II.

(Nezakonodavni akti)

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2017/2336

od 7. veljače 2017.

SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) i SA.31149 (2012/C) – Njemačka Navodna državna potpora društvima Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited, Ryanair i drugim zračnim prijevoznicima koji upotrebljavaju zračnu luku

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2017) 602)

(Vjerodostojan je samo tekst na njemačkom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenom odredbom ([1]) te uzimajući u obzir njihove primjedbe,

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenom odredbom ([2]) te uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. **POSTUPAK**

1.1. *POSTUPAK SA.21877*

(1) Komisija je 2002., 2003., 2004., 2005. i 2006. primila nekoliko pritužbi zračnog prijevoznika Air Berlin, jedne nevladine organizacije za zaštitu okoliša (Bund Umwelt und Naturschutz) i privatnih građana koje su se odnosile na navodnu državnu potporu društvima Flughafen Lübeck GmbH („FLG") i Infratil Limited („Infratil") ([3]) te zračnom prijevozniku Ryanair ([4]).

(2) Komisija je 7. studenoga 2005. od Njemačke zatražila informacije koje je Njemačka dostavila 7. veljače 2006. Dodatne informacije zatražene su dopisom od 22. ožujka 2006., na koji je Njemačka odgovorila 12. lipnja 2006. Službe Komisije, Infratil, većinski vlasnik društva koje je upravitelj zračne luke, i hanzeatski grad Lübeck („Hansestadt Lübeck") održali su sastanke 14. listopada i 4. prosinca 2006. Nastavno na te sastanke Infratil je dostavio dodatne informacije porukama e-pošte i telefaksima od 16. i 31. listopada 2006., 6. studenoga 2006. te 4., 6. i 21. prosinca 2006.

([1]) SL C 287, 29.11.2007., str. 27.
([2]) SL C 295, 7.12.2007., str. 29., i SL C 241, 10.8.2012., str. 56.
([3]) *Infratil* je društvo za ulaganja u infrastrukturu sa sjedištem u Novom Zelandu te<l-cl> ulaže u sektore energetike, zračnih luka i javnog prijevoza. Konkretno, bio je vlasnik i upravitelj sljedećih zračnih luka: Wellington International airport, Novi Zeland; Glasgow Prestwick Airport i Kent International Airport, Ujedinjena Kraljevina. U međuvremenu je prodao svoja ulaganja u europske zračne luke.
([4]) *Ryanair* je irski zračni prijevoznik i član Europske udruge niskotarifnih zračnih prijevoznika (European Low Fares Airlines Association). Poslovanje tog zračnog prijevoznika bilo je povezano sa sekundarnim, regionalnim zračnim lukama. On trenutačno obavlja usluge prijevoza iz približno 160 europskih odredišta. Ryanair je imao homogenu flotu koja se sastojala od 272 zrakoplova Boeing 737-800 sa 189 sjedala. Ryanair je u vrijeme donošenja odluke o pokretanju postupka 2007. održavao 23 leta tjedno iz zračne luke Lübeck prema pet europskih odredišta, odnosno prema zračnim lukama London-Stansted u Ujedinjenoj Kraljevini, Milano-Bergamo i Pisa u Italiji, Palma de Mallorca u Španjolskoj i Stockholm-Skavsta u Švedskoj.

(3) Dopisom od 18. siječnja 2007. Njemačka je od Komisije zatražila obustavu prethodnog istražnog postupka u pogledu spisa. Komisija je dopisom od 2. svibnja 2007. odbila taj zahtjev.

(4) Njemačka je 24. travnja 2007. Komisiji poslala dodatne primjedbe. Njemačka i službe Komisije održale su sastanak 21. lipnja 2007.

(5) Komisija je dopisom od 10. srpnja 2007. obavijestila Njemačku o svojoj odluci o pokretanju postupka predviđenog člankom 108. stavkom 2. UFEU-a u pogledu financiranja zračne luke Lübeck, financijskih odnosa između Hansestadta Lübecka i društva Infratil i financijskih odnosa zračne luke s prijevoznikom Ryanair („Odluka o pokretanju postupka iz 2007."). Službeni istražni postupak registriran je pod brojem predmeta SA.21877 (C 24/2007).

(6) Ispravak Odluke o pokretanju postupka iz 2007. donesen je 24. listopada 2007.

(7) Odluka o pokretanju postupka iz 2007. objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([1]) 29. studenoga 2007. Ispravak je objavljen 7. prosinca 2007. ([2]) Komisija je pozvala zainteresirane strane da podnesu primjedbe na predmetne mjere u roku od jednog mjeseca od dana objave.

(8) Komisija je primila primjedbe društava Ryanair, Air Berlin, Infratil i FLG, dviju nevladinih organizacija ([3]), Industrijske i trgovinske komore grada Lübecka (IHK Lübeck) ([4]), udruženja njemačkih zračnih prijevoznika (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften – „BDF") i pojedinaca ([5]). Njemačka je na te primjedbe odgovorila 17. travnja 2008.

(9) Neovisni savjetnik Komisije Ecorys od Njemačke je 24. srpnja 2008. zatražio informacije kako bi mogao sastaviti izvješće o tom pitanju. Njemačka se 1. kolovoza 2008. obratila Komisiji kako bi osporila pravo društva Ecorys na dobivanje informacija i dokumenata. Komisija je odgovorila 8. kolovoza 2008. i potvrdila da su njezine ovlasti u tom pitanju prenesene na Ecorys. U skladu s tim zatražene informacije dobivene su 18. rujna 2008.

(10) Komisija je 16. travnja 2009. zatražila dodatne informacije od Njemačke. Njemačka je zatražila produljenje roka 21. travnja 2009. i ponovno 7. srpnja 2009. Zatražene informacije dostavljene su 30. listopada 2009. Komisija je 29. listopada 2009. zatražila dodatne informacije, koje je Njemačka dostavila 16. prosinca 2009.

(11) Komisija je 17. listopada 2010. primila informacije od zračnog prijevoznika Air Berlin.

(12) Komisija je dopisom od 28. ožujka 2011. zatražila dodatne informacije od Njemačke. Njemačka je 15. travnja 2011. zatražila produljenje roka. Komisija je 20. travnja 2011. odobrila zahtjev Njemačke za produljenje. Njemačka je 21. travnja 2011. zatražila dodatno produljenje roka, koje je Komisija odobrila 27. travnja 2011. Njemačka je 16. svibnja 2011. dostavila prvi dio zatraženih informacija. Komisija je u dopisu od 20. svibnja 2011. navela da su dostavljene informacije nepotpune i zatražila je preostale informacije. Njemačka je to osporila dopisom od 7. lipnja 2011. Komisija je odgovorila 15. lipnja 2011. i zatražila informacije koje nedostaju.

(13) Komisija je 8. travnja 2011. poslala upitnik prijevozniku Ryanair. Odgovori su joj vraćeni do 4. srpnja 2011. Komisija je te podneske proslijedila Njemačkoj 18. srpnja 2011. i pozvala je da podnese primjedbe do 18. kolovoza 2011. Komisija je 8. kolovoza 2011. Njemačkoj poslala prevedenu verziju podnesaka prijevoznika Ryanair, čime je mogućnost Njemačke da podnese primjedbe odgođena do 9. rujna 2011. Odgovori Njemačke konačno su 8. rujna 2011. poslani Komisiji. Komisija je 7. veljače 2012. zatražila dodatne informacije od prijevoznika Ryanair o studiji društva Oxera koju je Ryanair dostavio 4. srpnja 2011. Ryanair je 13. veljače 2012. zatražio produljenje roka za odgovor. Društvo Oxera zatražilo je 16. veljače 2012. od Komisije pojašnjenje jednog od postavljenih pitanja. Komisija je to pojašnjenje dostavila 17. veljače 2012. Ryanair je 13. travnja 2012. poslao svoje primjedbe. Komisija je te primjedbe poslala Njemačkoj 27. lipnja 2012. Njemačka je u dopisu od 10. rujna 2012. podnijela primjedbe na podneske prijevoznika Ryanair.

([1]) SL C 287, 29.11.2007., str. 27.
([2]) SL C 295, 7.12.2007., str. 29.
([3]) Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung Groß Grönau eV i Check-in Lübeck e.V.
([4]) Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK).
([5]) Peter C. Klanowski i Horst Conrad.

(14) Završno izvješće društva Ecorys od 29. ožujka 2011. poslano je Njemačkoj 29. lipnja 2011., uz poziv Njemačkoj na podnošenje primjedbi. Prijevod izvješća poslan je Njemačkoj 24. kolovoza 2011., a Njemačka je pozvana da podnese primjedbe do 26. rujna 2011. Njemačka je 10. listopada 2011. poslala svoje primjedbe.

(15) Njemačka je 30. lipnja 2011. poslala drugi dio informacija koje je zatražila Komisija. Njemačka je na dopis Komisije od 15. lipnja 2011. odgovorila 29. lipnja 2011. Komisija je 5. srpnja 2011. od Njemačke zatražila da dostavi informacije koje nedostaju. Njemačka je 15. srpnja 2011. dostavila te informacije.

(16) Ryanair je 4. srpnja 2011. Komisiji poslao primjedbe, koje su 8. kolovoza 2011. proslijeđene Njemačkoj. Njemačka je 8. listopada 2011. podnijela primjedbe na te podneske.

(17) Komisija je 20. veljače 2012. od Njemačke zatražila dodatne informacije. Njemačka je 19. ožujka 2012. zatražila produljenje roka za dostavu informacija do 17. travnja 2012. Komisija je to odobrila 21. ožujka 2012. Dopisom od 17. travnja 2012. Komisija je odgovorila na pitanja Komisije od 24. veljače 2012. Komisija je 18. travnja 2012. od Njemačke zatražila da do 28. travnja 2012. dostavi informacije koje nedostaju, bez mogućnosti produljenja roka. Komisija je, nadalje, navela da će, u suprotnom, izdati nalog za dostavljanje podataka u skladu s člankom 10. stavkom 3. Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 ([1]). Komisija i Njemačka održale su sastanak 2. svibnja 2012. Komisija je 3. svibnja 2012. pristala na produljenje roka do 11. svibnja 2012. Njemačka je u dopisu od 7. svibnja 2012. istaknula postupovne pogreške koje je Komisija počinila i odbila je dostaviti daljnje informacije.

(18) U dopisu od 10. travnja 2013. Ryanair je Komisiji poslao izvješće o pristupu društva Oxera načelu subjekta u tržišnom gospodarstvu. Izvješće je poslano Njemačkoj 3. svibnja 2013. Dodatni podnesci prijevoznika Ryanair poslani su Komisiji 20. prosinca 2013.

(19) Komisija je u dopisu od 24. veljače 2014. pozvala Ryanair da podnese primjedbe na primjenu Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. ([2]). Komisija je 21. ožujka 2014. pozvala Infratel da podnese primjedbe na Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. Službeni poziv svim zainteresiranim stranama da podnesu primjedbe na Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. objavljen je u Službenom listu 15. travnja 2014. ([3]). Njemačka je 12. svibnja 2014. poslala svoje primjedbe. Dodatne primjedbe podnijeli su Air Berlin, Infratil i *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV* („SGF") ([4]).

1.2. *POSTUPCI SA.27585 I SA.31149*

(20) SGF je 28. siječnja 2009. poslao pritužbu u pogledu predmeta SA.21877. Ona je registrirana pod brojem predmeta državne potpore CP 31/2009 (SA.27585).

(21) Dopisom od 5. veljače 2009. Komisija je od Njemačke zatražila informacije o izvješćima o zračnoj luci Lübeck u tisku. Njemačka je odgovorila dopisima od 5. ožujka 2009. i 12. ožujka 2009.

(22) Komisija je dopisom od 16. travnja 2009. zatražila dodatne informacije od Njemačke. Njemačka je odgovorila 9. srpnja 2009.

(23) SGF je 22. lipnja 2010. i 30. lipnja 2010. dostavio dodatnu pritužbu u kojoj je tvrdio da je Njemačka osiguravala dodatnu nezakonitu državnu potporu u korist društava FLG i Infratil. Ta je pritužba registrirana pod brojem predmeta državne potpore CP 162/2010 (SA.31149).

(24) Komisija je dopisom od 7. srpnja 2010. tu pritužbu poslala Njemačkoj i zatražila informacije. Njemačka je dopisom od 13. srpnja 2010. zatražila produljenje roka. Komisija je taj zahtjev odobrila dopisom od 14. listopada 2010.

([1]) Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o EZ-u (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).
([2]) Komunikacija Komisije – Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (SL C 99, 4.4.2014., str. 3.).
([3]) SL C 113, 15.4.2014., str. 30.
([4]) Riječ je o nevladinoj organizaciji registriranoj u skladu s pravilima iz Direktive 2003/35/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. svibnja 2003. o osiguravanju sudjelovanja javnosti u izradi određenih planova i programa koji se odnose na okoliš i o izmjeni direktiva Vijeća 85/337/EEZ i 96/61/EZ s obzirom na sudjelovanje javnosti i pristup pravosuđu (SL L 156, 25.6.2003., str. 17.).

(25) Komisija je dopisom od 28. ožujka 2011. zatražila dodatne informacije od Njemačke. Dopisom od 8. travnja 2011. Komisija je zatražila informacije od prijevoznika Ryanair o njegovim ugovorima s FLG-om.

(26) Njemačka je zatražila produljenje roka do 15. srpnja 2011. Komisija je dopisom od 20. travnja 2011. pozvala Njemačku da odgovori na pitanja o pritužbama do 28. travnja 2011. Njemačka je dopisom od 21. travnja 2011. zatražila dodatno produljenje roka. Dopisom od 27. travnja 2011. Komisija je prihvatila produljenje roka do 16. svibnja 2011. Njemačka je dostavila informacije 16. svibnja 2011.

(27) Komisija je 20. svibnja 2011. poslala podsjetnik u skladu s člankom 10. stavkom 3. Uredbe (EZ) 659/1999 u kojem je navela da su poslane informacije nepotpune. Rok za dostavu odgovora bio je 7. lipnja 2011. Njemačka je odgovorila dopisom od 7. lipnja 2011., u kojem je tvrdila da dopis od 20. svibnja 2011. nije podsjetnik u smislu Uredbe (EZ) br. 659/1999 jer se činilo da su dva pitanja preoblikovana i, prema njezinu mišljenju, jedno je pitanje bilo novo.

(28) Dopisom od 15. lipnja 2011. Komisija je Njemačkoj poslala drugi podsjetnik u skladu s člankom 10. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 659/1999 i dala joj mogućnost da dostavi informacije do 29. lipnja 2011. U slučaju neispunjenja zahtjeva iz podsjetnika Komisija bi razmotrila izdavanje naloga za dostavljanje podataka. Njemačka je dopisom od 29. lipnja 2011. odgovorila na neka od pitanja i obavijestila Komisiju da će odgovore na preostala pitanja dostaviti tijekom srpnja 2011.

(29) Komisija je dopisom od 4. srpnja 2011. primila dodatne informacije od prijevoznika Ryanair.

(30) Dopisom od 5. srpnja 2011. Komisija je Njemačkoj poslala treći podsjetnik u skladu s člankom 10. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 659/1999 i dala joj mogućnost da dostavi informacije o preostalim pitanjima do 15. srpnja 2011. Njemačka je odgovorila dopisom od 15. srpnja 2011.

(31) Komisija je dopisom od 18. srpnja 2011. Njemačkoj proslijedila podnesak prijevoznika Ryanair od 4. srpnja 2011. i pozvala je na podnošenje primjedbi. Njemačka je zatražila prijevod podneska prijevoznika Ryanair na njemački. Komisija je njemačku verziju podneska poslala Njemačkoj dopisom od 8. kolovoza 2011.

(32) Njemačka je dopisom od 8. rujna 2011. dostavila primjedbe na podnesak prijevoznika Ryanair. Komisija je 7. veljače 2012. zatražila dodatne informacije od prijevoznika Ryanair o studiji društva Oxera. Ryanair je 13. veljače 2012. zatražio produljenje roka za odgovor. U pogledu jednog od pitanja koja je postavila Komisija zatraženo je pojašnjenje 16. veljače 2012. Komisija je to pojašnjenje dostavila 17. veljače 2012.

(33) Komisija je dopisom od 22. veljače 2012. obavijestila Njemačku o svojoj odluci o pokretanju postupka predviđenog člankom 108. stavkom 2. UFEU-a u pogledu potencijalne državne potpore u korist društava Infratil, FLG, Ryanair i drugih zračnih prijevoznika koji posluju u zračnoj luci Lübeck („Odluka o pokretanju postupka iz 2012.") ([1]). Njemačka je kao odgovor zamolila Komisiju u dopisu od 14. ožujka 2012. da zacrni određene informacije sadržane u Odluci o pokretanju postupka iz 2012. Komisija je djelomično prihvatila zahtjev dopisom od 20. ožujka 2012. i objasnila da nije mogla pristati na zacrnjivanje određenih informacija. Njemačka je dodatno osporila Komisijin stav o povjerljivosti dopisom od 3. travnja 2012. Komisija je u tom pogledu 25. travnja 2012. Njemačkoj poslala dopis u kojem joj je dostavila novu verziju Odluke o pokretanju postupka iz 2012. i dodatne argumente.

(34) Ryanair je 2. ožujka 2012. od Komisije zatražio mogućnost da preispita Odluku o pokretanju postupka iz 2012. prije njezina objavljivanja kako bi se spriječilo objavljivanje povjerljivih informacija. Komisija je odgovorila 6. ožujka 2012. i istaknula da je država članica zadužena za dostavljanje takvih informacija prijevozniku Ryanair. Nakon što su Ryanair, Komisija i Njemačka razmijenili nekoliko dopisa, Ryanair je 27. travnja 2012. dostavio popis zahtjeva za uklanjanje povjerljivih informacija i, osim toga, uputio kritiku zbog određenih postupovnih pitanja. Osim toga, Njemačka je 30. travnja 2012. dostavila Komisiji dodatne zahtjeve prijevoznika Ryanair u pogledu zacrnjivanja određenih informacija. Zacrnjena verzija Odluke o pokretanju postupka iz 2012. poslana je prijevozniku Ryanair 29. lipnja 2012.

(35) U skladu sa zahtjevom Komisije od 7. veljače 2012. Ryanair je dostavio primjedbe dopisom od 13. travnja 2012. Komisija je te primjedbe proslijedila Njemačkoj 27. lipnja 2012. Njemačka je u dopisu od 10. rujna 2012. podnijela primjedbe na podneske prijevoznika Ryanair.

([1]) Prije pokretanja postupka te su mjere istražene u predmetima CP 31/2009 (SA.27585) i CP 162/2010 (SA.31149).

(36) Komisija je dopisom od 24. veljače 2012. od Njemačke zatražila da u roku od 20 dana dostavi više informacija o predmetima o kojima je riječ. Njemačka je 19. ožujka 2012. zatražila produljenje roka do 20. travnja 2012. Komisija je u dopisu od 21. ožujka 2012. prihvatila produljenje roka do 17. travnja 2012. Njemačka je 17. travnja 2012. dostavila zatražene informacije. Komisija je u dopisu od 18. travnja 2012. navela da su informacije koje je Njemačka dostavila nepotpune te je zatražila da se informacije koje nedostaju dostave do 28. travnja 2012. Komisija je dodala da će, u suprotnom, pokrenuti nalog za dostavljanje podataka u skladu s člankom 10. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 659/1999. Komisija je 3. svibnja 2012. Njemačkoj uputila još jedan dopis i od nje zatražila da do 11. svibnja 2012. dostavi informacije koje nedostaju.

(37) Njemačka je 14. svibnja 2012. Komisiji dostavila primjedbe na Odluku o pokretanju postupka iz 2012.

(38) Odluka o pokretanju postupka iz 2012. objavljena je u Službenom listu 10. kolovoza 2012. ([1]) Sve zainteresirane strane dobile su priliku da u roku od jednog mjeseca podnesu primjedbe na odluku. Dvama dopisima od 16. kolovoza 2012. i 22. kolovoza 2012. Ryanair je zatražio produljenje roka do 24. rujna 2012. Wizz Air je 24. kolovoza 2012. zatražio produljenje roka do 24. rujna 2012. Infratil je 31. kolovoza 2012. zatražio produljenje roka do 10. listopada 2012. Hansestadt Lübeck i FLG od Komisije su 5. rujna 2012. zatražili da produlji rok do 10. listopada 2012. Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen („ADV") ([2]) zatražio je 7. rujna 2012. produljenje roka do 10. listopada 2012. Komisija je istog dana društvima Ryanair, Wizz Air, FLG i Infratil, udruženju ADV i gradu Hansestadt Lübeck odobrila zahtjeve za produljenje roka.

(39) Pro Airport Lübeck e.V. dostavio je svoja razmatranja 9. rujna 2012.

(40) Flughafen Hamburg GmbH („zračna luka Hamburg") i Landesregierung (Pokrajinska vlada) savezne pokrajine Schleswig-Holstein zatražili su od Komisije 10. rujna 2012. da produlji rok za podnošenje primjedbi do 10. listopada 2012. Komisija je sljedećeg dana pristala na produljenje roka. SGF je 10. rujna 2012. Komisiji podnio svoje primjedbe.

(41) Ryanair je 24. rujna 2012. Komisiji podnio svoje primjedbe, uključujući izvješće koje je sastavilo društvo Oxera. Hansestadt Lübeck dostavio je svoje primjedbe Komisiji dopisom od 8. listopada 2012. ADV, FLG, Infratil i Wizz Air Komisiji su podnijeli svoje primjedbe 10. listopada 2012., uključujući izvješće društva Oxera. Istog je dana Ryanair svojim podnescima dodao nekoliko izvješća koje je sastavilo društvo Oxera.

(42) Komisija je 3. svibnja 2014. Njemačkoj proslijedila verzije izvješćâ društva Oxera bez povjerljivih podataka i pozvala je na podnošenje primjedbi.

(43) Ryanair je 15. svibnja 2013., 17. siječnja 2014. i 31. siječnja 2014. dostavio dodatne informacije.

(44) Komisija je dopisom od 11. veljače 2013. od Njemačke zatražila da u roku od 20 dana dostavi sve ugovore povezane s privatizacijom zračne luke Lübeck. Davanje tih informacija Komisiji odbijeno je dopisom od 28. veljače 2014. jer privatizacija zračne luke Lübeck nije dio predmetnog postupka. Nakon savjetovanja održanih između Komisije i Njemačke Njemačka je u dopisu od 13. ožujka 2014. dostavila pojedinosti o privatizaciji zračne luke Lübeck.

(45) Komisija je 24. veljače 2013. i 17. ožujka 2014. obavijestila Njemačku o uvođenju Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. i njihovoj važnosti za predmetni postupak te je pozvala Njemačku na podnošenje primjedbi. Njemačka je kao odgovor na to dostavila informacije 27. ožujka 2014. Dodatne podneske dostavili su Wizz Air dopisom od 30. travnja 2014. i Njemačka 12. svibnja 2014.

(46) Dopisima od 2. rujna 2014., 12. rujna 2014. i 26. rujna 2014. Ryanair je dostavio dodatna izvješća koja je sastavilo društvo Oxera s obzirom na nedavni pristup Komisije u pogledu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu.

1.3. *ZAJEDNIČKI POSTUPAK ZA PREDMETE SA.21877, SA.27585 I SA.31149*

(47) Komisija je 2014. objedinila postupke SA.21877, SA.27585 i SA.31149.

(48) Komisija je dopisom od 30. rujna 2014. zatražila dodatne informacije od Njemačke.

([1]) SL C 241, 10.8.2012., str. 56.
([2]) Savezno udruženje njemačkih komercijalnih zračnih luka (Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen).

(49) Njemačka je 6. listopada 2014. od Komisije zatražila da produlji rok za dostavljanje traženih informacija do 30. studenoga 2014. Komisija je produljila rok do 17. studenoga 2014. Komisija je 21. studenoga 2014. Njemačkoj poslala podsjetnik da do 3. prosinca 2014. dostavi zatražene informacije. Komisija je navela da će, ako se ne ispuni zahtjev iz tog podsjetnika, pokrenuti nalog za dostavljanje podataka u skladu s člankom 10. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 659/1999. Njemačka je 3. prosinca 2014. dostavila zatražene informacije. Nakon telefonske konferencije održane 18. prosinca 2014. Njemačka je 12. siječnja 2015. i 14. siječnja 2015. dostavila dodatne informacije.

(50) Komisija je 26. siječnja 2015., 9. veljače 2015. i 27. veljače 2015. primila podneske prijevoznika Ryanair e-poštom.

(51) Air Berlin je 30. siječnja 2015. naveo da je zainteresiran za Odluku Komisije o navodnoj državnoj potpori prijevozniku Ryanair.

(52) Komisija je dopisom od 23. ožujka 2015. dostavila dodatne primjedbe trećih strana te je pozvala Njemačku na podnošenje primjedbi. Njemačka je odgovorila 9. travnja 2015. dostavljanjem svojih primjedbi na podneske trećih strana.

(53) Komisija je porukom e-pošte od 20. travnja 2015. zatražila dodatne informacije o društvu Yasmina Flughafenmanagement GmbH („Yasmina") ([1]), upravitelju zračne luke Lübeck 2013. i 2014. Dodatna pitanja o cijeni opcije prodaje (eng. *put option*) koju je platio Infratil poslana su Njemačkoj 4. svibnja 2015.

(54) Hansestadt Lübeck dostavio je odgovore u pogledu društva Yasmina 5. svibnja 2015. Njemačka je dopisom od 11. svibnja 2015. odgovorila na zahtjev Komisije za više informacija o cijeni opcije prodaje.

(55) Komisija je 13. svibnja 2015. upitala društvo Oxera o navodnoj državnoj potpori za naknade za odleđivanje. Kao odgovor na to, društvo Oxera dostavilo je 18. svibnja 2015. izvješće o odleđivanju.

