (glej v tem smislu zlasti sodbo z dne 22. decembra 2008 v zadevi *British Aggregates* proti Komisiji, C-487/06 P, ZOdl., str. I-10515, točka 97 in navedena sodna praksa).
- 52 Iz tega je razvidno, da je treba prvi pritožbeni razlog zavreči kot delno nedopusten in zavrnilo kot delno neutemeljen.

Drugi pritožbeni razlog: kršitev načel prepovedi retroaktivne uporabe, varstva legitimnih pričakovanj in pravne varnosti

Trditve strank

- 53 Pritožnici ob intervenciji združenja ADV menita, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ko je ugotovilo, da Komisija ni uporabila smernic iz leta 2005. Menita, da je jih je Komisija *de facto* uporabila, ker pa Splošno sodišče tega ni priznalo, je kršilo načela prepovedi retroaktivne uporabe, varstva legitimnih pričakovanj in pravne varnosti.
- 54 Najprej, glede prvega načela zatrjujeta, da je bila odločitev glede kapitalskega vložka v korist družbe FLH sprejeta, ko se je uporabljalo izključno sporočilo iz leta 1994. Šele konec leta 2005 naj bi se politika Komisije spremenila, in sicer navedena institucija tega sporočila ni razveljavila, ampak ga je dopolnila s smernicami iz leta 2005. Te naj bi izrecno izključevale kakršno koli retroaktivno uporabo.
- 55 Dalje, pritožnici glede zatrjevanje kršitve načela varstva legitimnih pričakovanj in pravne varnosti zatrjujeta, da v nasprotju z ugotovitvami Splošnega sodišča v točki 167 izpodbijane sodbe pred odločitvijo z dne 4. novembra 2004 o gradnji in financiranju nove južne steze ni bilo nobene prakse odločanja, ki bi se razlikovala od sporočila iz leta 1994, niti nobene sodne prakse, ki bi zagotavljala uporabo pravil o državni pomoči za financiranje gradnje letališke infrastrukture, tako da nenadne spremembe v pristopu Komisije ni bilo mogoče predvideti.

- 56 Preučitev odločitev Komisije v zvezi z ukrepi financiranja letališke infrastrukture naj bi namreč potrdila, da ta institucija pred objavo smernic iz leta 2005 ni sprejela nobene odločitve v zvezi s tem. Te ukrepe naj bi prej obravnavala izrecno kot splošne ukrepe ekonomske politike, ki ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči, in to tudi po razglasitvi sodb Aéroports de Paris. Komisija naj bi šele v odločbah z dne 19. januarja 2005 o državni pomoči N 644i/2002 (Nemčija – Gradnja in razvoj regionalnih letališč) in z dne 20. aprila 2005 o državni pomoči N 355/2004 o letališču Antwerpen prvič predvidela uporabo teh pravil za gradnjo in razvoj letaliških infrastruktur, pri čemer je navedla, da se ta pravila načeloma ne uporabljajo. Vendar če se domneva, da se ti odločbi upoštevata, ne bi mogli več vplivati na varstvo legitimnih pričakovanj zadevnih gospodarskih subjektov, ker sta bili v celoti objavljeni, sicer ne v *Uradnem listu Evropske unije*, ampak pozneje na spletni strani Komisije samo v jeziku postopka.
- 57 Splošno sodišče naj bi se napačno sklicevalo najprej na sodbi Aéroports de Paris in zgoraj navedeno sodbo Ryanair proti Komisiji, ki se nanašajo samo na upravljanje take infrastrukture, nato na odločbo Komisije z dne 13. marca 2001 o državni pomoči N 58/2000 (Italija – Pospeševanje letališkega sistema v Piemontu, v nadaljevanju: odločba Komisije z dne 13. marca 2001), iz katere je razvidno, da ni bilo nikoli dvoma, da so ukrepi financiranja letališke infrastrukture ukrepi splošne politike, in nazadnje na priglasitev nemške vlade o državni pomoči N 644i/2002, ki se ni na nanašala na individualni ukrep, ampak na sistem pomoči. Države članice torej v skrbi za pravno varnost pogosto priglasijo svojo nacionalno ureditev, čeprav menijo, da ne zajema državne pomoči.
- 58 Pritožnici sta na obravnavi dodali, da sodbi Aéroports de Paris in odločba Komisije z dne 13. marca 2001 niso bile objavljene v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*, da na spletni strani Komisije niso bile dostopne v nemškem jeziku in da korespondenca med Komisijo in državami članicami ni bila objavljena.
- 59 Nazadnje, pritožnici Splošnemu sodišču očitata, da ni preučilo trditev, ki sta jih navedli zoper zakonitost smernic iz leta 2005. Poleg tega, da naj bi bile te v nasprotju s primarnim pravom, ker so gradnjo letališke infrastrukture opredeljevale kot gospodarsko dejavnost, naj bi bile same po sebi protislovne, ker potrjujejo sporočilo iz leta 1994, hkrati pa se od njega razlikujejo in tako kršijo načelo pravne varnosti.
- 60 Komisija v celoti nasprotuje tem trditvam, ki po njenem mnenju temeljijo na enem samem branju sporne odločbe, iz katere je razvidno, da zato, da bi se dokazalo, da gre za državno pomoč, ne temelji na smernicah iz leta 2005, ampak na členu 87(1) ES, kot je bil razložen v sodbah Aéroports de Paris. Navaja, da ob upoštevanju pojasnila v teh sodbah v zvezi s pojmom državne pomoči, ki je objektivni pravni pojem, ne bi mogla uporabljati točke 12 sporočila iz leta 1994, sicer bi kršila ta člen.
- 61 Poleg tega Komisija meni, da ob upoštevanju sodb Aéroports de Paris in prakse odločanja, ki je sledila tema sodbama, ni imela več legitimnega razloga, da bi verjela, da konec leta 2005 financiranje vzletne in pristajalne steze letališča nikakor ne bi moglo pomeniti državne pomoči. Načelo varstva legitimnih pričakovanj naj torej ne bi bilo kršeno. Poleg tega pa naj bi bil del pritožbenega razloga, ki se nanaša na kršitev načela pravne varnosti, ker se smernice iz leta 2005 niso uporabljale, očitno brezpredmeten.

Presoja Sodišča

- 62 Prvič, Splošno sodišče je glede očitka, ki se nanaša na načelo prepovedi retroaktivne uporabe, v točkah od 157 do 160 izpodbijane sodbe navedlo naslednje:

„157[...] treba [je] navesti, da – kar zadeva opredelitev kapitalskega vložka za državno pomoč v smislu člena 87(1) ES – noben element [sporne odločbe] ne omogoča ugotovitve, da je Komisija uporabila odločbe smernic iz leta 2005.

158 Namreč, kar zadeva, najprej, merilo podjetja in gospodarske dejavnosti, je Komisija v točki 173 obrazložitve [sporne odločbe] navedla, da je iz sodne prakse [Aéroports de Paris] razvidno, da upravljavci letališč načeloma opravljajo gospodarsko dejavnost v smislu člena 87(1) ES, za katero veljajo pravila o državnih pomočeh. Glede na te nedavne spremembe v sektorju je Komisija ocenila, kot je navedeno v točki 174 obrazložitve [sporne odločbe], da od leta 2000 – ko je bila izdana [zgoraj navedena] sodba Aéroports de Paris proti Komisiji [z dne 12. decembra 2000] [...] – naprej ni več mogoče vnaprej izključiti uporabe pravil o državnih pomočeh za letališča. Komisija je tako v točki 176 obrazložitve [sporne odločbe] presodila, da se od začetka veljavnosti te sodbe za ta sektor uporabljajo pravila o državnih pomočeh, in poudarila, da ne gre za retroaktivno uporabo smernic iz leta 2005, saj je Sodišče zgolj pojasnilo pojem državna pomoč.

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

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

63 Splošno sodišče je poleg tega v točki 161 izpodbijane sodbe spomnilo, da navedba v točki 174 obrazložitve sporne odločbe, da je Komisija glede na stalen razvoj letališkega sektorja v svojih smernicah iz leta 2005 pristop iz sodne prakse Aéroports de Paris „razširila“ na vse vrste letališč, ni omogočala ugotovitve, da je Komisija v obravnavani zadevi uporabila te smernice. Ker je Splošno sodišče v točkah 162 in 163 izpodbijane sodbe ugotovilo, da Komisija v okviru preučitve meril gospodarske prednosti in odgovornosti države ni uporabila smernic iz leta 2005, je v točki 164 izpodbijane sodbe zaključilo, da Komisija v zvezi z opredelitvijo kapitalskega vložka za „državno pomoč“ v smislu člena 87(1) ES ni uporabila smernic iz leta 2005, in zato očitke zavrnilo.

64 Splošno sodišče s tem ni napačno uporabilo prava. Prvič, kot je namreč razvidno iz preučitve prvega pritožbenega razloga, je v bistvu utemeljeno štel, da je iz razlogov, navedenih v točki 38 te sodbe, Komisija upravičeno odstopila od sporočila iz leta 1994. Drugič, poleg tega je v bistvu upravičeno ugotovilo, da Komisija pri opredelitvi kapitalskega vložka kot državne pomoči ni uporabila smernic iz leta 2005, ampak ga je presojala na podlagi sklepov iz sodb Aéroports de Paris v zvezi z uporabo člena 87(1) ES.