(56) Komisija je porukom e-pošte od 22. svibnja 2015. od društva Oxera zatražila pojašnjenje njegovih izvješća iz rujna 2014. i veljače 2015. o profitabilnosti Popratnih pisama iz 2010. koja su sklopila društva Ryanair i FLG. Komisija je primila odgovor 28. svibnja 2015.

(57) Komisija je 23. lipnja 2015. Njemačkoj postavila dodatna pitanja. Odgovore je primila 25. lipnja 2015. i 3. srpnja 2015. Komisija je 29. lipnja 2015. Njemačkoj poslala dodatna pitanja, na koja je primila odgovore dopisom od 24. srpnja 2015.

(58) Ryanair je 3. srpnja 2015. Komisiji poslao objašnjenje društva Oxera.

(59) Komisija je 4. kolovoza 2015. Njemačkoj postavila dodatna pitanja. Odgovore je primila 10. rujna 2015.

(60) Ryanair je 30. studenoga 2015. Komisiji dostavio još jedno objašnjenje društva Oxera o ocjenama ugovora između zračnih luka i zračnih prijevoznika s obzirom na načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu u kontekstu ukupne profitabilnosti zračne luke. Hansestadt Lübeck dostavio je dodatne informacije 20. siječnja 2016., a Njemačka je dostavila dodatne informacije 19. veljače 2016.

1.4. *ŽALBA NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA IZ 2012. U POGLEDU CJENIKA NAKNADA ZRAČNE LUKE*

(61) Hansestadt Lübeck podnio je zahtjev za djelomično poništenje Odluke o pokretanju postupka iz 2012. Opći sud poništio je Odluku o pokretanju postupka iz 2012. s obzirom na cjenik naknada zračne luke za zračnu luku Lübeck donesen 2006. („cjenik naknada iz 2006.") ([2]). Komisija se na tu presudu žalila pred Sudom, koji je potvrdio presudu Općeg suda ([3]). Stoga je Odluka o pokretanju postupka iz 2012. konačno poništena s obzirom na cjenik naknada iz 2006. Zbog toga se u ovoj Odluci neće ocjenjivati cjenik naknada iz 2006.

([1]) Društvo Yasmina bilo je društvo kći u 100-postotnom vlasništvu društva 3 Y Logistic und Projektbetreuung GmbH („3Y"), društva za ulaganja u vlasništvu fizičke osobe, Saudijca Adela Mohammeda Saleha M. Alghanmija. Društvo Yasmina osnovano je za potrebe kupnje zračne luke Lübeck i upravljanja njome.

([2]) Predmet T-461/12 *Hansestadt Lübeck protiv Europske komisije* ECLI:EU:T:2014:758

([3]) Predmet C-524/14 P Komisija protiv Hansestadt Lübeck ECLI:EU:C:2016:971.

2. DETALJNI OPIS MJERA

2.1. *POZADINA ISTRAGE I KONTEKST MJERA*

2.1.1 ***Prihvatno područje, kretanje broja putnika i zračni prijevoznici koji posluju u zračnoj luci***

(62) Zračna luka Lübeck udaljena je približno 73 kilometra od grada Hamburga i nalazi se u saveznoj pokrajini (*Land*) Schleswig-Holstein u Njemačkoj.

(63) Zračna luka svoje prihvatno područje definira kao gradsko područje grada Hamburga i područje Øresunda (šire područje Kopenhagen/Malmö). To bi područje moglo upotrebljavati sljedeće zračne luke:

— zračna luka Hamburg (udaljena ~78 kilometara od zračne luke Lübeck, ~65 minuta putovanja automobilom),

— zračna luka Rostock (udaljena ~134 kilometra od zračne luke Lübeck, ~1 sat i 19 minuta putovanja automobilom),

— zračna luka Bremen (udaljena ~185 kilometra od zračne luke Lübeck, ~1 sat i 56 minuta putovanja automobilom),

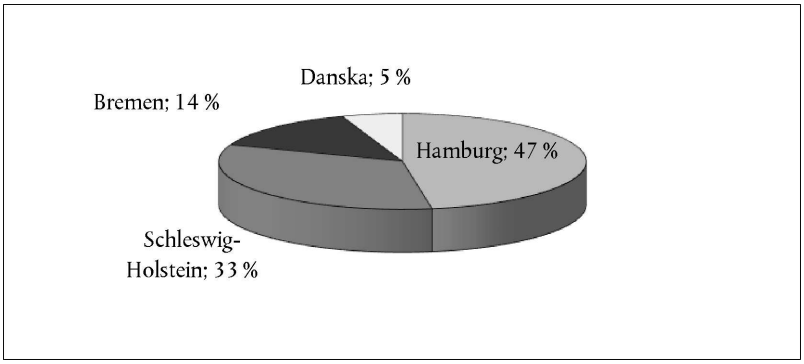
— zračna luka Hannover (udaljena ~208 kilometra od zračne luke Lübeck, ~2 sata i 8 minuta putovanja automobilom), i

— zračna luka Kopenhagen (udaljena ~280 kilometara od zračne luke Lübeck, ~3 sata putovanja automobilom i trajektom).

(64) U skladu sa studijom tržišta koju je zračna luka provela 2009. većina (odlaznih) putnika u zračnoj luci Lübeck dolazila je iz Hamburga (tj. 47,20 %). Zračna luka očekivala je povećanje broja danskih odlaznih putnika nakon dovršetka čvrste poveznice na pojasu Fehmarn Belt između Njemačke i Danske. Na slici 1. sažeto je podrijetlo putnika u zračnoj luci Lübeck.

Slika 1.

Podrijetlo odlaznih putnika u zračnoj luci Lübeck (studija tržišta, 2009.)



(65) Putnički promet u zračnoj luci povećao se sa 48 652 putnika 1999. na 546 146 putnika 2010. (vidjeti tablicu 1.). Očekivalo se da će se broj putnika u zračnoj luci do 2015. povećati na 2,2 milijuna. Međutim, to se nije ostvarilo.

Tablica 1.

Kretanje broja putnika u zračnoj luci Lübeck u razdoblju od 1999. do 2013. [1]

Godina	Broj putnika
1999.	48 652
2000.	142 586
2001.	192 726
2002.	244 768
2003.	514 560

Godina	Broj putnika
2004.	578 475
2005.	710 788
2006.	677 638
2007.	612 858
2008.	544 339
2009.	697 559
2010.	546 146
2011.	344 068
2012.	359 974
2013.	367 252

([1]) Vidjeti internetsku stranicu zračne luke Lübeck http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (stanje od 22. svibnja 2015.).

(66) Na dan donošenja ove Odluke nijedan zračni prijevoznik ne posluje u zračnoj luci Lübeck. U ponudi nisu ni redovni ni čarterski letovi.

2.1.2 ***Vlasništvo nad zračnom lukom***

(67) Zračnom lukom Lübeck izvorno je upravljao *FLG*, koji je bio društvo s ograničenom odgovornošću. Neki dijelovi infrastrukture zračne luke i zemljišta ostali su u vlasništvu grada Hansestadt Lübeck. FLG se mogao služiti infrastrukturom zračne luke na temelju ugovora o zakupu. Vlasništvo nad FLG-om promijenilo se nekoliko puta u posljednjih nekoliko godina. Do 30. studenoga 2005. jedini član društva FLG bio je grad Hansestadt Lübeck, koji je držao 100 % udjela. Na temelju „Ugovora o sudjelovanju iz 2005." (njem. *Beteiligungsvertrag*) Hansestadt Lübeck prodao je 90 % svojih udjela u FLG-u društvu Infratil s učinkom od 1. prosinca 2005. Preostalih 10 % i dalje je držao Hansestadt Lübeck kao manjinski udjel. Ugovor o sudjelovanju iz 2005. sadržavao je nekoliko uvjeta i opcija prodaje/kupnje (eng. *put/call options*) za obje stranke (za više pojedinosti vidjeti odjeljak 2.3.1.).

(68) Kako bi se spriječilo da Infratil iskoristi svoju opciju prodaje, Hansestadt Lübeck i Infratil potpisali su 2009. Dodatni ugovor (njem. *Ergänzungsvereinbarung 2009*). U skladu s Dodatnim ugovorom iz 2009. Infratil je morao nastaviti upravljati zračnom lukom do 2009., a zauzvrat su mu se nadoknadili određeni troškovi (vidjeti tablicu 3.).

(69) Krajem 2009. Infratil je iskoristio svoju opciju prodaje i svoje udjele prodao natrag gradu Hansestadt Lübeck.

(70) Od studenoga 2009. grad Hansestadt Lübeck ponovno je jedini vlasnik (100 % udjela) FLG-a. U studenome 2009. Vijeće grada Lübecka (njem. *Bürgerschaft*) ([1]) odlučilo je da bi do kraja veljače 2010. trebalo pronaći novog privatnog ulagatelja za FLG i da zračna luka ne bi trebala primati daljnja financijska sredstva.

(71) Građani grada Hansestadt Lübeck odlučili su 25. travnja 2010. javnim glasovanjem da će osigurati opstanak zračne luke Lübeck. Hansestadt Lübeck smatrao je da su potrebna daljnja ulaganja u poboljšanje infrastrukture zračne luke kako bi se zračna luka privatizirala.

(72) Hansestadt Lübeck objavio je 16. kolovoza 2012. u dodatku *Službenom listu Europske unije* ([2]) poziv na ponošenje ponuda u pogledu prodaje zračne luke Lübeck. Do 24. rujna 2012. dostavljeno je sedam pisama s iskazom interesa. Do 15. listopada 2012. pet je strana dostavilo okvirne, neobvezujuće ponude. Do 20. studenoga 2012. tri su strane dostavile obvezujuće i konačne ponude. Te su tri ponude uspoređene. Usporedba se sastojala od

([1]) Vijeće grada Hansestadt Lübeck sastoji se od predstavnika građana tog grada.
([2]) SL 2012/S 156-261107 od 16. kolovoza 2012. (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EN:HTML&tabId=1).

sustava raspodjele bodova u okviru kojeg su uzeti u obzir financijska ponuda te pojedini poslovni i razvojni planovi. Daleko najpovoljnija bila je ponuda društva 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH, Frankfurt („3Y"), u okviru koje se predviđao *otkup sredstava* (eng. *asset deal*). Društvo 3Y bilo je holdinško društvo društva Yasmina, društva s ograničenom odgovornošću osnovanog za potrebe kupnje zračne luke Lübeck i upravljanja njome. Vijeće grada Lübecka prihvatilo je uvjete i prodaju 29. studenoga 2012. Ugovor o prodaji potpisan je 14. prosinca 2012. i stupio je na snagu 1. siječnja 2013. Društvo Yasmina steklo je dio imovine FLG-a. Imovina koja nije prodana društvu Yasmina prenesena je na Hansestadt Lübeck tako što je FLG pripojen gradu Hansestadt Lübeck (njem. *Verschmelzung*). Tako je FLG prestao postojati kao neovisan pravni subjekt.

(73) Uslijed stalnih gubitaka koje je zračna luka ostvarivala društvo Yasmina proglasilo je nesolventnost u travnju 2014., zbog čega je 23. travnja 2014. pokrenut postupak u slučaju nesolventnosti. Zračnu luku Lübeck 1. kolovoza 2014. preuzeo je kineski ulagatelj, društvo PuRen Germany GmbH („PuRen"). PuRen je u rujnu 2015. proglasio nesolventnost, zbog čega je 30. rujna 2015. pokrenut postupak u slučaju nesolventnosti. Zračnu luku Lübeck 1. srpnja 2016. preuzelo je društvo Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG („Stöcker").

(74) Komisija je istražila sljedeće mjere, koje su mogle činiti državnu potporu u korist društava FLG, Infratil, Ryanair i drugih zračnih prijevoznika koji upotrebljavaju zračnu luku.

2.2. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST DRUŠTVA FLG*

(75) Komisija je pokrenula službeni istražni postupak u pogledu sljedećih mjera u korist društva FLG:

— preuzimanje svih gubitaka nastalih u razdoblju od 1978. do 2004.,

— ugovor o zakupu za zemljište i infrastrukturu zračne luke (prije 1. siječnja 2006.) po cijeni manjoj od tržišne,

— preuzimanje nepodmirenih obveza proizašlih iz nekoliko zajmova koje je FLG ugovorio s komercijalnim bankama,

— potpora za ulaganje pružena FLG-u Odlukom o regionalnim zračnim lukama iz 2005. ([1]) i njezina navodna povreda,

— naknada gubitaka FLG-a od studenoga 2009.,

— financiranje ulaganja u infrastrukturu koja su u razdoblju od 2010. do 2015. proveli Hansestadt Lübeck i savezna pokrajina Schleswig-Holstein,

— subordinacija zajmova članova društva grada Hansestadt Lübeck društvu FLG.

2.3. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST DRUŠTVA INFRATIL*

2.3.1. ***Prodaja udjela u društvu FLG***

(76) S obzirom na stalne operativne gubitke društva FLG Hansestadt Lübeck odlučio je prodati svoje udjele u tom društvu. Kako bi se utvrdio najbolji kupac, pokrenut je poziv na podnošenje ponuda objavljen u *Službenom listu Europske unije* 21. ožujka 2003.

(77) Hansestadt Lübeck primio je iskaze interesa od pet poduzetnika. Prvim četirima poduzetnicima poslao je paket s detaljnijim informacijama. Jedan je poduzetnik svoju okvirnu ponudu podnio 17. lipnja 2003., nakon isteka roka.

(78) Infratil je bio jedini poduzetnik koji je dostavio službenu ponudu. Stoga je Hansestadt Lübeck započeo pregovore s društvom Infratil. Prvi ugovor o prodaji sklopljen je u ožujku 2005. Međutim, on je ovisio o dobivanju konačnog odobrenja planova (njem. Planfeststellungsbeschluss) za produljenje uzletno-sletne staze zračne luke unutar određenog vremenskog okvira. Nakon rješenja Višeg upravnog suda (njem. *Oberverwaltungsgericht* – OVG) pokrajine Schleswig od 18. srpnja 2005. ([2]) taj se uvjet više nije mogao ispuniti.

([1]) Odluka Komisije od 19. siječnja 2005., N644i/2002 – Njemačka – Ausbau der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur nach Teil II Ziffer 7 des Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (i) Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen (SL C 126, 12.5.2005., str. 10.).

([2]) Odluku o odobrenju planova kojom se omogućuje razvoj zračne luke Lübeck i koja je donesena 20. siječnja 2005. te se odnosila na različite mjere povezane s infrastrukturom različite su strane osporile pred sudom. U privremenom postupku donesene su dvije pravomoćne odluke visokog suda: to su Odluka 4 MR 1/05 Višeg upravnog suda (OVG) pokrajine Schleswig od 18. srpnja 2005. i Odluka 101/05 Višeg upravnog suda (OVG) pokrajine Schleswig od 21. listopada 2005. Na temelju tih rješenja odbijeno je odobrenje planova.

(79) Presudom se bitno promijenio pregovarački položaj obiju stranki. Budući da je iz prethodnog postupka javne nabave proizašla samo jedna službena ponuda, Hansestadt Lübeck nije smatrao vjerojatnim da bi nakon obustave proširenja zračne luke bilo više zainteresiranih strana. Zbog toga je odlučio da neće objaviti drugi poziv na podnošenje ponuda. Umjesto toga Hansestadt Lübeck i Infratil ponovno su pokrenuli pregovore na temelju novih činjenica i dogovorili da će sklopiti ugovor o uvjetovanoj privatizaciji. Ugovor o sudjelovanju sklopljen je 24. listopada 2005. („Ugovor o sudjelovanju iz 2005."). Stupio je na snagu 1. prosinca 2005.

(80) Ugovorom o sudjelovanju iz 2005. predviđao se prijenos 90 % udjela u FLG-u s grada Hansestadt Lübeck na društvo Infratil s učinkom od 1. prosinca 2005. Zauzvrat je Infratil gradu Hansestadt Lübeck platio takozvanu „kupoprodajnu cijenu I" u iznosu od […] EUR (*) i dodatni iznos od […] EUR, koji odgovara gotovinskom kreditu koji je Hansestadt Lübeck prethodno odobrio FLG-u za financiranje operativnih troškova i novih ulaganja. Osim toga, Infratil je morao preuzeti operativne gubitke zračne luke za 2005.

(81) Nadalje, Ugovorom o sudjelovanju iz 2005. bilo je predviđeno da Infratil kasnije mora platiti „kupoprodajnu cijenu II" u iznosu od […] EUR ako se ispune sljedeća dva uvjeta:

(a) zračna luka dobila je bezuvjetno i konačno odobrenje planova koje se odnosi na ugovorom utvrđeni sadržaj (vidjeti uvodnu izjavu 82.) i kojim se FLG-u ne određuju aktivne mjere upravljanja bukom kao što su zabrana noćnih letova ili kvote buke (njem. *Lärmkontingent*) ili je FLG ugovorio građevinske radove s obzirom na ugovorom utvrđene mjere određene vrijednosti;

(b) barem […] putnika prevezeno je 2008. odnosno, ako je prvi uvjet već ispunjen 2006. ili 2007., […] putnika prevezeno je 2006. ili […] putnika prevezeno je 2007.

(82) Ugovorom utvrđeni sadržaj odobrenja planova obuhvaćao je sljedeće:

— produljenje uzletno-sletnih staza,

— postavljanje sustava za instrumentalno slijetanje kategorije II ili III („ILS kategorije II" ili „ILS kategorije III"),

— proširenje prostora za parkiranje,

— postojeću lokaciju zračne luke,

— proširenje stajanke.

(83) Sljedeće stavke trebalo je oduzeti od kupoprodajne cijene II:

— kupoprodajna cijena I ([…] EUR),

— operativni gubitci zračne luke za razdoblje od 2005. do 2008. u najvećem ukupnom iznosu od […] EUR,

— troškovi proizašli iz postupka u pogledu državne potpore koji je Air Berlin pokrenuo pred njemačkim građanskim sudovima, čiji iznos Njemačka procjenjuje na […] EUR,

— ako se odobrenje planova izda s ugovorom utvrđenim sadržajem (vidjeti uvodnu izjavu 82.), razlika između troškova odobrenja planova, ne uključujući troškove mjera naknade, i fiksni iznos od […] EUR; Njemačka procjenjuje da ta razlika iznosi […] EUR,

— ako se odobrenje planova ne izda s ugovorom utvrđenim sadržajem (vidjeti uvodnu izjavu 82.), troškovi odobrenja planiranja.

(84) U skladu s Ugovorom o sudjelovanju iz 2005. troškovi odobrenja planova obuhvaćaju sve troškove koji utječu na likvidnost (njem. *liquiditätswirksam*). To uključuje troškove mjera naknade (njem. *Aufwendungen für Ausgleichsmaßnahmen*) za postupak odobrenja planova koji nastanu između 1. listopada 2005. i 31. prosinca 2008.

(85) Osim toga, Ugovor o sudjelovanju iz 2005. sadržavao je opciju prodaje kojom se društvu Infratil omogućivalo da poništi izvornu kupnju udjela u FLG-u i nadoknadi neke od dogovorenih troškova u slučaju da se

— do 31. prosinca 2008. ne dobije odobrenje planova ili građevinski radovi ne ugovore s obzirom na mjere iz uvodne izjave 82., i

— ne ostvari utvrđen broj putnika.

(*) Povjerljive informacije

(86) U slučaju iskorištavanja opcije prodaje Hansestadt Lübeck bio je obvezan nadoknaditi kupoprodajnu cijenu I i određene gubitke. Na temelju Ugovora o sudjelovanju iz 2005. Hansestadt Lübeck trebao bi društvu Infratil platiti iznos od […] EUR ako ono iskoristi opciju prodaje. Iznos je izračunan kako slijedi:

Tablica 2.

Cijena opcije prodaje na dan 31. prosinca 2008. u EUR

zajmovi članova društva 2005.	[…]
+ bilanca zajmova članova društva odobrenih za:	
stvarni odobreni operativni gubitci	[…]
stvarni odobreni troškovi ulaganja	[…]
– javna sredstva	[…]
troškovi postupka odobrenja planova	[…]
pravni troškovi društva Air Berlin	[…]
= bilanca odobrenih zajmova članova društva	**[…]**
+ godišnja kamata od 5 % na zajmove članova društva	[…]
+ kupoprodajna cijena I	[…]
Ukupno	**[…]**

2.3.2. ***Dodatni ugovor iz 2009. i ponovni pregovori o opciji prodaje – preuzimanje daljnjih gubitaka, ulaganja i drugih troškova***

(87) Infratil je 2008. najavio da će iskoristiti svoju opciju prodaje jer odobrenje planova nije dobiveno, broj korisnika nije se povećao na razinu utvrđenu u Ugovoru o sudjelovanju iz 2005., a operativni gubitci FLG-a bili su veći od očekivanih. Kako bi zadržao Infratil kao upravitelja zračne luke, Infratil je pristao na ponovne pregovore o određenim uvjetima Ugovora o sudjelovanju iz 2005. koji se odnose na opciju prodaje. Iz toga je proizašao Dodatni ugovor iz 2009. potpisan 12. studenoga 2008., kojim su daljnji gubitci, ulaganja i drugi troškovi povezani s radom zračne luke 2009. dodani na cijenu opcije prodaje koju bi Hansestadt Lübeck morao platiti društvu Infratil u skladu s Ugovorom o sudjelovanju iz 2005.

(88) Na temelju Dodatnog ugovora iz 2009. nova cijena opcije prodaje izračunana je kako slijedi:

Tablica 3.

Cijena opcije prodaje u listopadu 2009. u EUR

cijena opcije prodaje (31. prosinca 2008.)	[…]
+ kamata od […] % na cijenu opcije prodaje 2008. za 2009.	[…]
+ bilanca zajmova članova društva odobrenih za:	
stvarni odobreni operativni gubitci 2009.	[…]
stvarni odobreni troškovi ulaganja 2009.	[…]
troškovi postupka odobrenja planova 2009.	[…]
drugi troškovi 2009.	[…]
pravni troškovi društva Air Berlin nastali 2009.	[…]

= bilanca odobrenih zajmova članova društva	**[…]**
+ kamata od […] % na zajmove članova društva za 2009.	[…]
– troškovi za 2009. koji nisu obuhvaćeni zajmovima	[…]
+ prijeboj naknada iz grupnog osiguranja (tj. udjel premija grupnog osiguranja društva Infratil pripisiv FLG-u)	[…]
Ukupno	**[…]**

(89) Naknade iz grupnog osiguranja trebao je plaćati Hansestadt Lübeck u kontekstu zajma člana društva koji je Infratil odobrio FLG-u. Policom osiguranja bile su pokrivene sve zračne luke kojima je upravljao Infratil. Udjel troškova pripisivih FLG-u iznosio je […] EUR.

(90) Stoga razlika između cijene opcije prodaje plaćene u skladu s Dodatnim sporazumom iz 2009. i cijena opcije prodaje koju bi Hansestadt Lübeck morao platiti na temelju Ugovora o sudjelovanju iz 2005. iznosi […] EUR.

(91) Infratil se zauzvrat odrekao svojeg prava da iskoristi opciju prodaje prije 22. listopada 2009. i dodijelio je gradu Hansestadt Lübeck daljnja prava sudjelovanja. Osim toga, Infratil je gradu Hansestadt Lübeck u pisanom obliku dostavio pismo namjere društava FLG i Ryanair u kojem obje stranke potvrđuju svoju namjeru da povećaju broj putnika i surađuju kako bi se u zračnoj luci Lübeck uspostavila baza zračnog prijevoznika Ryanair.

2.4. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST PRIJEVOZNIKA RYANAIR*

2.4.1. ***Ugovor iz 2000.***

(92) Do 2000. FLG je bio zračna luka koja je ovisila o prihodima od zračnog prijevoza ostvarenih iz čarterskih letova i općeg zračnog prijevoza. Zračna luka je 2000. promijenila svoj poslovni model i postala zračna luka za niskotarifne zračne prijevoznike koja ostvaruje prihode kombinacijom djelatnosti zračnog prijevoza i onih koje nisu povezane sa zračnim prijevozom.

(93) FLG je 29. svibnja 2000. sa zračnim prijevoznikom Ryanair potpisao Ugovor o uslugama zračnog prijevoza („Ugovor iz 2000."). U Ugovoru sa zračnim prijevoznikom Ryanair iz 2000. bile su utvrđene naknade zračne luke koje je Ryanair trebao plaćati, kao i poticaji za marketinšku podršku koje je trebala plaćati zračna luka. Planiralo se da Ugovor iz 2000. vrijedi od 1. lipnja 2000. do 31. svibnja 2010.

(94) Za rutu prema Stanstedu zračna luka procijenila je troškove i prihode na sljedeći način:

Tablica 4.

Troškovi i prihodi za koje FLG smatra da su obuhvaćeni Ugovorom iz 2000.