65 Splošno sodišče tako poleg tega utemeljeno ni preučilo trditev pritožnic glede zakonitosti smernic iz leta 2005 in v točki 182 izpodbijane sodbe očitke v zvezi s temi trditvami štel za brezpredmetne.

66 Drugič, Splošno sodišče je v točki 166 izpodbijane sodbe očitke, ki se nanašajo na kršitev načel varstva legitimnih pričakovanj in pravne varnosti, zavrnilo, ker so temeljili na napačni predpostavki, da so se smernice iz leta 2005 uporabljale retroaktivno. V točki 167 navedene sodbe je poleg tega navedlo:

„V vsakem primeru pa ti očitki niso utemeljeni. Sodna praksa [Aéroports de Paris], iz katere izhaja, da je upravljanje letališča gospodarska dejavnost, je namreč nastala leta 2000. Poleg tega je bila v [zgoraj navedeni] sodbi Ryanair proti Komisiji [...], ki se nanaša na dejansko stanje pred sprejetjem smernic iz leta 2005, potrjena sodna praksa [Aéroports de Paris] v zvezi z upravljanjem regionalnega letališča. Tudi iz odločbe Komisije [...] z dne 13. marca 2001 [...] je razvidno, da Komisija takrat ni izključevala, da bi ukrep za razvoj regionalne letališke infrastrukture lahko pomenil državno pomoč. V tej odločbi – ki v nasprotju s trditvami tožečih strank ravno tako zadeva financiranje letališke infrastrukture – je Komisija namreč v bistvu ugotovila, kot je razvidno zlasti iz točke 17 obrazložitve, da bi bil zadevni ukrep, če bi ga bilo treba šteti za državno pomoč, združljiv s skupnim trgom na podlagi člena 87(3)(c) ES. Nazadnje je treba navesti, da če so nemški organi leta 2002 priglasili državno

pomoč N 644i/2002 iz razlogov pravne varnosti, kot trdita tožeči stranki [...], so upoštevali možnost, da bi lahko zadevni ukrepi, s katerimi se je nameravala izboljšati regionalna letališka infrastruktura, pomenili državne pomoči. Poleg tega je Komisija v okviru postopka glede navedene pomoči 30. junija 2003 sporočila nemškemu organu, sklicujoč se na sodno prakso [Aéroports de Paris], da ni gotovo, da je pomoč za gradnjo in razvoj regionalnih letališč mogoče [...] šteti za splošen ukrep glede infrastrukture, ki nima zveze z državnimi pomočmi.“

- 67 Glede tega je treba spomniti, da kot je Splošno sodišče upravičeno ugotovilo v točki 166 izpodbijane sodbe, trditve pritožnic, ki se nanašajo na te očitke, temeljijo na napačni predpostavki, da je Komisija v sporni odločbi retroaktivno uporabljala smernice iz leta 2005. Splošno sodišče je torej v točki 169 izpodbijane sodbe te očitke upravičeno zavrnilo.
- 68 V preostalem je treba to razlogovanje v delu, v katerem se z njim izpodbija točka 167 izpodbijane sodbe, zavrniti kot brezpredmetno, ker se nanaša na odvečne razloge (glej v tem smislu sodbo z dne 2. aprila 2009 v zadevi Bouygues in Bouygues Télécom proti Komisiji, C-431/07 P, ZOdl., str. I-2665, točka 148 in navedena sodna praksa).
- 69 Drugi pritožbeni razlog je zato treba zavrniti kot delno brezpredmeten in delno neutemeljen.

Tretji pritožbeni razlog: kršitev členov 1(b)(v), 17 in 18 Uredbe št. 659/1999

Trditve strank

- 70 Pritožnici ob intervenciji združenja ADV menita, da če je treba kapitalski vložek šteti za državno pomoč, ga je treba vsekakor opredeliti kot obstoječo pomoč, ker ob sprejetju odločitve o širitvi letališča Leipzig-Halle leta 2004 trg ni obstajal, regionalna letališča niso opravljala gospodarske dejavnosti in niso konkurirala drugim letališčem. Zadevni ukrep bi lahko torej postal pomoč le zaradi poznejšega razvoja letališkega trga. Splošno sodišče naj bi torej napačno uporabilo pravo, ker je zavrnilo razlog, ki je bil v zvezi s tem naveden podredno.
- 71 Komisija meni, da je ta pritožbeni razlog očitno neutemeljen. Na eni strani so se tržni pogoji že zelo spremenili v času odobritve kapitalskega vložka, tako da bi ga bilo treba šteti za novo pomoč. Na drugi strani pa se členi 1(b)(v), 17 in 18 Uredbe št. 659/1999 uporabljajo le za državne pomoči.

Presoja Sodišča

- 72 Poudariti je treba, da je Splošno sodišče v točkah od 191 do 193 izpodbijane sodbe, potem ko je podalo razloge, iz katerih šteje, da je bil zadevni kapitalski vložek dodeljen, ko je Komisija že navedla, da bi tako financiranje po njenem mnenju lahko pomenilo državno pomoč, navedlo:

„191 Glede argumentacije tožečih strank, da ob sprejetju odločitve o urejanju južne steze ni bilo trga storitev letališč, kakršno je Leipzig-Halle, saj ta letališča niso opravljala gospodarske dejavnosti in si niso konkurirala, pa zadošča ponoviti, da je bilo v okviru prvega tožbenega razloga ugotovljeno, da družba FLH opravlja gospodarsko dejavnost in da konkurira drugim letališčem [...], ter navesti, da noben element ne omogoča ugotovitve, da to ne velja za dodelitev kapitalskega vložka. Do razvoja, ki ga omenja Komisija v smernicah iz leta 2005, pa je prišlo pred odločitvijo o financiranju južne steze leta 2004. Komisija se namreč v točki 5 teh smernic sklicuje na razvoj, do katerega je prišlo ‚v zadnjih letih‘. Poleg tega je Komisija ta razvoj omenila že leta 2001 v odločbi [z dne 13. marca 2001], natančneje v točki 11 obrazložitve.

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

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

- 73 Pritožnici s tem pritožbenim razlogom nikakor ne zatrjujeta, da se je v tem razlogovanju enkrat ali večkrat napačno uporabilo pravo ali da so se izkrivljala dejstva, ampak izpodbijata – v bistvu ponavljajoč trditve, ki sta jih že navedli na prvi stopnji – presojo dejanskega stanja, ki jo je opravilo Splošno sodišče v točki 191 izpodbijane sodbe, pri čemer zatrjujeta, da ob sprejetju odločitve o širitvi letališča Leipzig-Halle leta 2004 trg ni obstajal.
- 74 Iz tega je razvidno, da želita pritožnici s tem razlogovanjem v bistvu doseči ponovno obravnavo tožbe, predložene Splošnemu sodišču, in presojo dejanskega stanja v izpodbijani sodbi, za kar pa Sodišče v okviru pritožbe ni pristojno (glej sodno prakso, navedeno v točki 51 te sodbe, ter sodbi z dne 4. julija 2000 v zadevi Bergaderm in Goupil proti Komisiji, C-352/98 P, Recueil, str. I-5291, točki 34 in 35, in z dne 30. septembra 2003 v zadevi Eurocoton in drugi proti Svetu, C-76/01 P, Recueil, str. I-10091, točki 46 in 47).
- 75 Tretji pritožbeni razlog je zato treba zavreči kot nedopusten.

Četrti pritožbeni razlog: kršitev delitve pristojnosti na podlagi Pogodbe ES

Trditve strank

- 76 Pritožnici ob intervenciji združenja ADV zatrjujeta, da je Splošno sodišče, ker je v točki 203 izpodbijane sodbe ugotovilo, da Komisija s tem, da je kapitalski vložek opredelila kot državno pomoč, ni presegla svojih pristojnosti, napačno uporabilo pravo. Ne bi naj upoštevalo dejstva, da je odločitev o gradnji prometne infrastrukture odločitev v zvezi s prostorskim načrtovanjem, sprejeta na podlagi določb javnega prava države članice. Splošno sodišče je z ugotovitvijo, da se za financiranje širitve infrastrukture uporablja pravo državnih pomoči, Komisiji dodelilo pristojnosti, ki omejujejo prerogative držav članic na področju prostorskega načrtovanja. To naj bi bilo v nasprotju z načelom subsidiarnosti.
- 77 Po mnenju Komisije je Splošno sodišče upravičeno ugotovilo, da ji člen 88 ES dovoljuje in od nje celo zahteva, da preverja in nadzira državne pomoči, ter da je izključno pristojna za preverjanje združljivosti pomoči s skupnim trgom. Trditev pritožnic po njenem mnenju torej ni utemeljena.