Elementi ugovora sa zračnim prijevoznikom Ryanair	< 18 operacija prihvata i otpreme tjedno	≥ 18 operacija prihvata i otpreme tjedno
Troškovi društva FLG u EUR		
Marketinška podrška – troškovi po dolaznom putniku	[…]	[…]
	do 31. svibnja 2005.	od 1. lipnja 2005.
Prihodi društva FLG u EUR		
Naknade koje Ryanair plaća po zrakoplovu	[…]	[…]
Naknade koje Ryanair plaća po dolaznom putniku	[…]	[…]
Neto naknade koje Ryanair plaća po dolaznom putniku (naknade umanjene za marketinšku podršku)	*[…]*	*[…]*

Elementi ugovora sa zračnim prijevoznikom Ryanair	< 18 operacija prihvata i otpreme tjedno	≥ 18 operacija prihvata i otpreme tjedno
Ostalo:		
Naknada za prihod po karti koju je prodao FLG	[…] %	[…] %
Provizija na prihod po unajmljenom automobilu koji je knjižio FLG	[…] %	[…] %
Sigurnosna naknada (koju Ryanair plaća odgovarajućem tijelu vlasti) u EUR	[…]	[…]

2.4.2. ***Ugovori iz 2010.***

(95) Ryanair i zračna luka Lübeck potpisali su 29. ožujka 2010. Prvo popratno pismo uz Ugovor iz 2000., koje se odnosilo na razdoblje od 28. ožujka 2010. do 30. listopada 2010. Tim je popratnim pismom Ugovor iz 2000. produljen do 30. listopada 2010. i uveden je novi poticaj po putniku u iznosu od […] koji FLG plaća zračnom prijevozniku Ryanair, uz plaćanje marketinških usluga koje je utvrđeno u Ugovoru iz 2000. te iznosi […] po putniku (za manje od 18 povratnih letova tjedno) ili […] EUR po putniku (za više od 18 povratnih letova tjedno). Budući da je Ryanair obavljao više od 18 povratnih letova tjedno, FLG je tom zračnom prijevozniku trebao plaćati ukupno […] EUR po putniku. Budući da su zadržani svi ostali uvjeti iz Ugovora iz 2000., naknade za usluge prijevoza putnika po odlaznom putniku koje su se plaćale FLG-u iznosile su […] EUR, naknade za rukovanje na stajanci po operaciji prihvata i otpreme iznosile su […] EUR, naknade za otpremu iznosile su […] EUR po putniku, a sigurnosne naknade iznosile su […] EUR po putniku.

(96) U listopadu 2010. potpisano je Drugo popratno pismo u kojem nisu zadržani uvjeti iz Popratnog pisma iz ožujka 2010., nego se ponovno upotrebljavao cjenik marketinških usluga naveden u izvornom Ugovoru iz 2000. Popratnim pismom iz listopada 2010. uvjeti iz Ugovora iz 2000. produljeni su za tri godine, do 1. studenoga 2013.

(97) Na dan sklapanja tog prvog popratnog pisma, odnosno 29. ožujka 2010., FLG je potpisao i Ugovor o marketinškim uslugama s društvom Airport Marketing Services Limited („AMS”), društvom kćeri u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair. I taj se ugovor o marketinškim uslugama odnosio na razdoblje od 29. ožujka 2010. do 30. listopada 2010., a u njemu su utvrđene usluge oglašavanja koje je AMS trebao pružati na *web*-mjestu www.ryanair.com za iznos od […] EUR koji je trebao platiti FLG.

2.5. *NAKNADE ZA ODLEĐIVANJE ZRAKOPLOVÂ U ZRAČNOJ LUCI*

(98) Naknade za odleđivanje utvrđene su sustavom posebnih naknada koji se primjenjuje na sve zračne prijevoznike koji se služe zračnom lukom. Sustav posebnih naknada dokument je odvojen od općeg cjenika naknada koji se primjenjuje u zračnoj luci. Ažurira se svakih nekoliko godina. U sustavu posebnih naknada razlikuje se nekoliko kategorija, točnije odleđivanje zrakoplova najveće težine pri uzlijetanju od 10 tona, odleđivanje zrakoplova najveće težine pri uzlijetanju veće od 10 tona, tekućina za odleđivanje i vruća voda, te se utvrđuje cijena za svaku od tih kategorija.

3. RAZLOZI ZA POKRETANJE SLUŽBENOG ISTRAŽNOG POSTUPKA

(99) Svojim odlukama o pokretanju postupka iz 2007. i 2012. Komisija je pokrenula postupke u pogledu moguće državne potpore u korist društava FLG i Infratil te zračnih prijevoznika Ryanair, Wizz Air i drugih čarterskih zračnih prijevoznika kojima se služi turistička agencija Globalis Reisen.

3.1. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST DRUŠTVA FLG*

(100) Komisija je imala dvojbe u pogledu Ugovora o prijenosu gubitaka od 19. listopada 1978. („Ugovor o prijenosu gubitaka”), u skladu s kojim je Hansestadt Lübeck pokrivao operativne gubitke FLG-a u razdoblju od 1978. do 2004., ugovora o zakupu za zemljište i infrastrukturu zračne luke i preuzimanja nepodmirenih obveza. Nadalje, Komisija je imala dvojbe u pogledu moguće potpore za ulaganje na temelju Odluke o regionalnim zračnim lukama iz 2005. i njezine navodne povrede, naknade gubitaka od studenoga 2009., financiranja ulaganja u infrastrukturu koja su proveli Hansestadt Lübeck i savezna pokrajina Schleswig-Holstein te subordinacije zajmova članova društva grada Hansestadt Lübeck društvu FLG. S obzirom na te mjere Komisija je izrazila dvojbe o tome bi li, u uobičajenim tržišnim uvjetima, subjekt u tržišnom gospodarstvu FLG-u pružio slične prednosti.

3.2. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST DRUŠTVA INFRATIL*

(101) Kad je 90 % udjela u FLG-u prodano društvu Infratil, Komisija je sumnjala u spojivost postupka privatizacije s pravilima o državnim potporama. Osim toga, Komisija je sumnjala na moguće postojanje državne potpore kad se 2008./2009. ponovno pregovaralo o uvjetima opcije prodaje.

3.3. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST PRIJEVOZNIKA RYANAIR*

(102) Kad je riječ o Ugovoru sa zračnim prijevoznikom Ryanair iz 2000. te popratnim pismima iz ožujka i listopada 2010., Komisija je imala dvojbe o tome daje li se njima selektivna prednost prijevozniku Ryanair te čine li one stoga državnu potporu.

3.4. *NAKNADE ZA ODLEĐIVANJE ZRAKOPLOVÂ U ZRAČNOJ LUCI*

(103) Komisija je imala dvojbe o tome jesu li naknade za odleđivanje koje su se naplaćivale od studenoga 2009. uključivale državnu potporu jer su postojale naznake za to da su cijene naplaćene za odleđivanje bile manje od troškova koji su nastali za zračnu luku.

4. **PRIMJEDBE NJEMAČKE**

4.1. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST DRUŠTVA FLG*

(104) Njemačka je istaknula činjenicu da FLG više ne postoji. Tijekom privatizacije zračne luke Lübeck FLG je pripojen gradu Hansestadt Lübeck. Time je Hansestadt Lübeck postao opći pravni sljednik FLG-a, a sve su tražbine koje su postojale između FLG-a i grada Hansestadt Lübeck nestale. Stoga Njemačka navodi da su sva pitanja postojanja državne potpore između grada Hansestadt Lübeck i društva FLG postala bespredmetna. Osim toga, Njemačka se očitovala o konkretnim mjerama i navela da su sve mjere bile u skladu s pravilima o državnim potporama jer su činile postojeću potporu ili bile u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

— Ugovor o prijenosu gubitaka: Njemačka tvrdi da se ugovor o prijenosu gubitaka ne može uključiti u istrage jer je sklopljen 1978. i završio 31. prosinca 2004. Da ga se smatra državnom potporom, riječ bi bila samo o postojećoj potpori. Njemačka je navela i da je ugovor o prijenosu gubitaka činio opću mjeru ekonomske politike, koju se ne može smatrati državnom potporom. Njemačka smatra da ugovor o prijenosu gubitaka također ispunjuje uvjete testa subjekta u tržišnom gospodarstvu jer se predmetnim mjerama namjeravalo privući zračne prijevoznike u zračnu luku i povećati broj putnika.

— Ugovor o zakupu i preuzimanje zajmova: Njemačka smatra da bi svaka potpora povezana s tim mjerama bila postojeća potpora. Osim toga, Njemačka je navela da je zakupnina bila u skladu s tržišnim standardima, što je dokazano neovisnom studijom koju je provelo društvo Ernst & Young po nalogu grada Hansestadt Lübeck prije prodaje FLG-a društvu Infratil i koju je Njemačka dostavila Komisiji. S obzirom na preuzimanje zajmova Njemačka je navela da su sva jamstva za dug dana isključivo u okviru pretfinanciranja ulaganja u infrastrukturne mjere, koja su u svakom slučaju financirana poslije plaćanjima na temelju ugovora o prijenosu gubitaka.

— Potpora za ulaganje pružena FLG-u Odlukom o regionalnim zračnim lukama iz 2005. i njezina navodna povreda: Njemačka je navela da sve predmetne mjere nikad nisu provedene ili su bile u nadležnosti javne politike.

— Naknada gubitaka FLG-a od studenoga 2009.: Njemačka je navela da je financiranje FLG-a koje je provodio Hansestadt Lübeck od 2009. bilo u skladu s pravilima Europske unije o državnim potporama s obzirom na to da FLG nije obavljao gospodarsku djelatnost jer su se njegove djelatnosti odnosile na usluge u javnoj nadležnosti ili na usluge od općeg gospodarskog interesa.

— Financiranje ulaganja u infrastrukturu koje su proveli Hansestadt Lübeck i savezna pokrajina Schleswig-Holstein: Njemačka tvrdi da se financiranje ulaganja u infrastrukturu odnosi na usluge od javnog interesa ili na usluge u javnoj nadležnosti te je stoga u skladu s pravilima o državnim potporama, kako je predviđeno Smjernicama za zračni prijevoz iz 1994. ([1]) (što vrijedi i za naknadu gubitaka od 2009.).

([1]) Primjena članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o EGP-u o državnim potporama u sektoru zrakoplovstva (SL C 350, 10.12.1994., str. 5.).

— Subordinacija zajmova članova društva grada Hansestadt Lübeck društvu FLG: Njemačka je navela da je ugovor grada Hansestadt Lübeck o subordinaciji u korist FLG-a bio uobičajena tržišna praksa i da njime nije nastala prednost za FLG.

4.2. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST DRUŠTVA INFRATIL*

4.2.1. ***Prodaja udjela u društvu FLG***

(105) Njemačka je tvrdila da je dogovorena kupoprodajna cijena u skladu s tržišnim standardima. Nadalje, navela je da je postupak podnošenja ponuda za preuzimanje 90 % udjela u FLG-u bio otvoren, transparentan, nediskriminirajući i bezuvjetan. Njemačka je navela da se ponovnim pregovorima o ugovoru, koji su bili posljedica odluke *OVG-a Schleswig* od 18. srpnja 2005. ([1]), nije promijenio ishod postupka podnošenja ponuda, odnosno činjenicu da je ponuda društva Infratil bila jedina i najviša ponuda. Njemačka smatra da bi novi poziv na iskazivanje interesa nakon presude bio nepotreban i ne bi urodio plodom jer je tadašnja situacija bila čak i manje privlačna za potencijalne podnositelje ponuda od prethodne.

(106) Njemačka je navela da nije bilo razloga za novi poziv na iskazivanje interesa jer se odlukom *OVG-a Schleswig* promijenila vrijednost zračne luke, ali ne i stvarni predmet postupka podnošenja ponuda. Osim toga, Njemačka smatra da u bilo kojem trenutku mora biti moguće izmijeniti ugovore. Ti su argumenti potkrijepljeni upućivanjem na njemačko zakonodavstvo o javnoj nabavi.

(107) Osim toga, Njemačka je navela da se u stručnom izvješću društva Ernst & Young zaključilo da su uvjeti privatizacije odgovarali tadašnjoj tržišnoj vrijednosti FLG-a i da su uvelike premašivali gospodarske rezultate potencijalne likvidacije.

4.2.2. ***Dodatni ugovor iz 2009. i ponovni pregovori o opciji prodaje – preuzimanje daljnjih gubitaka, ulaganja i drugih troškova***

(108) Njemačka je navela da se ugovor koji su sklopili Infratil i Hansestadt Lübeck mora ocijeniti u kontekstu pravne i gospodarske situacije u kojoj je zračna luka Lübeck bila 2009. To uključuje odobrenje planova koje još nije dobiveno, predmete pred sudom koji su u tijeku, a odnose se na zračnu luku, te gospodarsku i financijsku krizu.

(109) Njemačka je osporila tvrdnju da je postojala prednost za Infratil jer je cijena opcije prodaje već dogovorena u kontekstu prvog ugovora s društvom Infratil 2005. u okviru javnog, transparentnog i nediskriminirajućeg natječajnog postupka. Njemačka je tvrdila da bi umjereno povećanje cijene 2009. u odnosu na iznos dogovoren 2005. trebalo smatrati razmjernim protuuslugama koje je pružao Infratil.

(110) Njemačka je navela da je preuzimanje gubitaka bilo gospodarski povoljnije od posljedica toga da Infratil iskoristi svoju opciju prodaje. Prvo, Njemačka je istaknula da zatvaranje zračne luke nije dolazilo u obzir jer se stalni rad zračne luke smatrao obvezom pružanja javne usluge. Drugo, ne bi bilo moguće pronaći novog privatnog ulagatelja u razumnom roku jer bi u tom slučaju bio potreban postupak javne nabave na razini cijele Unije. Takav postupak zahtijeva mnogo vremena (približno 12 mjeseci) i resursa.

4.3. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST PRIJEVOZNIKA RYANAIR*

4.3.1. ***Ugovor iz 2000.***

(111) Njemačka smatra da nije bilo gospodarske prednosti za Ryanair. Njemačka je navela da bi privatni subjekt sličan FLG-u prihvatio ugovor sa zračnim prijevoznikom Ryanair u sličnim okolnostima. Pri sklapanju Ugovora iz 2000. FLG je slijedio strategiju ostvarivanja dugoročne profitabilnosti. U tom kontekstu Njemačka je tvrdila da se poslovna strategija zračnih luka obično temeljila na zrakoplovnim kao i na nezrakoplovnim djelatnostima, uključujući upravljanje trgovinama, restoranima i parkirnim prostorima. Njemačka stoga smatra profitabilnim nuditi niske naknade za zračni prijevoz svim zračnim prijevoznicima radi povećanja broja putnika i ostvarivanja znatnog rasta u nezrakoplovnom sektoru, kojim se mogu nadoknaditi smanjeni prihodi u zrakoplovnom sektoru.

([1]) Oberverwaltungsgericht Schleswig; 4MR1/05.

(112) Nadalje, Njemačka je navela da je privlačenje zračnih prijevoznika koji pružaju redovite usluge donosilo nekoliko prednosti. Konkretno, Njemačka je tvrdila da je zračna luka mogla očekivati da predmetni zračni prijevoznici neće u budućnosti sklopiti ugovor s konkurentnim zračnim lukama. Osim toga, od zračne se luke očekivalo da privuče druge zračne prijevoznike.

(113) Njemačka je svoj argument u pogledu sukladnosti s uvjetima na tržištu potkrijepila stručnim izvješćem društva Ernst & Young. Osim toga, Njemačka je istaknula da je privatni većinski vlasnik zračne luke, društvo Infratil, isto tako nastavio podupirati strategiju utvrđenu u uvodnoj izjavi 112. nakon privatizacije zračne luke.

(114) Njemačka je tvrdila da je poslovna strategija iz 2000. utemeljena iz *ex post* perspektive. Broj putnika znatno se povećao, Ryanair je povećao broj odredišta, a zračna luka Lübeck uspjela je pridobiti nove zračne prijevoznike, kao što je Wizz Air. Njemačka je navela da je ugovor s društvom Ryanair bio ključan za privlačenje privatnog ulagatelja, društva Infratil.

(115) Njemačka je dalje navela da nije postojala selektivna prednost za Ryanair jer bi FLG iste uvjete bio ponudio bilo kojem drugom zainteresiranom zračnom prijevozniku.

(116) Nadalje, Njemačka smatra da se navodne prednosti za društvo Ryanair ne mogu pripisati državi zbog presude u predmetu *Stardust Marine* ([1]). Njemačka smatra da je FLG prije, tijekom i poslije sklapanja Ugovora iz 2000. djelovao autonomno i bez utjecaja države. Osim toga, Njemačka je navela da FLG nije bio integriran u strukture javne uprave. Konačno, Njemačka je navela da je nadzor javnih tijela nad upravljanjem FLG-om ograničen na zračni prijevoz i pitanja u javnoj nadležnosti te ne uključuje djelatnosti upravljanja poslovanjem. Nadalje, Njemačka je tvrdila da Hansestadt Lübeck i, konkretno, nadzorni odbor FLG-a nisu bili uključeni u odluku o Ugovoru iz 2000., kako je potvrđeno zapisnikom sa sastanka nadzornog odbora od 11. srpnja 2000. i pisanom potvrdom prethodnog glavnog izvršnog direktora FLG-a.

(117) Osim toga, Njemačka je navela da se Ugovorom iz 2000. ne narušava niti prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje te da on ne utječe na trgovinu među državama članicama jer između zračne luke Lübeck i drugih zračnih luka ne postoji stvarni konkurentski odnos.

4.3.2. ***Ugovori iz 2010.***

(118) Njemačka je u svojem podnesku navela da je Prvo popratno pismo u skladu s tržišnim uvjetima i da njime nije nastala prednost za Ryanair. Njemačka je, upućujući na predmet *Helaba I* ([2]), tvrdila da ne postoji prednost ako drugi upravitelji regionalnih zračnih luka nude slične uvjete društvu Ryanair. Njemačka je, nadalje, tvrdila da je to dokazano analizom usporedivih subjekata koju je proveo Ryanair.

(119) Njemačka je tvrdila da niskotarifni zračni prijevoznici kao što su Ryanair i Wizz Air imaju manje zahtjeve u pogledu zemaljskih usluga i usluga infrastrukture. Prvo, potreban je manji broj šaltera za prijavu putnika jer se za letove zračnog prijevoznika Ryanair može prijaviti internetom i putnici nose manje prtljage. Drugo, nema autobusâ za putnike. Treće, budući da su udaljenosti u zračnoj luci Lübeck koje je potrebno prijeći pješice kraće, kraće je i vrijeme koje zrakoplovi prijevoznika Ryanair provode na tlu. Četvrto, budući da nema transfernih letova, nisu potrebni objekti za transfer. Konačno, budući da letačko osoblje često na sebe preuzima čišćenje unutar zrakoplova, manja je potražnja za uslugama čišćenja na tlu.

(120) Njemačka je tvrdila da nema pripisivosti državi navodeći iste argumente kao za Ugovor iz 2000.

(121) Njemačka je istaknula da se Drugim popratnim pismom produljio Ugovor iz 2000. i da se njime taj ugovor nije znatno mijenjao. Budući da je Ugovor iz 2000. u skladu sa zahtjevima tržišta, takvo bi bilo i Drugo popratno pismo.

(122) Konačno, Njemačka je navela da nema negativnog utjecaja na tržišno natjecanje ili trgovinu jer je zračna luka Lübeck mala regionalna zračna luka koja nije u tržišnom natjecanju sa zračnom lukom Hamburg.

([1]) Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije („Stardust Marine”)* ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Predmet T-163/05, *Bundesverband deutscher Banken protiv Komisije (Helaba I)* ECLI:EU:T:2010:59.

4.4. *NAKNADE ZA ODLEĐIVANJE ZRAKOPLOVÂ U ZRAČNOJ LUCI*

(123) Njemačka je navela da se o naknadama za odleđivanje ne pregovara na pojedinačnoj razini, nego se one temelje na sustavu naknada za posebne usluge primjenjivom na sve zračne prijevoznike. Njemačka je, nadalje, navela da nije bilo državne potpore jer nisu postojali osnovni elementi za postojanje takve potpore. Prvo, naknade nisu bile selektivne. Drugo, naknade nisu bile pripisive državi, što je potvrđeno činjenicom da su Infratil i Yasmina, dva privatna ulagatelja, bili odgovorni za određivanje tih naknada tijekom znatnog vremena u kojem su upravljali zračnom lukom. Treće, nije bilo prednosti. Privatni ulagatelji Infratil i Yasmina odlučili su da neće promijeniti sustav naknada za posebne usluge, što upućuje na to da su naknade za odleđivanje bile u skladu sa zahtjevima tržišta.

5. **PRIMJEDBE TREĆIH STRANA**

5.1. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST DRUŠTVA FLG*

(124) U pogledu moguće državne potpore u korist FLG-a većina strana koje su podnijele primjedbe slagala se s Njemačkom. To su, konkretno, bili Ryanair, FLG, IHK, Lübeck i ADV.

(125) Treće strane koje se nisu slagale bili su SGF, BDF i dva pojedinca, Peter C. Klanowski i Horst Conrad. Te su strane tvrdile da je FLG primio državnu potporu od grada Hansestadt Lübeck:

— ugovor o prijenosu gubitaka: SGF je naveo da se obveza pružanja javne usluge u pogledu upravljanja zračnom lukom određuje samo za opći zračni prijevoz i ne uključuje komercijalni zračni prijevoz. Suprotno navodima Njemačke, SGF je smatrao da se zračne luke u Njemačkoj mogu zatvoriti na zahtjev upravitelja zračne luke. SGF je dalje naveo da su zakupnina koju je FLG plaćao do 2006. i zakupnina koju je plaćao nakon toga premale,

— ugovor o zakupu i preuzimanje zajmova: BDF navodi da činjenica da Njemačka nije dostavila dostatne informacije Komisiji upućuje na postojanje potpore,

— potencijalna potpora za ulaganje pružena FLG-u Odlukom o regionalnim zračnim lukama iz 2005. i njezina navodna povreda: SGF se ne slaže s izjavama iz odluke o pokretanju postupka te navodi da je potpora prerano dodijeljena zračnoj luci jer još nije bila donesena odluka o odobrenju planova. Prema navodima SGF-a time je nastala vremenska prednost za zračnu luku Lübeck u odnosu na druge zračne luke i postojala je prijetnja da će se narušiti tržišno natjecanje. S obzirom na moguću potporu za infrastrukturne mjere SGF i Klanowski smatraju da se neke od mjera (i to financiranje sigurnosnih ograda, osvjetljenja i sustava za instrumentalno slijetanje) moraju smatrati operativnom potporom. Osim toga, SGF je naveo da te mjere ne ispunjuju kriterije u pogledu računovodstva i financijskog izvješćivanja, kako ih je Sud utvrdio u odluci *Altmark* ([1]). Nadalje, SGF smatra da se mjerama ne slijedi jasno utvrđen cilj od općeg interesa. Osim toga, ne postoje zadovoljavajući srednjoročni izgledi za upotrebu infrastrukture. Naposljetku, SGF je naveo da čak ni u okviru novog cjenika naknada nema jednakog i nediskriminarujućeg pristupa novoj infrastrukturi jer samo Ryanair može ispuniti kriterije potrebne za ostvarivanje koristi od najnižih naknada,

— Financiranje ulaganja u infrastrukturu koja su proveli Hansestadt Lübeck i savezna pokrajina Schleswig-Holstein: SGF je dalje tvrdio da su buduća ulaganja izračunana na temelju netočnih pretpostavki te su stoga bila prekomjerna. SGF navodi da zračna luka, osim što nije uspjela ostvariti veći broj putnika, nije mogla ni ograničiti svoje gubitke. Upućujući na sjevernonjemački koncept zračnog prometa (njem. *Norddeutsches Luftverkehrskonzept*) SGF navodi da sve veće zračne luke u sjevernoj Njemačkoj (uključujući Hamburg) na raspolaganju imaju obilne kapacitete. Navodi se da barem do 2030. neće biti uskih grla u pogledu raspoloživih kapaciteta. Osim toga, ulaganja, a posebno sustav za instrumentalno slijetanje, ne mogu se smatrati naknadom za javnu uslugu. SGF smatra da je bilo u gospodarskom interesu FLG-a da ulaže u taj sustav kako bi mogao ostvariti svoje srednjoročne gospodarske ciljeve,

— subordinacija zajmova članova društva grada Hansestadt Lübeck društvu FLG: SGF smatra da je zračna luka Lübeck „poduzetnik u poteškoćama" te da je to bila i 2008./2009. U tom pogledu SGF smatra da je ugovor o subordinaciji važan alat za sprječavanje nesolventnosti. SGF navodi da je subordinacija zajmova članova društva iznosila […] EUR.

([1]) Predmet C-280/00 Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg protiv Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ECLI:EU:C:2003:415.

5.2. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST DRUŠTVA INFRATIL*

5.2.1. ***Prodaja udjela u društvu FLG***

5.2.1.1. **Infratil**

(126) Infratil je naveo da su udjeli u FLG-u kupljeni u skladu s otvorenim, transparentnim i nediskriminirajućim natječajnim postupkom na razini cijele Unije. Osim toga, kupoprodajna cijena jednaka je tržišnoj vrijednosti od 90 % udjela u FLG-u u danim okolnostima. Stoga Ugovor o sudjelovanju iz 2005. nije sadržavao nikakve elemente državne potpore. Infratil je dodao da je dao najbolju ponudu, na što ne utječe činjenica da su Hansestadt Lübeck i Infratil ušli u drugi krug pregovora kako bi izmijenili uvjete prvog ugovora.

5.2.1.2. **Ryanair**

(127) Ryanair navodi da je privatizacija ostvarena otvorenim, transparentnim i nediskriminirajućim natječajnim postupkom, što je dokazano stručnim izvješćem društva Ernst & Young. U tom pogledu Ryanair je istaknuo ugled i neovisnost tog društva. Ryanair smatra da zatvaranje zračne luke ne bi bilo moguće zbog gospodarskih i političkih razloga.

5.2.1.3. **Schutzgemeinschaft**

(128) S obzirom na moguću državnu potporu povezanu s privatizacijom FLG-a, SGF je izrazio ozbiljnu sumnju u spojivost kupoprodajne cijene s tržišnim standardom. Osim toga, tvrdi da je ugovor sadržavao jamstva grada Hansestadt Lübeck, što je isto tako relevantno za državnu potporu.

5.2.2. ***Dodatni ugovor iz 2009. i ponovni pregovori o opciji prodaje – preuzimanje daljnjih gubitaka, ulaganja i drugih troškova***

5.2.2.1. **Infratil**

(129) Infratil je objasnio da se Dodatni ugovor iz 2009. mora promatrati u kontekstu Ugovora o sudjelovanju iz 2005. i uvjeta da se dobije odobrenje planova. Budući da odobrenja planova naposljetku nije dobiveno zbog presude OVG-a, Infratil je najavio da će 2008. iskoristiti svoju opciju prodaje. Jedina mogućnost koju je Hansestadt Lübeck imao kako bi spriječio Infratil u toj namjeri bio je Dodatni ugovor iz 2009.