Presoja Sodišča

- 78 Iz preučitve prvega pritožbenega razloga je razvidno, da Splošno sodišče, ko je odločilo, da je Komisija utemeljeno ocenila, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) ES, ni napačno uporabilo prava. Splošno sodišče je prav tako, ne da bi napačno uporabilo pravo, zato da bi zavrnilo pritožbeni razlog, ki mu je bil predložen in ki se nanaša na kršitev delitve pristojnosti na podlagi Pogodbe ES, v točkah od 203 do 205 izpodbijane sodbe navedlo:

„203 V obravnavani zadevi je [...] glede očitka, da naj bi Komisija posegla v pristojnosti držav članic, treba navesti, kot je razvidno tudi iz preučitve prvega tožbenega razloga, da je Komisija pravilno ugotovila, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) ES. Zato je bila pristojna ta vložek presoditi na podlagi odstavkov 2 in 3 navedenega člena [...]. Zato v zvezi s tem ni kršila pristojnosti držav članic.

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

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

79 Ker je Splošno sodišče namreč ugotovilo, da je Komisija upravičeno štela, da je zadevni ukrep državna pomoč, je lahko na podlagi tega legitimno sklepalo, da je Komisija na podlagi tega ukrepa izvajala nadzor, ki ga ima na podlagi člena 88 ES, in torej ni presegla svojih pristojnosti niti pristojnosti Unije. Ker je poleg tega izključno pristojna za presojo združljivosti pomoči s skupnim trgov, pri tem pa jo nadzoruje sodišče Unije (glej v tem smislu zlasti sodbi z dne 16. decembra 1992 v zadevi Lornoy in drugi, C-17/91, Recueil, str. I-6523, točka 30, in z dne 23. marca 2006 v zadevi Enirisorse, C-237/04, ZOdl., str. I-2843, točka 23), je Splošno sodišče upravičeno ugotovilo, da Komisija ni mogla kršiti načela subsidiarnosti.

80 Iz tega je razvidno, da je treba četrti pritožbeni razlog zavrniti kot neutemeljen.

Peti pritožbeni razlog: kršitev obveznosti obrazložitve sodb

Trditve strank

81 Pritožnici ob intervenciji združenja ADV zatrjujeta, da je izpodbijana sodba pomanjkljiva, ker Splošno sodišče domneva opravljanje gospodarske dejavnosti, sklicujoč se samo na sporno odločbo, ne da bi preizkusilo nasprotno trditve, ki sta jih navedli, niti gospodarsko stanje.

82 Komisija navaja, da je Splošno sodišče izčrpno preučilo trditve, ki se nanašajo na kršitev člena 87(1) ES. Meni, da je izpolnilo obveznosti obrazložitve sodb.

Presoja Sodišča

83 Treba je opozoriti, da obveznost obrazložitve sodb izhaja iz člena 36 Statuta Sodišča Evropske unije, ki se uporablja za Splošno sodišče v skladu s členom 53, prvi odstavek, istega statuta in členom 81 Poslovnika Splošnega sodišča. V skladu z ustaljeno sodno prakso mora obrazložitev sodbe jasno in nedvoumno izražati sklepanje Splošnega sodišča, tako da se zainteresirane stranke lahko seznani z utemeljitvijo sprejete odločbe in da lahko Sodišče opravi sodni nadzor (sodba z dne 14. oktobra 2010 v zadevi Deutsche Telekom proti Komisiji, C-280/08 P, ZOdl., str. I-9555, točki 135 in 136).

84 Splošno sodišče je to zahtevo izpolnilo tako, da je v točkah od 87 do 121 jasno in nedvoumno navedlo razloge, iz katerih je zavrnilo trditve pritožnic in štelo, da je Komisija upravičeno ugotovila, da kapitalski vložek pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) ES.

85 Ker peti in zadnji pritožbeni razlog ni utemeljen, ga je treba zavrniti, in zato je treba zavrniti tudi pritožbo.

Stroški

- ⁸⁶ V skladu s členom 138(1) Poslovnika Sodišča, ki velja za pritožbeni postopek na podlagi člena 184(1) tega poslovnika, se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Pritožniki s pritožbo nista uspeli, zato se jima poleg njunih stroškov v skladu s predlogi Komisije naloži plačilo stroškov, ki jih je priglasila Komisija.
- ⁸⁷ V skladu s členom 184(4) tega poslovnika združenje ADV, intervenient, ki je sodeloval v postopku pred Sodiščem, nosi svoje stroške.

Iz teh razlogov je Sodišče (osmi senat) razsodilo:

- 1. Pritožba se zavrne.**
- 2. Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig-Halle GmbH se naloži plačilo svojih stroškov in stroškov Evropske komisije.**
- 3. Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) se naloži plačilo svojih stroškov.**

Podpisi