(130) Infratil je naveo da je mogućnost koju je odabrao Hansestadt Lübeck bila u skladu sa zahtjevima tržišta. Da je Infratil iskoristio opciju prodaje, HL bi morao snositi sve troškove i gubitke koji bi proizašli iz rada zračne luke Lübeck od 31. prosinca 2008. Preprodaja zračne luke privatnom ulagatelju ne bi bila moguća u kratkom roku, a zatvaranje zračne luke nije dolazilo u obzir za Hansestadt Lübeck zbog obveze na temelju javnog prava i financijskih razloga. Osim toga, odlazak društva Infratil vjerojatno bi za posljedicu imao da Ryanair umanji opseg svojih usluga u zračnoj luci Lübeck ili ih prestane pružati. Stoga je Infratil naveo da bi operativni gubitci FLG-a bili veći da je Infratil iskoristio svoju opciju prodaje.

(131) Infratil je naveo da se razlika između cijene opcije prodaje plaćene u skladu s Dodatnim ugovorom iz 2009. i cijene opcije prodaje koju bi trebalo platiti u siječnju 2009. temeljila na uslugama koje su stranke ugovorile. Hansestadt Lübeck bi u svakom slučaju morao pokriti sve osim dvaju dodatnih iznosa nakon deprivatizacije, što dovodi do zaključka da je Dodatni ugovor iz 2009. bio najekonomičnija (njem. *wirtschaftlich*) odluka.

(132) Infratil je dalje tvrdio da dodatni iznosi nisu činili prednost za Infratil. Prvo, Infratil ne bi morao pokriti dodatne gubitke iz 2009. da je iskoristio svoju opciju prodaje. Drugo, obveza grada Hansestadt Lübeck da plaća kamatu za zajmove članova društva za razdoblje od 1. siječnja 2009. do 22. listopada 2009. ne može se smatrati gospodarskom prednošću jer je Infratil mogao ostvariti jednak ili čak veći povrat od prihoda od opcije prodaje u siječnju 2009. U hipotetskom scenariju Infratil bi prihode iskoristio za povrat postojećih dugova kako bi uštedio na kamatama. Nadalje, za Infratil nije nastala nikakva prednost jer se nije očekivalo da zračna luka Lübeck kratkoročno ostvari dobit, nego da nastavi ostvarivati gubitke.

(133) Infratil je tvrdio da iskorištavanje opcije prodaje nije omogućivalo društvu Infratil da situaciju u potpunosti vrati u stanje *ex quo ante* jer je Infratil morao snositi određene gubitke (razlika između odobrenih operativnih gubitaka i stvarnih operativnih gubitaka) bez naknade.

(134) Čak i da Komisija utvrdi da su ponovni pregovori o opciji prodaje činili državnu potporu, Infratil smatra da bi ta potpora bila spojiva s unutarnjim tržištem. Da Komisija utvrdi da je Hansestadt Lübeck dodijelio potporu društvu Infratil preuzimanjem gubitaka koji su 2009. nastali za FLG, Infratil smatra da bi takva potpora samo činila naknadu za gubitke nastale tijekom pružanja usluga od općeg gospodarskog interesa.

5.2.2.2. **Hansestadt Lübeck**

(135) Hansestadt Lübeck tvrdio je da je ugovor o preuzimanju gubitaka bio najpovoljnija opcija koja je uključivala najmanje rizika. To se posebno opravdava zakonskom obvezom grada Hansestadt Lübeck da upravlja zračnom lukom na temelju članka 45. stavka 1. njemačkog Pravilnika o dozvolama u zračnom prometu (njem. *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* – LuftVZO). Stoga zatvaranje zračne luke nije dolazilo u obzir. Osim toga, zatvaranje zračne luke oduzelo bi previše vremena i resursa.

(136) Usto, Hansestadt Lübeck podsjetio je Komisiju da ni on ni Infratil nisu imali prethodnog iskustva s privatizacijom zračne luke. To može dovesti do određenih pogrešnih izračuna, ali sigurno ne može dovesti do zaključka da bilo koja od stranaka nije djelovala u skladu s tržišnim načelima. Nadalje, Hansestadt Lübeck tvrdio je da je Infratil bio jedini ponuditelj u kontekstu privatizacije, čime se pregovaračka moć grada Hansestadt Lübeck svela na najmanju moguću mjeru.

5.2.2.3. **Schutzgemeinschaft**

(137) SGF je u svojem podnesku naveo da Dodatni ugovor iz 2009. čini novu potporu koja dovodi do prednosti za Infratil. Budući da potpora premašuje prag *de minimis*, trebalo ju je prijaviti, što Njemačka nije učinila.

(138) SGF tvrdi kako je očito da je za Infratil nastala prednost na temelju Dodatnog ugovora iz 2009. U pogledu primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu SGF je istaknuo da pozitivan učinak ugovora na regiju ne bi trebalo uzeti u obzir. U tom kontekstu SGF je naveo da zračna luka Lübeck nije imala izglede za profitabilnost. SGF je dodao da je FLG početkom 2008. mogao spriječiti nesolventnost samo zbog ustupaka koje je učinio Infratil. SGF se nije složio s tim da su ispunjeni uvjeti subjekta u tržišnom gospodarstvu jer nijedan privatni ulagatelj ne bi pristao na nastavak rada uz takve gubitke, što dokazuje činjenica da je Infratil iskoristio opciju prodaje.

(139) U pogledu zatvaranja zračne luke SGF je tvrdio da je zračna luka Hamburg opremljena dovoljnim kapacitetima i da joj za rad nije potrebna zračna luka Lübeck kao pomoćna zračna luka. Osim toga, SGF smatra da je FLG precijenio troškove zatvaranja. SGF tablicu 5. smatra realističnijom, iako su i iznosi u njoj možda precijenjeni:

Tablica 5.

Troškovi zatvaranja zračne luke Lübeck koje je dostavio Schutzgemeinschaft

Troškovi	u tisućama EUR
Troškovi likvidatora	[…]
Trenutačni gubitci za privremeni nastavak rada do 2010./2011.	[…]
Socijalni plan	[…]
Povrat subvencija	[…]
Troškovi revizora	[…]

(140) Osim toga, SGF sumnja u navodnu obvezu upravljanja zračnom lukom kao javnu uslugu jer iz dozvole za upravljanje zračnom lukom ne proizlazi usluga od općeg gospodarskog interesa. Takva se dozvola može ukinuti.

5.2.2.4. **Ryanair**

(141) Ryanair je tvrdio da je razliku između cijena opcije prodaje dogovorenih 2005. i 2009. i stvarne cijene opcije prodaje koju je platio Hansestadt Lübeck mogao prouzročiti niz čimbenika, kao što su kretanja cijena imovine. Gospodarski uvjeti koji su prevladavali 2005. bili su daleko povoljniji od onih 2009., što se moglo odražavati i u razlici u cijenama.

5.3. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST PRIJEVOZNIKA RYANAIR*

5.3.1. ***Ugovor iz 2000.***

5.3.1.1. **Ryanair**

(142) Ryanair je naveo da je ugovor s FLG-om sklopljen na temelju razmatranja gospodarskih čimbenika. Zračna luka Lübeck smatrala se održivom sekundarnom zračnom lukom u odnosu na zračnu luku Hamburg, a sam grad Lübeck smatrao se vrijednim kulturnim odredištem. Osim toga, u zračnoj luci Lübeck pokrenute su usluge kojima bi se osigurala baza za niskotarifne prijevoznike i provela demografska analiza kako bi se utvrdilo postoji li dovoljno zaleđe koje okružuje novu zračnu luku. Iako Ryanair nije mogao ponuditi poslovni plan kojim bi se potkrijepila njegova odluka da počne pružati usluge u zračnoj luci Lübeck, taj je zračni prijevoznik istaknuo da se od privatnog ulagatelja na tržištu ne zahtijeva općenito da ima takav poslovni plan. Ryanair je objasnio da su usluge koje je pružao u zračnoj luci Lübeck prekinute zbog komercijalnih razloga, uključujući povećane troškove i prinose manje od očekivanih (kao posljedica gospodarske recesije).

(143) Ryanair je naveo da su regionalne zračne luke u Uniji u teškom tržišnom položaju. Stoga se u obzir moraju uzeti prihodi zračne luke od zrakoplovnih i nezrakoplovnih djelatnosti, što je poznato kao „pristup jedne blagajne". Budući da ugovori s prijevoznikom Ryanair obično obećavaju velik broj putnika, zahvaljujući takvim poslovnim odnosima često se povećava prepoznatljivost zračne luke te se privlače drugi zračni prijevoznici kao i pružatelji maloprodajnih i drugih usluga. Osim toga, Ryanair je naveo da su postojali čvrsti dokazi za to da bi povećanje broja putnika dovelo do povećanja prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti. Kao dokaz Ryanair je dostavio sljedeću tablicu:

Tablica 6.

Prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti kao postotak ukupnih prihoda u odabranim zračnim lukama

u milijunima GBP	2010./2011. (%)
Bournemouth	[…]
Liverpool	[…]
Leeds Bradford	[…]
Humberside	[…]
Doncaster Sheffield	[…]
Exeter	[…]
Bristol	[…]
Luton	[…]
Manchester	[…]
Belfast International	[…]

u milijunima GBP	2010./2011. (%)
East Midlands	[…]
Newcastle	[…]
Birmingham	[…]
Glasgow	[…]
Cardiff	[…]
Stansted	[…]
Edinburgh	[…]
Aberdeen	[…]
Southampton	[…]
Prosječno	[…]

Izvor: pokazatelj uspješnosti zračnih luka u UK-u.

(144) Ryanair je tvrdio da će, sa stajališta subjekta u tržišnom gospodarstvu, svaka komercijalna ponuda obično biti poboljšanje u odnosu na tadašnje i postojeće stanje, dok god se očekuje da granične koristi premašuju granične troškove. Nadalje, Ryanair je tvrdio da je potrebno uzeti u obzir da je znatno smanjio potrebe u odnosu na druge zračne prijevoznike s obzirom na svoj poslovni model i operativnu učinkovitost.

(145) Kako bi dostavio više dokaza za to da je njegov Ugovor iz 2000. u skladu s tržišnim zahtjevima, Ryanair je proveo usporedbu zračnih luka koje su slične veličine i u sličnoj situaciji kao zračna luka Lübeck. Usporedive zračne luke jesu zračne luke Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nimes i Prestwick. Usporedbom naknada koje je Ryanair plaćao u usporedivim zračnim lukama pokazalo se da su troškovi koje je Ryanair plaćao u zračnoj luci Lübeck bili općenito veći od prosječne razine troškova u usporedivim zračnim lukama, ne samo po putniku nego i po operaciji prihvata i otpreme. Ryanair je poticao Komisiju da u svojoj ocjeni sukladnosti Ugovora iz 2000. s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu veću pažnju obrati na analizu usporedivih zračnih luka nego na analizu profitabilnosti.

(146) U izvješću koje je sastavilo društvo Oxera izračunana je neto sadašnja vrijednosti Ugovora iz 2000. U izvješću je utvrđena pozitivna neto sadašnja vrijednost od […] EUR. Društvo Oxera provelo je niz provjera osjetljivosti s obzirom na taj izračun.

5.3.1.2. **Air Berlin**

(147) Air Berlin naveo je da su rute koje Ryanair nudi iz zračne luke Lübeck u izravnom tržišnom natjecanju s onima koje Air Berlin nudi u zračnoj luci Hamburg. Konkretno je riječ o Londonu, Milanu i Barceloni jer oba zračna prijevoznika u svojem portfelju imaju ta odredišta.

(148) Air Berlin je tvrdio da je tržišna strategija prijevoznika Ryanair usmjerena na vrbovanje potencijalnih klijenata zračnog prijevoznika Air Berlin i drugih. Zbog niskih cijena prijevoznika Ryanair klijenti su se premjestili iz zračne luke Hamburg u zračnu luku Lübeck. Air Berlin tvrdi da je zbog državne potpore pretrpio znatne ekonomske gubitke. Air Berlin je morao ukinuti neke svoje letove zbog slične ponude prijevoznika Ryanair u zračnoj luci Lübeck. Osim toga, Air Berlin je naveo da mu je teško uspostavljati letove prema novim odredištima iz zračne luke Hamburg dok Ryanair nudi slična odredišta iz zračne luke Lübeck po pretjerano niskim cijenama.

(149) Nadalje, Air Berlin je uputio na zatvaranje zračne luke Lübeck 19. travnja 2004. na šest dana kako bi potkrijepio svoje argumente da je Ryanair plaćao nepošteno niske naknade i da je postojalo tržišno natjecanje između zračnih luka Lübeck i Hamburg. Dok je zračna luka Lübeck bila zatvorena, Ryanair je svoj promet morao premjestiti iz nje u zračnu luku Hamburg. Kao rezultat većih naknada zračne luke u zračnoj luci Hamburg Ryanair je zabilježio dodatni trošak u iznosu od […] EUR, koji je naplatio FLG-u. Stoga je Air Berlin naglasio da je Ryanair već u roku od šest dana stekao prednost u iznosu od […] EUR pred zračnim prijevoznicima koji posluju u zračnoj luci Hamburg.

(150) Air Berlin je svoj argument dodatno potkrijepio tablicom s brojem putnika i letova prije (do 1999.) i nakon (od 2000.) što je Ryanair počeo poslovati u zračnoj luci Lübeck:

Tablica 7.

Tablica broja putnika i letova koju je dostavio Air Berlin

	Broj putnika (osoba)	Broj letova
1997.	34 132	[…]
1998.	60 520	[…]
1999.	48 522	[…]
2000.	142 586	[…]
2001.	192 726	[…]
2002.	244 684	[…]
2003.	514 472	[…]

(151) U skladu s tablicom 7. došlo je do znatnog povećanja broja putnika 2000., kad je Ryanair počeo nuditi letove iz zračne luke. Air Berlin je naveo da se 97 % tih putnika može pripisati prijevozniku Ryanair. To se uspoređuje s gubitcima koje je FLG ostvarivao prije (do 1999.) i nakon (od 2000.) što je Ryanair započeo s poslovanjem u zračnoj luci Lübeck:

Tablica 8.

Tablica gubitaka FLG-a koju je dostavio Air Berlin

FLG	Gubitci (u EUR)
1999.	[…]
2000.	[…]
2001.	[…]
2002.	[…]
2003.	[…]
Ukupno	**[…]**

(152) Na temelju tablice 7. i tablice 8. Air Berlin je tvrdio da su se, iako se broj putnika gotovo udvostručio između 2002. i 2003., gubitci u tom razdoblju povećali za više od […] EUR. Osim toga, Air Berlin je naveo da je FLG prijevozniku Ryanair odobrio povlaštene uvjete, popuste, povrate i druga plaćanja. Naknade koje je Ryanair plaćao za upotrebu zračne luke Lübeck bile su manje od naknada utvrđenih u cjeniku naknada koji se tad primjenjivao. Nadalje, Air Berlin je izjavio da je Ryanair pružao marketinške usluge neovisno o marketinškim troškovima. Air Berlin navodi da se naknade za marketinške usluge plaćene prijevozniku Ryanair čine nepovezanima sa stvarnim marketinškim troškovima koje je Ryanair zabilježio.

(153) Stoga Air Berlin smatra da Ugovor iz 2000. koji su sklopili FLG i Ryanair nije u skladu s tržišnim zahtjevima. Air Berlin navodi da zračna luka Lübeck posluje zbog razloga povezanih s regionalnom politikom, a ne radi profitabilnosti.

(154) Smatra da se pristup prijevoznika Ryanair povlaštenim uvjetima u zračnoj luci Lübeck s jedne strane i uvjet uvjetovane privatizacije zračne luke s druge strane ne mogu odvojeno razmatrati. Air Berlin ne smatra ugovor o sudjelovanju sklopljen s društvom Infratil dokazom za sukladnost s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu jer on sadržava opciju prodaje. Suprotno tomu, Air Berlin smatra da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu pokrenuo novi poziv na podnošenje ponuda za zračnu luku 2005.

(155) Osim toga, Air Berlin je naveo da se ugovor s prijevoznikom Ryanair može pripisati Njemačkoj. U skladu sa statutom FLG-a nadzorni odbor mora odobriti troškove koji proizlaze iz upotrebe zračne luke (članak 12. statuta). Hansestadt Lübeck bira četiri od šest članova nadzornog odbora. Stoga je Air Berlin zaključio da se Hansestadt Lübeck može smatrati odgovornim. Air Berlin smatra da su određene izjave ključnog osoblja FLG-a dodatan dokaz za pripisivost predmetnog ugovora.

5.3.1.3. **Infratil**

(156) U pogledu moguće državne potpore dodijeljene prijevozniku Ryanair Infratil je naveo da je Ugovor iz 2000. bio ekonomski utemeljen, važan čimbenik za razvoj zračne luke i potpuno usklađen s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Infratil nadalje smatra da se Ugovor iz 2000. i njegova provedba ne mogu pripisati gradu Hansestadt Lübeck ili drugim državnim subjektima. Hansestadt Lübeck i nadzorni odbor nisu izdali nalog ili naputak u pogledu donošenja Ugovora iz 2000. i nisu nadzirali njegovo donošenje.

5.3.1.4. **Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften**

(157) BDF smatra da uvjeti koje je FLG ponudio prijevozniku Ryanair nisu spojivi s unutarnjim tržištem jer ne ispunjuju zahtjeve transparentnosti i nediskriminacije te ne podrazumijevaju sankcije za slučaj da Ryanair ne izvrši svoje obveze na temelju Ugovora iz 2000.

(158) BDF navodi da diskriminirajuća odstupanja od važećeg cjenika naknada u korist jednog konkretnog zračnog prijevoznika dovode do znatnog narušavanja tržišnog natjecanja i do subvencionirane preraspodjele putnika unutar iste aglomeracije, što nema smisla za gospodarstvo u cjelini. Nadalje, BDF je naveo da se mjera mora prijaviti Komisiji ako se ne može isključiti da uključuje državnu potporu. BDF je naveo da je pod određenim uvjetima zakonski moguće ugasiti zračnu luku u Njemačkoj na zahtjev upravitelja.

5.3.2. ***Ugovori iz 2010.***

5.3.2.1. **Flughafen Lübeck GmbH**

(159) FLG je naveo da mjera nije pripisiva Njemačkoj jer je FLG neovisno pregovarao o Ugovorima iz 2010.

5.3.2.2. **Ryanair**

(160) Ryanair je tvrdio da Ugovori iz 2010. nisu pripisivi državi.

(161) Ryanair je naveo da su Prvo i Drugo popratno pismo samo kratka popratna pisma kojima se produljuje trajanje postojećih dogovora na temelju Ugovora prijevoznika Ryanair iz 2000. Jedini novi element bila je komercijalno dogovorena prilagodba marketinške podrške iz Prvog popratnog pisma. Ryanair je stoga naveo da su učinci dvaju popratnih pisama pokriveni podnescima prijevoznika Ryanair u pogledu Ugovora iz 2000.

(162) Ryanair je dostavio izvješće koje je sastavilo društvo Oxera ([1]) i u kojem se ocjenjuje očekivana profitabilnost Prvog i Drugog popratnog pisma na temelju poslovnog plana iz 2009. ([2]) koji je zračna luka Lübeck sastavila

([1]) Izvješće društva Oxera, ekonomska ocjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu: zračna luka Lübeck, 6. veljače 2015.
([2]) Poslovni plan „Takeoff Konzept" od 21. prosinca 2009., vidjeti http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf

prije potpisivanja Prvog i Drugog popratnog pisma. U izvješću se upućuje na to da se, pod razumnim pretpostavkama, u trenutku potpisivanja dvaju popratnih pisama očekivala njihova dostatna profitabilnost. Zračna luka koja se ponaša kao subjekt u tržišnom gospodarstvu ponudila bi slične uvjete. Oxera navodi da to vrijedi i ako se Ugovor o marketinškim uslugama iz 2010. razmatra zajedno s popratnim pismima iz ožujka i listopada 2010. Stoga su marketinški troškovi za zračnu luku Lübeck uključeni u ocjenu.

5.3.2.3. **Air Berlin**

(163) Air Berlin je istaknuo da su 2010. potpisana tri ugovora: Prvo popratno pismo, Drugo popratno pismo i Ugovor o marketinškim uslugama iz 2010. Komisija bi u svojoj ocjeni trebala uzeti u obzir sve ugovore iz 2010.

5.4. *NAKNADE ZA ODLEĐIVANJE ZRAKOPLOVÂ U ZRAČNOJ LUCI*

RYANAIR I WIZZ AIR

(164) Ryanair i Wizz Air tvrdili su da se nijedan dio navodne potpore koju je zračna luka Lübeck dodijelila prijevozniku Wizz Air i drugim prijevoznicima ne može pripisati Njemačkoj, na temelju presude *Stardust Marine* ([1]). Wizz Air tvrdi da, čak i ako je Hansestadt Lübeck bio jedini vlasnik zračne luke u predmetnom razdoblju, to nije dovoljno da bi se potvrdila pripisivost državi. Wizz Air tvrdi da je izostanak pripisivosti Njemačkoj bio još i očitiji u vrijeme kad je Infratil bio vlasnik 90 % udjela u FLG-u.

(165) Ryanair i Wizz Air naveli su da te naknade i svi mogući popusti čine neznatan dio troškova koje zračni prijevoznik bilježi u poslovanju sa zračnom lukom. Ryanair smatra da se te naknade ne mogu zasebno ocijeniti jer za odleđivanje ne postoji maloprodajno tržište. Popust na odleđivanje vjerojatno će se nadoknaditi komercijalnim koristima koje zračna luka ostvaruje na drugi način u okviru pregovora. Ryanair se pozvao na presudu *Charleroi* u kojoj je potvrđeno da je „međutim, pri primjeni testa privatnog ulagatelja potrebno […] sagledati komercijalnu transakciju u cjelini" ([2]).

(166) Naposljetku, Ryanair i Wizz Air naveli su da je cijena tekućine za odleđivanje koja se naplaćivala u zračnoj luci Lübeck bila standardna cijena koja se naplaćivala u javnim i privatnim zračnim lukama.

6. **PRIMJEDBE NJEMAČKE NA PRIMJEDBE TREĆIH STRANA**

6.1. *PRIMJEDBE NA PODNESKE PRIJEVOZNIKA RYANAIR*

(167) Njemačka smatra da iz podnesaka prijevoznika Ryanair proizlazi da je FLG postupao u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(168) Njemačka je posebno istaknula koliko je koristan pristup prijevoznika Ryanair koji uključuje dokazivanje tržišne usklađenosti ugovora analizom profitabilnosti i analizom usporedivih zračnih luka.

(169) Njemačka smatra da Prvo i Drugo popratno pismo nisu relevantna za ovaj istražni postupak. Prvo, popratna pisma iz ožujka i listopada 2010. nisu pripisiva državi jer je FLG o njima neovisno pregovarao i sklopio ih, bez uplitanja grada Hansestadt Lübeck. Drugo, u pogledu Drugog popratnog pisma Njemačka je istaknula da je ono samo produljenje Ugovora iz 2000. te ne sadržava nikakve materijalne promjene. Stoga se sva razmatranja o Ugovoru iz 2000. primjenjuju i na popratna pisma.

(170) Njemačka je navela da ne razumije zašto bi Ugovor o marketinškim uslugama iz 2010. trebalo uključiti u ovaj istražni postupak jer nije uključivao nikakva javna sredstva. Troškove utvrđene u Ugovoru o marketinškim uslugama iz 2010. pokrivao je IHK Lübeck. Osim toga, Njemačka je navela da se Ugovor o marketinškim uslugama iz 2010. može smatrati sukladnim s tržišnim standardima. To potkrepljuje primjedba da je FLG morao plaćati manje naknade od drugih zračnih luka koje su sklopile slične ugovore. Štoviše, Ugovor o marketinškim uslugama iz 2010. sa zračnom lukom Lübeck temeljio se na obećanju prijevoznika Ryanair da će svoj portfelj letova proširiti za dva odredišta.

([1]) Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije („Stardust Marine")* ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Predmet T-196/04 *Ryanair* protiv *Komisije („Charleroi")* ECLI:EU:T:2008:585.

(171) Njemačka je kao dodatni argument navela i funkciju zračne luke Lübeck kao pomoćne zračne luke za zračnu luku Hamburg i kao nužne infrastrukture za stanovništvo sjeverne Njemačke.

6.2. *PRIMJEDBE NA PODNESKE SGF-A*

(172) Njemačka je navela da SGF nije bio zainteresirana strana u smislu članka 108. stavka 2. UFEU-a i članka 1. točke (h) Uredbe (EZ) br. 659/1999 i stoga nije imao pravo dostavljati primjedbe. Članovi društva SGF samo su vlasnici zemljišta u neposrednoj blizini zračne luke i stoga se žele riješiti primijećenih neugodnosti prouzročenih radom zračne luke. Međutim, takvi se ciljevi moraju nastojati ostvariti nacionalnim pravnim sredstvima.

(173) Osim toga, Njemačka je tvrdila da je suština podnesaka koje je dostavio SGF netočna. Prvo, Njemačka se ne slaže s izjavom SGF-a da zračna luka Lübeck ne obavlja funkciju pružanja javne usluge. SGF je tvrdio da je upravljanje zračnom lukom u javnom interesu samo u mjeri u kojoj se taj interes odnosi na „opće zrakoplovstvo". Njemačka se ne slaže s tom izjavom jer zračna luka Lübeck ima obvezu rada radi obavljanja funkcije pružatelja javnih infrastrukturnih usluga i funkcije pomoćne zračne luke uz zračnu luku Hamburg. Potonje je službeno utvrđeno u sjevernonjemačkom konceptu zračnog prometa (njem. *Norddeutsches Luftverkehrskonzept*).

(174) U pogledu ugovora o zakupu Njemačka je ponovila svoje stajalište da za FLG nije nastala prednost starim ugovorom o zakupu do kraja 2005. ni novim ugovorom o zakupu od 2006.

(175) Njemačka je, nadalje, iznijela primjedbe na podneske SGF-a o ulaganjima u infrastrukturu. Njemačka je navela da je odobrenje planova samo administrativni alat koji se može izdati retroaktivno te nije preduvjet za odobrenje financiranja niti ima učinak na tržišno natjecanje. Osim toga, Njemačka se ne slaže s tim što je SGF ulaganja kategorizirao kao mjere održavanja umjesto kao mjere za poboljšanje prometne funkcije zračne luke. Njemačka tvrdi da su mjere bile nužne kako bi se poštovali nacionalni i međunarodni propisi. Prema navodima Njemačke, činjenica da je Ryanair najveći korisnik zračne luke ne upućuje na zaključak da je on u povlaštenom položaju.

(176) U pogledu SGF-ovih izračuna s obzirom na srednjoročne izglede zračne luke Lübeck Njemačka je navela da su dostavljene primjedbe netočne. Njemačka tvrdi da je dokazano da su u vrijeme ulaganja srednjoročni izgledi bili optimistični, što je Komisija priznala u svojoj Odluci o pokretanju postupka iz 2007.

(177) Osim toga, Njemačka se osvrnula na SGF-ovu tvrdnju da je FLG „poduzetnik u poteškoćama". Njemačka smatra da su svi argumenti SGF-a na temelju smjernica o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u poteškoćama sporni. Njemačka tvrdi da te smjernice nisu primjenjive jer dodijeljene koristi uopće ne čine državnu potporu. Koristi nikad nisu kategorizirane kao potpora za sanaciju i restrukturiranje, inače bi ih trebalo odobriti u skladu s drugim smjernicama.

(178) Njemačka se ne slaže s izjavom SGF-a da je Hansestadt Lübeck tvrdio kako je zatvaranje zračne luke nemoguće i kako nije razmatrao tu mogućnost. Njemačka navodi da je Hansestadt Lübeck razmatrao tu mogućnost, ali se nije odlučio za nju jer je na temelju izračunâ zaključeno da to ne bi bila najekonomičnija odluka. Osim toga, Njemačka je pojasnila da se zatvaranje zračne luke ne može provesti *ad hoc* zbog članka 45. stavka 1. LuftVZO-a. Objekti zračne luke javno su dobro i obvezni su raditi. Stoga bi se, kako bi se zračna luka mogla zatvoriti, nakon dugotrajnog pravnog postupka morala povući dozvola za rad. Njemačka tvrdi da je odobrenje povlačenja dozvole isključeno ako odgovorna uprava vjeruje da je nastavak rada zračne luke u javnom interesu. Stoga zatvaranje zračne luke ne bi bilo nemoguće, no bilo bi teško, dugotrajno, a time i skupo. Navedeno je da je do takvih posljedica došlo pri zatvaranju zračne luke Berlin-Tempelhof. Njemačka je stoga vjerovala da je odluka da se mogućnost zatvaranja zračne luke odbaci te se umjesto toga infrastruktura proširi i u nju ulaže kako bi se privukao privatni ulagatelj bila ekonomičnija odluka. To je, gledajući unatrag, bio pravilan pristup jer je pronađen privatni ulagatelj.

6.3. *PRIMJEDBE NA PODNESKE PRIJEVOZNIKA AIR BERLIN*

(179) Njemačka tvrdi da bi Air Berlin bio dobio iste prednosti kao Ryanair da je ispunio iste kriterije u pogledu broja putnika i učestalosti letova. Umjesto toga, Air Berlin je odbio sve ponuđene pregovore s FLG-om jer nikad nije namjeravao početi pružati usluge u zračnoj luci Lübeck. Naprotiv, Air Berlin se nikad nije usprotivio uvjetima

u kojima Ryanair posluje u zračnoj luci Hamburg. Osim toga, nekoliko zračnih prijevoznika uputilo je pritužbe (među ostalim i Komisiji) da je Air Berlin ostvarivao koristi od znatne državne potpore Ujedinjenih Arapskih Emirata. Stoga se ne može predstavljati kao žrtva u odnosu na svojeg glavnog konkurenta, prijevoznika Ryanair.

(180) Njemačka se nije složila s primjedbama prijevoznika Air Berlin o postojanju tržišnog natjecanja između zračnih luka Lübeck i Hamburg. Konkretno, Njemačka upućuje na činjenicu da je 2000., kad je potpisan Ugovor s prijevoznikom Ryanair iz 2000., u zračnoj luci Hamburg bilo 70 puta više putnika nego u zračnoj luci Lübeck. Izostanak pritužbi drugih zračnih luka dokazuje da nije bilo tržišnog natjecanja između tih dviju zračnih luka. Njemačka je dalje dodala da su zračne luke Hamburg i Rostock 2008. zabilježile rast, dok se u zračnoj luci Lübeck broj putnika smanjio za 10 %.

(181) Nadalje, Njemačka je odbila argument prijevoznika Air Berlin da je postojala gospodarska prednost za Ryanair. Njemačka je navela da je Air Berlin upotrijebio netočne izračune i da je načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu jedini test primjeren za ocjenu tržišne usklađenosti ugovora između zračne luke i zračnog prijevoznika. Njemačka vjeruje da su ugovori s prijevoznikom Ryanair bili u skladu s tržišnim zahtjevima jer su dugoročni izgledi zračne luke 2000. bili pozitivni.

6.4. *PRIMJEDBE NA PODNESKE BDF-A*

(182) Njemačka je istaknula da je Air Berlin član BDF-a, što dovodi do bliskih poveznica i preklapanja u podnescima. Njemačka se nije složila s tim da bi FLG umjetnim putem stvorio potražnju pretjerano niskim cijenama i da bi FLG na diskriminirajući način odstupio od cjenika naknada u korist jednog zračnog prijevoznika. Njemačka smatra da FLG ne bi imao razlog za diskriminaciju pojedinih zračnih prijevoznika kako bi stvorio potražnju. Upravo suprotno, više zračnih prijevoznika značilo bi više posla za zračnu luku Lübeck. Stoga Njemačka tvrdi da je svaki zračni prijevoznik mogao sklopiti ugovor sa zračnom lukom Lübeck po sličnim uvjetima da je dostavio ponudu sličnoj ponudi prijevoznika Ryanair.

7. **OCJENA**

7.1. *UVOD*

(183) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”. Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a kumulativni su. Kako bi se odredilo čini li neka mjera državnu potporu, moraju biti ispunjeni sljedeći uvjeti:

— korisnik je poduzetnik,

— mjerom se daje prednost,

— prednost se dodjeljuje iz državnih sredstava,

— prednost je selektivna, i

— mjerom se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje i ona može utjecati na trgovinu među državama članicama.

(184) Stoga je nužno odrediti jesu li ti kriteriji ispunjeni za svaku od mjera koje se razmatraju, odnosno:

— za potencijalnu državnu potporu u korist društva FLG,

— za potencijalnu državnu potporu u korist društva Infratil,

— za potencijalnu državnu potporu u korist zračnog prijevoznika Ryanair, i

— za naknade za odleđivanje zrakoplovâ u zračnoj luci.

(185) U pogledu potencijalne državne potpore u korist društva FLG Komisija će najprije ocijeniti postoji li i dalje potencijalni korisnik državne potpore, društvo FLG, a ako ne postoji, nastavlja li se i dalje gospodarska djelatnost FLG-a. Osim toga, Komisija mora ocijeniti je li se prednost koja proizlazi iz potencijalne državne potpore FLG-u mogla prenijeti na njegove sljednike, tj. je li postojao gospodarski kontinuitet.

(186) U pogledu potencijalne državne potpore u korist prijevoznika Ryanair Komisija će ocijeniti samo Ugovor iz 2000. Na dan donošenja ove Odluke Komisija u svojem spisu nema dovoljno informacija da bi ocijenila čine li kasniji ugovori, konkretno oni sklopljeni 2010., državnu potporu u korist prijevoznika Ryanair. Stoga će se ti ugovori ocijeniti u zasebnoj odluci.

7.2. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST DRUŠTVA FLG*

7.2.1. ***Korisnik potencijalne državne potpore***

(187) Komisija je pokrenula službeni istražni postupak u pogledu potencijalne državne potpore u korist društva FLG. Međutim, u siječnju 2013. dio imovine FLG-a prodan je društvu Yasmina. FLG je pripojen gradu Hansestadt Lübeck i pravni subjekt FLG prestao je postojati. Društvo Yasmina proglasilo je nesolventnost 2014., zbog čega je u travnju 2014. pokrenut postupak u slučaju nesolventnosti. U kolovozu 2014. PuRen je preuzeo imovinu društva Yasmina.

(188) U predmetima u kojima Komisija donese negativnu odluku kojom se nalaže povrat nespojive potpore dodijeljene poduzetniku u kontekstu članaka 107. i 108. Ugovora obveza povrata može se proširiti na novo društvo kojem je korisnik prenio ili prodao dio svoje imovine ili svu svoju imovinu ako se može zaključiti da zbog strukture tog prijenosa ili prodaje postoji gospodarski kontinuitet između tih dvaju društava.

(189) Kad bi Komisija utvrdila da je FLG-u dodijeljena nespojiva potpora koju je potrebno vratiti, trebala bi ocijeniti tko je imao korist od potpore i kojem bi društvu trebalo odrediti obvezu povrata. Ako ne postoji društvo na koje bi se obveza povrata mogla proširiti, Komisija ne mora ocijeniti je li FLG-u dodijeljena potpora. Stoga Komisija smatra primjerenim najprije ocijeniti je li postojao gospodarski kontinuitet između društava FLG i Yasmina i može li se obveza povrata proširiti na društvo Yasmina (vidjeti odjeljak 7.2.2.) te je li PuRen, kupac imovine društva Yasmina, mogao ostvariti korist od potpore (vidjeti odjeljak 7.2.3.). Komisija zatim ocjenjuje postoji li još gospodarska djelatnost koja je mogla ostvariti korist od potpore (vidjeti odjeljak 7.2.4.). Pitanje jesu li mjere osigurane za FLG uključivale državnu potporu i ako jesu, je li takva potpora bila spojiva, morat će se istražiti samo ako se može utvrditi korisnik potpore, tj. ako postoji gospodarski kontinuitet između FLG-a i društava Yasmina ili PuRen ili ako je potpora ostala na razini gospodarske djelatnosti, tj. na razini upravljanja zračnom lukom Lübeck.

7.2.2. ***Gospodarski kontinuitet između društava FLG i Yasmina***

(190) U svojoj odluci o prodaji imovine zračnog prijevoznika Alitalia ([1]) Komisija je smatrala da se, ako se stjecanje imovine odvija po tržišnoj cijeni i ako se ne vidjeti gospodarski kontinuitet između starog društva i nove strukture, ne može pretpostaviti da je nova struktura ostvarila korist od konkurentske prednosti nastale državnom potporom koja je već dodijeljena izvornom društvu.

(191) U skladu s ustaljenom sudskom praksom ([2]) gospodarski kontinuitet između izvornog subjekta i nove strukture utvrđuje se na temelju skupa pokazatelja. Taj skup pokazatelja potvrdio je Sud u predmetu *Ryanair protiv Komisije* ([3]). Međutim, nije riječ o obveznom skupu kumulativnih zahtjeva koji svi moraju biti ispunjeni u svakom slučaju ([4]). Sljedeći čimbenici mogu se uzeti u obzir pri ocjenjivanju gospodarskog kontinuiteta između dvaju subjekata:

— opseg prodane imovine (imovina i obveze, održavanje broja zaposlenika, imovina u cjelini),

([1]) Odluka Komisije od 12. studenoga 2008., državna potpora N 510/2008 – Italija – *Prodaja imovine društva Alitalia* (SL C 46, 25.2.2009., str. 6.).

([2]) Predmeti C-328/99 i C-399/00, *Italija i SIM 2 Multimedia protiv Komisije* ECLI:EU:C:2003:252; Odluka Komisije od 17. rujna 2008., državna potpora N 321/2008, N 322/2008 i N 323/2008 – Grčka – *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services* (SL C 18, 23.1.2010., str. 9.); Odluka Komisije od 12. studenoga 2008., državna potpora N 510/2008 – Italija – *Prodaja imovine društva Alitalia* (SL C 46, 25.2.2009., str. 6.); Odluka Komisije od 4. travnja 2012. SA.34547 – Francuska – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (SL C 305, 10.10.2012., str. 5.).

([3]) Predmet T-123/09, *Ryanair Ltd protiv Komisije* ECLI:EU:T:2012:164.

([4]) Predmet T-123/09, *Ryanair Ltd protiv Komisije* ECLI:EU:T:2012:164, točka 156.

— prodajna cijena,

— identitet kupca (kupaca),

— trenutak prodaje (prije pokretanja preliminarne ocjene, službenog istražnog postupka ili konačne odluke), i

— gospodarska logika poslovanja.

7.2.2.1. **Opseg prodane imovine**

(192) Komisija na samom početku napominje da, u načelu, potpuno kupčevo preuzimanje imovine prodavatelja može upućivati na postojanje gospodarskog kontinuiteta između kupca i prodavatelja. Međutim, tomu ne mora biti tako ako se ukupnom ocjenom pokaže da opseg prodaje ovisi o tržištu. Na primjer, ako opseg prodaje proizlazi iz otvorenog, transparentnog, nediskriminirajućeg i bezuvjetnog natječajnog postupka, to može upućivati na prekid gospodarskog kontinuiteta. U tom bi kontekstu ponuditelji trebali moći slobodno odlučiti o tome žele li dostaviti ponudu za pojedine dijelove imovine, skupinu dijelova imovine ili svu imovinu, ne bi trebali biti obvezni ulaziti u ugovore koje je sklopio prodavatelj te bi trebali moći slobodno odabrati žele li preuzeti sve zaposlenike prodavatelja, neke zaposlenike ili nijednog zaposlenika.

(193) Komisija primjećuje da je u objavljenom pozivu na podnošenje ponuda za prodaju imovine FLG-a utvrđeno da ponuditelji mogu ili kupiti 90 % udjela u FLG-u ili ostvariti slično gospodarsko rješenje za preuzimanje upravljanja zračnom lukom. To je, dakle, omogućilo ponuditeljima da dostave ponude za udjele u FLG-u, imovinu ili skupove dijelova imovine ili da pronađu drugo gospodarsko rješenje, kao što je zakup imovine. To je potvrđeno u memorandumu s informacijama koji je dostavljen svim zainteresiranim ponuditeljima prije no što su dostavili iskaz interesa. Stoga je zainteresiranim ponuditeljima bilo jasno da mogu ponuditi da će kupiti udjele, imovinu ili skupove dijelova imovine. Doista, od pet ponuditelja koji su dostavili okvirnu ponudu, dva su ponuditelja ponudila da će kupiti imovinu, dok su ostali ponuditelji ponudili da će kupiti udjele. Od triju ponuditelja koji su dostavili obvezujuću ponudu, dva su ponuditelja ponudila da će kupiti imovinu, a jedan je ponudio da će kupiti udjele. 3Y, holdinško društvo društva Yasmina, ponudio je najveću cijenu za preuzimanje skupa dijelova imovine. Njemačka tvrdi da je društvo Yasmina preuzelo približno […] % imovine FLG-a, na temelju ukupne knjigovodstvene vrijednosti imovine u odnosu na vrijednost preuzete imovine. Stavke koje nisu kupljene uključivale su, među ostalima, […].

(194) Komisija primjećuje da su stavke koje nisu kupljene bile obuhvaćene dvama ugovorima o zakupu koje su sklopili Yasmina i Hansestadt Lübeck. Jedan se odnosio na infrastrukturu zračne luke i zemljište koji su prije prodaje bili predmet ugovora o zakupu između FLG-a i grada Hansestadt Lübeck. Taj ugovor o zakupu preuzelo je društvo Yasmina. Drugi se odnosio na preostalu imovinu zračne luke koju je FLG prenio na Hansestadt Lübeck kad je FLG pripojen gradu Hansestadt Lübeck.

(195) Činjenica da je FLG prodan u okviru otkupa sredstava i da kupac nije kupio velik dio imovine upućuje na izostanak gospodarskog kontinuiteta. S druge strane, društvo Yasmina uzelo je u zakup onaj dio imovine koji nije kupio Hansestadt Lübeck, što upućuje na to da je kao rezultat natječajnog postupka društvo Yasmina moglo upotrebljavati svu imovinu. To pak upućuje na postojanje gospodarskog kontinuiteta.

(196) S obzirom na zaposlenike, u ugovoru o prodaji navedeno je da će ih Yasmina preuzeti u skladu s člankom 613.a njemačkog Građanskog zakonika (njem. *Bürgerliches Gesetzbuch* – BGB). Članak 613.a BGB-a temelji se na Direktivi Vijeća 2001/23/EZ ([1]). U tom se članku propisuju prava i obveze u slučaju prijenosa poduzeća. Konkretnije, u skladu s člankom 613.a, „[a]ko poduzeće ili dio poduzeća pravnom transakcijom prijeđe na drugog vlasnika, potonji nasljeđuje prava i obveze iz radnih odnosa koji postoje u trenutku prijenosa. Ako su ta prava i obveze uređeni pravnim odredbama kolektivnog ugovora ili ugovora na razini poduzeća, oni postaju dio radnog odnosa između novog vlasnika i zaposlenika te se ne mogu promijeniti na štetu zaposlenika prije isteka jedne godine od datuma prijenosa…” ([2]) Osim toga, prethodni poslodavac ili novi vlasnik mora pisanim putem prije prijenosa obavijestiti zaposlenike na koje se odnosi prijenos, a zaposlenik može pisanim putem dostaviti prigovor na prijenos radnog odnosa.

([1]) Direktiva Vijeća 2001/23/EZ od 12. ožujka 2001. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na zaštitu prava zaposlenika kod prijenosa poduzeća, pogona ili dijelova poduzeća ili pogona (SL L 82, 22.3.2001., str. 16.).

([2]) Bürgerliches Gesetzbuch [BGB], 18. kolovoza 1896., točka 613.a 242.

(197) Na temelju te pravne odredbe zaposlenici su obaviješteni o prijenosu i preuzeti su ako nisu dostavili prigovor. U ovom je slučaju FLG imao […] zaposlenika, od kojih je […] dostavilo prigovor na preuzimanje. Ti […] zaposlenici preneseni su gradu Hansestadt Lübeck kao poslodavcu.

(198) Prijenos imovine nije uključivao uvjete koji bi premašivali zakonske obveze, kao što je uvjet u pogledu broja zaposlenika koje je potrebno preuzeti, ni obvezu zadržavanja zaposlenika koja bi premašivala uobičajene ugovorne obveze utvrđene radnim pravom.

(199) Jedina ugovorna obveza s obzirom na zaposlenike podsjetnik je na primjenjivo radno pravo; ukupno gledajući, činjenica da je većina zaposlenika prenesena ne upućuje nužno na postojanje gospodarskog kontinuiteta ([1]).

(200) Međutim, sve u svemu, s obzirom na to da je društvo Yasmina bilo u stanju da kombinacijom prodaje dijela imovine i dvaju ugovora o zakupu preostale imovine upotrebljava svu imovinu koja je prethodno bila u vlasništvu i upotrebi FLG-a, opseg prodane imovine ipak upućuje na postojanje gospodarskog kontinuiteta.

7.2.2.2. **Prodajna cijena**

(201) Kako bi se izbjegao gospodarski kontinuitet, imovina se mora prodati po tržišnoj cijeni, na primjer otvorenim, transparentnim, nediskriminirajućim i bezuvjetnim natječajnim postupkom.

(202) Komisija mora ocijeniti je li FLG-ova imovina doista prodana otvorenim, transparentnim, nediskriminirajućim i bezuvjetnim natječajnim postupkom ponuditelju koji je dostavio najvišu ponudu, uzimajući u obzir sigurnost transakcije.

(203) Kao prvo, Komisija napominje da poziv na podnošenje iskaza interesa za imovinu FLG-a nije sadržavao ograničenja u pogledu stranaka koje su mogle dostaviti ponude te nisu utvrđeni uvjeti za potencijalne ponuditelje. Bilo koji subjekt mogao je dostaviti ponudu tijekom natječajnog postupka. Nadalje, poziv je objavljen u elektroničkom dodatku uz *Službeni list Europske unije*.

(204) Drugo, s obzirom na načelo transparentnosti Komisija navodi da su ponuditelji imali više od mjesec dana da odluče hoće li dostaviti iskaz interesa, i to na temelju memoranduma s informacijama koji se mogao zatražiti od prodavatelja. Nakon toga su ulagatelji koji su dostavili iskaz interesa imali oko tri tjedna za ocjenu informacija koje su dobili u okviru dubinske analize ([2]) i za odlučivanje o tome hoće li do 15. listopada 2012. dostaviti okvirnu ponudu. Svi ulagatelji koji su dostavili okvirne ponude imali su mogućnost sudjelovati u informativnom sastanku s prodavateljem. Rok za dostavu obvezujućih ponuda bio je 20. studenoga 2012.

(205) Komisija napominje i da je još prije objave poziva na podnošenje ponuda prodavatelj utvrdio kriterije u skladu s kojima će se odabrati gospodarski najpovoljnija ponuda te je na početku postupka obavijestio ponuditelje o relevantnim kriterijima.

(206) Treće, ni u jednoj fazi natječajnog postupka nije bilo diskriminacije među ponuditeljima. Svi su ponuditelji dobili iste informacije i pojašnjenja o pravilima i procedurama natječajnog postupka, rokovima za dostavljanje ponuda i o FLG-u. Nijedan ponuditelj nije dobio ekskluzivna prava u okviru pregovora. U završnoj fazi tri su ponuditelja dostavila obvezujuće ponude.

(207) Nakon što je ocijenio obvezujuće ponude na temelju kriterija utvrđenih prije početka postupka, Hansestadt Lübeck zaključio je da je društvo 3Y dostavilo gospodarski najpovoljniju ponudu. Hansestadt Lübeck predložio je Vijeću Bürgerschaft sklapanje ugovora o prodaji. Bürgerschaft je 29. studenoga 2012. odlučio prihvatiti ponudu društva Yasmina te je FLG-ova imovina s učinkom od 1. siječnja 2013. prodana društvu 3Y, koje je u tu svrhu osnovalo društvo Yasmina.

([1]) Odluka Komisije od 4. travnja 2012., SA.34547 – Francuska – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (SL C 305, 10.10.2012., str. 10.).

([2]) Dubinska analiza ispitivanje je koje obično provodi kupac u pogledu subjekta nad kojim se potencijalno namjerava provesti pripajanje, stjecanje, privatizacija ili slična transakcija među poslovnim subjektima.

(208) Četvrto, natječajni postupak za prodaju imovine bezuvjetan je ako je potencijalni kupac općenito slobodan stjecati imovinu i upotrebljavati je za vlastite potrebe, neovisno o tome vodi li ili ne određena poduzeća ([1]). U tom kontekstu Komisija navodi da je u objavljenom pozivu na podnošenje ponuda za prodaju FLG-ove imovine utvrđeno da bi kupac trebao nastaviti upravljati zračnom lukom. Nadalje, društvo Yasmina, uspješni ponuditelj, platilo je konačnu kupoprodajnu cijenu od […] EUR za kupnju imovine društva FLG. Društvo Yasmina sklopilo je i dva ugovora o zakupu infrastrukture, zemljišta i imovine u vlasništvu grada Hansestadt Lübeck. Zakupnina je iznosila […] EUR godišnje odnosno […] EUR godišnje. Istodobno se Hansestadt Lübeck obvezao društvu Yasmina osigurati investicijsku potporu u iznosu od […] EUR ako se ispune određeni uvjeti. Prodaja FLG-ove imovine bila je izravno povezana s budućom investicijskom potporom društvu Yasmina. S obzirom na to da je buduća potpora bila veća od kupovne cijene, prodajna cijena bila je negativna.

(209) S obzirom na navedeno Komisija preispituje bezuvjetnost natječajnog postupka. Ako se prodaja imovine provodi uvjetovanim natječajnim postupkom, zbog takvog postupka ne može se pretpostaviti da je transakcija bila u skladu s tržišnim uvjetima. Stoga Komisija ne može donijeti zaključak o tome je li društvo Yasmina platilo tržišnu cijenu za FLG-ovu imovinu. Ako je društvo Yasmina doista platilo cijenu manju od tržišne, to bi upućivalo na postojanje gospodarskog kontinuiteta.

7.2.2.3. **Identitet kupca**

(210) Kupac je bilo društvo Yasmina, društvo kći društva 3Y. Jedini član društva 3Y bio je saudijski državljanin Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Društvo Yasmina bilo je privatni poduzetnik bez prethodnih poveznica s društvom FLG ili gradom Hansestadt Lübeck. Činjenica da je društvo Yasmina bilo neovisno o FLG-u i javnim tijelima upućuje na izostanak gospodarskog kontinuiteta. Stoga Komisija zaključuje da identitet kupca ne upućuje na postojanje gospodarskog kontinuiteta.

7.2.2.4. **Trenutak prodaje**

(211) Hansestadt Lübeck namjeravao je privatizirati zračnu luku prije no što je Komisija započela bilo kakav istražni postupak. Nakon neuspješne privatizacije 2009. u kojoj je sudjelovalo društvo Infratil, Hansestadt Lübeck započeo je drugi pokušaj 2012., koji je uspio privatizacijom zračne luke društvu Yasmina. Do prodaje društvu Yasmina došlo je nakon donošenja odluka o pokretanju postupka iz 2007. i 2012., ali prije nego što je Komisija donijela ikakvu konačnu odluku. Činjenica da je prodaja zračne luke dio stalnih nastojanja grada Hansestadt Lübeck da privatizira zračnu luku upućuje na to da nije riječ o namjernom pokušaju da se izbjegne povrat potpore. Vrijeme provedbe postupka prodaje upućuje na izostanak gospodarskog kontinuiteta.

(212) Osim toga, Sud je prethodno smatrao da postoji gospodarski kontinuitet ako je „objektivno točno da je učinak prijenosa izbjegavanje obveze povrata predmetne potpore” ([2]). Međutim, budući da u ovom predmetu nije bilo odluke Komisije o postojanju potpore u zračnoj luci Lübeck od 2007., kad je predmet izvorno otvoren, ne može se zaključiti da je takva namjera postojala u trenutku privatizacije. Upravo suprotno, grad Hansestadt Lübeck u ovom je predmetu postupio na gospodarski dosljedan način jer je privatizacija zračne luke bila predviđena prije no što je Komisija počela preispitivati moguću državnu potporu u zračnoj luci Lübeck ([3]).

(213) Nadalje, Sud je prethodno smatrao da može biti riječ o gospodarskom kontinuitetu ako je društvo osnovano kako bi se nastavile neke djelatnosti poduzetnika koji je postao nesolventan ([4]). Međutim, to ovdje nije slučaj jer je Hansestadt Lübeck pokrenuo i završio prodaju društvu Yasmina, a da FLG nije bio nesolventan. Stoga Komisija zaključuje da trenutak prodaje ne upućuje na postojanje gospodarskog kontinuiteta.

7.2.2.5. **Gospodarska logika poslovanja**

(214) Pri podnošenju svojeg iskaza interesa društvo Yasmina predstavilo je ambiciozan poslovni plan usmjeren na pretvorbu zračne luke Lübeck u modernu zračnu luku koja je privlačna raznovrsnim poduzetnicima. Plan je bio privući poduzeća modernim visokotehnološkim poslovnim parkom, koji je trebao sadržavati kina, banke, kafiće, restorane i parkiralište s posebnim ispitnim stazama, stazom za karting, klizalištem, buticima visoke mode,

([1]) Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 262, 19.7.2016., str. 1., uvodna izjava 94.).
([2]) Predmet T-415/05, *Grčka protiv Komisije* ECLI:EU:T:2010:386, točka 146.
([3]) Isto. Sud je utvrdio da gospodarska nedosljednost može biti naznaka za financijski kontinuitet.
([4]) Predmet C-610/10 *Komisija protiv Španjolske* [2012.] ECLI:EU:C:2012:781, točka 106.

boutique hotelom, konferencijskim centrom te centrom za veleprodaju odjeće. Osim toga, namjeravao se izgraditi teretni centar kako bi se plovni putovi spojili sa zemaljskim i zračnim te kako bi se olakšao prijevoz. To je podrazumijevalo mogućnosti skladištenja, duže uzletno-sletne staze i infrastrukturu za održavanje. Nadalje, bile su predviđene dodatne izmjene trenutačnog poslovnog plana, kao što su jeftino gorivo za male zrakoplove, usluga samostalne prijave, služba održavanja zrakoplova u bazi s luksuznim uslugama za važne goste, oglašavanje zračne luke kao lokacije za aeromitinge i izložbe o zračnom prijevozu. Istodobno je zračna luka Lübeck trebala nastaviti poslovati kao zračna luka, tj. nuditi čarterske i redovne letove. Sa stajališta *ex ante* zračna luka Lübeck trebala je ostati zračna luka, ali s promijenjenim poslovnim planom.

(215) Komisija primjećuje da je, iako se poslovni koncept društva Yasmina razlikovao od djelatnosti koje je obavljao FLG, društvo Yasmina i dalje planiralo nuditi slične zrakoplovne djelatnosti kao FLG. Sve u svemu, čini se da to ipak upućuje na postojanje gospodarskog kontinuiteta. Taj zaključak ne mijenja ni činjenica da je društvo Yasmina *ex post* moglo nuditi samo umanjene zrakoplovne djelatnosti jer je Ryanair napustio zračnu luku Lübeck kako bi počeo poslovati u zračnoj luci Hamburg koja se nalazi u blizini.

7.2.2.6. **Zaključak o gospodarskom kontinuitetu između društava FLG i Yasmina**

(216) Komisija primjećuje da neki od pokazatelja upućuju na izostanak gospodarskog kontinuiteta između društava FLG i Yasmina, a neki upućuju na postojanje gospodarskog kontinuiteta. Najvažnije je što Komisija ne može isključiti da je društvo Yasmina za imovinu društva FLG platilo manju cijenu od tržišne. Stoga, iako neki pokazatelji upućuju na izostanak gospodarskog kontinuiteta, Komisija ne može isključiti da je ipak postojao gospodarski kontinuitet između društava FLG i Yasmina. Međutim, Komisija napominje da su u svakom slučaju društva 3Y i Yasmina u međuvremenu prestala postojati. To znači da se obveza povrata, čak i ako je postojao gospodarski kontinuitet između društava FLG i Yasmina, više ne može proširiti na društvo Yasmina.

7.2.3. ***Gospodarski kontinuitet između društava FLG i PuRen***

(217) Ako je postojao gospodarski kontinuitet između društava FLG i Yasmina, i s obzirom na to da je društvo Yasmina u međuvremenu prestalo postojati, Komisija mora ocijeniti je li kupac imovine društva Yasmina ostvario korist od potencijalne državne potpore društvu FLG i bi li obvezu povrata trebalo proširiti na tog kupca.

(218) Prije prestanka postojanja društva Yasmina njegova imovina prodana je drugom privatnom ulagatelju, društvu PuRen. Komisija napominje da je imovina društva Yasmina prodana u postupku u slučaju nesolventnosti koji je nadzirao sud u skladu s njemačkim zakonom o nesolventnosti ([1]). Čini se da iz toga proizlazi da bi, u svakom slučaju, da je postojao gospodarski kontinuitet između društava FLG i Yasmina, lanac gospodarskog kontinuiteta u toj fazi bio prekinut. Stoga PuRen nije ostvario korist od potencijalne državne potpore društvu FLG.

7.2.4. ***Prednost za prodanu gospodarsku djelatnost***

(219) Ni glavna gospodarska djelatnost koju je FLG obavljao, tj. upravljanje zračnom lukom Lübeck, više ne postoji, s obzirom na to da se u zračnoj luci Lübeck više ne održavaju redovni ni čarterski letovi. Na dan donošenja ove Odluke nijedan se zračni prijevoznik ne služi zračnom lukom Lübeck. Stoga ni prodana gospodarska djelatnost nije mogla ostvariti korist od potencijalne državne potpore FLG-u.

(220) Nadalje, Komisija mora ocijeniti je li zbog negativne prodajne cijene koju je društvo Yasmina platilo za imovinu FLG-a i dalje mogla nastati prednost za prodanu gospodarsku djelatnost ([2]), u ovom slučaju za zračnu luku. U tu svrhu Komisija mora ocijeniti je li Hansestadt Lübeck postupio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu. Troškove prodaje zračne luke trebalo bi usporediti s troškovima iz hipotetskog scenarija, koji bi se u ovom slučaju mogao odnositi na zatvaranje zračne luke ili na nastavak FLG-ova upravljanja zračnom lukom.

(221) Međutim, s obzirom na to da na dan donošenja ove Odluke nijedan zračni prijevoznik ne posluje u zračnoj luci te se stoga ne nudi nijedan redovan ili čarterski let iz zračne luke Lübeck ili prema njoj, Komisija smatra da nema potrebe ocjenjivati je li zbog negativne prodajne cijene nastala prednost za prodanu gospodarsku djelatnost. Prodana gospodarska djelatnost nestala je s tržišta.

([1]) Zakon o nesolventnosti („Insolvenzordnung”) od 5. listopada 1994. (BGBl. I S. 2866), zadnje izmijenjen člankom 16. Zakona od 20. studenoga 2015. (BGBl. I S. 2010).

([2]) Vidjeti Odluku Komisije 2008/717/EZ od 27. veljače 2008. o državnoj potpori C 46/07 (ex NN 59/07) koju je Rumunjska provela u korist društva Automobile Craiova (prethodno Daewoo Romania) (SL L 239, 6.9.2008., str. 12.).

(222) Tim zaključkom ne dovodi se u pitanje ocjena toga je li nedavna prodaja zračne luke Lübeck društvu Stöcker uključivala državnu potporu za kupca. Nadalje, Komisija podsjeća Njemačku da svaka mjera usmjerena na pripremu zračne luke Lübeck za održavanje redovnih ili čarterskih letova u budućnosti podliježe nadzoru državnih potpora i trebalo bi je prijaviti Komisiji.

7.2.5. ***Zaključak***

(223) Komisija zaključuje da nema potrebe za donošenjem odluke o tome čini li potencijalna državna potpora FLG-u državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a i, ako da, može li se ta potpora proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem. Pravni subjekt FLG prestao je postojati, a time i njegova gospodarska djelatnost. Nadalje, čak i da je postojao gospodarski kontinuitet između društava FLG i Yasmina, više ne bi bilo moguće ostvariti povrat potpore od društva Yasmina jer je ono prestalo postojati, a njegova imovina prodana je u postupku u slučaju nesolventnosti koji je nadzirao sud u skladu s njemačkim stečajnim pravom.

7.3. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST DRUŠTVA INFRATIL*

7.3.1. ***Prodaja udjela u društvu FLG***

7.3.1.1. **Prednost**

(224) Prednost u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a svaka je gospodarska korist koju poduzetnik ne bi mogao ostvariti u uobičajenim tržišnim uvjetima, odnosno bez intervencije države ([1]).

(225) U skladu s člankom 345. UFEU-a „Ugovori ni na koji način ne dovode u pitanje pravila kojima se u državama članicama uređuje sustav vlasništva". Privatizacija društva, odnosno prijelaz iz javnog u privatni sektor, izbor je gospodarske politike koji, sam po sebi, pripada isključivoj nadležnosti države članice.

(226) U skladu s ustaljenom sudskom praksom ([2]) i praksom Komisije ([3]), ako država članica prodaje udjele u poduzećima, za kupca ne nastaje prednost ako je postupanje države članice u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. To je slučaj ako bi hipotetski privatni član društva, vođen izgledima profitabilnosti, sklopio predmetnu transakciju. Stoga se negospodarski argumenti, kao što su razlozi povezani s industrijskom politikom, zapošljavanjem ili ciljevima regionalnog razvoja, ne mogu uzeti u obzir. Komisija i Sud više su puta potvrdili to načelo ([4]).

(227) U svojoj presudi u predmetu *Stardust Marine* Sud je naveo da „[…] u cilju ispitivanja ponaša li se država kao razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu, nužno je staviti se u kontekst razdoblja u kojem su poduzete mjere financijske potpore radi ocjene gospodarske razumnosti postupanja države i tako se suzdržati od ocjenjivanja utemeljenog na kasnijoj situaciji" ([5]).

(228) Stoga je, kako bi se ocijenilo je li Hansestadt Lübeck postupao kao subjekt u tržišnom gospodarstvu pri privatizaciji zračne luke Lübeck, nužno ocijeniti različite mogućnosti koje je Hansestadt Lübeck tada imao, da bi se potvrdilo je li Hansestadt Lübeck izabrao financijski najpovoljniju mogućnost. U načelu, ocjena koju je provelo jedno neovisno revizorsko društvo ili više njih može služiti kao dokaz za tržišnu vrijednost transakcije.

(229) Hansestadt Lübeck angažirao je 2004. nezavisnu privatnu banku ([6]) za vrednovanje zatvaranja i nastavka rada zračne luke („studija Berenberg"). U studiji Berenberg sljedeće mogućnosti ocijenjene su s obzirom na najgori i najbolji mogući scenarij:

([1]) Predmet C -342/96 *Kraljevina Španjolska protiv Komisije* ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.; predmet C-39/94 Syndicat francais de l'Express international (SFEI) i drugi protiv La Poste i drugih ECLI:EU:C:1996:285, točka 60.

([2]) Vidjeti na primjer: predmet T-296/97 *Alitalia protiv Komisije* ECLI:EU:T:2000:289; predmete T-228/99 i T-233/99, *WestLB protiv Komisije* ECLI:EU:T:2003:57; predmet T-366/00, *Scott SA protiv Komisije* ECLI:EU:T:2007:99; predmete C-328/99 i C-399/00, *Italija i SIM 2 Multimedia protiv Komisije* ECLI:EU:C:2003:252; predmet T-358/94 *Air France protiv Komisije* ECLI:EU:T:1996:194.

([3]) 23. izvješće o politici tržišnog natjecanja, 1993., str. 255.

([4]) Odluka Komisije C(2013) 3546 final od 19. lipnja 2013., SA.36197(N/2013) – *Portugal Privatizacija društva ANA – Aeroportos de Portugal*, SL C 256, 5.9.2013., str. 3.; predmet C-40/85 *Belgija protiv Komisije*, ECLI:EU:C:1986:305.

([5]) Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije („Stardust Marine")* ECLI:EU:C:2002:294, točka 71.

([6]) Vrednovanje društva Berenberg Consult GmbH (društva kći društva Hamburger Privatbank Berenberg).

Tablica 9.

Mogućnosti grada Hansestadt Lübeck i vrednovanje društva Berenberg Consult

Mogućnosti	Najgori scenarij (u EUR)	Najbolji scenarij (u EUR)	Srednja vrijednost (u EUR)
Privatizacija (najbolji scenarij uključuje subvencije, prodaju lokacije zračne luke 2009., nalog za plaćanje dugova (njem. *Besserungsschein*))	[…]	[…]	[…]
Redovno zatvaranje (njem. *Ordentliche Schließung*) (najbolji scenarij bez izravne odgovornosti članova društva – njem. *Durchgriffshaftung*)	[…]	[…]	[…]
Nesolventnost (najbolji scenarij bez *Durchgriffshaftung*)	[…]	[…]	[…]
Nastavak poslovanja bez promjene (nema razlike između najboljeg i najgoreg scenarija)	[…]	[…]	[…]

(230) Referentni datum (njem. *Stichtag*) bio je 31. prosinca 2003. U studiji Berenberg zaključeno je da bi troškovi nastavka poslovanja zračne luke iznosili […] EUR. Ti su troškovi u studiji Berenberg procijenjeni pod pretpostavkom da bi zračna luka u sljedećim godinama nastavila bilježiti gubitke. Za mogućnost privatizacije vrednovanjem su procijenjeni troškovi u iznosu od […] EUR do […] EUR. To je vrednovanje uključivalo pozitivnu kupovnu cijenu od […] EUR. Budući da bi potencijalni kupac zračne luke u svoju kupovnu cijenu uključio očekivane gubitke, ta procijenjena cijena upućuje na to da se vrednovanjem pretpostavljala profitabilnost nakon privatizacije. Ta pretpostavka profitabilnosti može se objasniti povećanom učinkovitošću nakon privatizacije i očekivanim povećanjem broja putnika. Ona je stoga utemeljena. Konkretno, Ryanair je najavio da će, u slučaju produljenja uzletno-sletne staze, uspostaviti bazu u zračnoj luci Lübeck.

(231) Na temelju toga Hansestadt Lübeck odlučio je pokrenuti postupak privatizacije zračne luke jer je to bila financijski najpovoljnija mogućnost. Komisija navodi da se u studiji Berenberg očekivalo da će biti moguće prodati djelatnosti zračne luke po pozitivnoj cijeni, dok se, da su ostale u javnoj nadležnosti, od tih djelatnosti očekivalo da će stalno ostvarivati gubitke.

(232) Ugovor koji su sklopili Hansestadt Lübeck i Infratil sastoji se od nekoliko elemenata i sadržava različite scenarije u kojima se odražava situacija iz listopada 2005.

(233) Budući da je odobrenje planova obustavljeno presudom *OVG-a Schleswig* u srpnju 2005. (vidjeti uvodnu izjavu 78.), Infratil nije mogao proširiti zračnu luku. Stoga je vrijednost FLG-a umanjena. Nadalje, planirano proširenje usluga prijevoznika Ryanair, a time i profitabilnost zračne luke, uvelike je ovisilo o dobivanju odobrenja planova u budućnosti.

(234) Kao ulagatelj s Novog Zelanda i kao jedan od prvih privatnih ulagatelja koji je ulagao u regionalnu zračnu luku u kontinentalnoj Europi, Infratil je za svoju procjenu rizika imao samo mali broj temeljnih informacija. Na temelju prethodnog iskustva i znanja o njemačkim upravnim postupcima Hansestadt Lübeck mogao je opravdano očekivati dobivanje odobrenja planova. Istodobno je Hansestadt Lübeck morao prihvatiti da će Infratil pripisati veći rizik postupku dobivanja odobrenja planova te je morao prihvatiti činjenicu da Infratil otpočetka neće biti spreman platiti punu kupovnu cijenu. Iz toga su proizašli pregovori o opciji prodaje te podjela kupoprodajne cijene na kupoprodajnu cijenu I koju je odmah trebalo platiti i na kupoprodajnu cijenu II koju je trebalo platiti samo ako i kad se dobije odobrenje planova. Zbog navedenih okolnosti Komisija smatra da bi privatni član društva dogovorio slične mogućnosti.

(235) Komisija mora ocijeniti i je li transakcijska cijena određena za mogućnosti o kojima se pregovaralo bila u skladu s tržišnim zahtjevima.

Kupoprodajna cijena I ([…]) i opcija prodaje

(236) U tom scenariju uvjeti utvrđeni u Ugovoru o sudjelovanju iz 2005. nisu ispunjeni i odobrenje planova nije dobiveno. Zbog toga Infratil ne mora platiti kupoprodajnu cijenu II. Studija koju je provelo nezavisno konzultantsko društvo Ecorys po narudžbi Komisije pokazala je da se od zračne luke Lübeck očekivalo da će bilježiti gubitke ako ne dođe do proširenja.

Slika 2.

Neto sadašnja vrijednost (90 % vrijednosti vlasničkog kapitala) i kupoprodajna cijena u lošijem scenariju

[…]

(237) Očekivalo se da će Infratil u tim okolnostima iskoristiti opciju prodaje. Stoga se kupoprodajna cijena I smatra samo simboličnom cijenom koja je osigurana izlaznom strategijom kojom Infratil može obrnuti transakciju. Budući da u tom scenariju upravljanje zračnom lukom ne bi bilo profitabilno, Komisija zaključuje da je pozitivna cijena od […] EUR u skladu s tržišnim uvjetima i da za Infratil nije nastala gospodarska prednost.

(238) Cijena opcije prodaje od […] EUR (koju je trebao platiti Hansestadt Lübeck) uglavnom se sastoji od plaćanja zajmova članova društva, ulaganja, operativnih gubitaka i troškova za postupak dobivanja odobrenja planova, što su sve troškovi koje bi Hansestadt Lübeck morao pokriti bez privatizacije zračne luke. S obzirom na različite sastavnice cijene opcija prodaje trebala bi biti istovjetna poništenju ugovora, čime bi se obrnula izvorna transakcija.

(239) Komisija dalje napominje da je preuzimanje operativnih gubitaka ograničeno na […] EUR. Međutim, iz gubitaka zračne luke iz godina prije privatizacije može se zaključiti da je Infratil bio svjestan da će stvarni gubitci daleko premašiti to ograničenje ako se zračna luka Lübeck ne bude razvijala kako se očekuje.

Tablica 10.

FLG-ovi gubitci u razdoblju 1995.–2010. u tisućama EUR

Godina	FLG-ovi gubitci u tisućama EUR
1995.	[…]
1996.	[…]
1997.	[…]
1998.	[…]
1999.	[…]
2000.	[…]
2001.	[…]
2002.	[…]
2003.	[…]
2004.	[…]
2005.	[…]
2006. (1. siječnja 2006.–31. ožujka 2006.)	[…]
2007.	[…]
2008.	[…]
2009.	[…]
2010.	[…]

(240) Na temelju ekstrapolacije povećanja gubitaka u trima godinama prije privatizacije (2002.–2004.) mogli su se očekivati gubitci u iznosu većem od […] EUR za razdoblje od 1. listopada 2005. do 31. prosinca 2008. Čak i ako se pretpostavilo da se gubitci iz godine prije privatizacije neće promijeniti, mogli su se očekivati gubitci

u iznosu od […] EUR. Stoga je, u slučaju preprodaje udjela i uzimajući u obzir da bi Hansestadt Lübeck preuzeo gubitke u iznosu od […] EUR, Infratil razumno mogao znati da će morati snositi dodatne gubitke u iznosu od […] EUR do […] EUR. Ta je procjena potkrijepljena podatcima *ex post*, u skladu s kojima je zračna luka u predmetnom razdoblju nakupila gubitke u iznosu od […] EUR.

(241) Jasno je da privatni prodavatelj ne bi mogao dogovoriti povoljniju cijenu opcije prodaje. Stoga Komisija zaključuje da je Hansestadt Lübeck postupio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu u pregovorima o opciji prodaje i da za Infratil nije nastala gospodarska prednost.

Kupoprodajna cijena II ([…] EUR)

(242) Kupoprodajnu cijenu II u iznosu od […] EUR Infratil je morao platiti samo ako se ispune određeni uvjeti koji bi zajamčili profitabilnost zračne luke.

(243) Cijena odgovara prodajnoj cijeni koju su stranke dogovorile u ožujku 2005. tijekom postupka javne nabave.

(244) Postojanje gospodarske prednosti može se isključiti ako je prodaja u skladu s tržišnim uvjetima. Može se pretpostaviti da je to slučaj ako se prodaja provodi javnim natječajnim postupkom i ispunjeni su sljedeći kumulativni uvjeti ([1]):

— udjel se prodaje u konkurentnom natječajnom postupku koji je otvoren za sve sudionike, transparentan i nediskriminirajući,

— s prodajom nije povezan nijedan uvjet koji nije uobičajen u sličnim transakcijama između privatnih strana i kojim bi se potencijalno mogla umanjiti prodajna cijena,

— udjel se prodaje podnositelju najviše ponude,

— ponuditelji moraju imati dovoljno vremena i informacija za provedbu odgovarajuće ocjene imovine na kojoj se njihova ponuda temelji.

(245) Natječajni postupak koji se odvijao u ožujku 2005. ispunio je te uvjete. Budući da je pet različitih poduzetnika iskazalo svoj interes za kupnju zračne luke, ne podrazumijeva se da je samo Infratil uspio dostaviti vjerodostojnu ponudu. Osim toga, postupak javnog natječaja osmišljen je kako bi se osiguralo učinkovito i nediskriminirajuće tržišno natjecanje u skladu s njemačkim nacionalnim pravom.

(246) Komisija primjećuje da je prodajna cijena u prvom ugovoru o kupnji iz ožujka 2005. iznosila […] EUR. Međutim, o uvjetima ugovora ponovno se pregovaralo u listopadu 2005. Uvjeti kupoprodajne cijene II koji su iz toga proizašli, kao ni dogovorena umanjenja navedena u uvodnoj izjavi 83., nisu bili ishod izvornog natječajnog postupka. Stoga je potrebno primijeniti načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu kako bi se ocijenilo je li dogovorena cijena u skladu s tržišnim uvjetima.

(247) Kako bi se utvrdilo je li Hansestadt Lübeck mogao dogovoriti veću kupoprodajnu cijenu, potrebno je uzeti u obzir prevladavajuće okolnosti, konkretno razinu rizika od toga da će Infratil iskoristiti opciju prodaje i potencijalne gubitke koji iz toga proizlaze.

(248) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 240., Infratil je, čak i ako se uzmu u obzir gubitci u iznosu od […] EUR koje je pokrivao Hansestadt Lübeck, pri iskorištavanju opcije prodaje morao očekivati dodatne novčane gubitke u iznosu od […] EUR do […] EUR. Sa stajališta *ex ante* Infratil je stoga bio suočen sa situacijom u kojoj potencijalno ostvaruje dobit u slučaju ostvarenja drugog scenarija, dok istodobno riskira veliki gubitak u slučaju iskorištavanja opcije prodaje.

(249) Njemačka je navela da je iz perspektive 2005. Hansestadt Lübeck smatrao vrlo malo vjerojatnim da će se ostvariti uvjeti za iskorištavanje opcije prodaje, odnosno da se neće dobiti odobrenje planova i da će broj putnika biti manji od […].

(250) Međutim, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 234., Hansestadt Lübeck morao je očekivati da će Infratil pripisati veći rizik postupku dobivanja odobrenja planova.

([1]) Vidjeti točku 403. 23. izvješća Europske komisije o politici tržišnog natjecanja, 1993.; točku 4.2.3.1. Obavijesti Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 262, 19.7.2016., str. 1.).

(251) S obzirom na broj putnika Njemačka tvrdi da je Ryanair najavio da će uspostaviti bazu u zračnoj luci Lübeck ako se povećaju postojeće uzletno-sletne staze i da se očekivalo da uspostava *baze* dovede do broja od […] putnika godišnje.

(252) Komisija navodi da stvarni broj putnika u zračnoj luci Lübeck nije dosegnuo taj prag, nego se broj od 2005. do 2008. smanjio na 544 339 putnika 2008. (vidjeti tablicu 1.). Međutim, Komisija u tom kontekstu navodi da se okolnostima kao što su učinci financijske krize, koja se nije mogla očekivati 2005., može objasniti značajno odstupanje između očekivanog i stvarnog broja putnika.

(253) U studiji društva Ecorys koju je naručila Komisija i u stručnom izvješću društva Ernst & Young koje je 2005. naručio Hansestadt Lübeck očekivalo se da će se broj putnika 2008. povećati na […]. Ta se brojka temeljila na pretpostavci da će se u prvoj polovini 2008. dobiti odobrenje planova i da će se građevinski radovi u zračnoj luci Lübeck odgoditi do kraja 2008.

(254) Na temelju tih brojki bilo bi prilično razumno da Hansestadt Lübeck razmatra mogućnost da broj putnika ostane manji od praga od […]. Budući da je dosezanje praga broja putnika bilo preduvjet za istek opcije prodaje i nije bilo sigurno da će se dobiti odobrenje planova, iskorištavanje opcije prodaje trebalo je razmatrati kao mogućnost.

(255) Stoga, s obzirom na mogućnost da Infratil iskoristi opciju prodaje i s tim povezani rizik velikog gubitka, Komisija pretpostavlja da privatni član društva ne bi uspio dogovoriti veću kupoprodajnu cijenu jer transakcija u tom slučaju ne bi bila profitabilna za potencijalnog ulagatelja.

(256) Komisija stoga smatra da je odluka grada Hansestadt Lübeck da prihvati prodajnu cijenu od […] EUR uz dogovorena umanjenja utvrđena u Ugovoru o sudjelovanju iz 2005. ekonomski utemeljena.

(257) To odgovara nalazima iz studije društva Ernst & Young, u kojoj se prihodi od prodaje udjela u FLG-u procjenjuju na iznos od oko […] EUR, zbog čega se zaključuje da bi privatni ulagatelj u sličnoj situaciji prihvatio dogovorenu cijenu.

(258) U studiji društva Ecorys tržišna cijena udjela procjenjuje se na mnogo veću vrijednost od oko […] EUR. Međutim, u studiji se ne uzimaju u obzir veliki financijski rizici za Infratil u slučaju iskorištavanja opcije prodaje, kako su navedeni u uvodnim izjavama 247. i 248. U studiji društva Ecorys taj je rizik postavljen na nulu i stoga ga se ne uzima u obzir u procjeni kupoprodajne cijene II. Različiti iznosi u pogledu ulaganja/CAPEX-a upotrijebljeni u izračunu dodatno pridonose različitoj procjeni rizika u dvjema studijama.

(259) Nadalje, upotreba različitih stopa rasta broja putnika dovodi do znatne razlike u rezultatima studija.

(260) S obzirom na ta razmatranja Komisija zaključuje da je kupoprodajna cijena II utvrđena u Ugovoru o sudjelovanju iz 2005. u skladu s tržišnim uvjetima i da za Infratil nije nastala gospodarska prednost.

7.3.1.2. **Zaključak o ukupnoj profitabilnosti transakcije**

(261) Iz prethodno navedene ocjene mjere proizlazi da je Hansestadt Lübeck bio suočen s odlukom hoće li zatvoriti zračnu luku, nastaviti njezin rad uz gubitke ili prodati zračnu luku Lübeck. Hansestadt Lübeck odabrao je gospodarski najpovoljniju mogućnost time što je odlučio prodati zračnu luku. U ocjeni konkretnih uvjeta Ugovora o sudjelovanju iz 2005. potrebno je uzeti u obzir međusobni odnos dvaju scenarija (tj. kupoprodajna cijena I i opcija prodaje u odnosu na kupoprodajnu cijenu II). Budući da je utvrđeno kako je iz perspektive *ex ante* bilo razumno mogućim smatrati i plaćanje kupoprodajne cijene II i iskorištavanje opcije prodaje, potrebno je razmotriti rizike koji iz toga proizlaze za obje stranke. Komisija posebno s obzirom na potencijalne novčane gubitke koji za Infratil proizlaze iz iskorištavanja opcije prodaje ne smatra vjerojatnim da bi privatni prodavatelj na mjestu grada Hansestadt Lübeck mogao postići povoljniji sporazum.

(262) Stoga Komisija zaključuje da je Hansestadt Lübeck u pregovorima o Ugovoru o sudjelovanju iz 2005. postupio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu. Iz toga proizlazi da mjerom nije nastala nikakva gospodarska prednost za Infratil i da ona nije činila državnu potporu.

7.3.2. ***Dodatni ugovor iz 2009. i ponovni pregovori o opciji prodaje – preuzimanje gubitaka, ulaganja i drugih troškova društva FLG 2009.***

(263) Kako je prethodno navedeno, Dodatnim ugovorom iz 2009. potpisanim 12. studenoga 2008. nisu izmijenjeni iznosi koji su se trebali platiti za opciju prodaje u okviru Ugovora o sudjelovanju iz 2005., ali je on uključivao preuzimanje gubitaka, dogovorenih ulaganja i drugih troškova povezanih s upravljanjem zračnom lukom Lübeck 2009., iz čega je proizašla ukupna cijena opcije prodaje u iznosu od […] EUR (vidjeti uvodnu izjavu 90.).

(264) U svojoj Odluci o pokretanju postupka iz 2012. Komisija je pokrenula istražni postupak u pogledu dviju odvojenih mjera:

(a) preuzimanja gubitaka, ulaganja i drugih troškova društva FLG 2009. te

(b) razlike između cijene opcije prodaje dogovorene 2005. i stvarne plaćene cijene opcije prodaje.

Međutim, s obzirom na primljene informacije, Komisija smatra da se ta dva pitanja odnose na istu mjeru, odnosno na Dodatni ugovor iz 2009. koji su sklopili Hansestadt Lübeck i Infratil.

7.3.2.1. **Prednost**

(265) Kako bi odredila je li cijena opcije prodaje u okviru Ugovora iz 2009. uključivala gospodarsku prednost za Infratil, Komisija mora primijeniti test subjekta u tržišnom gospodarstvu. Kako bi mogla utvrditi je li Hansestadt Lübeck odabrao financijski najpovoljniju mogućnost, Komisija se mora staviti u položaj privatnog člana društva u trenutku kad je ugovor potpisan ([1]).

(266) Komisija je utvrdila da je, nakon što je Infratil objavio svoju namjeru iskorištavanja opcije prodaje 2009., Hansestadt Lübeck imao sljedeće mogućnosti:

(a) zatvoriti zračnu luku;

(b) tražiti novog privatnog upravitelja i u međuvremenu

— nastaviti upravljanje zračnom lukom, ili

— potpisati Dodatni ugovor iz 2009. kako bi Infratil nastavio upravljati zračnom lukom dok se ne pronađe novi upravitelj.

(267) Mogućnost zatvaranja zračne luke (mogućnost (a)) zahtijevala bi od grada Hansestadt Lübeck da odmah plati cijenu opcije prodaje od […] EUR (vidjeti uvodnu izjavu 238.) i pokrene postupak zatvaranja zračne luke, što bi donijelo dodatne troškove (vidjeti studiju Berenberg prikazanu u tablici 9.).

(268) U prvom podscenariju mogućnosti (b) (Hansestadt Lübeck nastavlja upravljati zračnom lukom dok se ne pronađe novi privatni ulagatelj) Hansestadt Lübeck morao bi društvu Infratil platiti cijenu opcije prodaje utvrđene Ugovorom o sudjelovanju iz 2005. i pokriti sve troškove koji proizađu iz upravljanja zračnom lukom dok se ne pronađe novi ulagatelj. Iz cijene opcije prodaje plaćene 2009. (vidjeti tablicu 3.) proizašli bi troškovi operativnih gubitaka, ulaganja, postupka dobivanja odobrenja planova i pravnih troškova koji bi sami već dosegnuli iznos od […] EUR. Stoga bi se već do listopada 2009. Hansestadt Lübeck suočio s troškovima u iznosu od približno […] EUR (cijena opcije prodaje u skladu s Ugovorom o sudjelovanju iz 2005. uvećana za operativne troškove za razdoblje od studenoga 2008. do listopada 2009.).

(269) Njemačka je navela da bi preprodaja društva FLG novom privatnom ulagatelju zahtijevala novi natječajni postupak na razini Unije, za koji se procjenjuje da bi trajao najmanje 12 mjeseci. Komisija navodi da bi privatni upravitelj doista uzeo u obzir procijenjeno trajanje natječajnog postupka.

(270) Drugi podscenarij mogućnosti (b) bio je potpisati Dodatni ugovor iz 2009. kako bi se spriječilo da Infratil iskoristi opciju prodaje do 22. listopada 2009. U tom scenariju, pod pretpostavkom da će Infratil iskoristiti svoju opciju prodaje u listopadu 2009., Hansestadt Lübeck morao bi platiti cijenu opcije prodaje iz Dodatnog ugovora iz 2009. Budući da se ta cijena sastoji od cijene opcije prodaje iz Ugovora o sudjelovanju iz 2005. i dodatnih troškova povezanih s upravljanjem zračnom lukom 2009., potencijalni troškovi za Hansestadt Lübeck slični su onima iz drugog scenarija.

([1]) Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije („Stardust Marine”)* ECLI EU:C:2002:294, točka 71.

(271) Međutim, Dodatni ugovor iz 2009. značio je prednost za Hansestadt Lübeck utoliko što je grad dobio dovoljno vremena za pripremu natječajnog postupka kako bi pronašao novog ulagatelja. Osim toga, trenutačni odlazak društva Infratil sa sobom je nosio rizik da će Ryanair umanjiti opseg svojih usluga u zračnoj luci Lübeck, čime bi se potencijalno povećali budući operativni gubitci. Nadalje, umanjenje opsega usluga prijevoznika Ryanair moglo je imati negativan učinak na postupak dobivanja odobrenja planova jer je FLG svoju potrebu za proširenjem zračne luke u prvom redu opravdavao povećanjem segmenta niskotarifnog zračnog prijevoza.

(272) S obzirom na navedena razmatranja Komisija zaključuje da je potpisivanje Dodatnog ugovora iz 2009. bilo najpovoljnija mogućnost i da je Hansestadt Lübeck stoga postupio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu.

7.3.2.2. **Zaključak**

(273) Na temelju usporede različitih mogućnosti i povezanih troškova može se zaključiti da je Dodatni ugovor iz 2009. bio u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu jer je to u tom trenutku bila financijski najmanje zahtjevna i gospodarski najpovoljnija mogućnost usmjerena na budućnost.

(274) Taj zaključak potkrijepljen je razumnom pretpostavkom da Hansestadt Lübeck ne bi mogao pronaći novog ulagatelja 2009. To je dokazano iz perspektive *ex post* jer je novi ulagatelj pronađen tek 2012.

(275) Nadalje, sastavnice cijene opcije prodaje odgovaraju onima iz Ugovora o sudjelovanju iz 2005. te su samo uvećane na cijenu opcije prodaje iz 2009. kako bi se uzeli u obzir troškovi. Kao Ugovor o sudjelovanju iz 2005., Dodatni ugovor iz 2009. isto tako sadržava ograničenje operativnih gubitaka i troškova ulaganja koje treba platiti Hansestadt Lübeck.

(276) Na temelju navedenih razmatranja Komisija zaključuje da za Infratil nije nastala gospodarska prednost te mjera stoga nije činila državnu potporu.

7.4. *POTENCIJALNA DRŽAVNA POTPORA U KORIST PRIJEVOZNIKA RYANAIR*

7.4.1. ***Gospodarska prednost***

(277) Ako zračna luka ima na raspolaganju javna sredstva, pomoć zračnom prijevozniku može, u načelu, biti isključena kada odnos između zračne luke i zračnog prijevoznika zadovoljava test subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(278) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. ([1]), postojanje potpore zračnom prijevozniku koji se koristi zračnom lukom može se, u načelu, isključiti ako cijena koja se zaračunava za usluge zračne luke odgovara tržišnoj cijeni („prvi pristup”) ili ako se *ex ante* analizom, tj. analizom na temelju informacija dostupnih u trenutku dodjeljivanja potpore i događaja koji su se mogli predvidjeti u to vrijeme, može dokazati da će dogovor sa zračnom lukom/zračnim prijevoznikom dovesti do pozitivnog dodatnog doprinosa dobiti za zračnu luku i da je to dio cjelokupne strategije zračne luke koja će barem dugoročno dovesti do profitabilnosti („drugi pristup”).

(279) Drugi pristup znači da se mora ocijeniti bi li, na datum sklapanja ugovora, razboriti subjekt u tržišnom gospodarstvu od ugovora očekivao dodatnu profitabilnost. To se mjeri kao razlika između dodatnih prihoda koji se očekuju na temelju ugovora (odnosno razlike između prihoda koji bi se ostvarili ako se ugovor sklopi i prihoda koji bi se ostvarili bez ugovora) i dodatnih troškova koji se očekuju kao rezultat ugovora (odnosno razlike između troškova koji bi nastali ako se ugovor sklopi i troškova koji bi nastali bez ugovora), a novčani tokovi koji iz toga proizađu diskontiraju se po odgovarajućoj diskontnoj stopi.

(280) U pogledu prvog pristupa (usporedba s „tržišnom cijenom”) Komisija ne smatra da se u ovom trenutku može utvrditi odgovarajuća referentna vrijednost kako bi se odredila stvarna tržišna cijena za usluge koje pružaju zračne luke ([2]). Stoga smatra da je *ex ante* analiza dodatne profitabilnosti trenutačno najrelevantniji pristup za ocjenu dogovora koje zračne luke zaključuju s pojedinim zračnim prijevoznicima.

([1]) Vidjeti Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točku 53.
([2]) Vidjeti Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točku 59.

(281) Trebalo bi napomenuti da, općenito, primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na temelju prosječne cijene na drugim, sličnim tržištima može biti korisna ako se takva cijena može u razumnoj mjeri utvrditi ili zaključiti s obzirom na druge tržišne pokazatelje. Međutim, ta metoda nije toliko relevantna u slučaju usluga zračne luke jer se struktura troškova i prihoda često znatno razlikuje među zračnim lukama. To je zato što troškovi i prihodi ovise o tome koliko je zračna luka razvijena, o broju zračnih prijevoznika koji se služe zračnom lukom, njezinu kapacitetu s obzirom na putnički promet, stanju infrastrukture i povezanih ulaganja, regulatornom okviru koji se može razlikovati u državama članicama te svim dugovima i obvezama koje je zračna luka preuzela u prošlosti ([1]).

(282) Osim toga, liberalizacija tržišta zračnog prijevoza čini svaku isključivo komparativnu analizu složenom. Kao što je vidljivo u ovom slučaju, poslovne prakse zračnih luka i zračnih prijevoznika ne temelje se uvijek isključivo na objavljenom cjeniku usluga. Naprotiv, ti se poslovni odnosi uvelike razlikuju. Uključuju dijeljenje rizika s obzirom na putnički promet te svu povezanu poslovnu i financijsku odgovornost, standardne programe poticaja i promjenu raspodjele rizika tijekom trajanja ugovora. Stoga se jedna transakcija ne može stvarno usporediti s drugom na temelju cijene operacije prihvata i opreme ili cijene po putniku.

(283) Osim toga, određivanje referentne vrijednosti možda nije prikladna metoda za utvrđivanje tržišnih cijena ako dostupne referentne vrijednosti nisu definirane u odnosu na tržišna pitanja ili su javne intervencije znatno narušile postojeće cijene. Čini se da takvih narušavanja ima u industriji zračnog prijevoza, zbog razloga objašnjenih u točkama 57. do 59. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.:

> „Zračne luke u javnom vlasništvu javna tijela tradicionalno smatraju infrastrukturama za olakšavanje lokalnog razvoja, a ne kao poduzeća koja rade prema tržišnim uvjetima. Stoga postoji tendencija da se cijene tih zračnih luka ne određuju uzimajući u obzir tržišne uvjete i, posebice, zdrave *ex ante* izglede za profitabilnošću, već se one uglavnom promatraju vezano za socijalne ili regionalne okolnosti.
>
> Čak i kada su neke zračne luke u privatnom vlasništvu ili pod privatnom upravom i ne uzimaju u obzir socijalna ili regionalna pitanja, na cijene koje zaračunavaju te zračne luke snažno mogu utjecati cijene koje zaračunava većina zračnih luka s javnim subvencijama jer zračni prijevoznici uzimaju te druge cijene u obzir tijekom pregovora s privatnim ili privatno upravljanim zračnim lukama.
>
> U tim okolnostima Komisija snažno dvoji u to da se trenutačno može odrediti odgovarajuća referentna točka radi definiranja pravih tržišnih cijena usluga koje pružaju zračne luke. Ta se situacija u budućnosti može promijeniti ili razviti […]" ([2]).

(284) Osim toga, kako podsjećaju sudovi Unije, određivanje referentne vrijednosti uz upućivanje na predmetni sektor samo je jedan od analitičkih alata koji se upotrebljavaju kako bi se odredilo je li za korisnika nastala gospodarska prednost koju ne bi dobio u uobičajenim tržišnim uvjetima ([3]). Stoga Komisija može upotrebljavati taj pristup, ali nije to obvezna činiti u slučajevima u kojima bi to bilo neprimjereno, kao što je ovaj.

(285) Ryanair je u suštini tvrdio da se test subjekta u tržišnom gospodarstvu može primijeniti na temelju usporedbe s poslovnim dogovorima drugih europskih zračnih luka. Konkretno, usporedio je naknade koje Ryanair plaća u zračnim lukama Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes i Prestwick s naknadama koje na temelju ugovorâ u zračnoj luci Lübeck. Studijom nije ocijenjeno je li uzorak referentnih zračnih luka ispunjivao sve kriterije iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. jer su ocijenjeni samo intenzitet prometa, vrsta prometa u zračnoj luci i prosperitet okolnog područja ([4]).

(286) U svojoj Odluci o pokretanju postupka iz 2012. Komisija je usporedila naknade utvrđene u popratnim pismima iz ožujka i listopada 2010. s naknadama u zračnoj luci Hamburg, što je dovelo do dvojbi u pogledu tržišne usklađenosti naknada iz popratnih pisama. Komisija navodi da je intenzitet prometa u zračnoj luci Lübeck mnogo manji od onog u zračnoj luci Hamburg. Činjenica je da je Hamburg najprometnija zračna luka u sjevernoj Njemačkoj. Hamburg se upotrebljava za sve segmente zračnog prijevoza, dok je Lübeck bio usmjeren na

([1]) Vidjeti Odluku Komisije 2011/60/EU od 27. siječnja 2010. o državnoj potpori C 12/2008 (ex NN 74/07) – Slovačka – Ugovor između zračne luke Bratislava i zračnog prijevoznika Ryanair, uvodne izjave 88. i 89. (SL L 27, 1.2.2011., str. 24.).
([2]) Vidjeti Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točke 57. do 59.
([3]) Vidjeti u pogledu određivanja referentne vrijednosti s obzirom na profitabilnost (umjesto s obzirom na cijene) u sektoru spojene predmete T-319/12 i T-321/12 *Španjolska i Ciudad de la Luz protiv Komisije* ECLI:EU:T:2014:604, točku 44.
([4]) Za druge kriterije koji se ocjenjuju vidjeti Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točku 60.

niskotarifne zračne prijevoznike koji su zahtijevali manji broj šaltera za prijavu i objekata za transferne putnike, manji broj zaposlenika i objekata za rukovanje prtljagom, manje osoblja za čišćenje, nisu zahtijevali autobuse za putnike i omogućivali su brži prihvat i otpremu. Stoga zračna luka Hamburg nije dovoljno usporediva sa zračnom lukom Lübeck.

(287) S obzirom na ta razmatranja Komisija smatra da se na ovaj slučaj mora primijeniti pristup koji se u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. općenito preporučuje za primjenu testa subjekta u tržišnom gospodarstvu na odnose između zračnih luka i zračnih prijevoznika, to jest *ex ante* analiza dodatne profitabilnosti ([1]).

(288) Taj je pristup opravdan činjenicom da upravitelj zračne luke može imati objektivan interes za sklapanje transakcije sa zračnim prijevoznikom ako razumno može očekivati da će mu ta transakcija povećati dobit (ili umanjiti gubitke) u odnosu na hipotetsku situaciju u kojoj se ta transakcija ne sklopi, neovisno o usporedbi s uvjetima koje zračnim prijevoznicima nude drugi upravitelji zračne luke ili čak s uvjetima koje isti upravitelj zračne luke nudi drugim zračnim prijevoznicima.

(289) Osim navedenog, infrastruktura zračne luke mora biti otvorena svim zračnim prijevoznicima, a ne posvećena određenom zračnom prijevozniku kako bi se isključila mogućnost da se prednost koja je rezultat spojive potpore upravitelju zračne luke ne prenese na određenog zračnog prijevoznika.

(290) Komisija u tom kontekstu navodi i da je diferencijacija cijena standardna poslovna praksa. Međutim, takve politike diferencijacije cijena trebale bi biti poslovno opravdane.

(291) Komisija smatra da se dogovori sklopljeni između zračnih prijevoznika i zračne luke mogu smatrati usklađenima s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu kada, sa stajališta *ex ante*, dodatno pridonose profitabilnosti zračne luke. Zračna luka trebala bi dokazati da je, kad sklapa dogovor sa zračnim prijevoznikom (na primjer poseban ugovor ili ukupan program naknada zračne luke) sposobna tijekom trajanja dogovora pokriti sve troškove koji proizlaze iz dogovora uz razumnu profitnu maržu na temelju razumnih srednjoročnih izgleda ([2]).

(292) Kako bi se ocijenilo zadovoljava li sporazum koji je zračna luka sklopila sa zračnim prijevoznikom test subjekta u tržišnom gospodarstvu, očekivane nezrakoplovne prihode koji proizlaze iz aktivnosti zračnog prijevoznika treba uzeti u obzir zajedno s naknadama zračne luke, bez popusta, marketinške podrške ili programa poticaja. Slično tomu treba uzeti u obzir sve očekivane dodatne troškove koji nastanu za zračnu luku s obzirom na aktivnost zračnog prijevoznika u zračnoj luci. Takvi dodatni troškovi mogu obuhvaćati sve kategorije rashoda ili ulaganja, kao što su dodatni troškovi osoblja, opreme i ulaganja koji su nastali zbog prisutnosti zračnog prijevoznika u zračnoj luci ([3]).

(293) Komisija u svojoj ustaljenoj praksi odlučivanja smatra da troškove koje bi zračna luka svejedno morala snositi, bez obzira na dogovor sa zračnim prijevoznikom, ne bi trebalo uzeti u obzir u testu subjekta u tržišnom gospodarstvu ([4]).

(294) U skladu s presudom u predmetu Charleroi ([5]), Komisija pri ocjeni predmetnih mjera mora uzeti u obzir sva bitna obilježja mjera i njihov kontekst. Drugim riječima, Komisija mora analizirati očekivani učinak ugovora sa zračnim prijevoznikom Ryanair na FLG, uzimajući u obzir sve relevantne značajke predmetne mjere.

(295) U presudi u predmetu *Stardust Marine* Sud je izjavio da „[…] u cilju ispitivanja ponaša li se država kao razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu, nužno je staviti se u kontekst razdoblja u kojem su poduzete mjere financijske potpore radi ocjene gospodarske razumnosti postupanja države i tako se suzdržati od ocjenjivanja utemeljenog na kasnijoj situaciji” ([6]).

([1]) Vidjeti Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točke 59. i 63.
([2]) Vidjeti Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točku 63.
([3]) Vidjeti Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točku 64.
([4]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 64.; Odluka Komisije (EU) 2015/1226 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Angoulême te društava SNC-Lavalin, Ryanair i Airport Marketing Services (SL L 201, 30.7.2015., str. 48.); Odluka Komisije (EU) 2015/1584 od 1. listopada 2014. o državnoj potpori SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) koju je provela Italija u korist društva Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A. AL S.p.A. i različitih zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero (SL L 250, 25.9.2015., str. 38.); Odluka Komisije (EU) 2016/2069 od 1. listopada 2014. o mjerama SA.14093 (C 76/2002) koje je poduzela Belgija u korist društava Brussels South Charleroi Airport i Ryanair (SL L 325, 30.11.2016., str. 63.).
([5]) Predmet T-196/04 *Ryanair* protiv *Komisije („Charleroi”)* ECLI:EU:T:2008:585, točka 59.
([6]) Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije („Stardust Marine”)* ECLI:EU:C:2002:294, točka 71.

(296) Kako bi primijenila test subjekta u tržišnom gospodarstvu, Komisija se mora postaviti u vrijeme u koje je ugovor sklopljen. Osim toga, Komisija svoju ocjenu mora temeljiti i na informacijama i pretpostavkama koje je FLG imao na raspolaganju kad je ugovor sklopljen.

7.4.2. ***Primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na Ugovor iz 2000.***

7.4.2.1. **Uvodne napomene**

(297) Komisija navodi da je Air Berlin tvrdio kako ugovori koje su sklopili Ryanair i zračna luka Lübeck nisu bili profitabilni jer su se gubitci FLG-a stalno povećavali (vidjeti tablicu 8.) nakon dolaska prijevoznika Ryanair. Budući da su Ryanair i Wizz Air bili jedini zračni prijevoznici koji su održavali redovite linije iz zračne luke, Air Berlin je zaključio da gubitci FLG-a moraju biti pripisivi tim zračnim prijevoznicima.

(298) Komisija napominje da, čak i kad bi se mogla utvrditi značajna poveznica između broja putnika prijevoznika Ryanair u zračnoj luci Lübeck i gubitaka nastalih za FLG, takva poveznica ne bi nužno značila da su gubitci rezultat poslovanja prijevoznika Ryanair u zračnoj luci Lübeck. Njemačka je navela da je više od […] % gubitaka nastalih od 2000. do 2005. proizašlo iz ulaganja potrebnih za prilagodbu zračne luke povećanom broju putnika. Takva ulaganja bila su nužna kako bi se povećala vrijednost zračne luke u slučaju predviđene privatizacije i kako bi zračna luka bila spremna privući bilo kojeg zračnog prijevoznika.

(299) Osim toga, Komisija podsjeća na to da se test subjekta u tržišnom gospodarstvu temelji na procjeni *ex ante*. U skladu sa sudskom praksom Suda postupanje privatnog subjekta na tržištu koje se upotrebljava za ocjenu postupanja javnog subjekta ne mora biti usmjereno na kratkoročnu profitabilnost, nego se može voditi izgledima za dugoročnu profitabilnost ([1]). Čak i ako zračna luka bilježi gubitke tijekom poslovanja prijevoznika Ryanair, i dalje je moguće da ugovor između zračne luke i zračnog prijevoznika donese dodatnu profitabilnost za zračnu luku na *ex ante* osnovi.

(300) Naposljetku Komisija napominje da se u kontekstu predmetne istrage od društva Ecorys zatražilo da sastavi izvješće o profitabilnosti Ugovora iz 2000. koji su sklopili FLG i Ryanair ([2]). Međutim, izvješće se temeljilo na pristupu ukupnih troškova umjesto na pristupu dodatnih troškova i stoga ga se neće uzeti u obzir.

7.4.2.2. **Ocjena dodatnih troškova i prihoda**

(301) Kad je riječ o vremenskom okviru za ocjenu predmetnog ugovora, subjekt u tržišnom gospodarstvu kao početnu točku odabrao bi datum potpisivanja ugovora, tj. 29. svibnja 2000. Kao završni datum subjekt u tržišnom gospodarstvu odabrao bi završni datum utvrđen u Ugovoru iz 2000., tj. 31. svibnja 2010.

(302) Za potrebe ocjene predmetnog ugovora i s obzirom na nalaze iz uvodnih izjava 282. do 301., postojanje i iznos moguće potpore u tom ugovoru potrebno je ocijeniti s obzirom na situaciju u vrijeme njegova potpisivanja i, konkretnije, s obzirom na dostupne informacije i događaje koji su se mogli predvidjeti u to vrijeme.

(303) U vrijeme pregovora o ugovoru FLG je očekivao da će poslovanje prijevoznika Ryanair u zračnoj luci Lübeck dovesti do povećanja broja putnika, čime bi se povećali prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti, do proširenja nezrakoplovnih usluga i do privlačenja drugih zračnih prijevoznika. Iako je FLG ostvarivao gubitke u godinama prije sklapanja ugovora, očekivalo se da će poslovanje prijevoznika Ryanair u zračnoj luci srednjoročno do dugoročno dovesti do umjerene dobiti.

(304) Njemačka je dostavila podatke o *ex ante* očekivanom rastu broja putnika i o očekivanim dodatnim troškovima i prihodima, u najboljem i najgorem mogućem scenariju.

([1]) Predmet C-305/89, *Talijanska Republika protiv Komisije Europskih zajednica (Alfa Romeo)* ECLI:EU:C:1991:142.
([2]) Izvješće je prethodno spomenuto u odjeljku 7.3.1.1. u pogledu profitabilnosti ugovora koji su sklopili Hansestadt Lübeck i Infratil.

(305) Dodatni prihodi koje bi privatni ulagatelj razumno očekivao na temelju ugovora uključuju sljedeće:

(a) dodatne prihode od zrakoplovnih djelatnosti od putnika i naknada za slijetanje koje plaća Ryanair, i

(b) dodatne prihode od nezrakoplovnih djelatnosti od, na primjer, parkirališta za automobile, trgovina koje posluju u franšizama ili trgovina kojima se izravno upravlja.

(306) Primjenjujući načelo „jedne blagajne", Komisija smatra da bi trebalo uzeti u obzir prihode od zrakoplovnih i od nezrakoplovnih djelatnosti ([1]).

(307) Njemačka je navela da se na temelju naknada utvrđenih u Ugovoru iz 2000. očekivalo da će zračna luka imati prosječne prihode od zrakoplovnih djelatnosti u iznosu od […] EUR po putniku. FLG je procijenio da prihodi od nezrakoplovnog poslovanja čine […] % prihoda od zrakoplovnog poslovanja.

(308) Dodatni troškovi koje bi privatni ulagatelj razumno očekivao na temelju ugovora uključuju sljedeće:

(a) dodatne operativne troškove izravno prouzročene ugovorom s prijevoznikom Ryanair,

(b) troškove marketinških usluga,

(c) troškove ulaganja povezane s ugovorom s prijevoznikom Ryanair.

(309) Njemačka je navela da je bilo nužno povećati broj zaposlenika FLG-a kako bi se prilagodilo očekivanom broju putnika. FLG je očekivao dodatne operativne troškove i troškove osoblja u iznosu od […] EUR po putniku.

(310) Na temelju Ugovora iz 2000. FLG je očekivao dodatne marketinške troškove za razdoblje 2000.–2012. u iznosu od […] EUR u najboljem scenariju i […] EUR u najgorem scenariju.

(311) U pogledu troškova ulaganja Njemačka je navela da je infrastruktura zračne luke već postojala prije sklapanja ugovora s prijevoznikom Ryanair i da poslovanje prijevoznika Ryanair u zračnoj luci Lübeck koje se planiralo u početku nije zahtijevalo dodatna ulaganja u infrastrukturu.

(312) Njemačka je dostavila sljedeće prihode i operativne troškove za najbolji scenarij (tablica 11.) i najgori scenarij (tablica 12.):

Tablica 11.

Troškovi i prihodi u najboljem scenariju

godina	broj putnika	prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	operativni troškovi
2000.	[…]	[…]	[…]	[…]
2001.	[…]	[…]	[…]	[…]
2002.	[…]	[…]	[…]	[…]
2003.	[…]	[…]	[…]	[…]
2004.	[…]	[…]	[…]	[…]
2005.	[…]	[…]	[…]	[…]
2006.	[…]	[…]	[…]	[…]
2007.	[…]	[…]	[…]	[…]
2008.	[…]	[…]	[…]	[…]
2009.	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Vidjeti Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točku 64.

godina	broj putnika	prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	operativni troškovi
2010.	[…]	[…]	[…]	[…]
2011.	[…]	[…]	[…]	[…]
2012.	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupno	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tablica 12.

Troškovi i prihodi u najgorem scenariju

godina	broj putnika	prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	operativni troškovi
2000.	[…]	[…]	[…]	[…]
2001.	[…]	[…]	[…]	[…]
2002.	[…]	[…]	[…]	[…]
2003.	[…]	[…]	[…]	[…]
2004.	[…]	[…]	[…]	[…]
2005.	[…]	[…]	[…]	[…]
2006.	[…]	[…]	[…]	[…]
2007.	[…]	[…]	[…]	[…]
2008.	[…]	[…]	[…]	[…]
2009.	[…]	[…]	[…]	[…]
2010.	[…]	[…]	[…]	[…]
2011.	[…]	[…]	[…]	[…]
2012.	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupno	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

(313) FLG je procijenio da će financijski učinci Ugovora s prijevoznikom Ryanair iz 2000. biti pozitivni. U tom pogledu u tablici 13. sažeti su prihodi od zrakoplovnih i nezrakoplovnih djelatnosti te troškovi koji se mogu izravno pripisati poslovanju prijevoznika Ryanair u zračnoj luci i marketinškim troškovima.

Tablica 13.

***Ex ante* ocjena profitabilnosti**

ocjena profitabilnosti	Najbolji scenarij (u EUR)	Najgori scenarij (u EUR)
prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	[…]	[…]
prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	[…]	[…]
operativni troškovi	[…]	[…]
marketinški troškovi	[…]	[…]
Ukupno	**[…]**	**[…]**

(314) U najboljem scenariju Njemačka je zaokružila broj putnika na […], što je dovelo do prihoda od zrakoplovnih djelatnosti u iznosu od […] EUR. U najgorem scenariju očekivao se ukupan broj od […] putnika, što je dovelo do prihoda od zrakoplovnih djelatnosti u iznosu od […] EUR. Budući da se očekivalo da će prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti činiti […] % prihoda od zrakoplovnih djelatnosti, izračunano je da prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti iznose […] EUR u najboljem scenariju i […] EUR u najgorem scenariju. Izračunano je da će operativni troškovi iznositi ukupno […] EUR u najboljem scenariju i […] EUR u najgorem scenariju. Marketinški troškovi nisu izračunani po putniku, nego se procijenilo da ukupno iznose […] EUR u najboljem scenariju i […] EUR u najgorem scenariju.

(315) Iz tablice 13. vidjeti se da se očekivalo da će prihodi od Ugovora iz 2000. premašivati troškove, što bi dovelo do godišnjeg viška od […] EUR u najboljem scenariju i […] EUR u najgorem scenariju.

(316) Komisija smatra da je pristup Njemačke razborit. Procijenjeni prosječni prihodi od zrakoplovnih djelatnosti temeljili su se na uvjetima Ugovora s prijevoznikom Ryanair iz 2000. Očekivalo se da će prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti iznositi […] % prihoda od zrakoplovnih djelatnosti, što se čini sukladnim s općim očekivanjima u pogledu prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti u drugim zračnim lukama (vidjeti tablicu 6.). Razumnom se čini i pretpostavka da će trebati povećati broj zaposlenika ako se poveća broj putnika.

(317) Komisija navodi da ulaganja povezana s proširenjem zračne luke Lübeck nisu bila usmjerena konkretno na Ryanair, nego su ih potencijalno mogli iskoristiti i drugi zračni prijevoznici. Iz toga proizlazi da troškovi ulaganja nisu trebali biti uključeni u dodatne troškove ugovora s prijevoznikom Ryanair. U tom pogledu Komisija napominje da je Njemačka naglasila kako je FLG stalno pokušavao privući druge zračne prijevoznike, što mu je i uspjelo (npr. privukao je Wizz Air). Osim toga, Njemačka tvrdi da je zračna luka Lübeck neuspješno godinama pokušavala pokrenuti pregovore u pogledu ugovora s prijevoznikom Air Berlin.

(318) Njemačka je navela da je za uspješnu privatizaciju zračne luke Lübeck bilo potrebno znatno povećati broj putnika. Komisija prihvaća da su provedena ulaganja kako bi se zračna luka Lübeck pripremila za veći broj putnika ([1]).

(319) Komisija nadalje napominje da se Ugovorom iz 2000. od FLG-a nije zahtijevalo da provodi ulaganja ([2]). FLG je mogao ispuniti svoje obveze na temelju ugovora bez ulaganja u proširenje zračne luke.

(320) S obzirom na ta razmatranja Komisija zaključuje da je pristup Njemačke da ne pripisuje ulaganja provedena u zračnoj luci Lübeck ugovoru s prijevoznikom Ryanair razuman.

(321) Međutim, nakon analize informacija koje je Njemačka dostavila Komisija se ne slaže s jednom točkom analize i mijenja je na odgovarajući način. U Ugovoru iz 2000. navodi se da on završava 30. svibnja 2010. Njemačka je uzela u obzir dodatne troškove i prihode za 2011. i 2012. u izračunu dodatne profitabilnosti Ugovora iz 2000. Komisija smatra da je primjereno uzeti u obzir samo dodatne troškove i prihode nastale tijekom trajanja ugovora. S obzirom na tu nužnu izmjenu Komisija je provela vlastitu analizu tako što je izravno upotrijebila analizu dodatne profitabilnosti koju je dostavila Njemačka i tu analizu prema potrebi izmijenila, kako je sažeto prikazano u tablicama 14., 15. i 16.:

Tablica 14.

Troškovi i prihodi u najboljem scenariju

godina	broj putnika	prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	operativni troškovi
2000.	[…]	[…]	[…]	[…]
2001.	[…]	[…]	[…]	[…]
2002.	[…]	[…]	[…]	[…]
2003.	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Vidjeti Odluku (EU) 2015/1226.
([2]) Odluka (EU) 2015/1584.

godina	broj putnika	prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	operativni troškovi
2004.	[…]	[…]	[…]	[…]
2005.	[…]	[…]	[…]	[…]
2006.	[…]	[…]	[…]	[…]
2007.	[…]	[…]	[…]	[…]
2008.	[…]	[…]	[…]	[…]
2009.	[…]	[…]	[…]	[…]
2010.	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupno	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tablica 15.

Troškovi i prihodi u najgorem scenariju

godina	broj putnika	prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	operativni troškovi
2000.	[…]	[…]	[…]	[…]
2001.	[…]	[…]	[…]	[…]
2002.	[…]	[…]	[…]	[…]
2003.	[…]	[…]	[…]	[…]
2004.	[…]	[…]	[…]	[…]
2005.	[…]	[…]	[…]	[…]
2006.	[…]	[…]	[…]	[…]
2007.	[…]	[…]	[…]	[…]
2008.	[…]	[…]	[…]	[…]
2009.	[…]	[…]	[…]	[…]
2010.	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupno	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tablica 16.

***Ex ante* ocjena profitabilnosti**

ocjena profitabilnosti	Najbolji scenarij (u EUR)	Najgori scenarij (u EUR)
prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	[…]	[…]
prihodi od nezrakoplovnih djelatnosti	[…]	[…]
operativni troškovi	[…]	[…]
marketinški troškovi	[…]	[…]
Ukupno	**[…]**	**[…]**

(322) Komisija je isključila prihode i operativne troškove očekivane za 2011. i 2012. jer se očekivalo da će do tih godina Ugovor iz 2000. već isteći (vidjeti tablice 14. i 15.). Komisija se umjesto toga oslonila na prihode i operativne troškove očekivane za razdoblje 2000.–2010., iz čega su proizašli prihodi i operativni troškovi prikazani u tablici 16. Kad je riječ o marketinškim troškovima, Komisija je izračunala prosječne marketinške troškove po putniku koji su se mogli očekivati u najboljem i najgorem mogućem scenariju u skladu s informacijama koje je dostavila Njemačka. Zatim je prosječne marketinške troškove po putniku pomnožila s brojem putnika koji se mogao očekivati za razdoblje 2000.–2010., iz čega su proizašli očekivani marketinški troškovi u iznosu od […] EUR u najboljem scenariju i […] EUR u najgorem scenariju (vidjeti tablicu 16.).

(323) Konačno, iako u *ex ante* analizi koju je proveo FLG i dostavila Njemačka nije primijenjen popust na buduća plaćanja do datuma kada je sklopljen ugovor, iz dostavljenih slika jasno je da se očekivalo da će ugovor biti profitabilan.

(324) Uz dodatke koje je dostavila Njemačka društvo Oxera dostavilo je analizu profitabilnosti Ugovora iz 2000. ([1]) Gdje je to bilo moguće društvo Oxera upotrijebilo je podatke o rezultatima, tj. podatke o stvarnim nastalim troškovima i prihodima, iz razdoblja prije ugovora kako bi se izvele pretpostavke o očekivanjima FLG-a u trenutku potpisivanja ugovora. Društvo Oxera izračunalo je broj putnika na temelju podataka o rezultatima do trenutka potpisivanja ugovora. Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti i marketinški troškovi temeljeni su na naknadama i plaćanjima utvrđenima u Ugovoru iz 2000. Za izračun prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti i operativnih troškova društvo Oxera upotrijebilo je podatke o rezultatima iz razdoblja nakon sklapanja ugovora.

(325) Neto sadašnja vrijednost Ugovora s prijevoznikom Ryanair iz 2000. procijenjena je na […] EUR. Stoga se očekivalo da će ugovor biti profitabilan.

(326) Društvo Oxera izračunalo je neto sadašnju vrijednost bez pripisivanja troškova ulaganja Ugovoru s prijevoznikom Ryanair iz 2000. To je u skladu sa zaključkom Komisije (vidjeti uvodne izjave 316. do 320.) da ulaganja provedena u zračnoj luci Lübeck nije trebalo pripisati Ugovoru iz 2000.

(327) Komisija napominje da je društvo Oxera upotrijebilo dostupne *ex ante* podatke za izračun broja putnika, prihoda od zrakoplovnih djelatnosti i marketinških troškova, ali je svoju procjenu prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti i operativnih troškova temeljilo na *ex post* podatcima. Društvo Oxera navelo je da nije imalo pristup *ex ante* predviđanjima u pogledu prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti i operativnih troškova. Komisija napominje da se samo prihodi i troškovi za koje je zračna luka očekivala da će nastati *ex ante* u vrijeme kad je sklapala ugovor s predmetnim zračnim prijevoznikom mogu uzeti u obzir za ocjenu toga je li takav ugovor bio u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Međutim, ocjena koja se djelomično temelji na *ex post* podatcima može služiti kako bi se potvrdile pretpostavke na temelju kojih su određeni *ex ante* očekivani prihodi i troškovi. Činjenica je da se *ex ante* podatci koje je društvo Oxera rekonstruiralo s obzirom na prihode od zrakoplovnih djelatnosti ([…] EUR) nalaze između *ex ante* očekivanih prihoda FLG-a od zrakoplovnih djelatnosti u najboljem ([…] EUR) i najgorem ([…] EUR) mogućem scenariju koje je dostavila Njemačka. *Ex ante* podatci koje je rekonstruiralo društvo Oxera u pogledu marketinških troškova ([…] EUR) još su niži od onih koje je dostavila Njemačka: FLG je očekivao *ex ante* marketinške troškove u iznosu od […] EUR u najboljem scenariju i […] EUR u najgorem scenariju. Time se potvrđuje da su *ex ante* očekivanja FLG-a bila dovoljno konzervativna.

7.4.3. ***Zaključak***

(328) Informacije koje je dostavila Njemačka upućuju na to da je FLG mogao očekivati pozitivan dodatni povrat na Ugovor iz 2000. Pretpostavke na kojima se ta očekivanja temelje činile su se razumnima. To je potkrijepljeno činjenicom da je stvarni rast u razdoblju 2000.–2005. premašio očekivani rast broja putnika. Ograničenja rasta broja putnika bila su uvelike prouzročena nemogućnošću dobivanja odobrenja planova i povećanja zračne luke, što se nije moglo predvidjeti u trenutku sklapanja Ugovora iz 2000. FLG-ova očekivanja potkrijepljena su studijom koju je dostavilo društvo Oxera.

(329) Stoga se moglo razumno očekivati da će Ugovor s prijevoznikom Ryanair iz 2000. donijeti dodatnu profitabilnost za FLG. U skladu s tim, subjekt u tržišnom gospodarstvu sklopio bi ugovor jer se njime sa stajališta *ex ante* dodatno pridonijelo profitabilnosti zračne luke. Slično tomu, s obzirom na očito pozitivan doprinos, Ugovor iz 2000. može se smatrati i dijelom provedbe ukupne strategije koja će barem dugoročno dovesti do profitabilnosti.

([1]) Izvješće društva Oxera, ekonomska ocjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu: zračna luka Lübeck, 1. rujna 2014.

(330) Stoga Ugovorom iz 2000. koji su sklopili FLG i Ryanair nije nastala gospodarska prednost koju Ryanair ne bi dobio u uobičajenim tržišnim uvjetima. On stoga ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Tim zaključkom ne dovodi se u pitanje ocjena toga jesu li Ugovori iz 2010. uključivali državnu potporu prijevozniku Ryanair.

7.5. *NAKNADE ZA ODLEĐIVANJE ZRAKOPLOVÂ*

7.5.1. ***Selektivnost***

(331) Da bi pripadala području primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a, državnom mjerom moraju se „određen[i] poduzetni[ci] ili proizvodnj[a] određene robe" stavljati u povoljniji položaj. Stoga su pojmom državnih potpora obuhvaćene samo one mjere kojima se poduzetnici na selektivan način stavljaju u povoljniji položaj.

(332) U skladu sa sudskom praksom europskih sudova potrebno je utvrditi stavlja li se nacionalnom mjerom u konkretnom pravnom sustavu („referentni sustav") „određen[e] poduzetni[ke] ili proizvodnj[u] određene robe" u povoljniji položaj u odnosu na druge poduzetnike koji se s obzirom na cilj navedene mjere nalaze u usporedivoj pravnoj i činjeničnoj situaciji. Mjera kojom se pravi razlika između poduzetnika u usporedivoj situaciji bila bi selektivna *prima facie*. Ako je mjera koja je selektivna *prima facie* opravdana prirodom ili općom strukturom sustava, neće je se smatrati selektivnom i stoga neće biti obuhvaćena područjem primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a ([1]).

(333) Stoga Komisija mora provesti analizu u tri koraka: prvo se mora utvrditi referentni sustav. Drugo, trebalo bi utvrditi odstupa li određena mjera od tog sustava na način da se njome pravi razlika između gospodarskih subjekata koji su u pogledu ciljeva svojstvenih sustavu u usporedivoj činjeničnoj i pravnoj situaciji. Ako takvo odstupanje postoji (što znači da je mjera selektivna *prima facie*), u trećem koraku testiranja potrebno je utvrditi je li odstupanje opravdano prirodom ili općom strukturom sustava.

(334) U ovom predmetu Komisija je pokrenula službeni istražni postupak u pogledu naknada za odleđivanje zrakoplovâ.

(335) Prvo, Komisija mora utvrditi referentni sustav u okviru kojeg je potrebno ocijeniti naknade za odleđivanje. U tom kontekstu Komisija napominje da su naknade za odleđivanje zrakoplovâ u zračnoj luci utvrđene u sustavu posebnih naknada. Iako taj sustav posebnih naknada nije dio općeg cjenika naknada za upotrebu infrastrukture, sustav posebnih naknada ima određene sličnosti s općim cjenikom naknada: u sustavu posebnih naknada navedene su cijene za određene usluge koje zračna luka pruža zračnim prijevoznicima i cijene materijala potrebnog za te usluge. On se primjenjuje na sve zračne prijevoznike koji se služe zračnom lukom. Prilagođava se svakih nekoliko godina kako bi se uzele u obzir promjene troškova posebnih usluga. Konkretno, sama zračna luka nadležna je za izradu sustava posebnih naknada.

(336) U svojoj presudi u predmetu *Lübeck* Sud je smatrao da cjenik naknada zračne luke Lübeck iz 2006. treba smatrati referentnim sustavom ([2]). S obzirom na sličnosti između općeg cjenika naknada i sustava posebnih naknada Komisija zaključuje da se sustav posebnih naknada u zračnoj luci Lübeck mora smatrati referentnim okvirom u skladu s kojim je potrebno ocijeniti naknade za odleđivanje zrakoplovâ.

(337) Drugo, Komisija mora ocijeniti pravi li se u cjeniku posebnih naknada razlika između gospodarskih subjekata koji su u usporedivoj činjeničnoj i pravnoj situaciji. Komisija napominje da se sustav posebnih naknada primjenjuje na sve zračne prijevoznike koji se služe zračnom lukom Lübeck. Pri upotrebi usluga odleđivanja zrakoplovâ u sustavu posebnih naknada ne pravi se razlika između različitih zračnih prijevoznika. Činjenica je da svaki zrakoplov koji se odleđuje u zračnoj luci Lübeck podliježe istim naknadama koje ovise o težini zrakoplova pri uzlijetanju kao i o količini upotrijebljene tekućine za odleđivanje i vruće vode. Stoga naknade za odleđivanje zrakoplovâ u zračnoj luci Lübeck ne odstupaju od referentnog sustava jer se ne pravi razlika između zračnih prijevoznika koji se služe zračnom lukom. Komisija zaključuje da naknade za odleđivanje *prima facie* nisu selektivne.

([1]) Predmet T-210/02 RENV British Aggregates Association protiv Komisije, ECLI:EU:T:2012:110, točke 82. i 83.; spojeni predmeti C-106/09 P i C-107/09 P Komisija i Španjolska protiv Vlade Gibraltara i Ujedinjene Kraljevine EU:C:2011:732, točke 74. i 75.; predmet C-518/13 Eventech protiv The Parking Adjudicator, ECLI:EU:C:2015:9, točke 54. i 55.

([2]) Predmet C-524/14 P *Komisija protiv Hansestadt Lübeck*, ECLI:EU:C:2016:971, točka 62.

(338) S obzirom na to da naknade za odleđivanje *prima facie* nisu selektivne, nema potrebe za ocjenjivanjem jesu li te naknade opravdane prirodom ili općom strukturom sustava.

7.5.2 ***Zaključak***

(339) Stoga naknade za odleđivanje zrakoplovâ ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

8. **ZAKLJUČAK**

(340) Komisija zaključuje da nema potrebe za donošenjem odluke o tome čini li potencijalna državna potpora FLG-u državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a i, ako da, može li se ta potpora proglasiti spojivom. Pravni subjekt FLG prestao je postojati, a time i njegova gospodarska djelatnost. Nadalje, čak i da je postojao gospodarski kontinuitet između društava FLG i Yasmina, više ne bi bilo moguće ostvariti povrat potpore od društva Yasmina jer je to društvo prestalo postojati, a njegova imovina prodana je u postupku u slučaju nesolventnosti koji je nadzirao sud u skladu s njemačkim stečajnim pravom.

(341) Prodajom udjela u društvu FLG društvu Infratil 2005. nije nastala prednost za Infratil jer je Hansestadt Lübeck pri prodaji udjela postupao kao subjekt u tržišnom gospodarstvu. Ni na temelju ponovnih pregovora o opciji prodaje 2009. te preuzimanja daljnjih gubitaka, ulaganja i drugih troškova kako je utvrđeno u Dodatnom ugovoru iz 2009. nije nastala prednost za Infratil. I u tom je kontekstu Hansestadt Lübeck postupio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu.

(342) Sa stajališta *ex ante,* Ugovorom iz 2000. koji su sklopili FLG i Ryanair pridonijelo bi se profitabilnosti zračne luke. U skladu s tim, subjekt u tržišnom gospodarstvu sklopio bi ugovor kojim se ne osigurava prednost za Ryanair.

(343) Ne čini se da su naknade za odleđivanje zrakoplovâ u zračnoj luci selektivne,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Nije potrebno odlučiti čini li potencijalna državna potpora društvu FLG državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i, ako čini, može li je se proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem jer je gospodarska djelatnost FLG-a prestala postojati i više nije moguće ostvariti povrat potpore.

Članak 2.

Prodaja 90 % udjela u FLG-u društvu Infratil i uvjeti opcije prodaje o kojima se ponovno pregovaralo 2009. ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 3.

Ugovor iz 2000. koji su sklopili Ryanair i zračna luka Lübeck ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 4.

Naknade za odleđivanje zrakoplovâ ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 5.

Ova Odluka upućena je Saveznoj Republici Njemačkoj.

Sastavljeno u Bruxellesu, 7. veljače 2017.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije