II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2017/2336

z dne 7. februarja 2017

SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) in SA.31149 (2012/C) – Nemčija Domnevna državna pomoč družbam Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited, Ryanair in drugim letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče

(notificirano pod dokumentarno številko C(2017) 602)

(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedeno določbo ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedeno določbo ([2]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. **POSTOPEK**

1.1 *POSTOPEK SA.21877*

(1) V letih 2002, 2003, 2004, 2005 in 2006 je Komisija od letalskega prevoznika Air Berlin, okoljevarstvene NVO (Bund Umwelt und Naturschutz) in državljanov prejela več pritožb glede domnevne državne pomoči družbi Flughafen Lübeck GmbH (v nadaljnjem besedilu: FLG), družbi Infratil Limited (v nadaljnjem besedilu: Infratil) ([3]) in letalskemu prevozniku Ryanair ([4]).

(2) Komisija je 7. novembra 2005 Nemčijo zaprosila za podatke, ki jih je Nemčija posredovala 7. februarja 2006. Dodatne podatke je zahtevala z dopisom z dne 22. marca 2006, na katerega je Nemčija odgovorila 12. junija 2006. Sestanka med službami Komisije, družbo Infratil, večinskim lastnikom družbe, ki upravlja letališče, in hanzeatskim mestom Lübeck (v nadaljnjem besedilu: mesto Lübeck) sta potekala 14. oktobra in 4. decembra 2006. Po teh sestankih je družba Infratil posredovala dodatne podatke po e-pošti in faksu dne 16. in 31. oktobra 2006, 6. novembra 2006 ter 4., 6. in 21. decembra 2006.

([1]) UL C 287, 29.11.2007, str. 27.
([2]) UL C 295, 7.12.2007, str. 29 in UL C 241, 10.8.2012, str. 56.
([3]) *Infratil* je družba za naložbe v infrastrukturo s sedežem na Novi Zelandiji in vlaga v sektorje energetike, letališč in javnega prevoza. Bila je lastnik in upravljavec zlasti naslednjih letališč: mednarodnega letališča Wellington na Novi Zelandiji; letališča Glasgow Prestwick in mednarodnega letališča Kent v Združenem kraljestvu. Od takrat je odprodala svoje naložbe v evropskih letališčih.
([4]) *Ryanair* je irski letalski prevoznik in član Združenja evropskih nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Poslovanje letalskega prevoznika je bilo povezano s sekundarnimi, regionalnimi letališči. Ta letalski prevoznik trenutno leti na približno 160 evropskih destinacij. Ima homogeno floto, ki jo sestavlja 272 zrakoplovov Boeing 737-800 s 189 sedeži. Družba Ryanair je v času sklepa o začetku postopka iz leta 2007 z letališča Lübeck opravljala 23 letov na teden na 5 evropskih destinacij, in sicer London-Stansted v Združenem kraljestvu, Mailand-Bergamo in Piso v Italiji, Palmo de Mallorco v Španiji in Stockholm-Skavsto na Švedskem.

(3) Nemčija je v dopisu z dne 18. januarja 2007 pozvala Komisijo, naj začasno ustavi predhodno preučitev spisa. Komisija je z dopisom z dne 2. maja 2007 zavrnila prošnjo.

(4) Dne 24. aprila 2007 je Nemčija poslala Komisiji dodatne pripombe. Nemčija in službe Komisije so se sestale 21. junija 2007.

(5) Komisija je z dopisom z dne 10. julija 2007 Nemčijo obvestila, da se je v zvezi s financiranjem letališča Lübeck, finančnimi povezavami med mestom Lübeck in družbo Infratil ter finančnimi povezavami letališča z družbo Ryanair odločila začeti postopek iz člena 108(2) PDEU (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka iz leta 2007). Formalni postopek preiskave je bil evidentiran pod zadevo št. SA.21877 (C 24/2007).

(6) Popravek sklepa o začetku postopka iz leta 2007 je bil sprejet 24. oktobra 2007.

(7) Sklep o začetku postopka iz leta 2007 je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([1]) 29. novembra 2007. Popravek je bil objavljen 7. decembra 2007 ([2]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o zadevnih ukrepih v enem mesecu od datuma objave.

(8) Komisija je prejela pripombe družb Ryanair, Air Berlin, Infratil, FLG, dveh NVO ([3]), Gospodarske zbornice Lübeck (v nadaljnjem besedilu: IHK Lübeck) ([4]), nemškega združenja letalskih prevoznikov (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, v nadaljnjem besedilu: BDF) in posameznikov ([5]). Nemčija je na te pripombe odgovorila 17. aprila 2008.

(9) Ecorys, neodvisna svetovalna družba Komisije, je 24. julija 2008 od Nemčije zahtevala podatke, da bi pripravila poročilo o zadevi. Nemčija se je 1. avgusta 2008 obrnila na Komisijo, da bi izpodbijala pravico družbe Ecorys, da pridobi podatke in dokumente. Komisija je v odgovoru z dne 8. avgusta 2008 potrdila, da je pooblastila družbo Ecorys v tej zadevi. Zahtevani podatki so bili posledično pridobljeni 18. septembra 2008.

(10) Komisija je 16. aprila 2009 od Nemčije zahtevala dodatne podatke. Nemčija je 21. aprila 2009 in ponovno 7. julija 2009 zaprosila za podaljšanje roka. Zahtevani podatki so bili predloženi 30. oktobra 2009. Komisija je 29. oktobra 2009 zahtevala dodatne podatke, ki jih je Nemčija predložila 16. decembra 2009.

(11) Dne 17. oktobra 2010 je Komisija prejela podatke od družbe Air Berlin.

(12) Komisija je z dopisom z dne 28. marca 2011 od Nemčije zahtevala dodatne podatke. Nemčija je 15. aprila 2011 zaprosila za podaljšanje roka. Komisija je 20. aprila 2011 ugodila prošnji Nemčije za podaljšanje. Nemčija je 21. aprila 2011 zaprosila za dodatno podaljšanje roka, ki ga je Komisija odobrila 27. aprila 2011. Nemčija je predložila prvi del zahtevanih podatkov 16. maja 2011. V dopisu z dne 20. maja 2011 je Komisija izrazila mnenje, da so predloženi podatki nepopolni in zahtevala preostale podatke. Nemčija je temu nasprotovala v dopisu z dne 7. junija 2011. Komisija je odgovorila 15. junija 2011 in zahtevala manjkajoče podatke.

(13) Komisija je 8. aprila 2011 poslala vprašalnik družbi Ryanair. Odgovore je prejela 4. julija 2011. Komisija je te navedbe 18. julija 2011 posredovala Nemčiji in zaprosila za pripombe do 18. avgusta 2011. Komisija je 8. avgusta 2011 poslala Nemčiji prevod navedb družbe Ryanair in odložila rok za pripombe Nemčije do 9. septembra 2011. Nemčija je končno poslala pripombe Komisiji 8. septembra 2011. Komisija je 7. februarja 2012 od družbe Ryanair zahtevala dodatne podatke glede študije družbe Oxera, ki jo je družba Ryanair predložila 4. julija 2011. Družba Ryanair je 13. februarja 2012 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor. Družba Oxera je 16. februarja 2012 Komisijo prosila za pojasnilo v zvezi z enim od zastavljenih vprašanj. Komisija je pojasnilo predložila 17. februarja 2012. Družba Ryanair je poslala svoje pripombe 13. aprila 2012. Komisija je te pripombe posredovala Nemčiji 27. junija 2012. Nemčija je podala pripombe na navedbe družbe Ryanair v dopisu z dne 10. septembra 2012.

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

(14) Končno poročilo družbe Ecorys z dne 29. marca 2011 je bilo poslano Nemčiji 29. junija 2011 in Nemčija je bila pozvana, naj predloži pripombe. Prevod poročila je bil posredovan Nemčiji 24. avgusta 2011 in Nemčija je bila pozvana, naj predloži pripombe do 26. septembra 2011. Nemčija je poslala svoje pripombe 10. oktobra 2011.

(15) Nemčija je 30. junija 2011 poslala drugi del podatkov, ki jih je zahtevala Komisija. Nemčija je 29. junija 2011 odgovorila na dopis Komisije z dne 15. junija 2011. Dne 5. julija 2011 je Komisija zaprosila Nemčijo, naj posreduje manjkajoče podatke. Nemčija je 15. julija 2011 predložila manjkajoče podatke.

(16) Družba Ryanair je 4. julija 2011 poslala pripombe Komisiji, ki so bile posredovane Nemčiji 8. avgusta 2011. Nemčija je podala pripombe na te navedbe 8. oktobra 2011.

(17) Komisija je 20. februarja 2012 od Nemčije zahtevala dodatne podatke. Nemčija je 19. marca 2012 zaprosila za podaljšanje roka za predložitev podatkov do 17. aprila 2012. Komisija je podaljšanje odobrila 21. marca 2012. V dopisu z dne 17. aprila 2012 je Nemčija odgovorila na vprašanja Komisije z dne 24. februarja 2012. Komisija je 18. aprila 2012 zahtevala od Nemčije, da posreduje manjkajoče podatke do 28. aprila 2012 brez možnosti podaljšanja. Komisija je tudi navedla, da bo v primeru neizpolnjevanja obveznosti izdana odredba o predložitvi podatkov v skladu s členom 10(3) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ([1]). Sestanek med Komisijo in Nemčijo je potekal 2. maja 2012. Komisija je 3. maja 2012 odobrila podaljšanje do 11. maja 2012. V dopisu z dne 7. maja 2012 je Nemčija izpostavila več kršitev postopka na strani Komisije in zavrnila predložitev dodatnih podatkov.

(18) V dopisu z dne 10. aprila 2013 je družba Ryanair poslala Komisiji poročilo o pristopu družbe Oxera k načelu udeleženca v tržnem gospodarstvu. Poročilo je bilo poslano Nemčiji 3. maja 2013. Dodatne navedbe družbe Ryanair so bile poslane Komisiji 20. decembra 2013.

(19) V dopisu z dne 24. februarja 2014 je Komisija pozvala družbo Ryanair, naj predloži pripombe o uporabi smernic za letalski sektor iz leta 2014 ([2]). Komisija je 21. marca 2014 pozvala družbo Infratil, naj predloži pripombe o smernicah za letalski sektor iz leta 2014. Uradno vabilo vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo pripombe o smernicah za letalski sektor iz leta 2014, je bilo objavljeno v Uradnem listu 15. aprila 2014 ([3]). Nemčija je poslala svoje pripombe 12. maja 2014. Dodatne pripombe so bile posredovane družbama Air Berlin, Infratil in *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV* (v nadaljnjem besedilu: SGF) ([4]).

1.2 *POSTOPKA SA.27585 IN SA.31149*

(20) Dne 28. januarja 2009 je organizacija SGF poslala pritožbo glede zadeve SA.21877. Bila je evidentirana pod številko primera državne pomoči CP 31/2009 (SA.27585).

(21) Komisija je v dopisu z dne 5. februarja 2009 od Nemčije zahtevala podatke o tiskovnih poročilih o letališču Lübeck. Nemčija je odgovorila z dopisoma z dne 5. marca 2009 in 12. marca 2009.

(22) Komisija je v dopisu z dne 16. aprila 2009 od Nemčije zahtevala dodatne podatke. Nemčija je odgovorila 9. julija 2009.

(23) Organizacija SGF je 22. junija 2010 in 30. junija 2010 vložila dodatno pritožbo, v kateri trdi, da je Nemčija dodelila dodatno nezakonito državno pomoč družbama FLG in Infratil. Ta pritožba je bila evidentirana pod številko primera državne pomoči CP 162/2010 (SA.31149).

(24) V dopisu z dne 7. julija 2010 je Komisija to pritožbo poslala Nemčiji in od nje zahtevala podatke. Nemčija je z dopisom z dne 13. julija 2010 zaprosila za podaljšanje roka. Komisija je to prošnjo odobrila v dopisu z dne 14. oktobra 2010.

([1]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

([2]) Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

([3]) UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

([4]) To je nevladna organizacija, registrirana v skladu s pravili Direktive 2003/35/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. maja 2003 o sodelovanju javnosti pri sestavi nekaterih načrtov in programov v zvezi z okoljem in o spremembi direktiv Sveta 85/337/EGS in 96/61/ES glede sodelovanja javnosti in dostopa do sodišč (UL L 156, 25.6.2003, str. 17).

(25) Komisija je v dopisu z dne 28. marca 2011 od Nemčije zahtevala dodatne podatke. Komisija je z dopisom z dne 8. aprila 2011 od družbe Ryanair zahtevala podatke o sporazumih z družbo FLG.

(26) Nemčija je zaprosila za podaljšanje roka do 15. julija 2011. Komisija je v dopisu z dne 20. aprila 2011 Nemčijo pozvala, da odgovori na vprašanja glede pritožb do 28. aprila 2011. Nemčija je z dopisom z dne 21. aprila 2011 zaprosila za dodatno podaljšanje roka. Komisija je v dopisu z dne 27. aprila 2011 odobrila podaljšanje roka do 16. maja 2011. Nemčija je informacije posredovala 16. maja 2011.

(27) Komisija je 20. maja 2011 poslala opomin v skladu s členom 10(3) Uredbe (ES) št. 659/1999, v katerem je navedla, da so bili poslani podatki nepopolni. Rok za odgovor je bil 7. junij 2011. Nemčija je odgovorila z dopisom z dne 7. junija 2011, kjer zavrača, da je bil dopis z dne 20. maja 2011 opomin v smislu Uredbe (ES) št. 659/1999, saj sta bili dve vprašanji preoblikovani in po njenem mnenju je bilo eno od vprašanj novo.

(28) Komisija je z dopisom z dne 15. junija 2011 Nemčiji poslala drugi opomin v skladu s členom 10(3) Uredbe (ES) št. 659/1999 in ji dala možnost, da zagotovi podatke do 29. junija 2011. V primeru neupoštevanja tega opozorila bi Komisija preučila možnost izdaje odredbe o predložitvi podatkov. Nemčija je v dopisu z dne 29. junija 2011 odgovorila na nekatera vprašanja in obvestila Komisijo, da bo odgovore na preostala vprašanja posredovala julija 2011.

(29) Komisija je v dopisu z dne 4. julija 2011 prejela dodatne podatke od družbe Ryanair.

(30) Komisija je z dopisom z dne 5. julija 2011 Nemčiji poslala tretji opomin v skladu s členom 10(3) Uredbe (ES) št. 659/1999 in ji dala možnost, da zagotovi podatke o preostalih vprašanjih do 15. julija 2011. Nemčija je odgovorila z dopisom z dne 15. julija 2011.

(31) Komisija je z dopisom z dne 18. julija 2011 poslala Nemčiji navedbe družbe Ryanair z dne 4. julija 2011 in jo pozvala, naj predloži pripombe. Nemčija je zaprosila za prevod navedb družbe Ryanair v nemščino. Komisija je poslala nemško različico navedb Nemčiji z dopisom z dne 8. avgusta 2011.

(32) Nemčija je z dopisom z dne 8. septembra 2011 predložila pripombe v zvezi z navedbami družbe Ryanair. Komisija je 7. februarja 2012 od družbe Ryanair zahtevala dodatne podatke glede študije družbe Oxera. Družba Ryanair je 13. februarja 2012 zaprosila za podaljšanje roka za odgovor. Pojasnilo v zvezi z enim od vprašanj, ki jih je zastavila Komisija, je bilo zahtevano 16. februarja 2012. Komisija je to pojasnilo predložila 17. februarja 2012.

(33) Komisija je z dopisom z dne 22. februarja 2012 Nemčijo obvestila, da se je v zvezi z morebitno finančno pomočjo družbam Infratil, FLG, Ryanair in drugim letalskim prevoznikom, ki delujejo na letališču Lübeck, odločila začeti postopek iz člena 108(2) PDEU (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka iz leta 2012) ([1]). V odgovor je Nemčija v dopisu z dne 14. marca 2012 zaprosila Komisijo, da počrni nekatere podatke v sklepu o začetku postopka iz leta 2012. Komisija je delno ugodila prošnji z dopisom z dne 20. marca 2012 in pojasnila, da se ni mogla strinjati s počrnitvijo nekaterih podatkov. Nemčija je nato izpodbijala stališče Komisije glede zaupnosti v dopisu z dne 3. aprila 2012. Komisija je Nemčiji dne 25. aprila 2012 poslala dopis glede te zadeve, v katerem je predložila še eno različico sklepa o začetku postopka iz leta 2012 in nadaljnje utemeljitve.

(34) Družba Ryanair je Komisiji 2. marca 2012 poslala prošnjo za možnost pregleda sklepa o začetku postopka iz leta 2012 pred njegovo objavo, da bi se preprečila objava zaupnih podatkov. Komisija je v svojem odgovoru z dne 6. marca 2012 opozorila, da mora te podatke družbi Ryanair predložiti država članica. Po več dopisih med družbo Ryanair, Komisijo in Nemčijo je družba Ryanair 27. aprila 2012 predložila seznam prošenj za odstranitev zaupnih podatkov in poleg tega kritizirala postopkovna vprašanja. Poleg tega je Nemčija 30. aprila 2012 posredovala Komisiji dodatne prošnje družbe Ryanair za počrnitev nekaterih podatkov. Počrnjena različica sklepa o začetku postopka iz leta 2012 je bila poslana družbi Ryanair 29. junija 2012.

(35) V skladu z zahtevo Komisije z dne 7. februarja 2012 je družba Ryanair predložila pripombe v dopisu z dne 13. aprila 2012. Komisija je te pripombe posredovala Nemčiji 27. junija 2012. Nemčija je podala pripombe na navedbe družbe Ryanair v dopisu z dne 10. septembra 2012.

([1]) Pred začetkom postopka so bili preiskani ukrepi v zadevah CP 31/2009 (SA.27585) in CP 162/2010 (SA.31149).

(36) V dopisu z dne 24. februarja 2012 je Komisija zaprosila Nemčijo, naj posreduje več podatkov o zadevah v 20 dneh. Nemčija je 19. marca 2012 zaprosila za podaljšanje roka do 20. aprila 2012. Komisija je v dopisu z dne 21. marca 2012 odobrila podaljšanje roka do 17. aprila 2012. Nemčija je zahtevane podatke predložila 17. aprila 2012. V dopisu z dne 18. aprila 2012 je Komisija navedla, da so podatki, ki jih je posredovala Nemčija, nepopolni, in zahtevala, da se manjkajoči podatki predložijo do 28. aprila 2012. Komisija je tudi navedla, da bo v primeru neizpolnjevanja obveznosti izdana odredba o predložitvi podatkov v skladu s členom 10(3) Uredbe (ES) št. 659/1999. Komisija je 3. maja 2012 na Nemčijo naslovila še en dopis, v katerem jo je pozvala, naj predloži manjkajoče podatke do 11. maja 2012.

(37) Nemčija je 14. maja 2012 Komisiji predložila pripombe v zvezi s sklepom o začetku postopka iz leta 2012.

(38) Sklep o začetku postopka iz leta 2012 je bil objavljen v Uradnem listu 10. avgusta 2012 ([1]). Vse zainteresirane strani so imele možnost, da predložijo pripombe o sklepu v enem mesecu. Družba Ryanair je v dopisih z dne 16. avgusta 2012 in 22. avgusta 2012 zaprosila za podaljšanje roka do 24. septembra 2012. Družba Wizz Air je 24. septembra zaprosila za podaljšanje roka do 24. avgusta 2012. Družba Infratil je 31. avgusta 2012 zaprosila za podaljšanje roka do 10. oktobra 2012. Mesto Lübeck in družba FLG sta Komisijo 5. septembra 2012 zaprosila za podaljšanje roka do 10. oktobra 2012. Združenje Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen (v nadaljnjem besedilu: ADV) ([2]) je 7. septembra 2012 zaprosilo za podaljšanje roka do 10. oktobra 2012. Istega dne je Komisija odobrila prošnje za podaljšanje družb Ryanair, Wizz Air, združenja ADV in mesta Lübeck ter družb FLG in Infratil.

(39) Družba Pro Airport Lübeck e.V. je 9. septembra 2012 posredovala svoje ugotovitve.

(40) Dne 10. septembra 2012 sta družba Flughafen Hamburg GmbH (v nadaljnjem besedilu: letališče Hamburg) in Landesregierung (deželna vlada) zvezne dežele Schleswig-Holstein zaprosili Komisijo za podaljšanje roka za predložitev pripomb do 10. oktobra 2012. Komisija je naslednji dan odobrila podaljšanje. Dne 10. septembra 2012 je SGF poslala pripombe Komisiji.

(41) Družba Ryanair je posredovala svoje pripombe Komisiji 24. septembra 2012, vključno s poročilom družbe Oxera. Z dopisom z dne 8. oktobra 2012 je mesto Lübeck poslalo svoje pripombe Komisiji. Dne 10. oktobra 2012 so Komisiji svoje pripombe posredovali združenje ADV ter družbe FLG, Infratil in Wizz Air, vključno s poročilom družbe Oxera. Istega dne je družba Ryanair svojim navedbam dodala več poročil, ki jih je pripravila družba Oxera.

(42) Komisija je 3. maja 2014 predložila Nemčiji nezaupne različice poročil družbe Oxera in jo pozvala k predložitvi pripomb.

(43) Družba Ryanair je predložila dodatne podatke 15. maja 2013, 17. januarja 2014 in 31. januarja 2014.

(44) Z dopisom z dne 11. februarja 2013 je Komisija pozvala Nemčijo, naj predloži vse pogodbe v zvezi s privatizacijo letališča Lübeck v 20 dneh. Takšno razkritje Komisiji je bilo zavrnjeno z dopisom z dne 28. februarja 2014, ker privatizacija letališča Lübeck ni bila del tedanjega postopka. Po posvetovanjih med Komisijo in Nemčijo je Nemčija v dopisu z dne 13. marca 2014 poslala podrobnosti o privatizaciji letališča Lübeck.

(45) Komisija je 24. februarja 2013 in 17. marca 2014 obvestila Nemčijo o uvedbi smernic za letalski sektor iz leta 2014 in pomenu le-teh za sedanje postopke ter pozvala Nemčijo k predložitvi pripomb. Nemčija je v odgovor posredovala podatke 27. marca 2014. Družba Wizz Air je posredovala dodatne navedbe Komisiji 30. aprila 2014, Nemčija pa 12. maja 2014.

(46) Z dopisi z dne 2. septembra 2014, 12. septembra 2014 in 26. septembra 2014 je družba Ryanair predložila dodatna poročila, ki jih je pripravila družba Oxera o nedavnem pristopu Komisije v zvezi z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

1.3 *ENOTNI POSTOPEK GLEDE SA.21877, SA.27585 IN SA.31149*

(47) Komisija je leta 2014 združila postopke SA.21877, SA.27585 in SA.31149.

(48) Komisija je z dopisom z dne 30. septembra 2014 od Nemčije zahtevala dodatne podatke.

([1]) UL C 241, 10.8.2012, str. 56.
([2]) Zvezno združenje nemških komercialnih letališč (Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen).

(49) Nemčija je 6. oktobra 2014 Komisijo zaprosila za podaljšanje roka za predložitev zahtevanih podatkov do 30. novembra 2014. Komisija je rok podaljšala do 17. novembra 2014. Komisija je 21. novembra 2014 poslala Nemčiji opomin, naj predloži manjkajoče podatke do 3. decembra 2014. Komisija je navedla, da bo v primeru neupoštevanja opomina izdana odredba o predložitvi podatkov v skladu s členom 10(3) Uredbe (ES) št. 659/1999. Nemčija je zahtevane podatke predložila 3. decembra 2014. Po telekonferenci dne 18. decembra 2014 je Nemčija predložila dodatne podatke 12. januarja 2015 in 14. januarja 2015.

(50) Komisija je prejela navedbe družbe Ryanair po elektronski pošti dne 26. januarja 2015, 9. februarja 2015 in 27. februarja 2015.

(51) Družba Air Berlin je 30. januarja 2015 izrazila zanimanje za sklep Komisije o domnevni državni pomoči družbi Ryanair.

(52) V dopisu z dne 23. marca 2015 je Komisija predložila nadaljnje pripombe tretjih oseb in pozvala Nemčijo k predložitvi pripomb. Nemčija je v odgovor 9. aprila 2015 poslala svoje pripombe o navedbah tretjih oseb.

(53) V elektronskem sporočilu z dne 20. aprila 2015 je Komisija zahtevala dodatne podatke o družbi Yasmina Flughafenmanagement GmbH (v nadaljnjem besedilu: Yasmina) ([1]), ki je upravljala letališče Lübeck v letih 2013 in 2014. Dodatna vprašanja v zvezi s ceno prodajne opcije, ki jo je plačala družba Infratil, so bile posredovane Nemčiji 4. maja 2015.

(54) Mesto Lübeck je na vprašanje glede družbe Yasmina odgovorilo 5. maja 2015. V dopisu z dne 11. maja 2015 je Nemčija odgovorila na zahtevo Komisije po dodatnih podatkih v zvezi s ceno prodajne opcije.

(55) Komisija je 13. maja 2015 družbi Oxera zastavila vprašanje glede domnevne državne pomoči za pristojbine za razledenitev. V odgovor je družba Oxera 18. maja 2015 predložila poročilo o razledenitvah.

(56) V elektronskem sporočilu z dne 22. maja 2015 je Komisija zaprosila družbo Oxera za pojasnila glede poročil iz septembra 2014 in februarja 2015 o donosnosti spremnih pisem iz leta 2010, ki sta ju sklenili družbi Ryanair in FLG. Komisija je prejela odgovor 28. maja 2015.

(57) Komisija je 23. junija 2015 zastavila Nemčiji dodatna vprašanja. Odgovore je prejela 25. junija 2015 in 3. julija 2015. Dne 29. junija 2015 je Komisija poslala Nemčiji dodatna vprašanja, na katera je prejela odgovore v dopisu z dne 24. julija 2015.

(58) Družba Ryanair je Komisiji poslala obrazložitveno sporočilo družbe Oxera 3. julija 2015.

(59) Komisija je 4. avgusta 2015 zastavila Nemčiji dodatna vprašanja. Odgovore je prejela 10. septembra 2015.

(60) Družba Ryanair je Komisiji 30. novembra 2015 predložila še eno sporočilo družbe Oxera, ki obravnava ocene sporazumov med letališčem in letalskim prevoznikom z vidika načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v okviru splošne donosnosti letališča. Mesto Lübeck je Nemčiji predložilo dodatne informacije 20. januarja 2016 in 19. februarja 2016.

1.4 *PRITOŽBA NA SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA IZ LETA 2012 V ZVEZI S SEZNAMOM LETALIŠKIH PRISTOJBIN*

(61) Mesto Lübeck je predlagalo delno razveljavitev sklepa o začetku postopka iz leta 2012. Splošno sodišče je razveljavilo sklep o začetku postopka iz leta 2012 v zvezi s seznamom letaliških pristojbin za letališče Lübeck, ki je bil sprejet leta 2006 (v nadaljnjem besedilu: seznam pristojbin iz leta 2006) ([2]). Komisija se je pritožila na to sodbo pri Sodišču, slednje pa je potrdilo sodbo Splošnega sodišča ([3]). Sklep o začetku postopka iz leta 2012 je bil torej dokončno razveljavljen v zvezi s seznamom pristojbin iz leta 2006. Zato seznam pristojbin iz leta 2006 ne bo obravnavan v tem sklepu.

([1]) Yasmina je bila 100-odstotna podružnica družbe 3 Y Logistic und Projektbetreuung GmbH (v nadaljnjem besedilu: 3Y), naložbenega podjetja, katerega lastnik je fizična oseba, in sicer Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi iz Saudove Arabije. Družba Yasmina je bila ustanovljena za nakup in upravljanje letališča Lübeck.

([2]) Zadeva T-461/12, Hansestadt Lübeck proti Evropski komisiji, ECLI:EU:T:2014:758.

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

2. PODROBEN OPIS UKREPOV

2.1 *OZADJE PREISKAVE IN OKVIR UKREPOV*

2.1.1 ***Zaledje letališča, razvoj potniškega prometa in letalski prevozniki, ki uporabljajo letališče***

(62) Letališče Lübeck je približno 73 kilometrov oddaljeno od mesta Hamburg v zvezni deželi Schleswig-Holstein v Nemčiji.

(63) Letališče svoje zaledje opredeljuje kot metropolitansko območje mesta Hamburg in Öresund (širše območje mest København/Malmö). Ta regija bi lahko uporabljala naslednja letališča:

— letališče Hamburg (približno 78 kilometrov od letališča Lübeck, približno 65 minut vožnje z avtomobilom),

— letališče Rostock (približno 134 kilometrov od letališča Lübeck, približno 1 ura in 19 minut vožnje z avtomobilom),

— letališče Bremen (približno 185 kilometrov od letališča Lübeck, približno 1 ura in 56 minut vožnje z avtomobilom),

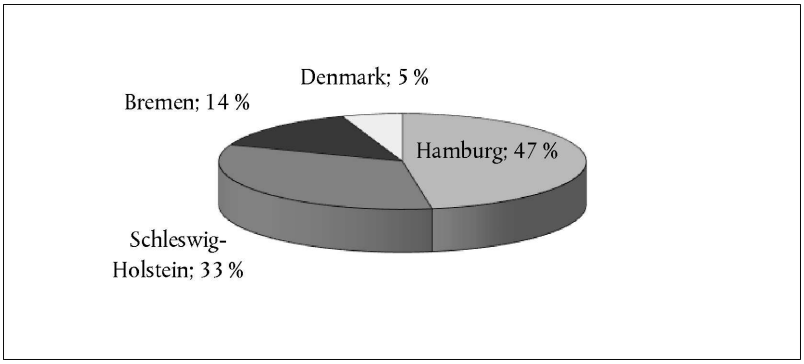
— letališče Hannover (približno 208 kilometrov od letališča Lübeck, približno 2 uri in 8 minut vožnje z avtomobilom) in

— letališče København (približno 280 kilometrov od letališča Lübeck, približno 3 ure vožnje z avtomobilom in trajektom).

(64) Tržna študija, ki jo je letališče izvedlo leta 2009, kaže, da je večina potnikov (na odhodnih letih) na letališče Lübeck prispela iz Hamburga (tj. 47,20 %). Letališče je pričakovalo povečanje števila danskih potnikov na odhodnih letih po dokončanju predora pod Fehmarnovo ožino (Fehmarn Belt Fixed Link) med Nemčijo in Dansko. Slika 1 povzema izvor potnikov na letališču Lübeck.

Slika 1

Izvor potnikov na odhodnih letih na letališču Lübeck (tržna raziskava, 2009)



(65) Potniški promet na letališču se je povečal z 48 652 v letu 1999 na 546 146 v letu 2010 (glej preglednico 1). Letališče je pričakovalo, da se bo število potnikov do leta 2015 povečalo na 2,2 milijona. Vendar se to ni uresničilo.

Preglednica 1

Razvoj potniškega prometa na letališču Lübeck v obdobju 1999–2013 [1]

Leto	Število potnikov
1999	48 652
2000	142 586
2001	192 726
2002	244 768
2003	514 560

Leto	Število potnikov
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]) Glej spletno stran letališča Lübeck http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (na dan 22. maja 2015).

(66) Na dan tega sklepa noben letalski prevoznik ne leti iz Lübecka. Na voljo niso ne redni ne čarterski leti.

2.1.2 ***Lastništvo letališča***

(67) Letališče Lübeck je prvotno upravljala družba *FLG*, ki je bila družba z omejeno odgovornostjo. Nekatera letališka infrastruktura in zemljišče sta ostala v lasti mesta Lübeck. Družba FLG je lahko uporabljala letališko infrastrukturo na podlagi zakupne pogodbe. Lastništvo družbe FLG se je v zadnjih letih večkrat spremenilo. Do 30. novembra 2005 je bil edini delničar družbe FLG mesto Lübeck, ki je imelo v lasti 100 % delnic. V skladu s „sporazumom o udeležbi iz leta 2005“ (Beteiligungsvertrag) je mesto Lübeck 90 % svojih delnic v družbi FLG prodalo družbi Infratil z začetkom veljavnosti 1. decembra 2005. Preostalih 10 % je mesto Lübeck obdržalo kot manjšinski delež. Sporazum o udeležbi iz leta 2005 je vključeval več pogojev in prodajnih/nakupnih opcij za obe strani (za dodatne podrobnosti glej točko 2.3.1).

(68) Da bi družbi Infratil preprečili, da uveljavi svojo prodajno opcijo, sta mesto Lübeck in družba Infratil leta 2009 podpisala dodaten sporazum (Ergänzungsvereinbarung 2009). V skladu z dodatnim sporazumom iz leta 2009 je morala družba Infratil še naprej upravljati letališče do oktobra 2009 in je v zameno prejela nadomestilo za nekatere stroške (glej preglednico 3).

(69) Konec leta 2009 je družba Infratil uveljavila svojo prodajno opcijo in svoje delnice prodala nazaj mestu Lübeck.

(70) Z novembrom 2009 je mesto Lübeck ponovno postalo edini lastnik (100 % delnic) družbe FLG. Novembra 2009 je mestni svet mesta Lübeck (v nadaljnjem besedilu: *Bürgerschaft*) ([1]) sklenil, da je treba za družbo FLG do konca februarja 2010 poiskati novega zasebnega investitorja in da letališče ne bi smelo prejeti nobenih dodatnih sredstev.

(71) Prebivalci mesta Lübeck so na javnem glasovanju dne 25. aprila 2010 odločili, da se zagotovi preživetje letališča Lübeck. Po mnenju mesta Lübeck so bile potrebne dodatne naložbe v izboljšanje letališke infrastrukture, da bi letališče lahko privatizirali.

(72) Mesto Lübeck je 16. avgusta 2012 v Dopolnilu k *Uradnemu listu Evropske unije* ([2]) objavilo javni razpis za prodajo letališča Lübeck. Do 24. septembra 2012 je bilo predloženih sedem interesnih pisem. Do 15. oktobra 2012 je pet strank predložilo okvirne nazavezujoče ponudbe. Do 20. novembra 2012 so tri stranke predložile zavezujoče in

([1]) Bürgerschaft Hansestadt Lübeck sestavljajo predstavniki prebivalcev mesta.
([2]) UL 2012/S 156-261107 z dne 16. avgusta 2012 (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EN:HTML&tabId=1).

končne ponudbe. Te tri ponudbe so bile primerjane. Primerjava je vključevala sistem za razdelitev točk, pri čemer so se upoštevali finančna ponudba ter ustrezni poslovni in razvojni načrti. Ponudba družbe 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH, Frankfurt (v nadaljnjem besedilu: 3Y), ki je predvidevala *odkup sredstev*, je bila daleč najugodnejša. 3Y je bil holding družbe Yasmina, družbe z omejeno odgovornostjo, ki je bila ustanovljena za nakup in upravljanje letališča Lübeck. *Bürgerschaft* mesta Lübeck je dne 29. novembra 2012 soglašal s pogoji in prodajo. Prodajna pogodba je bila podpisana 14. decembra 2012 in je stopila v veljavo 1. januarja 2013. Družba Yasmina je kupila nekatera sredstva družbe FLG. Sredstva, ki niso bila prodana družbi Yasmina, so se prenesla na mesto Lübeck ob združitvi družbe FLG z mestom Lübeck (nemško „Verschmelzung“). FLG je prenehala obstajati kot samostojna pravna oseba.

(73) Zaradi stalnih izgub letališča je družba Yasmina aprila 2014 razglasila insolventnost, kar je povzročilo začetek postopka zaradi insolventnosti 23. aprila 2014. Letališče Lübeck je 1. avgusta 2014 prevzel kitajski vlagatelj, PuRen Germany GmbH (v nadaljnjem besedilu: PuRen). Družba PuRen je razglasila insolventnost septembra 2015, kar je povzročilo začetek postopka zaradi insolventnosti 30. septembra 2015. Dne 1. julija 2016 je letališče Lübeck prevzela družba Stöcker Flughafen GmbH Co. KG (v nadaljnjem besedilu: Stöcker).

(74) Komisija je proučila naslednje ukrepe, ki domnevno predstavljajo državno pomoč v korist družb FLG, Infratil, Ryanair in drugih letalskih prevoznikov, ki uporabljajo letališče.

2.2 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE FLG*

(75) Komisija je začela uradni postopek preiskave naslednjih ukrepov v korist družbe FLG:

— prevzem vseh izgub, nastalih v obdobju 1978–2004,

— zakupna pogodba za zemljišče in letališko infrastrukturo (pred 1. januarjem 2006) po ceni, nižji od tržne,

— prevzem neporavnanih obveznosti iz več posojil, ki jih je družba FLG najela pri poslovnih bankah,

— pomoč za naložbe družbi FLG na podlagi sklepa o regionalnih letališčih iz leta 2005 ([1]) in domnevna kršitev le-tega,

— nadomestilo izgub družbe FLG od novembra 2009,

— financiranje naložb mesta Lübeck in zvezne dežele Schleswig Holstein v infrastrukturo v letih 2010–2015,

— podreditev delničarskih posojil mesta Lübeck družbi FLG.

2.3 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE INFRATIL*

2.3.1 ***Prodaja delnic družbe FLG***

(76) Zaradi stalne izgube iz poslovanja družbe FLG se je mesto Lübeck odločilo prodati svoje delnice v družbi FLG. Da bi našlo najboljšega kupca, je objavilo javni razpis, ki je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* 21. marca 2003.

(77) Mesto Lübeck je prejelo navedbe interesa od petih družb. Prvim štirim je poslalo sveženj s podrobnejšimi informacijami. Ena družba je predložila okvirno ponudbo 17. junija 2003, po preteku roka.

(78) Samo ena družba, in sicer Infratil, je predložila uradno ponudbo. Mesto Lübeck je zato začelo pogajanja z družbo Infratil. Prva prodajna pogodba je bila sklenjena marca 2005. Vendar pa je bila pogojena s pridobitvijo pravnomočnega sklepa o odobritvi načrta (Planfeststellungsbeschluss) za podaljšanje vzletno-pristajalne steze letališča v določenem časovnem okviru. Po razsodbi višjega upravnega sodišča (Oberverwaltungsgericht – „OVG“) v Schleswigu z dne 18. julija 2005 ([2]) tega pogoja ni bilo več mogoče izpolniti.

([1]) Sklep Komisije z dne 19 januarja 2005, N644i/2002 – Nemčija - Ausbau der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur nach Teil II Ziffer 7 des Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (i) Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen (UL C 126, 12.5.2005, str. 10).

([2]) Odločbo o dovoljenju za načrtovanje, izdana dne 20. januarja 2005, ki je dovoljevala razvoj letališča Lübeck in zajemala razne infrastrukturne ukrepe, so na sodišču izpodbijale razne stranke. V začasnem postopku sta bili sprejeti dve odločbi ustavnega sodišča, ki imata moč zakona: To sta odločba 4 MR 1/05 višjega upravnega sodišča v Schleswigu (OVG) z dne 18. julija 2005 in odločba 101/05 višjega upravnega sodišča v Schleswigu (OVG) z dne 21. oktobra 2005. Na podlagi teh odločb je bil sklep o odobritvi načrta zavrnjen.

(79) Sodba je bistveno spremenila pogajalski položaj obeh strani. Ker je bila v prejšnjem razpisnem postopku pridobljena samo ena uradna ponudba, se mestu Lübeck ni zdelo verjetno, da bo po zaustavitvi širitve letališča več zainteresiranih strank. Zato se ni odločilo za objavo drugega javnega razpisa. Namesto tega sta mesto Lübeck in družba Infratil ponovno odprla pogajanja na podlagi novih dejstev in se dogovorila o pogojni pogodbi o privatizaciji. Dne 24. oktobra 2005 je bil sklenjen sporazum o udeležbi (v nadaljnjem besedilu: sporazum o udeležbi iz leta 2005). Veljati je začel 1. decembra 2005.

(80) V sporazumu o udeležbi iz leta 2005 je bilo predvideno, da bo mesto Lübeck 1. decembra 2005 preneslo na družbo Infratil 90 % delnic družbe FLG. V zameno je družba Infratil plačala mestu Lübeck tako imenovano „nakupno ceno I“ (*) ter dodatnih […] EUR, kar je ustrezalo gotovinskemu kreditu, ki ga je mesto Lübeck pred tem odobrilo družbi FLG za financiranje operativnih stroškov in novih naložb. Družba Infratil je morala prevzeti tudi izgube letališča iz poslovanja za leto 2005.

(81) Poleg tega je bilo v sporazumu o udeležbi iz leta 2005 določeno, da mora družba Infratil naknadno plačati „nakupno ceno II“, če sta izpolnjena naslednja dva pogoja:

(a) letališče je prejelo brezpogojen in pravnomočen sklep o odobritvi načrta, ki zajema pogodbeno določeno vsebino (glej uvodno izjavo 82) in družbi FLG ne nalaga ukrepov za aktivno upravljanje hrupa, kot je prepoved nočnih letov ali kvota hrupa (Lärmkontingent), ali pa je družba FLG sklenila pogodbo o gradbenih delnih v določeni vrednosti v zvezi s pogodbeno opredeljenimi ukrepi;

(b) v letu 2008 je bilo prepeljanih najmanj […] potnikov ali, če je bil pogoj 1 izpolnjen že leta 2006 ali 2007, je bilo v letu 2006 prepeljanih […] potnikov ali […] potnikov v letu 2007.

(82) Pogodbeno določena vsebina sklepa o odobritvi načrta je zajemala naslednje:

— podaljšanje vzletno-pristajalnih stez,

— namestitev sistema za instrumentalno pristajanje kategorije II ali III (v nadaljnjem besedilu: ILS CAT II ali ILS CAT III),

— povečanje parkirišča,

— obstoječe letališko območje,

— povečanje letališke ploščadi.

(83) Od nakupne cene II je treba odšteti naslednje postavke:

— nakupno ceno I ([…] EUR),

— izgube letališča iz poslovanja za leta 2005–2008 v najvišjem skupnem znesku […] EUR,

— stroške, ki izhajajo iz tožbe zaradi državne pomoči, ki jo je družba Air Berlin vložila na nemških civilnih sodiščih, ki po oceni Nemčije znašajo […] EUR,

— razliko med stroški sklepa o odobritvi načrta, brez stroškov izravnalnih ukrepov, in fiksnim zneskom […] EUR, če se izda sklep o odobritvi načrta s pogodbeno določeno vsebino (glej uvodno izjavo 82); Nemčija ocenjuje, da ta razlika znaša […] EUR,

— stroške sklepa o odobritvi načrta, če se ne izda sklep o odobritvi načrta s pogodbeno določeno vsebino (glej uvodno izjavo 82).

(84) V skladu s sporazumom o udeležbi iz leta 2005 stroški sklepa o odobritvi načrta zajemajo vse stroške, ki vplivajo na likvidnost (liquiditätswirksam). To vključuje stroške izravnalnih ukrepov (Aufwendungen für Ausgleichsmaßnahmen) za postopek za odobritev načrtovanja, nastale med 1. oktobrom 2005 in 31. decembrom 2008.

(85) Poleg tega je sporazum o udeležbi iz leta 2005 vseboval tudi prodajno opcijo, ki je družbi Infratil omogočala, da razveljavi prvotni nakup delnic FLG in povrne nekatere dogovorjene stroške, če

— do 31. decembra 2008 ne bi bil pridobljen sklep o odobritvi načrta ali če ne bi bila sklenjena pogodba o gradbenih delih v zvezi z ukrepi, navedenimi v uvodni izjavi 82, in

— če ne bi bilo doseženo določeno število potnikov.

(*) Zaupni podatek.

(86) Če bi se prodajna opcija uveljavljala, bi moralo mesto Lübeck povrniti nakupno ceno I in nekatere izgube. V skladu s sporazumom o udeležbi iz leta 2005 bi moralo mesto Lübeck plačati družbi Infratil […] EUR, če bi le-ta uveljavljala prodajno opcijo. Ta znesek je bil izračunan na naslednji način:

Preglednica 2

Cena prodajne opcije v EUR na dan 31. decembra 2008

Delničarska posojila v letu 2005	[…]
+ stanje delničarskih posojil, odobrenih za:	
dejanske odobrene izgube iz poslovanja	[…]
dejanske odobrene stroške naložb	[…]
– javno financiranje	[…]
stroške postopka za odobritev načrtovanja	[…]
pravne stroške družbe Air Berlin	[…]
= stanje odobrenih delničarskih posojil	**[…]**
+ 5-odstotne letne obresti na delničarska posojila	[…]
+ nakupna cena I	[…]
Skupaj	**[…]**

2.3.2 ***Dodatni sporazum iz leta 2009 in ponovna pogajanja o prodajni opciji – prevzem dodatnih izgub, naložb in drugih stroškov***

(87) Leta 2008 je družba Infratil napovedala, da bo uveljavljala svojo prodajno opcijo, ker ni pridobila sklepa o odobritvi načrta, število strank se ni povečalo do ravni, določene v sporazumu o udeležbi iz leta 2005, in izgube iz poslovanja družbe FLG so bile večje od pričakovanih. Da bi družba Infratil ostala upravljavec letališča, se je mesto Lübeck strinjalo s ponovnimi pogajanji o nekaterih pogojih sporazuma o udeležbi iz leta 2005 v zvezi s prodajno opcijo. Rezultat je bil dodatni sporazum iz leta 2009, podpisan 12. novembra 2008, na podlagi katerega so se ceni prodajne opcije, ki bi jo mesto Lübeck moralo plačati družbi Infratil v skladu s sporazumom o udeležbi iz leta 2005, prištele dodatne izgube, naložbe in drugi stroški, povezani z obratovanjem letališča leta 2009.

(88) V skladu z dodatnim sporazumom iz leta 2009 se je nova cena prodajne opcije izračunala na naslednji način:

Preglednica 3

Cena prodajne opcije v EUR oktobra 2009

Cena prodajne opcije (31. december 2008)	[…]
+ […]-odstotna obrestna mera na prodajno opcijo leta 2008 za leto 2009	[…]
+ stanje delničarskih posojil, odobrenih za:	
dejanske odobrene izgube iz poslovanja v letu 2009	[…]
dejanske odobrene stroške naložb v letu 2009	[…]
stroške postopka za odobritev načrtovanja v letu 2009	[…]
druge odhodke v letu 2009	[…]
pravne stroške, nastale družbi Air Berlin leta 2009	[…]

= stanje odobrenih delničarskih posojil	**[…]**
+ […]-odstotne obresti na delničarska posojila za leto 2009	[…]
– stroški v letu 2009, ki jih posojila ne pokrivajo	[…]
+ pobot prejemkov iz skupinskega zavarovanja (tj. delež premij skupinskega zavarovanja družbe Infratil, ki ga je mogoče pripisati družbi FLG)	[…]
Skupaj	**[…]**

(89) Prejemke iz skupinskega zavarovanja je plačalo mesto Lübeck v okviru delničarskega posojila, ki ga je družbi FLG odobrila družba Infratil. Zavarovalna polica je pokrivala vsa letališča, ki jih je upravljala družba Infratil. Delež stroškov, ki jih je mogoče pripisati družbi FLG, je znašal […] EUR.

(90) Razlika med ceno prodajne opcije, ki je bila plačana v skladu z dodatnim sporazumom iz leta 2009, in ceno prodajne opcije, ki bi jo mesto Lübeck moralo plačati v skladu s sporazumom o udeležbi iz leta 2005, torej znaša […] EUR.

(91) V zameno se je družba Infratil odpovedala svoji pravici do uveljavljanja prodajne opcije pred 22. oktobrom 2009 in dodelila mestu Lübeck dodatne pravice do udeležbe. Poleg tega je družba Infratil predložila mestu Lübeck pisno pismo o nameri, sklenjeno med družbama FLG in Ryanair, v katerem obe stranki potrjujeta namen povečati število potnikov in sodelovati pri vzpostavitvi baze družbe Ryanair na letališču Lübeck.

2.4 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE RYANAIR*

2.4.1 ***Sporazum iz leta 2000***

(92) Do leta 2000 je bilo FLG letališče, odvisno od prihodkov iz letalstva, ustvarjenih s čarterskimi leti in splošnim letalstvom. Leta 2000 je letališče spremenilo svoj poslovni model v letališče za nizkocenovne prevoznike, kjer so se prihodki ustvarjali s kombinacijo letalskih in neletalskih dejavnosti.

(93) Družba FLG je 29. maja 2000 z družbo Ryanair podpisala sporazum o letalskih prevozih (v nadaljnjem besedilu: sporazum iz leta 2000). Sporazum iz leta 2000 z družbo Ryanair je vključeval specifikacijo letaliških pristojbin, ki jih je morala plačati družba Ryanair, kot tudi spodbude za podporo za trženje, ki jih je moralo plačati letališče. Predvideno je bilo, da bo sporazum iz leta 2000 veljal od 1. junija 2000 do 31. maja 2010.

(94) Za progo do Stansteda je letališče ocenilo stroške in prihodke na naslednji način:

Preglednica 4

Stroški in prihodki, vključeni v sporazum iz leta 2000 z vidika družbe FLG

Elementi sporazuma z družbo Ryanair	< 18 obračanj na teden	≥ 18 obračanj na teden
Stroški družbe FLG v EUR		
Podpora za trženje – stroški na prispelega potnika	[…]	[…]
	Do 31. maja 2005	Od 1. junija 2005
Prihodki družbe FLG v EUR		
Pristojbina, ki jo družba Ryanair plača na letalo	[…]	[…]
Pristojbina, ki jo družba Ryanair plača na prispelega potnika	[…]	[…]
Čista pristojbina, ki jo družba Ryanair plača na prispelega potnika (pristojbina, zmanjšana za podporo za trženje)	*[…]*	*[…]*

Elementi sporazuma z družbo Ryanair	< 18 obračanj na teden	≥ 18 obračanj na teden
Drugo:		
Pristojbina za promet na vozovnico, ki jo proda družba FLG	[…] %	[…] %
Provizija za promet iz najema vozil pri družbi FLG	[…] %	[…] %
Pristojbina za varnost (ki jo družba Ryanair plača ustreznemu vladnemu organu) v EUR	[…]	[…]

2.4.2 ***Sporazumi iz leta 2010***

(95) Družba Ryanair in letališče Lübeck sta 29. marca 2010 podpisala spremno pismo št. 1 k sporazumu iz leta 2000, ki je zajemalo obdobje od 28. marca 2010 do 30. oktobra 2010. S spremnim pismom se je sporazum iz leta 2000 podaljšal do 30. oktobra 2010 in uvedlo se je novo spodbujevalno plačilo na potnika v višini […] EUR, ki naj bi ga družba FLG plačala družbi Ryanair poleg plačila za storitve trženja, določenega v sporazumu iz leta 2000, v višini […] EUR na potnika (manj kot 18 rotacij na teden) ali […] EUR na potnika (več kot 18 rotacij na teden). Ker je družba Ryanair opravila več kot 18 rotacij na teden, bi ji morala družba FLG plačati skupno […] EUR na potnika. Ker so se ohranili vsi drugi pogoji iz sporazuma iz leta 2000, so pristojbine za potniške storitve na vsakega potnika, ki zapušča letališče, ki jih je bilo treba plačati družbi FLG, znašale […] EUR, stroški oskrbe ploščadi na obračanje […] EUR, stroški oskrbe potnikov […] EUR in stroški za varnost na potnika […] EUR.

(96) Oktobra 2010 je bilo podpisano spremno pisno št. 2, v katerem se niso ohranili pogoji iz spremnega pisma iz marca 2010, temveč je ponovno vsebovalo seznam plačil za trženje, kakršen je bil naveden v prvotnem sporazumu iz leta 2000. V spremnem pismu iz oktobra 2010 so bili pogoji iz sporazuma iz leta 2000 podaljšani za tri leta do 1. novembra 2013.

(97) Na dan, ko je bilo podpisano spremno pismo št. 1, namreč 29. marec 2010, je družba FLG podpisala tudi pogodbo o storitvah trženja z Airport Marketing Services Limited (v nadaljnjem besedilu: AMS), podružnico v celotni lasti družbe Ryanair. Ta pogodba o storitvah trženja je zajemala tudi obdobje od 29. marca 2010 do 30. oktobra 2010 in določala storitve oglaševanja, ki jih je AMS moral zagotoviti na spletni strani www.ryanair.com v zameno za plačilo […] EUR s strani FLG.

2.5 *PRISTOJBINE ZA RAZLEDENITEV ZRAKOPLOVOV NA LETALIŠČU*

(98) Pristojbine za razledenitev so določene v shemi posebnih pristojbin, ki velja za vse letalske prevoznike, ki uporabljajo letališče. Shema posebnih pristojbin je dokument, ki je ločen od splošnega seznama pristojbin, ki veljajo na letališču. Vsakih nekaj let se posodobi. Shema posebnih pristojbin vsebuje več ločenih kategorij, namreč razledenitev zrakoplovov z največjo vzletno maso do 10 t, razledenitev zrakoplovov z največjo vzletno maso nad 10 t, tekočino za razledenitev in vročo vodo, ter določa ceno za vsako kategorijo.

3. **RAZLOGI ZA SPROŽITEV FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE**

(99) V svojih sklepih o začetku postopka iz leta 2007 in 2012 je Komisija sprožila preiskave glede morebitne državne pomoči v korist družb FLG, Infratil, Ryanair in Wizz Air ter drugih čarterskih letalskih prevoznikov, ki zagotavljajo storitve družbi Globalis Reisen.

3.1 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE FLG*

(100) Komisija je imela pomisleke glede pogodbe o prenosu izgub z dne 19. oktobra 1978 (v nadaljnjem besedilu: pogodba o prenosu izgub), v skladu s katero je mesto Lübeck pokrilo izgube iz poslovanja družbe FLG za obdobje od leta 1978 do leta 2004, zakupne pogodbe za zemljišče in letališko infrastrukturo ter prevzema neporavnanih obveznosti. Poleg tega je imela Komisija pomisleke o morebitni pomoči za naložbe na podlagi sklepa o regionalnih letališčih iz leta 2005 in domnevni kršitvi le-tega, nadomestilu izgub od novembra 2009, financiranju naložb v infrastrukturo s strani mesta Lübeck in dežele Schleswig-Holstein ter podreditvi delničarskih posojil družbi FLG s strani mesta Lübeck. V zvezi s temi ukrepi je Komisija izrazila dvome o tem, ali bi v tudi običajnih tržnih pogojih udeleženec v tržnem gospodarstvu zagotovil podobne prednosti družbi FLG.

3.2 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE INFRATIL*

(101) Ko je bilo 90 % delnic FLG prodanih družbi Infratil, je imela Komisija dvome o združljivosti postopka privatizacije s pravili o državni pomoči. Poleg tega je Komisija posumila, da gre pri ponovnih pogajanjih o prodajni opciji v letih 2008/2009 za morebitno državno pomoč.

3.3 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE RYANAIR*

(102) V zvezi s sporazumom iz leta 2000 z družbo Ryanair ter spremnima dopisoma iz marca in oktobra 2010 je Komisija dvomila o tem, ali morebiti ne zagotavljajo selektivne prednosti družbi Ryanair in torej pomenijo državno pomoč.

3.4 *PRISTOJBINE ZA RAZLEDENITEV ZRAKOPLOVOV NA LETALIŠČU*

(103) Komisija je izrazila pomisleke, ali pristojbine za razledenitev, ki so bile zaračunane od novembra 2009, morebiti ne pomenijo državne pomoči, saj so obstajali znaki, da so bile cene, zaračunane za razledenitev, nižje od stroškov, nastalih letališču.

4. **PRIPOMBE NEMČIJE**

4.1 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE FLG*

(104) Nemčija je izpostavila, da družba FLG ne obstaja več. V postopku privatizacije letališča Lübeck se je družba FLG združila z mestom Lübeck. Tako je mesto Lübeck postalo univerzalni pravni naslednik družbe FLG in vse terjatve med družbo FLG in mestom Lübeck so izginile. Zato Nemčija navaja, da so vsa vprašanja glede državne pomoči med mestom Lübeck in družbo FLG postala brezpredmetna. Poleg tega je Nemčija podala pripombe o določenih ukrepih, v katerih navaja, da so bili vsi ukrepi skladni s pravili o državni pomoči, saj bodisi pomenijo obstoječo pomoč ali pa so skladni z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

— Pogodba o prenosu izgub: Nemčija meni, da pogodbe o prenosu izgub ni mogoče vključiti v preiskavo, ker je bila sklenjena leta 1978 in je prenehala veljati 31. decembra 2004. Če bi bila opredeljena kot državna pomoč, bi pomenila zgolj obstoječo pomoč. Nemčija je trdila tudi, da je pogodba o prenosu izgub pomenila splošni ukrep gospodarske politike, ki se ne more šteti za državno pomoč. Po mnenju Nemčije pogodba o prenosu izgub prestane tudi preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj je bil namen zadevnih ukrepov pritegniti letalske prevoznike na letališče in povišati število potnikov.

— Zakupna pogodba in prevzem posojil: Nemčija je mnenja, da bi bila vsaka pomoč v zvezi s temi ukrepi obstoječa pomoč. Poleg tega je Nemčija navedla, da je bila najemnina v skladu s tržnimi standardi, kar dokazuje neodvisna študija družbe Ernst & Young, ki jo je naročilo mesto Lübeck pred prodajo FLG družbi Infratil in jo je Nemčija posredovala Komisiji. Glede prevzema posojil je Nemčija izjavila, da so bila vsa jamstva za dolg zagotovljena samo v okviru predhodnega financiranja naložb v infrastrukturne ukrepe, ki so bili v vsakem primeru pozneje financirani iz plačil na podlagi pogodbe o prenosu izgub.

— Pomoč za naložbe družbi FLG na podlagi sklepa o regionalnih letališčih iz leta 2005 in domnevna kršitev letega: Nemčija je navedla, da niso bili nikoli izvedeni vsi zadevni ukrepi ali pa so sodili v okvir javnih storitev.

— Nadomestilo izgub družbe FLG od novembra 2009: Nemčija je navedla, da je bilo financiranje družbe FLG s strani mesta Lübeck od leta 2009 v skladu s pravili Unije o državni pomoči, kajti družba FLG ni izvajala gospodarske dejavnosti, saj so njene dejavnosti zadevale storitve v javnem interesu ali storitve splošnega gospodarskega pomena.

— Financiranje naložb mesta Lübeck in zvezne dežele Schleswig Holstein v infrastrukturo: Nemčija je trdila, da financiranje naložb v infrastrukturo zadeva storitve javnega interesa ali storitve javne službe in je zato v skladu s pravili o državni pomoči, kot določajo smernice za letalski sektor iz leta 1994 ([1]) (kot to velja za nadomestilo izgub od leta 2009).

([1]) Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

— Podreditev delničarskih posojil mesta Lübeck družbi FLG: Nemčija je navedla, da je dogovor o podrejenosti mesta Lübeck v korist družbe FLG običajna tržna praksa in družbi FLG ni omogočal nobene prednosti.

4.2 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE INFRATIL*

4.2.1 ***Prodaja delnic družbe FLG***

(105) Po trditvah Nemčije je bila dogovorjena nakupna cena v skladu s tržnimi standardi. Nemčija je navedla tudi, da je bil postopek zbiranja ponudb za nakup 90 % delnic družbe FLG odprt, pregleden, nediskriminatoren in brezpogojen. Nemčija je navedla, da ponovna pogajanja o sporazumu, ki so bila posledica odločbe *OVG Schleswig* z dne 18. julija 2005 ([1]), niso spremenila izida postopka zbiranja ponudb, v katerem je bila ponudba družbe Infratil edina in najvišja ponudba. Po mnenju Nemčije bi bil nov razpis za prijavo interesa po sodbi nepotreben in nekoristen, saj so bile takrat razmere še manj privlačne za morebitne ponudnike kot prej.

(106) Po navedbah Nemčije ni bilo razloga za nov razpis za prijavo interesa, ker se je z odločbo *OVG Schleswig* spremenila vrednost letališča, ne pa tudi dejanski predmet postopka zbiranja ponudb. Poleg tega Nemčija meni, da mora biti mogoče sporazume spremeniti kadar koli. Te trditve je podprla s sklicevanjem na nemški zakon o javnih naročilih.

(107) Nemčija je poleg tega navedla, da je družba Ernst & Young v svojem strokovnem poročilu zaključila, da pogoji privatizacije odražajo trenutno tržno vrednost družbe FLG in daleč presegajo gospodarske rezultate morebitne likvidacije.

4.2.2 ***Dodatni sporazum iz leta 2009 in ponovna pogajanja o prodajni opciji – prevzem dodatnih izgub, naložb in drugih stroškov***

(108) Nemčija je navedla, da je treba sporazum med družbo Infratil in mestom Lübeck oceniti v okviru pravnega in ekonomskega položaja letališča Lübeck leta 2009. To vključuje nerešeni sklep o odobritvi, odprte sodne postopke, v katere je vključeno letališče, ter gospodarsko in finančno krizo.

(109) Nemčija je izpodbijala trditev, da je imela družba Infratil prednost, ker je bila cena prodajne opcije že dogovorjena s prvotnim sporazumom z družbo Infratil leta 2005 v javnem, preglednem in nediskriminatornem razpisnem postopku. Po trditvah Nemčije bi bilo treba zmerno povišanje cene leta 2009 v primerjavi z zneskom, dogovorjenim leta 2005, obravnavati kot sorazmerno nasprotnim dajatvam družbe Infratil.

(110) Nemčija je navedla, da je prevzem izgub ekonomsko ugodnejši kot posledice uveljavljanja prodajne opcije družbe Infratil. Prvič, Nemčija je poudarila, da zaprtje letališča ni mogoče, saj je obratovanje letališča s polnim delovnim časom obveznost javne službe. Drugič, novega zasebnega vlagatelja ne bi bilo mogoče najti v razumnem času, saj bi bil potreben postopek javnega naročila na ravni Unije. Za tak postopek so potrebni čas (približno 12 mesecev) in sredstva.

4.3 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE RYANAIR*

4.3.1 ***Sporazum iz leta 2000***

(111) Po mnenju Nemčije družba Ryanair ni imela nobene gospodarske prednosti. Nemčija je navedla, da bi zasebni upravljavec, primerljiv z družbo FLG, sprejel sporazum z družbo Ryanair pod podobnimi pogoji. Ob sklenitvi sporazuma iz leta 2000 je družba FLG izvajala strategijo za dolgoročno donosnost. V zvezi s tem je Nemčija trdila, da poslovna strategija letališč običajno temelji na letalskih dejavnostih in neletalskih dejavnostih, vključno z upravljanjem trgovin, restavracij in parkirišč. Zato Nemčija meni, da je donosno ponuditi nizke letalske pristojbine vsem letalskim prevoznikom, da se poveča število potnikov in doseže znatna rast v sektorju neletalskih dejavnosti, s čimer se lahko nadomesti zmanjšanje prihodkov v letalskem sektorju.

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

(112) Nemčija je navedla tudi, da je imela pridobitev letalskih prevoznikov, ki zagotavljajo redne storitve, več prednosti. Nemčija je zlasti trdila, da bi letališče lahko pričakovalo, da zadevni letalski prevozniki v prihodnosti ne bodo sklenili sporazuma s konkurenčnimi letališči. Poleg tega naj bi letališče pritegnilo tudi druge letalske prevoznike.

(113) Nemčija je podprla svojo trditev glede skladnosti s pogoji na trgu s strokovnim poročilom družbe Ernst & Young. Poleg tega je Nemčija poudarila, da je večinski zasebni delničar Infratil po privatizaciji letališča še naprej podpiral strategijo, določeno v uvodni izjavi 112.

(114) Nemčija je trdila, da je poslovna strategija iz leta 2000 smiselna z vidika naknadne ocene. Število potnikov se je znatno povečalo, družba Ryanair je dodala nove destinacije in letališče Lübeck je lahko pridobilo nove letalske prevoznike, kot je Wizz Air. Nemčija je navedla, da je bil sporazum z družbo Ryanair bistvenega pomena za pridobitev zasebnega vlagatelja, družbe Infratil.

(115) Navedla je tudi, da družba Ryanair ni imela selektivne prednosti, saj bi družba FLG ponudila enake pogoje kateremu koli zainteresiranemu letalskemu prevozniku.

(116) Nemčija tudi meni, da domnevnih prednosti v korist družbe Ryanair ni mogoče pripisati državi zaradi sodbe v zadevi Stardust Marine ([1]). Po navedbah Nemčije je družba FLG pred in med sklenitvijo sporazuma iz leta 2000 ter po njej ravnala samostojno in ne pod vplivom države. Nemčija je tudi navedla, da družba FLG ni bila vključena v strukture javne uprave. Na koncu je Nemčija dejala, da je nadzor javnih organov nad upravljanjem družbe FLG omejen na letalstvo in zadeve s področja javnega interesa in ne vključuje vodenja komercialnih poslov. Poleg tega je Nemčija trdila, da mesto Lübeck in zlasti nadzorni svet družbe FLG nista bila vključena v odločitev glede sporazuma iz leta 2000, kar potrjuje zapisnik seje nadzornega sveta z dne 11. julija 2000 in pisno potrdilo nekdanjega generalnega direktorja družbe FLG.

(117) Poleg tega je Nemčija navedla, da sporazum iz leta 2000 ne izkrivlja konkurence ali grozi, da jo bo izkrivljal, in ne vpliva na trgovino med državami članicami, saj med letališčem Lübeck in drugimi letališči ne obstaja pravo konkurenčno razmerje.

4.3.2 ***Sporazumi iz leta 2010***

(118) Nemčija je trdila, da je spremno pismo št. 1 v skladu s tržnimi pogoji in da ni zagotovilo prednosti družbi Ryanair. S sklicevanjem na zadevo Helaba I ([2]) je Nemčija trdila, da prednost ne obstaja, če drugi upravljavci regionalnih letališč nudijo družbi Ryanair podobne pogoje. Poleg tega je trdila, da je bilo to dokazano s primerjalno analizo družbe Ryanair.

(119) Nemčija je trdila, da imajo nizkocenovni prevozniki, kot sta Ryanair in Wizz Air, manj zahtev glede storitev oskrbe zrakoplova na letališču in infrastrukturnih storitev. Prvič, potrebnih je manj okenc za prijavo na let, saj se je za let z družbo Ryanair mogoče prijaviti prek spleta, in manj je prtljage. Drugič, ni avtobusov za potnike. Tretjič, ker so razdalje, ki jih je treba prehoditi na letališču Lübeck, manjše, so letala družbe Ryanair krajši čas na letališču. Četrtič, ker ni prestopnih letov, niso potrebni objekti za prestopanje. Nazadnje, ker letalska posadka pogosto poskrbi za čiščenje notranjosti letala, je manjše povpraševanje po storitvah čiščenja letal.

(120) Nemčija je na podlagi enakih trditev kot za sporazum iz leta 2000 trdila, da država ni odgovorna.

(121) Poudarila je, da spremno pismo št. 2 predstavlja razširitev sporazuma iz leta 2000 in da ga ni bistveno spremenilo. Ker je sporazum iz leta 2000 v skladu z zahtevami trga, naj bi bilo tudi spremno pismo št. 2.

(122) Na koncu je Nemčija navedla, da ni negativnega vpliva na konkurenco ali trgovino, ker je letališče Lübeck majhno regionalno letališče in ni konkurenčno letališču Hamburg.

([1]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: Stardust Marine), ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Zadeva T-163/05, Bundesverband deutscher Banken proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: Helaba I), ECLI:EU:T:2010:59.

4.4 *PRISTOJBINE ZA RAZLEDENITEV ZRAKOPLOVOV NA LETALIŠČU*

(123) Nemčija je navedla, da pristojbine za razledenitev niso posamično dogovorjene, temveč temeljijo na shemi posebnih storitev, ki veljajo za vse letalske prevoznike. Nemčija je nadalje ugotovila, da ni bilo državne pomoči, ker ne obstajajo osnovni elementi takšne pomoči. Prvič, pristojbine niso selektivne. Drugič, pristojbin ni bilo mogoče pripisati državi, kar potrjuje dejstvo, da sta bili za določanje teh pristojbin v daljšem času, ko sta upravljali letališče, odgovorni družbi Infratil in Yasmina, torej dva zasebna vlagatelja. Tretjič, ni bilo nobene prednosti. Zasebna vlagatelja Infratil in Yasmina sta se odločila, da ne bosta spremenila sheme posebnih storitev, kar kaže na to, da so bile pristojbine za razledenitev v skladu z zahtevami trga.

5. **UGOTOVITVE TRETJIH OSEB**

5.1 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE FLG*

(124) V zvezi z morebitno državno pomočjo v korist družbe FLG se je večina strank, ki so podale pripombe, strinjala z Nemčijo glede te zadeve. To velja predvsem za Ryanair, FLG, IHK Lübeck in ADV.

(125) Tretje osebe, ki se niso strinjale, so bile SGF, BDF in dva posameznika, Peter C. Klanowski in Horst Conrad. Te osebe so trdile, da je družba FLG prejela državno pomoč od mesta Lübeck:

— Pogodba o prenosu izgub: organizacija SGF je navedla, da se obveznost javne službe upravljanja letališča nanaša samo na splošno letalstvo in ne vključuje komercialnih letalskih prevozov. V nasprotju z navedbami Nemčije je bila organizacija SGF mnenja, da se v Nemčiji lahko letališča zapre na zahtevo upravljavca letališča. Organizacija SGF je navedla tudi, da sta najemnini, ki ju je družba FLG plačevala do leta 2006 in po tem letu, prenizki.

— Zakupna pogodba in prevzem posojil: združenje BDF je bilo mnenja, da dejstvo, da Nemčija ni posredovala dovolj informacij Komisiji, kaže na obstoj pomoči.

— Morebitna pomoč za naložbe družbi FLG na podlagi sklepa o regionalnih letališčih iz leta 2005 in domnevna kršitev le-tega: organizacija SGF se ni strinjala z navedbami v sklepu o začetku postopka in je dejala, da je bila pomoč prezgodaj dodeljena letališču, saj še ni bilo sklepa o odobritvi načrta. Po navedbah SGF je imelo letališče Lübeck zato časovno prednost pred ostalimi letališči, kar je ogrozilo konkurenco na trgu. Glede morebitne pomoči za infrastrukturne ukrepe sta organizacija SGF in Klanowski mnenja, da je treba nekatere ukrepe (in sicer financiranje varnostnih ograj, osvetlitve in sistema za instrumentalno pristajanje) šteti za pomoč za poslovanje. Nadalje je organizacija SGF navedla, da ti ukrepi ne izpolnjujejo meril glede računovodstva in finančnega poročanja, ki so opredeljena v sodbi Sodišča v zadevi Altmark ([1]). Organizacija SGF tudi meni, da ukrepi niso v skladu z jasno opredeljenim ciljem splošnega interesa. Poleg tega srednjeročni obeti glede uporabe infrastrukture niso zadovoljivi. Na koncu je organizacija SGF navedla, da tudi na podlagi novega seznama pristojbin ni enakopravnega in nediskriminatornega dostopa do nove infrastrukture, saj lahko samo družba Ryanair izpolni merila, ki ji omogočajo korist od najnižjih pristojbin.

— Financiranje naložb mesta Lübeck in zvezne dežele Schleswig Holstein v infrastrukturo: organizacija SGF je trdila tudi, da so bile prihodnje naložbe izračunane na podlagi napačnih predpostavk, zato so bile čezmerne. Organizacija SGF je dodala, da poleg tega, da letališče ni povečalo števila potnikov, tudi ni moglo omejiti svojih izgub. V zvezi s konceptom zračnega prometa severne Nemčije („*Norddeutsches Luftverkehrskonzept*“) organizacija SGF trdi, da imajo vsa večja letališča v severni Nemčiji (vključno z letališčem Hamburg) na voljo velike zmogljivosti. V zvezi z razpoložljivimi zmogljivostmi naj ne bi bilo ozkih grl vsaj do leta 2030. Poleg tega naložb, zlasti sistema za instrumentalno pristajanje, ni mogoče šteti kot nadomestilo za javno storitev. Po navedbah organizacije SGF je bila naložba v ta sistem v gospodarskem interesu družbe FLG, da je lahko dosegla svoje srednjeročne gospodarske cilje.

— Podreditev delničarskih posojil mesta Lübeck družbi FLG: organizacija SGF meni, da je letališče Lübeck „podjetje v težavah“, in sicer že od let 2008/2009. V zvezi s tem je bila organizacija SGF mnenja, da je dogovor o podrejenosti pomembno orodje za preprečitev insolventnosti. Po navedbah organizacije SGF so podrejena delničarska posojila znašala […] EUR.

([1]) Zadeva C-280/00, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, ECLI:EU:C:2003:415.

5.2 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE INFRATIL*

5.2.1 ***Prodaja delnic družbe FLG***

5.2.1,1. **Infratil**

(126) Družba Infratil je navedla, da so bile delnice FLG kupljene v skladu z razpisnim postopkom na ravni Unije, ki je bil odprt, pregleden in nediskriminatoren. Poleg tega je nakupna cena enaka tržni vrednosti 90 % delnic v družbi FLG v danih okoliščinah. Sporazum o udeležbi iz leta 2005 torej ni vseboval nobenih elementov državne pomoči. Družba Infratil je dodala, da je predložila najboljšo ponudbo, česar ne more spremeniti dejstvo, da sta mesto Lübeck in družba Infratil začela drugi krog pogajanj o spremembi prvotnega sporazuma.

5.2.1.2 **Ryanair**

(127) Po navedbah družbe Ryanair je bila privatizacija izvedena po odprtem, preglednem in nediskriminatornem razpisnem postopku, kar je dokazalo strokovno poročilo, ki ga je pripravila družba Ernst & Young. V zvezi s tem je družba Ryanair izpostavila sloves in neodvisnost družbe Ernst & Young. Družba Ryanair je bila mnenja, da zaprtje letališča ne bi bilo mogoče zaradi gospodarskih in političnih razlogov.

5.2.1.3 **Schutzgemeinschaft**

(128) Glede morebitne državne pomoči v zvezi s privatizacijo družbe FLG je organizacija SGF izrazila resne pomisleke glede združljivosti nakupne cene s tržnim standardom. Poleg tega je organizacija SGF trdila, da je sporazum vseboval jamstva mesta Lübeck, ki so prav tako pomembna za državno pomoč.

5.2.2 ***Dodatni sporazum iz leta 2009 in ponovna pogajanja o prodajni opciji – prevzem dodatnih izgub, naložb in drugih stroškov***

5.2.2.1 **Infratil**

(129) Družba Infratil je pojasnila, da je treba dodatni sporazum iz leta 2009 gledati v okviru sporazuma o udeležbi iz leta 2005 in pogoja za pridobitev sklepa o odobritvi načrta. Ker sklep o odobritvi navsezadnje ni bil pridobljen zaradi sodbe *OVG*, je družba Infratil napovedala, da bo leta 2008 uveljavila svojo prodajno opcijo. Mesto Lübeck je lahko družbi Infratil to preprečilo samo z dodatnim sporazumom iz leta 2009.

(130) Družba Infratil je navedla, da je opcija, ki jo je izbralo mesto Lübeck, izpolnjevala zahteve trga. Če bi družba Infratil uveljavljala prodajno opcijo, bi moralo mesto Lübeck kriti vse stroške in izgube iz obratovanja letališča Lübeck od 31. decembra 2008. Letališča ne bi bilo mogoče v kratkem prodati zasebnemu vlagatelju, mesto Lübeck pa ni imelo možnosti zapreti letališča zaradi obveznosti po javnem pravu in iz finančnih razlogov. Poleg tega bi odhod družbe Infratil verjetno povzročil, da bi družba Ryanair zmanjšala obseg svojih storitev na letališču Lübeck ali jih prenehala zagotavljati. Zato je družba Infratil navedla, da bi bile izgube iz poslovanja družbe FLG večje, če bi družba Infratil uveljavila svojo prodajno opcijo.

(131) Po navedbah družbe Infratil je razlika med plačano ceno prodajne opcije v skladu z dodatnim sporazumom iz leta 2009 in ceno prodajne opcije, ki bi jo bilo treba plačati januarja 2009, temeljila na uspešnosti, o kateri sta se dogovorili stranki. Mesto Lübeck bi moralo v primeru deprivatizacije kriti vse razen dveh dodatnih zneskov, kar privede do zaključka, da je bil dodatni sporazum iz leta 2009 najbolj gospodarna („*wirtschaftlich*“) odločitev.

(132) Družba Infratil je trdila tudi, da dodatni zneski niso predstavljali prednosti zanjo. Prvič, družbi Infratil ne bi bilo treba dodatno pokriti izgub v letu 2009, če bi uveljavila svojo prodajno opcijo. Drugič, obveznosti mesta Lübeck za plačilo obresti na delničarska posojila v obdobju od 1. januarja 2009 do 22. oktobra 2009 ni mogoče šteti za gospodarsko prednost, saj bi družba Infratil lahko ustvarila enake ali celo višje donose iz izkupička prodajne opcije januarja 2009. Po hipotetičnem scenariju bi družba Infratil uporabila izkupiček za odplačilo obstoječih dolgov, da bi prihranila obresti. Poleg tega družbi Infratil ni bila omogočena nobena prednost, ker se od letališča Lübeck ni pričakovalo, da bo v kratkem roku ustvarilo dobiček, temveč da bo še naprej ustvarjalo izgubo.

(133) Družba Infratil je trdila, da ji uveljavljanje prodajne opcije ni omogočilo, da bi povsem povrnila stanje *ex quo ante*, ker je morala brez nadomestila pokriti nekatere izgube (razliko med odobrenimi izgubami iz poslovanja in dejanskimi izgubami iz poslovanja).

(134) Tudi če bi Komisija ugotovila, da so ponovna pogajanja o prodajni opciji pomenila državno pomoč, družba Infratil meni, da je skladna z notranjim trgom. Če bi Komisija ugotovila, da je mesto Lübeck dodelilo pomoč družbi Infratil s tem, ko je prevzelo izgube, ki so nastale družbi FLG leta 2009, bi po mnenju družbe Infratil ta pomoč bila zgolj nadomestilo za izgube, nastale pri opravljanju storitev splošnega gospodarskega pomena.

5.2.2.2 **Mesto Lübeck**

(135) Mesto Lübeck je trdilo, da je bil sporazum o prevzemu izgub najcenejša in najmanj tvegana možnost. To zlasti utemeljuje na podlagi pravne obveznosti mesta Lübeck za upravljanje letališča v skladu z odstavkom 45(1) nemške uredbe o dovoljenju za zračni promet (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, v nadaljnjem besedilu: LuftVZO). Zaprtje letališča torej ne bi bilo mogoče. Poleg tega bi zaprtje letališča terjalo preveč časa in sredstev.

(136) Mesto Lübeck je tudi opomnilo Komisijo, da ne mesto Lübeck ne družba Infratil nista imela predhodnih izkušenj s privatizacijo letališča. To lahko privede do nekaterih napačnih izračunov, nikakor pa ne do zaključka, da katera koli stranka ni ravnala v skladu s tržnimi načeli. Poleg tega je mesto Lübeck trdilo, da je družba Infratil edini ponudnik v okviru privatizacije, kar je zmanjšalo pogajalsko moč mesta Lübeck.

5.2.2.3 **Schutzgemeinschaft**

(137) Organizacija SGF je trdila, da dodatni sporazum iz leta 2009 pomeni novo pomoč, ki daje družbi Infratil prednost. Trdila je tudi, da pomoč presega prag *de minimis* in bi morala biti priglašena, česar pa Nemčija ni storila.

(138) Po navedbah organizacije SGF je družba Infratil nedvomno pridobila prednost z dodatnim sporazumom iz leta 2009. Glede preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu je organizacija SGF izpostavila, da ne bi smeli upoštevati pozitivnega vpliva sporazuma na regijo. V tem okviru je organizacija SGF dejala, da ni bilo obetov za donosnost letališča Lübeck. Organizacija SGF je dodala, da bi lahko zaradi koncesij družbe Infratil družba FLG preprečila insolventnost samo v začetku leta 2008. Organizacija SGF se ni strinjala s tem, da je bil opravljen preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj noben zasebni vlagatelj ne bi bil pripravljen še naprej poslovati s takšnimi izgubami, kar kaže uveljavitev prodajne opcije družbe Infratil.

(139) V zvezi z zaprtjem letališča je organizacija SGF trdila, da ima hamburško letališče zadostne zmogljivosti za obratovanje brez letališča Lübeck kot rezervnega letališča. Organizacija SGF je še dodala, da je družba FLG previsoko ocenila stroške zaprtja. Preglednica 5 je veljala za bolj realno, čeprav po mnenju organizacije SGF morda vseeno podaja previsoke vrednosti.

Preglednica 5

Stroški zaprtja letališča Lübeck, kot jih je navedla organizacija Schutzgemeinschaft

Stroški	V tisoč EUR
Stroški upravitelja	[…]
Tekoče izgube za začasno nadaljevanje do leta 2010/2011	[…]
Socialni načrt	[…]
Povračilo subvencij	[…]
Stroški revizorja	[…]

(140) Poleg tega organizacija SGF dvomi v dolžnost upravljanja letališča kot javno službo, kajti dovoljenje za upravljanje letališča ne pomeni, da gre za storitev splošnega gospodarskega pomena. Takšno dovoljenje se lahko prekliče.

5.2.2.4 **Ryanair**

(141) Družba Ryanair je trdila, da bi lahko razlika med cenama prodajne opcije, dogovorjenima v letih 2005 in 2009, in dejansko ceno prodajne opcije, ki jo je plačalo mesto Lübeck, nastala zaradi številnih dejavnikov, kot so gibanja cen premoženja. Gospodarske razmere, ki so prevladovale v letu 2005, so bile mnogo boljše kot leta 2009 in razlika v ceni bi bila lahko odraz navedenega.

5.3 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE RYANAIR*

5.3.1 ***Sporazum iz leta 2000***

5.3.1.1 **Ryanair**

(142) Družba Ryanair je navedla, da je bila pogodba z družbo FLG sklenjena na podlagi gospodarskih vidikov. Letališče Lübeck je veljalo za uspešno delujoče letališče, sekundarno letališču Hamburg, in Lübeck sam je štel za dragoceno kulturno destinacijo. Poleg tega so bile na letališču Lübeck uvedene storitve za zagotovitev nizke stroškovne osnove in demografsko analizo, da bi ugotovili, ali novo letališče obdaja dovolj zaledja. Čeprav družba Ryanair ni mogla posredovati poslovnega načrta, da bi utemeljila svojo odločitev o začetku opravljanja storitev na letališču Lübeck, je poudarila, da se takšen poslovni načrt običajno ne zahteva za zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Družba Ryanair je pojasnila, da je prenehala opravljati storitve na letališču Lübeck zaradi poslovnih razlogov, med drugim zaradi povečanja stroškov in ker je bil donos manjši, kot je bilo pričakovano (zaradi gospodarske recesije).

(143) Družba Ryanair je navedla, da so regionalna letališča v Uniji v težkem tržnem položaju. Zato je treba upoštevati prihodke letališča iz letalskih in neletalskih dejavnosti, kar se imenuje „pristop enojnega obračunavanja“. Ker je za pogodbe z družbo Ryanair značilno, da obetajo veliko število potnikov, ti poslovni odnosi pogosto pripomorejo k večji prepoznavnosti letališča in privabijo druge letalske prevoznike kakor tudi trgovce na drobno in druge ponudnike storitev. Poleg tega je družba Ryanair navedla, da so obstajali trdni dokazi, da bi večje število potnikov povzročilo povečanje prihodkov iz neletalskih dejavnosti. V dokaz je družba Ryanair predložila naslednjo preglednico:

Preglednica 6

Prihodki iz neletalskih dejavnosti kot odstotek skupnih prihodkov na izbranih letališčih

v milijonih GBP	2010/11 (%)
Bournemouth	[…]
Liverpool	[…]
Leeds Bradford	[…]
Humberside	[…]
Doncaster Sheffield	[…]
Exeter	[…]
Bristol	[…]
Luton	[…]
Manchester	[…]
Belfast International	[…]

v milijonih GBP	2010/11 (%)
East Midlands	[…]
Newcastle	[…]
Birmingham	[…]
Glasgow	[…]
Cardiff	[…]
Stansted	[…]
Edinburgh	[…]
Aberdeen	[…]
Southampton	[…]
Povprečje	[…]

Vir: Kazalnik uspešnosti letališč v Združenem kraljestvu.

(144) Družba Ryanair je trdila, da z vidika vlagatelja v tržnem gospodarstvu vsaka poslovna ponudba običajno pomeni izboljšanje glede na takratne razmere, dokler pričakuje, da bodo mejne koristi presegale mejne stroške. Poleg tega je družba Ryanair zagovarjala stališče, da je treba upoštevati, da ima glede na svoj poslovni model in operativno učinkovitost znatno manjše potrebe kot drugi letalski prevozniki.

(145) Da bi zagotovila več dokazov, da je njen sporazum iz leta 2000 skladen s tržnimi zahtevami, je družba Ryanair izvedla primerjavo med letališči primerljive velikosti in v primerljivem položaju kot letališče Lübeck. Primerljiva letališča so Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nimes in Prestwick. Primerjava pristojbin, ki jih je družba Ryanair plačevala na primerljivih letališčih, je pokazala, da so bili stroški, ki jih je družba Ryanair plačevala na letališču Lübeck, na splošno višji od povprečja na primerljivih letališčih tako na potnika kot na posamezno obračanje. Družba Ryanair je pozvala Komisijo, da naj pri presoji, ali je sporazum iz leta 2000 v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, upošteva primerjalno analizo v večji meri kot analizo donosnosti.

(146) V poročilu, ki ga je pripravila družba Oxera, je izračunana neto sedanja vrednost (v nadaljnjem besedilu: NSV) sporazuma iz leta 2000. V poročilu je ugotovljeno, da je NSV pozitivna v višini […] EUR. Družba Oxera je izvedla več preverjanj občutljivosti v zvezi s tem izračunom.

5.3.1.2 **Air Berlin**

(147) Družba Air Berlin je navedla, da proge družbe Ryanair z letališča Lübeck predstavljajo neposredno konkurenco tistim, ki jih ponuja družba Air Berlin na letališču Hamburg. To velja zlasti za destinacije London, Milano in Barcelona, saj tja letita oba letalska prevoznika.

(148) Družba Air Berlin je zagovarjala stališče, da je namen tržne strategije družbe Ryanair speljati potencialne stranke drugih prevoznikov, med drugim družbe Air Berlin. Zaradi nizkih cen družbe Ryanair so se stranke preselile z letališča Hamburg na letališče Lübeck. Družba Air Berlin trdi, da je zaradi državne pomoči utrpela znatne gospodarske izgube. Morala je prenehati izvajati nekatere lete, ker jih je družba Ryanair vzporedno zagotavljala na letališču Lübeck. Poleg tega je družba Air Berlin izrazila mnenje, da težko uvede nove destinacije z letališča Hamburg, dokler podobne destinacije nudi družba Ryanair z letališča Lübeck po pretirano nizkih cenah.

(149) Družba Air Berlin je omenila tudi šestdnevno zaprtje letališča Lübeck od 19. aprila 2004 v podporo svojim trditvam, da je družba Ryanair plačevala nepošteno nizke pristojbine in da je obstajala konkurenca med Hamburgom in Lübeckom. Med zaprtjem je morala družba Ryanair preseliti svoj promet z letališča Lübeck na letališče Hamburg. Zaradi višjih letaliških pristojbin na letališču Hamburg je družba Ryanair utrpela dodatne stroške v višini […] EUR, ki jih je družba Ryanair zaračunala družbi FLG. Družba Air Berlin je poudarila, da je družba Ryanair torej že pridobila prednost v višini […] EUR pred letalskimi prevozniki, ki so šest dni uporabljali letališče Hamburg.

(150) Družba Air Berlin je svojo trditev podkrepila s preglednico števila potnikov in letov pred (do leta 1999) in po (od leta 2000) tem, ko je družba Ryanair začela delovati na letališču Lübeck:

Preglednica 7

Preglednica družbe Air Berlin, ki prikazuje število potnikov in letov

	Število potnikov (osebe)	Premiki letal
1997	34 132	[…]
1998	60 520	[…]
1999	48 522	[…]
2000	142 586	[…]
2001	192 726	[…]
2002	244 684	[…]
2003	514 472	[…]

(151) Glede na preglednico 7 se je število potnikov znatno povečalo leta 2000, ko je začela družba Ryanair ponujati lete s tega letališča. Po navedbah družbe Air Berlin je mogoče 97 % teh potnikov pripisati družbi Ryanair. To se obravnava ob upoštevanju izgub, ki jih je družba FLG utrpela pred (do leta 1999) in po (po letu 2000) tem, ko je družba Ryanair začela delovati na letališču Lübeck:

Preglednica 8

Preglednica družbe Air Berlin, ki prikazuje izgube družbe FLG

FLG	Izgube (v EUR)
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
Skupaj	**[…]**

(152) Na podlagi preglednice 7 in preglednice 8 je družba Air Berlin trdila, da so se izgube v tem obdobju povečale za več kot […] EUR, kljub temu da se je število potnikov med letoma 2002 in 2003 skoraj podvojilo. Poleg tega je družba Air Berlin navedla, da je družba FLG družbi Ryanair odobrila preferenčne pogoje, rabate ter povračila in druga plačila. Pristojbine, ki jih je plačevala družba Ryanair za uporabo letališča Lübeck, so bile nižje od pristojbin, določenih v takrat veljavnem seznamu pristojbin. Poleg tega je družba Air Berlin navedla, da je družba Ryanair zagotavljala storitev trženja neodvisno od stroškov trženja. Po navedbah družbe Air Berlin se zdijo prejemki za storitve trženja, plačani družbi Ryanair, nepovezani z dejanskimi izdatki za trženje, ki so nastali družbi Ryanair.

(153) Zato družba Air Berlin meni, da sporazum iz leta 2000 med družbama FLG in Ryanair ni izpolnjeval tržnih zahtev. Družba Air Berlin je mnenja, da se Lübeck upravlja bolj zaradi ciljev regionalne politike kot pa zaradi donosnosti.

(154) Po mnenju družbe Air Berlin razpoložljivosti preferencialnih pogojev za družbo Ryanair v Lübecku na eni strani ter načina in razmer pogojne privatizacije letališča na drugi strani ni mogoče obravnavati ločeno. Družba Air Berlin meni, da sporazum o udeležbi z družbo Infratil ni dokaz skladnosti z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ker vključuje prodajno opcijo. Nasprotno pa družba Air Berlin meni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu leta 2005 objavil nov javni razpis za letališče.

(155) Poleg tega je družba Air Berlin navedla, da je bila za sporazum z družbo Ryanair odgovorna Nemčija. V skladu s statutom družbe FLG mora nadzorni svet dati soglasje za stroške, ki nastanejo zaradi uporabe letališča (12. odstavek statuta). Štiri od šestih članov nadzornega sveta izvoli mesto Lübeck. Na tej podlagi je družba Air Berlin zaključila, da bi mesto Lübeck lahko bilo odgovorno. Družba Air Berlin meni, da nekatere izjave ključnih uradnih oseb družbe FLG predstavljajo dodatne dokaze o odgovornosti za zadevni sporazum.

5.3.1.3 **Infratil**

(156) V zvezi z morebitno državno pomočjo, dodeljeno družbi Ryanair, je družba Infratil navedla, da je bil sporazum iz leta 2000 gospodaren in pomembno sredstvo za razvoj letališča ter povsem skladen z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Družba Infratil je bila tudi mnenja, da za sporazum iz leta 2000 in njegovo izvajanje ni odgovorno mesto Lübeck ali drug državni organ. Mesto Lübeck ali nadzorni svet ni izdal nobene odredbe ali smernic za sprejetje sporazuma iz leta 2000 ter ni nadzoroval tega sprejetja.

5.3.1.4 **Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften**

(157) Združenje BDF meni, da pogoji, ki jih je družbi Ryanair ponudila družba FLG, niso združljivi z notranjim trgom, saj ne izpolnjujejo zahtev po preglednosti in nediskriminaciji ter ne vsebujejo sankcij v primeru, da družba Ryanair ne izpolni svojih obveznosti iz sporazuma iz leta 2000.

(158) Po navedbah združenja BDF diskriminacijska odstopanja od dejanskega seznama pristojbin v korist enega letalskega prevoznika povzročijo močno izkrivljanje konkurence in subvencionirano prerazporeditev potnikov v isti aglomeraciji, kar ni smiselno za celotno gospodarstvo. Poleg tega je združenje BDF navedlo, da je treba ukrep, za katerega ni mogoče izključiti, da vključuje državno pomoč, priglasiti Komisiji. Združenje BDF je navedlo, da je pod določenimi pogoji s pravnega vidika mogoče zapreti nemško letališče na zahtevo upravljavca.

5.3.2 *Sporazumi iz leta 2010*

5.3.2.1 **Flughafen Lübeck GmbH**

(159) Družba FLG je navedla, da za ukrep ni odgovorna Nemčija, kajti o sporazumih iz leta 2010 se je družba FLG pogajala samostojno.

5.3.2.2 **Ryanair**

(160) Družba Ryanair je trdila, da za sporazume iz leta 2010 ni odgovorna država.

(161) Družba Ryanair je navedla, da sta spremno pismo št. 1 in spremno pismo št. 2 zgolj kratki spremni pismi, ki podaljšujeta trajanje obstoječih dogovorov po sporazumu z družbo Ryanair iz leta 2000. Edini novi element je poslovno dogovorjena prilagoditev podpore za trženje v spremnem pismu št. 1. Družba Ryanair je zato navedla, da so posledice dveh spremnih pisem zajete v njenih navedbah glede sporazuma iz leta 2000.

(162) Družba Ryanair je predložila poročilo, ki ga je pripravila družba Oxera ([1]), v katerem je ocenjena pričakovana donosnost spremnega pisma št. 1 in spremnega pisma št. 2 na podlagi poslovnega načrta iz leta 2009 ([2]), ki ga je pripravilo letališče Lübeck pred podpisom spremnega pisma št. 1 in spremnega pisma št. 2. V poročilu je

([1]) Poročilo družbe Oxera, Gospodarska presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu: letališče Lübeck, 6. februar 2015.
([2]) Poslovni načrt „Takeoff Konzept“ z dne 21. decembra 2009, glej http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf.

navedeno, da naj bi bili na podlagi razumnih predpostavk v času podpisa spremnih pisem le-ti predvidoma dovolj donosni. Letališče, ki ravna kot udeleženec v tržnem gospodarstvu, bi ponudilo podobne pogoje. Po navedbah družbe Oxera to velja tudi, če bi se pogodba o storitvah trženja iz leta 2010 obravnavala skupaj s spremnima pismoma iz marca in oktobra 2010. Stroški trženja letališča Lübeck so bili zato vključeni v oceno.

5.3.2.3 **Air Berlin**

(163) Družba Air Berlin je izpostavila, da so bili leta 2010 podpisani trije sporazumi: spremno pismo št. 1, spremno pismo št. 2 in pogodba o storitvah trženja iz leta 2010. Komisija bi morala v svoji oceni upoštevati vse sporazume iz leta 2010.

5.4 *PRISTOJBINE ZA RAZLEDENITEV ZRAKOPLOVOV NA LETALIŠČU*

RYANAIR IN WIZZ AIR

(164) Družbi Ryanair in Wizz Air sta trdili, da na podlagi sodbe v zadevi Stardust Marine ([1]) vse domnevne pomoči, ki jo je letališče Lübeck dodelilo družbi Wizz Air ter drugim letalskim prevoznikom, ni mogoče pripisati nemški državi. Družba Wizz Air trdi, da čeprav je bilo mesto Lübeck edini lastnik letališča v zadevnem obdobju, to ni dovolj za potrditev kakršne koli odgovornosti države. Po navedbah družbe Wizz Air je bila nezmožnost pripisa odgovornosti Nemčiji še očitnejša v času, ko je bila družba Infratil lastnica 90 % delnic družbe FLG.

(165) Družbi Ryanair in Wizz Air sta navedli, da te pristojbine in morebitni popusti predstavljajo zanemarljiv delež stroškov letalskega prevoznika pri poslovanju z letališčem. Po navedbah družbe Ryanair teh pristojbin ni mogoče ocenjevati ločeno, saj ne obstaja maloprodajni trg za razledenitev. Popust za razledenitev verjetno lahko odtehtajo komercialne koristi, ki jih letališče pridobi drugje v okviru pogajanj. Družba Ryanair je citirala sodbo v zadevi Charleroi, ki potrjuje, da „pa je pri uporabi načela zasebnega vlagatelja gospodarski posel treba presojati kot celoto“ ([2]).

(166) Nazadnje sta družbi Ryanair in Wizzair navedli, da je bila cena tekočine za razledenitev, ki je bila zaračunana na letališču Lübeck, standardna cena, ki se zaračunava na javnih in zasebnih letališčih.

6. **PRIPOMBE NEMČIJE GLEDE TRETJIH OSEB**

6.1 *PRIPOMBE O NAVEDBAH DRUŽBE RYANAIR*

(167) Po trditvah Nemčije je iz navedb družbe Ryanair razvidno, da je družba FLG ravnala v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(168) Nemčija je poudarila predvsem uporabnost pristopa družbe Ryanair k dokazovanju skladnosti sporazuma s trgom prek analize donosnosti in primerjalne analize.

(169) Po navedbah Nemčije spremno pismo št. 1 in spremno pismo št. 2 nista pomembni za sedanjo preiskavo. Prvič, spremnih pisem iz marca in oktobra 2010 ni mogoče pripisati državi, saj se je družba FLG o njiju samostojno pogajala in ju sklenila brez vmešavanja mesta Lübeck. Drugič, kar zadeva spremno pismo št. 2, je Nemčija izpostavila, da je predstavljalo le podaljšanje sporazuma iz leta 2000 in torej ni vsebovalo nobenih vsebinskih sprememb. Zato vsi vidiki glede sporazuma iz leta 2000 veljajo tudi za spremni pismi.

(170) Nemčija je navedla, da ne razume, zakaj bi morala biti pogodba o storitvah trženja iz leta 2010 vključena v sedanjo preiskavo, saj ne zajema nobenih javnih sredstev. Stroške, določene v pogodbi o storitvah trženja iz leta 2010, je krila IHK Lübeck. Poleg tega je Nemčija pripomnila, da se lahko pogodba o storitvah trženja iz leta 2010 šteje za skladno s tržnimi standardi. To dokazuje tudi ugotovitev, da so se družbi FLG zaračunali manjši stroški kot drugim letališčem s podobno pogodbo. Še več, pogodba o storitvah trženja iz leta 2010 z letališčem Lübeck je temeljila na obljubi družbe Ryanair, da bo med svoje destinacije dodala dva kraja.

([1]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: Stardust Marine), ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Zadeva T-196/04, Ryanair proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: Charleroi), ECLI:EU:T:2008:585.

(171) Nemčija je dodala še eno točko, in sicer funkcijo, ki jo je imelo letališče Lübeck kot rezervno letališče za letališče Hamburg in kot potrebna infrastruktura za prebivalstvo severne Nemčije.

6.2 *PRIPOMBE O NAVEDBAH ORGANIZACIJE SGF*

(172) Nemčija je navedla, da organizacija SGF ni bila zainteresirana stranka v smislu člena 108(2) PDEU in člena 1(h) Uredbe (ES) št. 659/1999, zato ni imela pravice podajati pripomb. Člani SGF so le lastniki zemljišč v bližini letališča in se zato želijo znebiti motenj, ki nastajajo zaradi obratovanja letališča. Toda za take cilje si je treba prizadevati z nacionalnimi pravnimi sredstvi.

(173) Poleg tega je Nemčija trdila, da so navedbe organizacije SGF vsebinsko netočne. Prvič, Nemčija se ne strinja z izjavo organizacije SGF, da letališče Lübeck ne opravlja javne službe. Organizacija SGF je trdila, da se letališče upravlja v splošnem interesu samo v obsegu interesov „splošnega letalstva“. Nemčija se ne strinja s to izjavo, saj je letališče Lübeck dolžno obratovati zaradi infrastrukturnih nalog javnih služb in kot rezerva za letališče Hamburg. Slednje je bilo uradno določeno v konceptu zračnega prometa severne Nemčije („Norddeutsches Luftverkehrskonzept“).

(174) V zvezi z zakupno pogodbo je Nemčija ponovila svoje stališče, da družba FLG ni imela prednosti na podlagi stare zakupne pogodbe do konca leta 2005 niti nove zakupne pogodbe od leta 2006.

(175) Nemčija je nadalje podala pripombe o navedbah organizacije SGF glede naložb v infrastrukturo. Nemčija je navedla, da je sklep o odobritvi načrta zgolj administrativno orodje, ki se lahko izda za nazaj in ni predpogoj za odobritev financiranja ter ne vpliva na konkurenco. Poleg tega se Nemčija ne strinja s kategorizacijo naložb organizacije SGF kot vzdrževalnih ukrepov namesto ukrepov za izboljšanje prometne funkcije letališča. Nemčija je trdila, da so ukrepi potrebni za skladnost z nacionalnimi in mednarodnimi predpisi. Po mnenju Nemčije dejstvo, da je družba Ryanair največji uporabnik letališča, ne vodi do zaključka, da uživa prednost.

(176) Glede izračunov organizacije SGF v zvezi s srednjeročnimi perspektivami letališča Lübeck je Nemčija navedla, da so predložene ugotovitve netočne. Nemčija trdi, da je dokazano, da so v času naložbe obstajale optimistične srednjeročne perspektive, kot Komisija potrjuje v svojem sklepu o začetku postopka iz leta 2007.

(177) Nemčija je tudi podala pripombo na trditve organizacije SGF, da je bila družba FLG „podjetje v težavah“. Nemčija meni, da je vsaka utemeljitev organizacije SGF na podlagi smernic o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah brezpredmetna. Po navedbah Nemčije se te smernice ne uporabljajo, ker dodeljene ugodnosti sploh ne pomenijo državne pomoči. Ugodnosti niso bile nikoli opredeljene kot pomoč za reševanje in prestrukturiranje, sicer bi morale biti odobrene v skladu z drugimi smernicami.

(178) Nemčija se ne strinja z navedbo organizacije SGF, da je mesto Lübeck trdilo, da zaprtje letališča ni mogoče in da ni pomislilo na to možnost. Nemčija je navedla, da je mesto Lübeck obravnavalo to možnost, vendar se zanjo ni odločilo, ker so izračuni pripeljali do zaključka, da to ne bi bila najbolj gospodarna odločitev. Poleg tega je Nemčija pojasnila, da letališča ni mogoče zapreti na *ad hoc* podlagi zaradi odstavka 45(1) LuftVZO. Letališka infrastruktura je javno dobro in je dolžna obratovati. Zato bi bilo za zaprtje letališča treba preklicati obratovalno dovoljenje, za kar je potreben dolgotrajen pravni postopek. Nemčija trdi, da preklica dovoljenja ni mogoče odobriti, če odgovorna uprava meni, da prevladuje javni interes v korist nadaljnjega obratovanja letališča. Poskus zaprtja letališča torej ne bi bil nemogoč, zagotovo pa bi bil težak, dolgotrajen in zato drag. Takšne posledice so po navedbah nastale ob zaprtju letališča Berlin-Tempelhof. Nemčija je bila zato mnenja, da je bolj gospodarna odločitev, da se opusti možnost zaprtja letališča ter namesto tega razširi in izvede naložbe v infrastrukturo, da se privabi zasebni vlagatelj. Gledano nazaj je bil to pravilen pristop, saj je bil zasebni vlagatelj najden.

6.3 *PRIPOMBE O NAVEDBAH DRUŽBE AIR BERLIN*

(179) Po navedbah Nemčije bi se družbi Air Berlin dodelile enake prednosti kot družbi Ryanair, če bi izpolnila enaka merila glede števila potnikov in pogostosti letov. Namesto tega je družba Air Berlin zavrnila vse ponudbe za pogajanja z družbo FLG, saj ni nikoli nameravala opravljati storitev na letališču Lübeck. Nasprotno pa družba Air Berlin ni nikoli ugovarjala pogojem, pod katerimi družba Ryanair deluje na letališču Hamburg. Poleg tega se je

več letalskih prevoznikov pritožilo (med drugim Komisiji), da družba Air Berlin uživa koristi znatne državne pomoči od Združenih arabskih emiratov. Zato ne more nastopati kot žrtev v razmerju do svojega glavnega tekmeca, družbe Ryanair.

(180) Nemčija se ni strinjala s pripombami družbe Air Berlin glede obstoja konkurence med letališčem Lübeck in letališčem Hamburg. Nemčija se zlasti sklicuje na dejstvo, da je imelo letališče Hamburg leta 2000, ko je bil podpisan sporazum z družbo Ryanair iz leta 2000, 70-krat toliko potnikov kot letališče Lübeck. Druga letališča se niso pritožila, kar kaže, da med omenjenima dvema letališčema ni bilo konkurence. Nemčija je dodala, da sta se letališči Hamburg in Rostock leta 2008 povečali, medtem kot se je število potnikov na letališču Lübeck zmanjšalo za 10 %.

(181) Poleg tega je Nemčija zavrnila trditev družbe Air Berlin, da je družba Ryanair imela gospodarsko prednost. Nemčija je navedla, da je družba Air Berlin uporabila netočne izračune in da je preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu edini ustrezen preskus za presojo, ali je sporazum med letališčem in letalskim prevoznikom skladen s trgom. Nemčija je prepričana, da so sporazumi družbe Ryanair izpolnjevali tržne zahteve, saj so bili dolgoročni obeti za letališče v letu 2000 pozitivni.

6.4 *PRIPOMBE O NAVEDBAH ZDRUŽENJA BDF*

(182) Nemčija je poudarila, da je družba Air Berlin članica združenja BDF, kar povzroča tesno povezanost in prekrivanje navedb. Nemčija se ni strinjala s tem, da naj bi družba FLG umetno ustvarila povpraševanje s pretirano nizkimi cenami in da bi diskriminatorno odstopala od seznama pristojbin v korist enega letalskega prevoznika. Po navedbah Nemčije družba FLG ne bi imela nobenega razloga za diskriminatorno obravnavo posameznih letalskih prevoznikov, da bi povečala povpraševanje. Nasprotno, več letalskih prevoznikov bi pomenilo več posla na letališču Lübeck. Zato Nemčija zatrjuje, da bi lahko kateri koli letalski prevoznik sklenil sporazum z letališčem Lübeck pod podobnimi pogoji, če bi podal ponudbo, ki bi bila primerljiva s ponudbo družbe Ryanair.

7. **OCENA**

7.1 *UVOD*

(183) V skladu s členom 107(1) PDEU je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“. Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za presojo, ali ukrep pomeni državno pomoč, morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji:

— upravičenec je podjetje,

— ukrep daje prednost,

— prednost je dodeljena iz državnih sredstev,

— prednost je selektivna in

— ukrep izkrivlja konkurenco ali bi lahko izkrivljal konkurenco in lahko prizadene trgovino med državami članicami.

(184) Zato je treba ugotoviti, ali so ta merila izpolnjena v zvezi z vsakim od obravnavanih ukrepov, ki so:

— morebitna državna pomoč v korist družbe FLG,

— morebitna državna pomoč v korist družbe Infratil,

— morebitna državna pomoč v korist družbe Ryanair in

— pristojbine za razledenitev zrakoplovov na letališču.

(185) Glede morebitne državne pomoči v korist družbe FLG bo Komisija najprej ocenila, ali morebitni upravičenec državne pomoči, družba FLG, še vedno obstaja, in če ne, ali se gospodarska dejavnost družbe FLG še vedno nadaljuje. Poleg tega mora Komisija oceniti, ali bi družba FLG lahko prenesla prednost iz katere koli morebitne državne pomoči na svoje naslednike, tj. ali je obstajala gospodarska kontinuiteta.

(186) Kar zadeva morebitno državno pomoč v korist družbe Ryanair, bo Komisija ocenila le sporazum iz leta 2000. Na dan tega sklepa Komisija v svojem spisu nima dovolj informacij za oceno, ali poznejši sporazumi, zlasti tisti, sklenjeni leta 2010, pomenijo državno pomoč v korist družbe Ryanair. Ti sporazumi bodo zato ocenjeni v ločenem sklepu.

7.2 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE FLG*

7.2.1 ***Upravičenec do domnevne državne pomoči***

(187) Komisija je začela uradni postopek preiskave morebitne državne pomoči v korist družbe FLG: Vendar pa je bil januarja 2013 del premoženja družbe FLG prodan družbi Yasmina. Družba FLG se je združila z mestom Lübeck in prenehala obstajati kot pravni subjekt. Leta 2014 je družba Yasmina razglasila insolventnost, kar je povzročilo začetek postopka zaradi insolventnosti aprila 2014. Avgusta 2014 je družba PuRen prevzela premoženje družbe Yasmina.

(188) V primerih, ko Komisija sprejme negativen sklep, ki odreja vračilo nezdružljive pomoči, ki jo je prejelo podjetje, na podlagi členov 107 in 108 Pogodbe, je mogoče obveznost vračila razširiti na novo podjetje, na katero je prejemnik sporne pomoči slednjo prenesel ali ki mu je prodal del ali vsa svoja sredstva, če ta prenos ali prodaja kaže, da obstaja gospodarska kontinuiteta med navedenima podjetjema.

(189) Če Komisija ugotovi, da je družba FLG prejela nezdružljivo pomoč, ki bi jo bilo treba povrniti, bi morala oceniti, kdo je imel korist od pomoči in kateremu podjetju je treba naložiti obveznost vračila. Če ne bi bilo podjetja, na katero bi se lahko razširila obveznost vračila, Komisiji ne bi bilo treba oceniti, ali je družba FLG prejela pomoč. Zato Komisija meni, da je primerno najprej oceniti, ali je obstajala gospodarska kontinuiteta med družbama FLG in Yasmina in ali je mogoče obveznost vračila razširiti na družbo Yasmina (glej oddelek 7.2.2) ter ali bi družba PuRen, kupec sredstev družbe Yasmina, lahko imela korist od pomoči (glej oddelek 7.2.3). Komisija nato oceni, ali gospodarska dejavnost, ki bi lahko imela korist od pomoči, še vedno obstaja (glej oddelek 7.2.4). Vprašanje, ali so ukrepi za družbo FLG vključevali državno pomoč in, če je tako, ali je bila taka pomoč združljiva, bo treba preučiti le, če je mogoče opredeliti upravičenca pomoči, namreč, če je obstajala gospodarska kontinuiteta med družbo FLG in družbo Yasmina ali PuRen ali če je pomoč ostala na ravni gospodarske dejavnosti, tj. na ravni delovanja letališča Lübeck.

7.2.2 ***Gospodarska kontinuiteta med družbo FLG in družbo Yasmina***

(190) V svojem sklepu glede prodaje sredstev letalskega prevoznika Alitalia [1] je Komisija izrazila mnenje, da če se nakup sredstev izvede po tržni ceni in se ne dokaže gospodarske kontinuitete med starim podjetjem in novo strukturo, ni mogoče domnevati, da je nova struktura imela korist od konkurenčne prednosti, ki je nastala zaradi državne pomoči, ki je bila že dodeljena prvotnemu podjetju.

(191) V skladu z ustaljeno sodno prakso [2] se gospodarska kontinuiteta med prvotnim subjektom in novo strukturo ugotovi na podlagi sklopa kazalnikov. Ta sklop kazalnikov je Sodišče potrdilo v zadevi Ryanair proti Komisiji [3]. Vendar pa ne gre za obvezen sklop kumulativnih zahtev, ki morajo biti vse izpolnjene v vsakem primeru [4]. Pri ocenjevanju gospodarske kontinuitete med dvema subjektoma se lahko upoštevajo naslednji dejavniki:

— obseg prodanih sredstev (sredstva in obveznosti, vzdrževanje delovne sile, sveženj sredstev),

[1] Odločba Komisije z dne 12. novembra 2008 v zvezi z državno pomočjo N 510/2008 – Italija – *postopek prodaje sredstev letalske družbe Alitalia* (UL C 46, 25.2.2009, str. 6).

[2] Zadevi C-328/99 in C-399/00, Italija in SIM 2 Multimedia proti Komisiji, ECLI:EU:C:2003:252; Odločba Komisije z dne 17. septembra 2008, Državna pomoč N 321/2008, N 322/2008 in N 323/2008 – Grčija – *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services* (UL C 18, 23.1.2010, str. 9); Odločba Komisije z dne 12. novembra 2008 v zvezi z državno pomočjo N 510/2008 – Italija – *postopek prodaje sredstev letalske družbe Alitalia* (UL C 46, 25.2.2009, str. 6); Odločba Komisije z dne 4. aprila 2012 SA.34547 – Francija – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (UL C 305, 10.10.2012, str. 5).

[3] Zadeva T-123/09, Ryanair Ltd proti Komisiji, ECLI:EU:T:2012:164.

[4] Zadeva T-123/09, Ryanair Ltd proti Komisiji, ECLI:EU:T:2012:164, točka 156.

— prodajna cena,

— identiteta kupca(-ev),

— trenutek prodaje (po začetku predhodne ocene, formalnega postopka preiskave ali končni odločitvi) in

— ekonomska logika transakcije.

7.2.2.1 **Obseg prodanih sredstev**

(192) Komisija najprej ugotavlja, da popoln prevzem prodajalčevih sredstev s strani kupca načeloma lahko nakazuje na gospodarsko kontinuiteto med kupcem in prodajalcem. Vendar to morda ne drži, če celotna ocena pokaže, da o obsegu prodaje odloča trg. Na primer, če je obseg prodaje rezultat odprtega, preglednega, nediskriminatornega in brezpogojnega razpisnega postopka, lahko to nakazuje na gospodarsko diskontinuiteto. V tem okviru bi morali ponudniki imeti možnost prostega odločanja, ali bodo predložili ponudbo za posamezna sredstva, skupino sredstev ali vsa sredstva, ne smejo biti obvezani skleniti pogodbe s prodajalcem in morajo imeti možnost, da se svobodno odločijo, ali želijo prevzeti vse zaposlene prodajalca, nekatere zaposlene ali nobenega od njih.

(193) Komisija ugotavlja, da je bilo v objavljenem razpisu za prodajo sredstev družbe FLG določeno, da lahko ponudniki kupijo 90 % delnic družbe FLG ali uveljavijo primerljivo gospodarsko rešitev za prevzem obratovanja letališča. To je ponudnikom omogočilo, da predložijo ponudbe za delnice družbe FLG, za pridobitev sredstev ali svežnjev sredstev ali da poiščejo drugo gospodarsko rešitev, kot je zakup sredstev. To je bilo potrjeno v informacijskem memorandumu, ki je bil predložen vsem zainteresiranim ponudnikom pred prijavo interesa. Zato je bilo zainteresiranim ponudnikom jasno, da lahko predložijo ponudbo za nakup delnic ali sredstev ali svežnjev sredstev. Dejansko sta izmed petih ponudnikov, ki so predložili okvirno ponudbo, dva ponudnika predložila ponudbo za nakup sredstev, drugi pa za nakup delnic. Dva izmed treh ponudnikov, ki so predložili zavezujočo ponudbo, sta predložila ponudbo za nakup sredstev, eden pa za nakup delnic. 3Y, holding družbe Yasmina, je ponudil najvišjo ceno za prevzem svežnja sredstev. Po navedbah Nemčije je glede na skupno knjigovodsko vrednost sredstev v primerjavi z vrednostjo prevzetih sredstev družba Yasmina prevzela približno […] % sredstev družbe FLG. Sredstva, ki niso bila kupljena, pa so med drugim vključevala […].

(194) Komisija ugotavlja, da sta bili za predmete, ki niso bili kupljeni, sklenjeni dve zakupni pogodbi med družbo Yasmina in mestom Lübeck. Prva se je nanašala na letališko infrastrukturo in zemljišča, ki so bila predmet zakupne pogodbe med družbo FLG in mestom Lübeck pred prodajo. To zakupno pogodbo je prevzela družba Yasmina. Druga se je nanašala na preostala sredstva letališča, ki so bila prenesena z družbe FLG na mesto Lübeck, ko je mesto Lübeck prevzelo družbo FLG.

(195) Dejstvo, da je bila družba FLG prodana z odkupom sredstev in da kupec ni kupil velikega deleža sredstev, kaže na neobstoj gospodarske kontinuitete. Po drugi strani pa je družba Yasmina zakupila sredstva, ki niso bila predmet nakupa od mesta Lübeck, kar kaže, da je družba Yasmina zaradi postopka javnega razpisa lahko uporabljala vsa sredstva. To pa kaže na obstoj gospodarske kontinuitete.

(196) V zvezi z delovno silo je bilo v prodajni pogodbi navedeno, da naj bi družba Yasmina prevzela delavce v skladu z odstavkom 613a nemškega civilnega zakonika (Bürgerliches Gesetzbuch, v nadaljnjem besedilu: BGB). Odstavek 613a BGB temelji na Direktivi Sveta 2001/23/ES ([1]). V tem odstavku so določene pravice in obveznosti v primeru prenosa obrata. Natančneje, odstavek 613a določa: „[č]e obrat ali del obrata preide na drugega lastnika prek pravnega posla, slednji nasledi pravice in obveznosti, ki izhajajo iz delovnih razmerij, ki obstajajo v času prenosa. Če te pravice in obveznosti urejajo pravne določbe kolektivne pogodbe ali pogodbe o delu, postanejo del delovnega razmerja med novih lastnikom in delavcem in se jih ne sme spremeniti v škodo delavcev pred potekom leta po datumu prenosa …“ ([2]). Poleg tega mora prejšnji delodajalec ali novi lastnik delavce, ki jih prenos prizadene, obvestiti v pisni obliki pred prenosom in delavec lahko vloži pisni ugovor proti prenosu delovnega razmerja.

([1]) Direktiva Sveta 2001/23/ES z dne 12. marca 2001 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z ohranjanjem pravic delavcev v primeru prenosa podjetij, obratov ali delov podjetij ali obratov (UL L 82, 22.3.2001, str. 16).

([2]) Bürgerliches Gesetzbuch [BGB] 18. avg. 1896, odst. 613a 242.

(197) Na podlagi te pravne določbe so bili delavci obveščeni o prenosu in prevzem se je izvedel, če ni bilo nobenih pripomb. V tem primeru je imela družba FLG […] zaposlenih, od katerih je […] nasprotovalo prevzemu. Ti […] zaposleni so bili preneseni v zaposlitev pri mestu Lübeck.

(198) Prenos sredstev ni vključeval nobenega pogoja, ki bi presegal pravne obveznosti, kot je na primer pogoj o številu zaposlenih, ki bi jih bilo treba prevzeti, ali obveznosti ohranitve delavcev, ki bi presegala običajne pogodbene obveznosti po delovnem pravu.

(199) Edina pogodbena določba, povezana z delavci, je opomnik o veljavnem delovnem pravu; na splošno dejstvo, da je bila prenesena večina delavcev, ne kaže nujno na gospodarsko kontinuiteto ([1]).

(200) Vendar glede na to, da je družbi Yasmina prodaja dela sredstev v kombinaciji z dvema zakupnima pogodbama o preostalih sredstvih omogočala uporabo vseh sredstev, ki so bila pred tem v lasti in uporabi družbe FLG, obseg prodanih sredstev kaže na obstoj gospodarske kontinuitete.

7.2.2.2 **Prodajna cena**

(201) Da bi se izognili gospodarski kontinuiteti, je treba sredstva prodati po tržni ceni, na primer prek odprtega, preglednega, nediskriminatornega in brezpogojnega razpisnega postopka.

(202) Komisija mora oceniti, ali so bila sredstva družbe FLG prek odprtega, preglednega, nediskriminatornega in brezpogojnega razpisnega postopka dejansko prodana ponudniku, ki je predložil najvišjo ponudbo, upoštevajoč varnost transakcije.

(203) Prvič, Komisija ugotavlja, da poziv k prijavi interesa za sredstva družbe FLG ni vseboval nobenih omejitev glede tega, kdo lahko predloži ponudbo, in ni določal nobenih pogojev za morebitne ponudnike. V razpisnem postopku je lahko ponudbo oddal kateri koli subjekt. Poleg tega je bil razpis javen z objavo v elektronskem dopolnilu k *Uradnemu listu Evropske unije*.

(204) Drugič, Komisija glede načela preglednosti ugotavlja, da so imeli ponudniki več kot en mesec časa za odločitev, ali naj prijavijo interes na podlagi informacijskega memoranduma, ki so ga lahko zahtevali od prodajalca. Zatem so imeli vlagatelji, ki so prijavili interes, približno tri tedne časa, da ocenijo informacije, ki so jih pridobili med skrbnim pregledom ([2]), in da se odločijo, ali bodo predložili okvirno ponudbo do 15. oktobra 2012. Vsi vlagatelji, ki so predložili okvirne ponudbe, so imeli možnost udeležiti se informativnega sestanka s prodajalcem. Rok za zavezujoče ponudbe je bil 20. november 2012.

(205) Komisija ugotavlja tudi, da je prodajalec določil merila za izbor gospodarsko najboljše ponudbe že pred objavo obvestila o razpisu in jih sporočil ponudnikom ob začetku postopka.

(206) Tretjič, med ponudniki ni bilo nobene diskriminacije na nobeni stopnji razpisnega postopka. Vsi ponudniki so prejeli enake informacije in pojasnila o pravilih in postopkih razpisa, rokih za oddajo ponudb in družbi FLG. Nobenemu ponudniku ni bila ponujena ekskluzivnost v pogajanjih. V zaključni fazi so trije ponudniki predložili zavezujoče ponudbe.

(207) Po oceni zavezujočih ponudb na podlagi meril, ki so bila določena pred začetkom postopka, je mesto Lübeck prišlo do zaključka, da je družba 3Y predložila gospodarsko najboljšo ponudbo. Mesto Lübeck je Bürgerschaft predlagalo, da se sklene prodajna pogodba. Bürgerschaft je 29. novembra 2012 sklenil, da sprejme ponudbo družbe Yasmina, in sredstva družbe FLG so bila 1. januarja 2013 prodana družbi 3Y, ki je za ta namen ustanovila družbo Yasmina.

([1]) Odločba Komisije z dne 4. aprila 2012 SA.34547 – Francija – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire*.

([2]) Skrbni pregled je preučitev potencialnega ciljnega podjetja za združitev, prevzem, privatizacijo ali podobno poslovno finančno transakcijo, ki ga običajno opravi kupec.

(208) Četrtič, razpis za prodajo sredstev je brezpogojen, če ima potencialni kupec na splošno možnost, da kupi sredstva in jih uporablja za lastne namene, ne glede na to, ali upravlja posamezne poslovne enote ([1]). V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je bilo v objavljenem obvestilu o razpisu za prodajo sredstev družbe FLG navedeno, da bi moral kupec nadaljevati z obratovanjem letališča. Poleg tega je družba Yasmina, izbrani ponudnik, plačala končno nakupno ceno v višini […] EUR za nakup sredstev družbe FLG. Družba Yasmina je tudi sklenila dve zakupni pogodbi za infrastrukturo, zemljišča in sredstva v lasti mesta Lübeck. Zakupa sta znašala […] EUR na leto in […] EUR na leto. Hkrati se je mesto Lübeck zavezalo, da bo družbi Yasmina zagotovilo investicijsko podporo v višini […] EUR, če so izpolnjeni nekateri pogoji. Prodaja sredstev družbe FLG je bila neposredno povezana s prihodnjo investicijsko podporo družbi Yasmina. Ker je bila prihodnja podpora višja od nakupne cene, je bila prodajna cena negativna.

(209) Glede na te elemente Komisija dvomi v brezpogojnost razpisnega postopka. Če se prodaja sredstev izvede prek pogojnega razpisa, zaradi razpisnega postopka ni mogoče domnevati, da je bila transakcija v skladu s tržnimi pogoji. Zato Komisija ne more sprejeti stališča o vprašanju, ali je družba Yasmina plačala tržno ceno za sredstva družbe FLG. Če je družba Yasmina dejansko plačala manj od tržne cene, bi to kazalo na obstoj gospodarske kontinuitete.

7.2.2.3 **Identiteta kupca**

(210) Kupec je bila družba Yasmina, odvisno podjetje družbe 3Y. Edini delničar družbe 3Y je bil Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi, državljan Saudove Arabije. Yasmina je bilo zasebno podjetje brez predhodnih povezav z družbo FLG ali mestom Lübeck. Dejstvo, da je bila družba Yasmina neodvisna od družbe FLG in tudi od javnih organov, kaže, da ne obstaja gospodarska kontinuiteta. Komisija zato sklepa, da identiteta kupca ne kaže na obstoj gospodarske kontinuitete.

7.2.2.4 **Trenutek prodaje**

(211) Mesto Lübeck je nameravalo privatizirati letališče, preden je Komisija začela preiskave. Po neuspeli prvi privatizaciji s strani družbe Infratil leta 2009 je mesto Lübeck leta 2012 poskusilo v drugo in privatizacija letališča s strani družbe Yasmina je uspela. Prodaja družbi Yasmina je potekala po sklepih o začetku postopka iz leta 2007 in 2012, vendar preden je Komisija sprejela končno odločitev. Dejstvo, da je prodaja letališča del stalnih prizadevanj mesta Lübeck za privatizacijo letališča, kaže na to, da ne gre za namerni poskus izogniti se vračilu pomoči. Časovni potek postopka prodaje kaže na neobstoj gospodarske kontinuitete.

(212) Poleg tega je Sodišče že razsodilo, da obstaja gospodarska kontinuiteta, če obstaja „objektivna okoliščina, da prenos povzroči izognitev obveznosti vračila sporne pomoči“ ([2]). Ker pa v obravnavanem primeru Komisija ni sprejela sklepa o obstoju pomoči na letališču Lübeck od leta 2007, ko je bila zadeva prvotno odprta, ni mogoče sklepati, da je taka namera obstajala v času privatizacije. Nasprotno, v tem primeru je mesto Lübeck ravnalo gospodarsko dosledno, kajti privatizacija letališča je bila predvidena, preden je Komisija začela izražati dvome o morebitni državni pomoči na letališču Lübeck ([3]).

(213) Poleg tega je Sodišče že razsodilo, da lahko obstaja gospodarska kontinuiteta, če je bila ustanovljena družba za nadaljevanje dela dejavnosti podjetja, ki je postalo insolventno ([4]). Vendar se to ni zgodilo, ker je mesto Lübeck začelo in končalo prodajo družbi Yasmina, pri čemer družba FLG ni bila insolventna. Komisija zato sklepa, da trenutek prodaje ne kaže na obstoj gospodarske kontinuitete.

7.2.2.5 **Ekonomska logika transakcije**

(214) V svoji prijavi interesa je družba Yasmina predstavila ambiciozen poslovni načrt za preoblikovanje letališča Lübeck v sodobno letališče, ki bi bilo privlačno za številna podjetja. V skladu z načrtom naj bi podjetja pritegnili s sodobnim, visokotehnološkim poslovnim parkom, ki naj bi vključeval kinematografe, banke, kavarne, restavracije in parkirišča s posebnimi preskusnimi stezami, gokart stezo, drsališče, butike visoke mode, butični

([1]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1), uvodna izjava 94.
([2]) Zadeva T-415/05, Grčija proti Komisiji, ECLI:EU:T:2010:386, točka 146.
([3]) Prav tam. Sodišče je ugotovilo, da je lahko gospodarsko neskladje pokazatelj finančne kontinuitete.
([4]) Zadeva C-610/10, Komisija proti Španiji, [2012] ECLI:EU:C:2012:781, točka 106.

hotel, kongresni center ter tudi nakupovalno središče za prodajo modnih izdelkov na debelo. Poleg tega je bila predvidena izgradnja centra za pretovor, ki bi plovne poti povezoval s kopenskimi in zračnimi potmi ter olajšal prevoz. To je vključevalo skladiščne zmogljivosti, daljše vzletno-pristajalne steze in vzdrževalno infrastrukturo. Poleg tega so bile predvidene dodatne spremembe obstoječega poslovnega načrta, na primer poceni gorivo za majhne zrakoplove, samoprijava na let, delovanje stalne baze za VIP potnike ter oglaševanje letališča kot kraja za letalske mitinge in letalske razstave. Letališče Lübeck naj bi istočasno še naprej obratovalo kot letališče, namreč zagotavljalo naj bi čarterske in redne lete. S predhodnega vidika naj bi letališče Lübeck ostalo letališče, vendar z drugačnim poslovnim načrtom.

(215) Komisija ugotavlja, da se je poslovni koncept družbe Yasmina sicer razlikoval od dejavnosti, ki jih je izvajala družba FLG, vendar je družba Yasmina vseeno nameravala zagotavljati podobne letalske dejavnosti kot družba FLG. V celoti gledano pa to kaže na obstoj gospodarske kontinuitete. Dejstvo, da je družba Yasmina naknadno lahko zagotavljala samo manjši obseg letalskih dejavnosti, ker je družba Ryanair zapustila Lübeck in začela leteti z bližnjega letališča Hamburg, te ugotovitve ne spremeni.

7.2.2.6 **Sklep o gospodarski kontinuiteti med družbama FLG in Yasmina**

(216) Komisija ugotavlja, da nekateri kazalniki kažejo na neobstoj gospodarske kontinuitete med družbama FLG in Yasmina, nekateri pa kažejo na obstoj gospodarske kontinuitete. Komisija predvsem ne more izključiti dejstva, da je družba Yasmina plačala manj od tržne cene za sredstva družbe FLG. Čeprav nekateri kazalniki kažejo na neobstoj gospodarske kontinuitete, Komisija zato ne more izključiti, da je kljub vsemu obstajala gospodarska kontinuiteta med družbama FLG in Yasmina. Vendar Komisija ugotavlja, da sta družbi 3Y in Yasmina v vsakem primeru v tem času prenehali. Če bi torej vseeno obstajala gospodarska kontinuiteta med družbama FLG in Yasmina, obveznosti vračila ne bi bilo več mogoče razširiti na družbo Yasmina.

7.2.3 *Gospodarska kontinuiteta med družbama FLG in PuRen*

(217) Če je obstajala gospodarska kontinuiteta med družbama FLG in Yasmina in glede na to, da je družba Yasmina medtem prenehala, mora Komisija oceniti, ali je imel kupec sredstev družbe Yasmina korist od morebitne državne pomoči družbi FLG in ali bi bilo treba obveznost vračila razširiti nanj.

(218) Pred prenehanjem družbe Yasmina so bila njena sredstva prodana drugemu zasebnemu vlagatelju, družbi PuRen. Komisija ugotavlja, da so bila sredstva družbe Yasmina prodana v postopku v primeru insolventnosti pod nadzorom sodišča v skladu z nemškim zakonom o insolventnosti ([1]). To kaže, da bi bila veriga gospodarske kontinuitete med družbama FLG in Yasmina na tej stopnji v vsakem primeru prekinjena, tudi če je obstajala. To pomeni, da družba PuRen ni imela koristi od morebitne državne pomoči družbi FLG.

7.2.4 *Prednost prodani gospodarski dejavnosti*

(219) Tudi glavna gospodarska dejavnost, ki jo je opravljala družba FLG, namreč upravljanje letališča Lübeck, ne obstaja več, saj je letališče Lübeck prenehalo opravljati redne in čarterske lete. Na dan tega sklepa noben letalski prevoznik ne uporablja letališča Lübeck. Zato tudi prodana gospodarska dejavnost ne bi mogla imeli koristi od morebitne državne pomoči družbi FLG.

(220) Poleg tega mora Komisija oceniti, ali bi lahko negativna prodajna cena, ki jo je družba Yasmina plačala za sredstva družbe FLG, vseeno pomenila prednost za prodano gospodarsko dejavnost ([2]), v tem primeru letališče. Komisija mora v ta namen oceniti, ali je mesto Lübeck ravnalo kot udeleženec v tržnem gospodarstvu. Stroške prodaje letališča bi bilo treba primerjati s stroški scenarija nasprotnih dejstev, ki bi se v obravnavanem primeru nanašal na zaprtje letališča ali neprekinjeno upravljanje letališča s strani FLG.

(221) Glede na to, da na dan sprejetja tega sklepa noben letalski prevoznik ne uporablja letališča in da torej niso na voljo ne redni ne čarterski leti z letališča Lübeck ali na to letališče, Komisija meni, da ni treba oceniti, ali je negativna prodajna cena pomenila prednost za prodano gospodarsko dejavnost. Prodana gospodarska dejavnost je izginila s trga.

([1]) Zakon o insolventnosti („Insolvenzordnung“) z dne 5. oktobra 1994 (BGBl. I S. 2866), kakor je bil nazadnje spremenjen s členom 16 Zakona z dne 20. novembra 2015 (BGBl. I S. 2010).

([2]) Glej Odločbo Komisije z dne 27. februarja 2008 o državni pomoči C 46/07 (ex NN 59/07) Romunije za podjetje Automobile Craiova (nekdanji Daewoo Romunija) (UL L 239, 6.9.2008, str. 12).

(222) Ta ugotovitev nikakor ne posega v presojo, ali je zadnja prodaja letališča Lübeck družbi Stöcker vključevala državno pomoč kupcu. Poleg tega Komisija opozarja Nemčijo, da za vsak ukrep, namenjen pripravi letališča Lübeck za opravljanje rednih ali čarterskih letov v prihodnosti, velja nadzor državne pomoči in bi ga bilo treba priglasiti Komisiji.

7.2.5 ***Sklepna ugotovitev***

(223) Komisija ugotavlja, da ni treba sprejeti odločitve o tem, ali morebitna državna pomoč družbi FLG pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe PDEU in, če je tako, ali je to državno pomoč mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgom. Pravni subjekt FLG je prenehal obstajati in njegova gospodarska dejavnost prav tako. Poleg tega pomoči ne bi bilo več mogoče izterjati od družbe Yasmina, tudi če je obstajala gospodarska kontinuiteta med družbama FLG in Yasmina, saj je slednja prenehala in njena sredstva so bila prodana v postopku v primeru insolventnosti pod nadzorom sodišča v skladu z nemškim zakonom o insolventnosti.

7.3 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE INFRATIL*

7.3.1 ***Prodaja delnic družbe FLG***

7.3.1.1 **Prednost**

(224) Prednost v smislu člena 107(1) PDEU je vsaka gospodarska korist, ki je podjetje ne bi pridobilo v običajnih tržnih razmerah tj. brez posredovanja države ([1]).

(225) Člen 345 PDEU določa, da „Pogodbi v ničemer ne posegata v lastninskopravno ureditev v državah članicah“. Privatizacija podjetja – prenos sredstev iz javnega v zasebni sektor – je izbira gospodarske politike, ki je v izključni pristojnosti držav članic.

(226) V skladu z ustaljeno sodno prakso ([2]) in prakso Komisije ([3]) kupec ne pridobi prednosti, ko država članica proda deleže v podjetjih, če je ravnanje države članice v skladu z ravnanjem udeleženca v tržnem gospodarstvu. To se zgodi v primeru, ko bi v transakcijo vstopil hipotetični zasebni delničar, ki ga ženejo obeti za dobiček. Zato ni mogoče upoštevati neekonomskih razlogov, kot so razlogi industrijske politike, zaposlitveni razlogi ali cilji regionalnega razvoja. To načelo sta Komisija in Sodišče večkrat potrdila ([4]).

(227) V sodbi *Stardust Marine* je Sodišče navedlo, da *je* „[…] za preveritev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se oceni gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli ocena na podlagi poznejših razmer.“ ([5])

(228) Zato je za preveritev vprašanja, ali je mesto Lübeck ravnalo kot udeleženec v tržnem gospodarstvu, ko je privatiziralo letališče Lübeck, treba pretehtati različne možnosti, ki jih je imelo takrat na voljo, da bi preverili, ali je mesto Lübeck izbralo finančno najugodnejšo možnost. Načeloma se lahko ocena, ki jo izvede ena ali več neodvisnih revizijskih družb, uporablja kot dokaz za tržno vrednost posla.

(229) Leta 2004 je mesto Lübeck pri neodvisni zasebni banki ([6]) naročilo cenitev zaprtja in nadaljevanja obratovanja letališča (v nadaljnjem besedilu: študija Berenberg). Študija Berenberg je ocenjevala vrednost v najslabšem in najboljšem primeru za naslednje možnosti:

([1]) Zadeva C-342/96, Kraljevina Španija proti Komisiji, ECLI:EU:C:1999:210, točka 41; zadeva C-39/94 Syndicat francais de l'Express international (SFEI) in drugi proti La Poste in drugim ECLI:EU:C:1996:285.
([2]) Glej na primer: zadevo T-296/97, Alitalia proti Komisiji, ECLI:EU:T:2000:289; zadevi T-228/99 in T-233/99, WestLB proti Komisiji, ECLI:EU:T:2003:57; zadevo T-366/00, Scott SA proti Komisiji, ECLI:EU:T:2007:99; zadevi C-328/99 in C-399/00, Italija in SIM 2 Multimedia proti Komisiji, ECLI:EU:C:2003:252; zadevo T-358/94, Air France proti Komisiji, ECLI:EU:T:1996:194.
([3]) XXIII. Poročilo o politiki konkurence, 1993, str. 255.
([4]) Sklep Komisije C(2013) 3546 final z dne 19. junija 2013, SA.36197(N/2013) – *Portugalska privatizacija družbe ANA – Aeroportos de Portugal*, UL C 256, 5.9.2013, str. 3; zadeva C-40/85, Belgija proti Komisiji, ECLI:EU:C:1986:305.
([5]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji, (v nadaljnjem besedilu: Stardust Marine) ECLI:EU:C:2002:33, točka 71.
([6]) Cenitev, ki jo je opravila Berenberg Consult GmbH (odvisno podjetje banke Hamburger Privatbank Berenberg).

Preglednica 9

Možnosti HL in cenitev, ki jo je opravila Berenberg Consult

Možnosti	Najslabši primer (v EUR)	Najboljši primer (v EUR)	Srednja vrednost (v EUR)
Privatizacija (najboljši primer, vključno s subvencijami, prodajo letališkega območja leta 2009 in nalogom za plačilo dolgov (Besserungsschein))	[…]	[…]	[…]
Običajno zaprtje (Ordentliche Schließung) (najboljši primer brez neposredne odgovornosti delničarjev „Durchgriffshaftung“)	[…]	[…]	[…]
Insolventnost (najboljši primer brez Durchgriffshaftung)	[…]	[…]	[…]
Nadaljnje poslovanje kot prej (ni razlike med najboljšim in najslabšim primerom)	[…]	[…]	[…]

(230) Referenčni datum (Stichtag) je bil 31. december 2003. Študija Berenberg je pokazala, da bi stroški nadaljnjega poslovanja letališča znašali […] EUR. V študiji Berenberg so bili ti stroški ocenjeni pod predpostavko, da bo letališče v naslednjih letih še naprej ustvarjalo izgubo. Stroški v primeru privatizacije so bili ocenjeni na […] EUR do […] EUR. Cenitev je vključevala pozitivno nakupno ceno v višini […] EUR. Ker bi potencialni kupec letališča pri svoji nakupni ceni upošteval pričakovane izgube, ta ovrednotena cena kaže, da se je v cenitvi predvidevala donosnost po privatizaciji. Predpostavko donosnosti je mogoče pojasniti z večjo učinkovitostjo po privatizaciji in s pričakovanim porastom števila potnikov. Zato je utemeljena. Predvsem pa je družba Ryanair naznanila, da bo vzpostavila bazo na letališču Lübeck, če se bo vzletno-pristajalna steza razširila.

(231) Mesto Lübeck se je odločilo na tej podlagi sprožiti postopek privatizacije letališča, saj je bila to finančno najugodnejša možnost. Komisija ugotavlja, da je glede na študijo Berenberg obstajala možnost prodaje letaliških dejavnosti po pozitivni ceni, medtem ko naj bi po pričakovanjih te dejavnosti stalno ustvarjale izgubo, če bi ostale javne.

(232) Sporazum, sklenjen med mestom Lübeck in družbo Infratil, je sestavljen iz več elementov in vsebuje različne scenarije, ki odražajo razmere v oktobru 2005.

(233) Ker je bila izdaja sklepa o odobritvi načrta julija 2005 začasno ustavljena zaradi sodbe *OVG Schleswig* (glej uvodno izjavo 78), družba Infratil ni mogla razširiti letališča. Zato se je vrednost družbe FLG zmanjšala. Poleg tega sta bili načrtovana razširitev obsega storitev družbe Ryanair in s tem donosnost letališča v veliki meri odvisni od pridobitve sklepa o odobritvi načrta v prihodnosti.

(234) Družba Infratil je imela kot novozelandski vlagatelj in eden izmed prvih zasebnih vlagateljev v regionalno letališče v kontinentalni Evropi le majhno zbirko informacij za oceno tveganja. Na podlagi prejšnjih izkušenj in poznavanja nemških upravnih postopkov bi lahko mesto Lübeck utemeljeno pričakovalo, da bo sklep o odobritvi načrta pridobljen. Hkrati je moralo mesto Lübeck sprejeti dejstvo, da bi družba Infratil prispevala višje tveganje k postopku za odobritev načrtovanja in s tem tudi, da družba Infratil na začetku ne bi bila pripravljena plačati polne nakupne cene. Zato je prišlo do pogajanj o prodajni opciji in o delitvi nakupne cene na takoj plačljivo nakupno ceno I in nakupno ceno II, ki bi jo bilo treba plačati, če in ko bi bil pridobljen sklep o odobritvi načrta. Zaradi okoliščin Komisija sklepa, da bi se zasebni delničar pogajal o podobnih možnostih.

(235) Komisija mora tudi oceniti, ali cena transakcije, ki je bila določena za možnosti, o katerih so tekla pogajanja, izpolnjuje tržne zahteve.

Nakupna cena I ([…] EUR) in prodajna opcija

(236) Po tem scenariju pogoji, določeni v sporazumu o udeležbi iz leta 2005, niso izpolnjeni in sklep o odobritvi načrta se ne pridobi. Posledično družbi Infratil ni treba plačati nakupne cene II. Študija neodvisne svetovalne družbe Ecorys, ki jo je naročila Komisija, kaže, da naj bi po pričakovanjih letališče Lübeck brez razširitve ustvarilo izgubo:

Slika 2

Neugodna NSV (90 % osnovnega kapitala) in nakupna cena

[…]

(237) V teh okoliščinah bi se od družbe Infratil pričakovalo, da bo uveljavila prodajno opcijo. Nakupna cena I torej predstavlja samo simbolično ceno, zavarovano z izhodno strategijo, ki družbi Infratil omogoča razveljavitev transakcije. Ker v tem primeru obratovanje letališča ne bi bilo donosno, Komisija ugotavlja, da je pozitivna cena v znesku […] EUR v skladu s tržnimi pogoji in da družba Infratil ni pridobila nobene gospodarske prednosti.

(238) Cena prodajne opcije v višini […] EUR (ki bi jo moralo plačati mesto Lübeck) je sestavljena predvsem iz plačil za delničarska posojila, naložbe, izgube iz poslovanja in stroške postopka za odobritev načrtovanja – stroške, ki bi jih moralo mesto Lübeck kriti brez privatizacije letališča. Glede na različne elemente cene bi bila prodajna opcija enakovredna razveljavitvi sporazuma in prvotne transakcije.

(239) Komisija ugotavlja tudi, da je prevzem izgub iz poslovanja omejen na […] EUR. Vendar je glede na izgube letališča v letih pred privatizacijo mogoče sklepati, da je morala družba Infratil vedeti, da bodo dejanske izgube precej presegle to omejitev, če se letališče Lübeck ni bi razširilo po pričakovanjih.

Preglednica 10

Izgube družbe FLG v obdobju 1995–2010 v (tisočih) EUR

Leto	Izgube družbe FLG v (tisočih) EUR
1995	[…]
1996	[…]
1997	[…]
1998	[…]
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
2004	[…]
2005	[…]
2006 (1. januar–31. marec)	[…]
2007	[…]
2008	[…]
2009	[…]
2010	[…]

(240) Glede na ekstrapolacijo povečanja izgub v treh letih pred privatizacijo (2002–2004) je bilo mogoče v obdobju med 1. oktobrom 2005 in 31. decembrom 2008 pričakovati izgube, ki presegajo […] EUR. Tudi če bi naj izgube iz leta pred privatizacijo domnevno ostale nespremenjene, bi bilo mogoče pričakovati izgube v višini […] EUR.

Zato bi v primeru nadaljnje prodaje delnic in če bi mesto Lübeck prevzelo izgube v znesku […] EUR, družba Infratil lahko utemeljeno pričakovala, da bo morala pokriti dodatne izgube v višini od […] EUR do […] EUR. To oceno podpirajo naknadni podatki, ki kažejo, da so se letališču v zadevnem obdobju nabrale izgube v višini […] EUR.

(241) Jasno je, da se zasebni prodajalec ne bi mogel s pogajanji dogovoriti o ugodnejši ceni prodajne opcije. Zato Komisija ugotavlja, da je mesto Lübeck ravnalo kot udeleženec v tržnem gospodarstvu pri pogajanjih o prodajni opciji in da družba Infratil ni pridobila nobene gospodarske prednosti.

Nakupna cena II ([…] EUR)

(242) Nakupno ceno II v višini […] EUR je morala družba Infratil plačati le, če so bili izpolnjeni določeni pogoji, ki so zagotovili donosnost letališča.

(243) Prodajna cena ustreza prodajni ceni, o kateri so se stranke s pogajanji dogovorile marca 2005 med postopkom oddaje javnega naročila.

(244) Obstoj gospodarske prednosti je mogoče izključiti, če je prodaja v skladu s tržnimi pogoji. To je mogoče domnevati, kadar se prodaja izvede preko javnega razpisa in so izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji ([1]):

— delež se proda na podlagi konkurenčnega javnega razpisa, ki je odprt za vse, pregleden in nediskriminatoren,

— s prodajo niso povezani nobeni pogoji, ki niso običajni v primerljivih transakcijah med zasebniki in ki bi lahko potencialno znižali prodajno ceno,

— delež se proda najboljšemu ponudniku,

— ponudniki morajo imeti na voljo dovolj časa in informacij, da lahko opravijo ustrezno oceno premoženja, ki je podlaga njihovi ponudbi.

(245) Ti pogoji so bili izpolnjeni z javnim razpisom, ki je potekal marca 2005. Ker je interes za nakup letališča izrazilo pet različnih podjetij, ni razvidno, da je samo družba Infratil lahko predložila verodostojno ponudbo. Poleg tega naj bi javni razpis zagotovil učinkovito in nediskriminatorno konkurenco na podlagi nemškega nacionalnega prava.

(246) Komisija ugotavlja, da je prodajna cena v prvi nakupni pogodbi iz marca 2005 znašala […] EUR. Toda pogoji pogodbe so bili s pogajanji na novo dogovorjeni oktobra 2005. Posledični pogoji za nakupno ceno II in dogovorjeni odbitki iz uvodne izjave 83 niso bili rezultat prvotnega razpisnega postopka. Zato je za preveritev, ali dogovorjena cena ustreza tržnim zahtevam, treba uporabiti načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(247) Da bi ugotovili, ali bi mesto Lübeck lahko s pogajanji doseglo višjo nakupno ceno, je treba upoštevati prevladujoče okoliščine, zlasti raven tveganja uveljavitve prodajne opcije za družbo Infratil in morebitne izgube, ki iz tega izhajajo.

(248) Kot je navedeno v uvodni izjavi 240, je morala družba Infratil celo ob upoštevanju, da mesto Lübeck pokrije […] EUR izgub, pričakovati dodatne finančne izgube v višini od […] EUR do […] EUR pri uveljavljanju prodajne opcije. Z vidika *ex ante* je bila družba Infratil torej v položaju, da morebiti ustvari dobiček, če bi se uresničil drugi scenarij, hkrati pa je tvegala visoke izgube v primeru uveljavljanja prodajne opcije.

(249) Nemčija je navedla, da je bilo po mnenju mesta Lübeck, gledano iz leta 2005, zelo malo verjetno, da bi se pogoji za uveljavljanje prodajne opcije uresničili, in sicer da ne bi bil pridobljen sklep o odobritvi načrta in da bi bilo število potnikov manjše od […].

(250) Vendar, kot je navedeno v uvodni izjavi 234, je mesto Lübeck moralo pričakovati, da bo družba Infratil večje tveganje pripisala postopku za odobritev načrtovanja.

([1]) Glej točko 403 XXIII. Poročila Evropske komisije o politiki konkurence, 1993; točko 4.2.3.1. Obvestila Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1).

(251) Glede števila potnikov Nemčija trdi, da je družba Ryanair napovedala, da bo vzpostavila bazo na letališču Lübeck v primeru razširitve obstoječih vzletno-pristajalnih stez, in vzpostavitev *baze* naj bi po pričakovanjih povzročila povečanje števila potnikov za […] na leto.

(252) Komisija ugotavlja, da dejansko število potnikov na letališču Lübeck ni doseglo tega praga, temveč se je med letoma 2005 in 2008 zmanjšalo in je leta 2008 znašalo 544 339 (glej preglednico 1). Vendar Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da okoliščine, kot so učinki finančne krize, ki jih ni bilo mogoče predvideti leta 2005, lahko pojasnijo znatno odstopanje med pričakovanim in dejanskim številom potnikov.

(253) Študija družbe Ecorys, ki jo je naročila Komisija, ter strokovno poročilo, ki ga je pripravila družba Ernst & Young po naročilu mesta Lübeck leta 2005, kažeta, da naj bi se število potnikov leta 2008 povečalo na […]. Ta podatek temelji na predpostavki, da bi bil v prvi polovici leta 2008 pridobljen sklep o odobritvi načrta in da bi bila gradbena dela na letališču Lübeck preložena na konec leta 2008.

(254) Na podlagi teh podatkov bi bilo precej smiselno, da bi mesto Lübeck preučilo možnost, da bi število potnikov ostalo pod pragom […]. Ker je bilo doseganje praga števila potnikov predpogoj za iztek prodajne opcije in ker ni bilo gotovo, ali bo sklep o odobritvi načrta pridobljen, je bilo treba uveljavljanje prodajne opcije obravnavati kot eno od možnosti.

(255) Zato glede na razumno možnost, da družba Infratil uveljavi prodajno opcijo, in ob upoštevanju povezanega tveganja velike izgube Komisija domneva, da se zasebni delničar ne bi uspel s pogajanji dogovoriti o višji nakupni ceni, sicer posel za potencialnega vlagatelja ne bi bil donosen.

(256) Komisija zato meni, da je odločitev mesta Lübeck, da sprejme prodajno ceno v višini […] EUR z dogovorjenimi odbitki, določenimi v sporazumu o udeležbi iz leta 2005, gospodarsko smiselna.

(257) Ta rezultat se ujema z ugotovitvami iz študije družbe Ernest & Young, kjer so prihodki od prodaje delnic družbe FLG ocenjeni na približno […] EUR in se zato ugotavlja, da bi zasebni vlagatelj v primerljivem položaju sprejel dogovorjeno ceno.

(258) V študiji družbe Ecorys je ocenjena tržna vrednost delnic precej višja, in sicer približno […] EUR. Vendar pa študija ne upošteva visokih finančnih tveganj družbe Infratil ob uveljavljanju prodajne opcije, kot je opisano v uvodnih izjavah 247 in 248. V študiji družbe Ecorys je to tveganje ocenjeno na nič in se zato ne upošteva pri ocenjevanju nakupne cene II. Različne vrednosti, ki se uporabljajo za izračun v zvezi z naložbami/naložbami v osnovna sredstva, nadalje prispevajo k različnim ocenam tveganja obeh študij.

(259) Poleg tega zaradi uporabe različnih stopenj rasti števila potnikov prihaja do znatnih razlik v rezultatih študij.

(260) Glede na te ugotovitve Komisija sklepa, da je nakupna cena II, ki je določena v sporazumu o udeležbi iz leta 2005, v skladu s tržnimi pogoji in da družbi Infratil ni bila dodeljena nobena gospodarska prednost.

7.3.1.2 **Sklep o splošni donosnosti posla**

(261) Na podlagi zgornje presoje ukrepa izhaja, da je bilo mesto Lübeck pred odločitvijo, ali bodisi zapre letališče, nadaljuje s poslovanjem, ki ustvarja izgubo, ali letališče Lübeck proda. Mesto Lübeck je izbralo najbolj gospodarno možnost, ko se je odločilo prodati letališče. Pri ocenjevanju dejanskih pogojev sporazuma o udeležbi iz leta 2005 je treba upoštevati medsebojno povezanost obeh scenarijev (tj. nakupna cena I in prodajna opcija ter nakupna cena II). Ker je bilo ugotovljeno, da je s predhodnega vidika smiselno upoštevati kot mogoče tako plačilo nakupne cene II kot uveljavljanje prodajne opcije, je treba upoštevati tveganja, ki obema strankama nastanejo kot posledica tega. Komisija predvsem glede na potencialne finančne izgube družbe Infratil, ki bi bile posledica uveljavitve prodajne opcije, meni, da je malo verjetno, da bi zasebni prodajalec namesto mesta Lübeck uspel s pogajanji doseči ugodnejši sporazum.

(262) Komisija zato ugotavlja, da je mesto Lübeck pri pogajanjih o sporazumu o udeležbi iz leta 2005 ravnalo kot udeleženec v tržnem gospodarstvu. To pomeni, da z ukrepom družba Infratil ni pridobila nobene gospodarske prednosti in da ukrep ni pomenil državne pomoči.

7.3.2 ***Dodatni sporazum iz leta 2009 in ponovna pogajanja o prodajni opciji – prevzem izgub, naložb in drugih stroškov družbe FLG v letu 2009***

(263) Kot je navedeno zgoraj, dodatni sporazum iz leta 2009, ki je bil podpisan 12. novembra 2008, ni spremenil zneskov, ki se plačajo za prodajno opcijo v skladu s sporazumom o udeležbi iz leta 2005, je pa vključeval prevzem izgub, dogovorjenih naložb in drugih stroškov, povezanih z obratovanjem letališča Lübeck leta 2009, kar je povzročilo skupno ceno prodajne opcije v višini […] EUR (glej uvodno izjavo 90).

(264) S sklepom o začetku postopka iz leta 2012 je Komisija začela preiskavo dveh ločenih ukrepov:

(a) prevzem izgub, naložb in drugih ukrepov družbe FLG leta 2009,

(b) razlike med ceno prodajne opcije, dogovorjeno leta 2005, in dejansko plačano prodajno opcijo.

Vendar pa na podlagi prejetih informacij Komisija ugotavlja, da ti vprašanji zadevata isti ukrep, in sicer dodatni sporazum med mestom Lübeck in družbo Infratil iz leta 2009.

7.3.2.1 **Prednost**

(265) Da bi ugotovila, ali je cena prodajne opcije v skladu s sporazumom iz leta 2009 vključevala gospodarsko prednost za družbo Infratil, mora Komisija uporabiti preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija se je morala postaviti v položaj zasebnega delničarja v času, ko je bil podpisan omenjeni sporazum, da bi ugotovila, ali je mesto Lübeck izbralo finančno najugodnejšo možnost ([1]).

(266) Komisija ugotavlja, da je imelo mesto Lübeck po tem, ko je družba Infratil napovedala uveljavitev svoje prodajne opcije leta 2009, na voljo naslednje možnosti:

(a) zaprtje letališča;

(b) iskanje novega zasebnega upravljavca in med tem

— nadaljevanje obratovanja letališča ali

— podpis dodatnega sporazuma iz leta 2009, da bi družba Infratil nadaljevala z upravljanjem letališča, dokler se ne najde nov upravljavec.

(267) Za zaprtje letališča (možnost a) bi moralo mesto Lübeck takoj plačati ceno prodajne opcije v višini […] EUR (glej uvodno izjavo 238) in začeti postopek za zaprtje letališča, ki bi prinesel dodatne stroške (glej študijo Berenberg, predstavljeno v preglednici 9).

(268) Po prvem podscenariju možnosti b (mesto Lübeck nadaljuje z obratovanjem letališča, dokler se ne najde nov zasebni vlagatelj) bi moralo mesto Lübeck plačati družbi Infratil ceno prodajne opcije, ki je določena v sporazumu o udeležbi iz leta 2005, in pokriti vse stroške, nastale zaradi obratovanja letališča, dokler se ne bi našel nov vlagatelj. Glede na ceno prodajne opcije, plačano v letu 2009 (glej preglednico 3), bi stroški za izgube iz poslovanja, naložbe, postopek za odobritev načrtovanja in sami pravni stroški znašali […] EUR. Torej bi imelo mesto Lübeck že do oktobra 2009 stroške v višini približno […] EUR (cena prodajne opcije v skladu s sporazumom o udeležbi iz leta 2005, povečana za operativne stroške za obdobje od novembra 2008 do oktobra 2009).

(269) Nemčija je trdila, da bi bil za nadaljnjo prodajo družbe FLG novemu zasebnemu vlagatelju potreben nov razpisni postopek na ravni Unije, kar naj bi predvidoma trajalo najmanj 12 mesecev. Komisija ugotavlja, da bi zasebni upravljavec dejansko upošteval predvideno trajanje razpisnega postopka.

(270) Drugi podscenarij možnosti b je bil podpis dodatnega sporazuma iz leta 2009, da se družbi Infratil prepreči, da bi uveljavila prodajno opcijo do 22. oktobra 2009. Po tem scenariju bi moralo mesto Lübeck plačati prodajno opcijo po ceni iz dodatnega sporazuma iz leta 2009, ob predpostavki, da bi družba Infratil uveljavila svojo prodajno opcijo oktobra 2009. Ker je ta cena sestavljena iz cene prodajne opcije iz sporazuma o udeležbi iz leta 2005 in dodatnih stroškov, povezanih z obratovanjem letališča v letu 2009, so potencialni stroški mesta Lübeck primerljivi s stroški iz drugega scenarija.

([1]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: Stardust Marine), ECLI:EU:C:2002:294, točka 71.

(271) Vendar pa je dodatni sporazum iz leta 2009 imel prednost za mesto Lübeck, saj mu je zagotovil čas za pripravo razpisa, da bi našli novega vlagatelja. Poleg tega je takojšnji odhod družbe Infratil pomenil tveganje, da bi družba Ryanair zmanjšala obseg svojih storitev na letališču Lübeck, s čimer bi se lahko povečale izgube iz prihodnjega poslovanja. Zmanjševanje obsega storitev družbe Ryanair bi lahko tudi negativno vplivalo na postopek za odobritev načrtovanja, saj je družba FLG potrebo po razširitvi letališča utemeljevala predvsem z rastjo nizkocenovnega segmenta.

(272) Upoštevajoč te ugotovitve Komisija sklepa, da je bil podpis dodatnega sporazuma iz leta 2009 najugodnejša možnost in da je mesto Lübeck torej ravnalo kot udeleženec v tržnem gospodarstvu.

7.3.2.2 **Sklepna ugotovitev**

(273) Glede na primerjavo različnih možnosti in povezanih stroškov je mogoče sklepati, da je bil dodatni sporazum iz leta 2009 v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj je takrat predstavljal finančno najmanj obremenjujočo in najbolj gospodarno možnost, usmerjeno v prihodnost.

(274) To ugotovitev podpira utemeljena predpostavka, da mesto Lübeck ne bi moglo najti novega vlagatelja v letu 2009. To se je izkazalo za resnično z naknadnega vidika, saj je bil novi vlagatelj najden šele leta 2012.

(275) Poleg tega se elementi cene prodajne opcije ujemajo s tistimi iz sporazuma o udeležbi iz leta 2005 in predstavljajo zgolj razširitev komponent cene prodajne opcije za stroške iz leta 2009. Kot sporazum o udeležbi iz leta 2005 tudi dodatni sporazum iz leta 2009 vsebuje omejitev za izgube iz poslovanja in stroške naložb, ki jih mora plačati mesto Lübeck.

(276) Na podlagi teh ugotovitev Komisija sklepa, da družbi Infratil ni bila dodeljena nobena gospodarska prednost in torej ukrep ni pomenil državne pomoči.

7.4 *MOREBITNA DRŽAVNA POMOČ V KORIST DRUŽBE RYANAIR*

7.4.1 ***Gospodarska prednost***

(277) Kadar ima letališče na voljo javna sredstva, se pomoč letalskemu prevozniku načeloma lahko izključi, če razmerje med letališčem in letalskim prevoznikom prestane preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(278) V skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 ([1]) se obstoj pomoči letalskemu prevozniku, ki uporablja določeno letališče, načeloma lahko izključi, če cena letaliških storitev ustreza tržni ceni („prvi pristop“) ali če je s predhodno analizo, ki temelji na informacijah, na voljo v času, ko je pomoč dodeljena, in na predvidljivih razvojnih trendih, mogoče dokazati, da bo dogovor med letališčem in letalskim prevoznikom privedel do pozitivnega dodatnega prispevka k dobičku za letališče, in je del splošne strategije, ki vodi k donosnosti, vsaj z dolgoročnega vidika („drugi pristop“).

(279) Drugi pristop pomeni, da je treba oceniti, ali bi na datum sklenitve sporazuma preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval, da bo ta dogovor prinesel dodaten dobiček. Ta se meri z razliko med dodatnimi prihodki, za katere se pričakuje, da jih bo ustvaril dogovor (tj. razliko med prihodki, ki bi se dosegli, če bi bil dogovor sklenjen, in prihodki, ki bi se dosegli brez njegove sklenitve), in dodatnimi stroški, ki naj bi nastali zaradi dogovora (tj. razliko med stroški, ki bi nastali, če bi se dogovor sklenil, in stroški, ki bi nastali brez njegove sklenitve), od tako pridobljenih denarnih tokov pa se odšteje ustrezna diskontna stopnja.

(280) V zvezi s prvim pristopom (primerjava s „tržno ceno“) Komisija meni, da trenutno ni mogoče opredeliti ustreznega referenčnega merila za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča ([2]). Zato meni, da je predhodna analiza dodatne dobičkonosnosti najustreznejši pristop za oceno dogovorov, ki jih sklenejo letališča s posameznimi letalskimi prevozniki.

([1]) Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 53.
([2]) Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 59.

(281) Poudariti je treba, da je lahko na splošno uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki temelji na povprečni ceni na drugih podobnih trgih, koristna, če je tako ceno mogoče smiselno opredeliti ali izpeljati iz drugih tržnih kazalnikov. Vendar ta metoda ni tako ustrezna v primeru letaliških storitev, saj se struktura stroškov in prihodkov med posameznimi letalskimi prevozniki pogosto zelo razlikuje. Razlog je v tem, da so stroški in prihodki odvisni od razvitosti letališča, števila letalskih prevoznikov, ki uporabljajo letališče, njegove zmogljivosti v smislu potniškega prometa, stanja infrastrukture in povezanih naložb, zakonodajnega okvira, ki se lahko med državami članicami razlikuje, ter morebitnih dolgov ali obveznosti, ki ji je imelo letališče v preteklosti ([1]).

(282) Poleg tega liberalizacija trga zračnega prevoza otežuje vsako izključno primerjalno analizo. Kot je razvidno iz tega primera, poslovne prakse med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo vedno le na objavljenem seznamu pristojbin. Ti poslovni odnosi so dejansko zelo različni. Vključujejo delitev tveganja glede potniškega prometa in morebitne povezane poslovne in finančne odgovornosti, običajne sheme spodbud in spreminjanje razpršenosti tveganj med trajanjem pogodbe. Zato enega posla ni mogoče dejansko primerjati z drugim na podlagi cene vračanja ali cene na potnika.

(283) Poleg tega primerjalna analiza ni primeren način za določanje tržnih cen, če razpoložljiva referenčna merila niso določena ob upoštevanju dogajanj na trgu ali obstoječih cen in jih znatno izkrivljajo državne intervencije. Takšna izkrivljanja so očitno prisotna v letalski industriji zaradi razlogov, ki so pojasnjeni v točah od 57 do 59 smernic za letalski sektor iz leta 2014:

> „Letališča v javni lasti so javni organi tradicionalno obravnavali kot infrastrukture za spodbujanje lokalnega razvoja in ne kot podjetja, ki poslujejo v skladu s tržnimi pravili. Cene na navedenih letališčih se zato običajno ne določajo ob upoštevanju dogajanj na trgu in zlasti dobrih predhodnih možnosti prihodnjih donosov, temveč predvsem ob upoštevanju socialnih ali regionalnih preudarkov.
>
> Tudi če so nekatera letališča v zasebni lasti ali se upravljajo zasebno in se pri tem ne upoštevajo socialni ali regionalni preudarki, lahko na cene na navedenih letališčih močno vplivajo cene, ki jih zaračunava večina javno subvencioniranih letališč, saj prav slednje cene upoštevajo letalski prevozniki v pogajanjih z letališči v zasebni lasti ali z zasebnim upravljanjem.
>
> V teh okoliščinah Komisija močno dvomi, da se lahko v sedanjosti opredeli ustrezno referenčno merilo za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča. Ta položaj se lahko v prihodnosti spremeni ali razvije […]“ ([2]).

(284) Poleg tega, kot so opozorila sodišča Unije, je primerjalna analiza glede na zadevni sektor zgolj eno od analitičnih orodij za ugotavljanje, ali je upravičenec dobil gospodarsko prednost, ki je ne bi pridobil v običajnih tržnih razmerah ([3]). Komisija lahko ta pristop sicer uporabi, vendar k temu ni zavezana, saj bi bil v tem primeru neustrezen.

(285) Družba Ryanair je v bistvu trdila, da se lahko preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabi na podlagi primerjave s poslovnimi dogovori drugih evropskih letališč. Zlasti je primerjala pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačevala na letališčih Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes in Prestwick, s pristojbinami, ki jih je na podlagi sporazumov plačevala na letališču Lübeck. V študiji ni bilo ocenjeno, ali je vzorec referenčnih letališč izpolnil vsa merila iz smernic za letalski sektor iz leta 2014, saj so se ocenjevali samo obseg prometa, vrsta prometa na letališču in blaginja okoliških območij ([4]).

(286) V svojem sklepu o začetku postopka iz leta 2012 je Komisija primerjala pristojbine, določene v spremnih pismih iz marca in oktobra 2010, s pristojbinami na letališču Hamburg, kar je vzbudilo dvome glede skladnosti pristojbin, določenih v spremnih pismih. Komisija ugotavlja, da je obseg prometa v Lübecku znatno manjši kot na letališču Hamburg. Letališče Hamburg je dejansko letališče z največ prometa v severni Nemčiji. Hamburg se uporablja za vse segmente zračnega prometa, medtem ko se je letališče Lübeck specializiralo za nizkocenovne

([1]) Glej Sklep Komisije 2011/60/EU z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/2008 (ex NN 74/07) Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair, uvodni izjavi 88 in 89 (UL L 27, 1.2.2011, str. 24).
([2]) Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točke 57 do 59.
([3]) V zvezi s primerjalno analizo s sklicevanjem na donosnost (v nasprotju z določanjem cen) v sektorju glej združeni zadevi T-319/12 in T-321/12, Španija in Ciudad de la Luz proti Komisiji, ECLI:EU:T:2014:604, točka 44.
([4]) Za dodatna merila ocenjevanja glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 60.

prevoznike, za kar je bilo potrebnih manj okenc za prijavo leta in objektov za tranzitne potnike, potreben ni bil noben avtobus za potnike, potrebnega je bilo manj osebja in objektov za ravnanje s prtljago, manj osebja za čiščenje in omogočen je bil krajši čas kroženja. Zato letališče Hamburg ni dovolj primerljivo z letališčem Lübeck.

(287) Na podlagi teh ugotovitev Komisija meni, da je treba v tem primeru uporabiti pristop, ki ga smernice za letalski sektor iz leta 2014 na splošno priporočajo za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z razmerji med letališči in letalskimi prevozniki, in sicer predhodno analizo dodatne donosnosti ([1]).

(288) Ta pristop je utemeljen z dejstvom, da ima lahko upravljavec letališča objektiven interes za sklenitev transakcije z letalskim prevoznikom, če lahko razumno pričakuje, da bo ta transakcija povečala njegove dobičke (ali zmanjšala njegove izgube) v primerjavi z nasprotnim položajem, v katerem se transakcija ne sklene, ne glede na kakršno koli primerjavo s pogoji, ki jih letalskim prevoznikom ponujajo drugi upravljavci letališč, ali celo s pogoji, ki jih isti upravljavec letališča ponuja drugim letalskim prevoznikom.

(289) Poleg zgoraj navedenega mora biti letališka infrastruktura odprta za vse letalske prevoznike in ne sme biti namenjena le določenemu letalskemu prevozniku, tako da se lahko izključi možnost prenosa prednosti, ki izhaja iz združljive pomoči za upravljavca letališča, na določenega letalskega prevoznika.

(290) Komisija v zvezi s tem ugotavlja tudi, da je razlikovanje cen standardna poslovna praksa. Vendar morajo biti take različne politike določanja cen komercialno upravičene.

(291) Komisija meni, da se dogovori, sklenjeni med letalskimi prevozniki in letališčem, lahko štejejo za skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, kadar s predhodnega vidika postopno prispevajo k donosnosti letališča. Letališče mora pri sklepanju dogovora z letalskim prevoznikom (na primer individualna pogodba ali splošna shema letaliških pristojbin) dokazati, da je v celotnem obdobju trajanja dogovora zmožno pokriti vse stroške, ki nastanejo pri sklenitvi takega dogovora, in sicer z razumno stopnjo dobička na podlagi dobrih srednjeročnih obetov ([2]).

(292) Da se oceni, ali je dogovor, ki ga je letališče sklenilo z letalskim prevoznikom, v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, je treba upoštevati pričakovane prihodke iz neletalskih dejavnosti, ki izvirajo iz dejavnosti letalskega prevoznika, in pa letališke pristojbine brez vseh znižanj, podpore za trženje ali shem spodbud. Podobno bi bilo treba upoštevati tudi vse dodatne stroške, ki jih ima letališče v zvezi z dejavnostjo letalskega prevoznika na letališču. Taki dodatni stroški bi morali obsegati vse kategorije odhodkov ali naložb, npr. dodatne stroške za zaposlene, opremo in naložbe, nastalih zaradi prisotnosti letalskega prevoznika na letališču ([3]).

(293) Komisija v svoji stalni praksi sprejemanja odločitev izraža mnenje, da se stroškov, ki bi jih letališče moralo kriti v vsakem primeru in ne glede na dogovor z letalskim prevoznikom, ne sme upoštevati pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu ([4]).

(294) V skladu s sodbo v zadevi Charleroi ([5]) je Komisija pri presoji zadevnih ukrepov dolžna upoštevati vse upoštevne dejavnike in njihov kontekst. Z drugimi besedami, Komisija mora analizirati pričakovani učinek sporazuma z družbo Ryanair na družbo FLG ob upoštevanju vseh upoštevnih dejavnikov zadevnega ukrepa.

(295) V sodbi Stardust Marine je Sodišče odločilo, da je „[…] za preveritev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se oceni gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli ocena na podlagi poznejših razmer.“ ([6])

([1]) Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točki 59 in 63.
([2]) Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 63.
([3]) Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 64.
([4]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 64; Sklep Komisije (EU) 2015/1226 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico v Angoulêmu, skupino SNC-Lavalin, družbo Ryanair in družbo Airport Marketing Services (UL L 201, 30.7.2015, str. 48); Sklep Komisije (EU) 2015/1584 z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ki jo je Italija izvedla za Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. in več letalskih prevoznikov, ki delujejo na letališču Alghero (UL L 250, 25.9.2015, str. 38); Sklep Komisije (EU) 2016/2069 z dne 1 oktobra 2014 o ukrepih SA.14093 (C76/2002), ki jih je Belgija izvedla v korist družb Brussels South Charleroi Airport in Ryanair (UL L 325, 30.11.2016, str. 63).
([5]) Zadeva T-196/04, Ryanair proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: Charleroi), ECLI:EU:T:2008:585, točka 59.
([6]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: Stardust Marine), ECLI:EU:C:2002:3, točka 71.

(296) Za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu se je morala Komisija postaviti v čas, ko je bil sklenjen zadevni sporazum. Komisija mora tudi utemeljiti svojo oceno z informacijami in predpostavkami, ki so bile na voljo družbi FLG ob sklenitvi sporazuma.

7.4.2 *Uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za sporazum iz leta 2000*

7.4.2.1 **Uvodne pripombe**

(297) Komisija ugotavlja, da je družba Air Berlin trdila, da sporazumi med družbama Ryanair in letališčem Lübeck niso bili donosni, saj so se izgube družbe FLG po prihodu družbe Ryanair stalno povečevale (glej preglednico 8). Ker sta samo družbi Ryanair in Wizz Air opravljali lete na rednih linijah z letališča, je družba Air Berlin ugotovila, da je treba izgube družbe FLG pripisati tema letalskima prevoznikoma.

(298) Komisija ugotavlja, da četudi bi bilo mogoče ugotoviti pomembno povezavo med številom potnikov družbe Ryanair na letališču Lübeck in izgubami družbe FLG, ta povezava ne bi nujno pomenila, da so izgube posledica delovanja družbe Ryanair na letališču Lübeck. Nemčija je navedla, da je več kot […] % izgub med letoma 2000 in 2005 posledica naložb, ki so bile potrebne, da bi se letališče prilagodilo povečanemu številu potnikov. Te naložbe so bile potrebne za povečanje vrednosti letališča v primeru predvidene privatizacije in da se letališče pripravi, da bo pritegnilo katerega koli letalskega prevoznika.

(299) Poleg tega Komisija opozarja, da preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu temelji na predhodni oceni. Glede na sodno prakso Sodišča ravnanje zasebnega tržnega udeleženca, ki se uporablja za ocenjevanje ravnanja javnega upravljavca, ni nujno usmerjeno v kratkoročno donosnost, temveč ga lahko vodijo obeti dolgoročnejše donosnosti ([1]). Tudi če letališče ustvarja izgubo v obdobju delovanja družbe Ryanair, je še vedno mogoče, da sporazum med letališčem in letalskim prevoznikom prinese dodaten dobiček za letališče na predhodni podlagi.

(300) Nazadnje Komisija ugotavlja, da je bila v okviru tekoče preiskave družba Ecorys pozvana, da pripravi poročilo o donosnosti sporazuma iz leta 2000 med družbama FLG in Ryanair ([2]). Toda poročilo je temeljilo na pristopu skupnih stroškov in ne na pristopu dodatnih stroškov, zato se ne bo upoštevalo.

7.4.2.2 **Ocena dodatnih stroškov in prihodkov**

(301) Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi kot začetek časovnega okvira za oceno zadevnega sporazuma izbral datum podpisa sporazuma, tj. 29. maj 2000. Kot končni datum bi udeleženec v tržnem gospodarstvu določil datum zaključka, ki je določen v sporazumu iz leta 2000, tj. 31. maj 2010.

(302) Za namen ocenjevanja zadevnega sporazuma in glede na ugotovitve iz uvodnih izjav 282 do 301 je treba obstoj in znesek morebitne pomoči v tem sporazumu oceniti ob upoštevanju razmer, ki so prevladovale ob podpisu sporazuma, ter, natančneje, v luči informacij, ki so bile na voljo, in predvidljivih razvojnih trendov.

(303) V času pogajanj o sporazumu je družba FLG pričakovala, da bodo dejavnosti družbe Ryanair na letališču Lübeck povzročile povečanje števila potnikov, s čimer bi se povečali prihodki iz neletalskih dejavnosti, ter da bodo privedle do širitve neletalskih dejavnosti in pritegnile druge letalske prevoznike. Čeprav je družba FLG ustvarjala izgube v letih pred sporazumom, se je pričakovalo, da bo poslovanje družbe Ryanair na letališču privedlo do zmernega dobička v srednje- do dolgoročnem obdobju.

(304) Nemčija je zagotovila podatke o predhodno pričakovani rasti števila potnikov kot tudi o pričakovanih dodatnih stroških in prihodkih, in sicer v scenarijih najboljšega in najslabšega primera.

([1]) Zadeva C-305/89, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti (Alfa Romeo), ECLI:EU:C:1991:142.
([2]) Poročilo je bilo omenjeno v točki 7.3.1.1 o donosnosti sporazuma med mestom Lübeck in družbo Infratil.

(305) Dodatni prihodki, ki bi jih zasebni vlagatelj razumno pričakoval na podlagi sporazuma, vključujejo:

(a) dodatne prihodke od letalskih dejavnosti potniškega prometa in pristajalnih pristojbin, ki jih plačuje družba Ryanair, in

(b) dodatne prihodke iz neletalskih dejavnosti, na primer, od parkirišč, franšiznih trgovin ali pa neposredno upravljanih prodajaln.

(306) Komisija glede uporabe načela enojnega zaračunavanja meni, da je treba upoštevati prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti ([1]).

(307) Nemčija je trdila, da je letališče na podlagi pristojbin, določenih v sporazumu iz leta 2000, pričakovalo povprečne prihodke iz letalskih dejavnosti v višini […] EUR na potnika. Po ocenah družbe FLG naj bi prihodki iz neletalskih dejavnosti predstavljali […] % prihodkov iz letalskih dejavnosti.

(308) Dodatni prihodki, ki bi jih zasebni vlagatelj razumno pričakoval na podlagi sporazuma, vključujejo:

(a) dodatne stroške poslovanja, ki neposredno izhajajo iz sporazuma z družbo Ryanair,

(b) stroške za storitve trženja,

(c) stroške naložb, neposredno povezane s sporazumom z družbo Ryanair.

(309) Po navedbah Nemčije je bilo treba povečati število osebja družbe FLG za obravnavo pričakovanega števila potnikov. Družba FLG je pričakovala dodatne stroške poslovanja in stroške za zaposlene v višini […] EUR na potnika.

(310) Na podlagi sporazuma iz leta 2000 je družba FLG pričakovala dodatne stroške trženja za obdobje 2000–2012 v višini […] EUR v najboljšem primeru in […] EUR v najslabšem primeru.

(311) V zvezi s stroški naložb je Nemčija navedla, da je letališka infrastruktura že obstajala pred sklenitvijo sporazuma z družbo Ryanair in da za sprva načrtovano delovanje družbe Ryanair na letališču Lübeck niso bile potrebne nobene dodatne naložbe v infrastrukturo.

(312) Nemčija je navedla naslednje prihodke in operativne stroške za najboljši primer (preglednica 11) in najslabši primer (preglednica 12):

Preglednica 11

Stroški in prihodki v najboljšem primeru

Leto	Potniki	Prihodki iz letalskih dejavnosti	Prihodki iz neletalskih dejavnosti	Operativni stroški
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Glej smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 64.

Leto	Potniki	Prihodki iz letalskih dejavnosti	Prihodki iz neletalskih dejavnosti	Operativni stroški
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Skupaj	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Preglednica 12

Stroški in prihodki v najslabšem primeru

Leto	Potniki	Prihodki iz letalskih dejavnosti	Prihodki iz neletalskih dejavnosti	Operativni stroški
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Skupaj	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

(313) Družba FLG je ocenila, da bodo finančni učinki sporazuma z družbo Ryanair iz leta 2000 pozitivni. V zvezi s tem preglednica 13 povzema prihodke iz letalskih in neletalskih dejavnosti kot tudi stroške, ki jih je mogoče neposredno pripisati dejavnosti družbe Ryanair na letališču, in stroške trženja.

Preglednica 13

Predhodna ocena donosnosti

Ocena donosnosti	Najboljši primer (v EUR)	Najslabši primer (v EUR)
prihodki iz letalskih dejavnosti	[…]	[…]
prihodki iz neletalskih dejavnosti	[…]	[…]
operativni stroški	[…]	[…]
stroški trženja	[…]	[…]
Skupaj	**[…]**	**[…]**

(314) Po najboljšem scenariju je Nemčija zaokrožila število potnikov na […], kar bi znašalo […] EUR prihodkov iz letalskih dejavnosti. V najslabšem primeru naj bi bilo potnikov skupno […], kar bi pomenilo […] EUR prihodkov iz letalskih dejavnosti. Ker naj bi prihodki iz neletalskih dejavnosti znašali […] % prihodkov iz letalskih dejavnosti, je bilo izračunano, da bi prihodki iz neletalskih dejavnosti v najboljšem primeru znašali […] EUR, v najslabšem pa […] EUR. Izračunano je bilo, da bi operativni stroški znašali skupno […] EUR v najboljšem primeru in […] EUR v najslabšem primeru. Stroški trženja niso bili izračunani na posameznega potnika, temveč so bili ocenjeni na skupno […] EUR v najboljšem primeru in […] EUR v najslabšem primeru.

(315) Preglednica 13 prikazuje, da naj bi prihodki, ki izhajajo iz sporazuma iz leta 2000, presegali stroške, s čimer bi nastal letni presežek v vrednosti […] EUR v najboljšem in […] EUR v najslabšem primeru.

(316) Komisija je ocenila pristop, ki ga je uporabila Nemčija, kot razumen. Ocenjeni povprečni prihodki iz letalskih dejavnosti so temeljili na pogojih sporazuma iz leta 2000 z družbo Ryanair. Prihodki iz neletalskih dejavnosti naj bi znašali […] % prihodkov iz letalskih dejavnosti, kar se zdi skladno s splošnimi pričakovanji v zvezi s prihodki iz neletalskih dejavnosti na drugih letališčih (glej preglednico 6). Tudi predpostavka, da bi bilo ob povečanju števila potnikov treba povečati število zaposlenih, se zdi smotrna.

(317) Komisija ugotavlja, da se naložbe, povezane z razširitvijo letališča Lübeck, niso nanašale posebej na družbo Ryanair, ampak bi jih lahko izkoristili tudi drugi letalski prevozniki. To kaže, da stroškov naložb ni bilo treba vključiti v dodatne stroške sporazuma z družbo Ryanair. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je Nemčija poudarila, da je družba FLG vseskozi poskušala pritegniti druge letalske prevoznike in jih tudi uspešno pritegnila (npr. družbo WizzAir). Po trditvah Nemčije je letališče Lübeck več let neuspešno poskušalo začeti pogajanja o sporazumu z družbo Air Berlin.

(318) Nemčija je trdila, da je bilo za uspešno privatizacijo letališča Lübeck treba znatno povečati število potnikov. Komisija priznava, da so bile izvedene ustrezne naložbe, da bi letališče Lübeck pripravili na večje število potnikov ([1]).

(319) Komisija nadalje ugotavlja, da sporazum iz leta 2000 družbi FLG ni nalagal izvedbe naložb ([2]). Družba FLG bi lahko svoje obveznosti po pogodbi izpolnila brez vlaganja v razširitev letališča.

(320) Na podlagi teh ugotovitev Komisija sklepa, da je pristop Nemčije, da naložb, ki so bile izvedene na letališču Lübeck, ne pripisuje sporazumom z družbo Ryanair iz leta 2010, razumen.

(321) Po preučitvi informacij, ki jih je predložila Nemčija, se Komisija z eno točko analize ne strinja in jo ustrezno spreminja. V sporazumu iz leta 2000 je kot datum zaključka določen 30. maj 2010. Nemčija je pri izračunu dodatne donosnosti sporazuma iz leta 2000 upoštevala dodatne stroške in prihodke za leti 2011 in 2012. Komisija meni, da je primerno upoštevati le dodatne stroške in prihodke, ki so nastali v času trajanja pogodbe. Zaradi te potrebne spremembe je Komisija opravila lastno analizo, pri čemer je neposredno uporabila analizo dodatne donosnosti, ki jo je predložila Nemčija, ter jo spremenila tam, kjer je to potrebno, kot je povzeto v preglednicah 14, 15 in 16:

Preglednica 14

Stroški in prihodki v najboljšem primeru

Leto	Potniki	Prihodki iz letalskih dejavnosti	Prihodki iz neletalskih dejavnosti	Operativni stroški
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Primerjaj Sklep (EU) 2015/1226.
([2]) Sklep (EU) 2015/1584.

Leto	Potniki	Prihodki iz letalskih dejavnosti	Prihodki iz neletalskih dejavnosti	Operativni stroški
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Skupaj	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Preglednica 15

Stroški in prihodki v najslabšem primeru

Leto	Potniki	Prihodki iz letalskih dejavnosti	Prihodki iz neletalskih dejavnosti	Operativni stroški
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Skupaj	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Preglednica 16

Predhodna ocena donosnosti

Ocena donosnosti	Najboljši primer (v EUR)	Najslabši primer (v EUR)
prihodki iz letalskih dejavnosti	[…]	[…]
prihodki iz neletalskih dejavnosti	[…]	[…]
operativni stroški	[…]	[…]
stroški trženja	[…]	[…]
Skupaj	**[…]**	**[…]**

(322) Prihodkov in operativnih stroškov, ki so bili pričakovani za leti 2011 in 2012, Komisija ni upoštevala, saj naj bi v teh letih sporazum iz leta 2000 že potekel (glej preglednici 14 in 15). Komisija se je namesto tega opirala na prihodke in operativne stroške, ki so bili pričakovani za obdobje 2000–2010, kar prikazujejo prihodki in operativni stroški v preglednici 16. Kar zadeva stroške trženja, je Komisija je izračunala povprečne stroške trženja na potnika, ki bi jih glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, lahko pričakovali v najboljšem in v najslabšem primeru. Nato je pomnožila povprečne stroške trženja na potnika s številom potnikov, ki bi jih lahko pričakovali za obdobje 2000–2010, s čimer je dobila pričakovane stroške trženja v višini […] EUR v najboljšem in […] EUR v najslabšem primeru (glej preglednico 16).

(323) Nazadnje, predhodna analiza, ki jo je opravila družba FLG, predložila pa Nemčija, ni diskontirala prihodnjih plačil na datum, na katerega je bila sklenjena pogodba, vendar pa je iz predloženih številk jasno razvidno, da se je pričakovalo, da bo pogodba donosna.

(324) Poleg podatkov, ki jih je zagotovila Nemčija, je družba Oxera predložila analizo donosnosti sporazuma iz leta 2000 ([1]). Družba Oxera je uporabila podatke o poslovnem izidu, tj. podatke o dejanskih nastalih stroških in prihodkih iz obdobja pred sporazumom, kjer je to bilo mogoče, na podlagi katerih je oblikovala predpostavke o pričakovanju družbe FLG v času podpisa sporazuma. Družba Oxera je izračunala število potnikov na podlagi podatkov o poslovnem izidu vse do trenutka podpisa sporazuma. Prihodki iz letalskih dejavnosti in stroški trženja so temeljili na stroških in plačilih, ki so bili določeni v sporazumu iz leta 2000. Za izračun prihodkov iz neletalskih dejavnosti in operativnih stroškov je družba Oxera uporabila podatke o poslovnem izidu iz obdobja po sklenitvi sporazuma.

(325) NSV sporazuma iz leta 2000 z družbo Ryanair je bila ocenjena na […] EUR. Zato se je pričakovalo, da bo donosen.

(326) Družba Oxera je izračunala NSV, ne da bi pripisala stroške naložb sporazumu z družbo Ryanair iz leta 2000. To je v skladu z ugotovitvijo Komisije (glej uvodne izjave 316 do 320), da naložb na letališču Lübeck ni bilo treba pripisati sporazumu iz leta 2000.

(327) Komisija ugotavlja, da je družba Oxera za izračun števila potnikov, prihodkov iz letalskih dejavnosti in stroškov trženja uporabila predhodno razpoložljive podatke, vendar njena ocena prihodkov iz neletalskih dejavnosti in operativnih stroškov temelji na naknadnih podatkih. Družba Oxera je navedla, da ni imela dostopa do predhodnih napovedi prihodkov iz neletalskih dejavnosti in operativnih stroškov. Komisija ugotavlja, da se lahko pri presoji, ali je bil tak sporazum v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, uporabljajo le prihodki in stroški, ki jih je letališče pričakovalo predhodno, v času, ko je sklenilo sporazum z zadevnim letalskim prevoznikom. Ocena, ki deloma temelji na naknadnih podatkih, pa se lahko uporabi v podporo potrjevanju predpostavk, na podlagi katerih so se predhodno določili pričakovani prihodki in stroški. Dejansko so predhodni podatki, ki jih je družba Oxera rekonstruirala glede prihodkov iz letalskih dejavnosti ([…] EUR), nekje med predhodno pričakovanimi prihodki iz letalskih dejavnosti, ki jih je družba FLG posredovala Nemčiji za najboljši primer ([…] EUR) in najslabši primer ([…] EUR). Predhodni podatki, ki jih je rekonstruirala družba Oxera glede stroškov trženja ([…] EUR), so celo nižji, kot jih je posredovala Nemčija: družba FLG je pričakovala predhodne stroške trženja v višini […] EUR v najboljšem primeru in […] EUR v najslabšem primeru. To pomeni, da so bila predhodna pričakovanja družbe FLG dovolj konzervativna.

7.4.3 ***Sklepna ugotovitev***

(328) Podatki, ki jih je predložila Nemčija, kažejo, da bi lahko družba FLG pričakovala pozitivno dodatno donosnost sporazuma iz leta 2000. Predpostavke, na katerih temeljijo ta pričakovanja, se zdijo upravičene. To podpira dejstvo, da je bila dejanska rast števila potnikov v letih 2000–2005 višja od pričakovane. Omejitve rasti števila potnikov so bile predvsem posledica nezmožnosti pridobitve sklepa o odobritvi načrta in razširitve letališča, česar ni bilo mogoče predvideti v času sklenitve sporazuma iz leta 2000. Pričakovanja družbe FLG so podprta s študijo, ki jo je zagotovila družba Oxera.

(329) Zato bi lahko utemeljeno pričakovali, da bo sporazum iz leta 2000 z družbo Ryanair prinesel dodaten dobiček družbi FLG. To pomeni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu sklenil sporazum, saj je s predhodnega vidika postopno prispeval k donosnosti letališča. Podobno se lahko sporazum iz leta 2000 glede na očiten pozitiven prispevek prav tako šteje za del izvajanja splošne strategije, ki vodi k donosnosti, vsaj z dolgoročnega vidika.

([1]) Poročilo družbe Oxera, Gospodarska presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu: letališče Lübeck, 1. september 2014.

(330) Sporazum iz leta 2000 med družbama FLG in Ryanair zato ne pomeni gospodarske prednosti, ki je družba Ryanair ne bi pridobila pod običajnimi tržnimi pogoji. Zato ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe. Ta ugotovitev nikakor ne posega v presojo, ali so sporazumi iz leta 2010 vključevali državno pomoč družbi Ryanair.

7.5 *PRISTOJBINE ZA RAZLEDENITEV LETAL*

7.5.1 ***Selektivnost***

(331) Ukrep državne pomoči spada v področje uporabe člena 107(1) PDEU, če daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Zato se lahko za državno pomoč štejejo le ukrepi v korist podjetjem, s katerimi je prednost dodeljena selektivno.

(332) V skladu s sodno prakso evropskih sodišč je treba preučiti, ali v okviru nekega pravnega sistema („referenčni sistem“) nacionalni ukrep daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“ v primerjavi z drugimi, ki so v primerljivem dejanskem in pravnem položaju glede na cilj, ki se poskuša doseči z zadevnim ukrepom. Ukrep, ki razlikuje med podjetji v primerljivem položaju, bi bil selektiven *prima facie*. Če ukrep, ki je selektiven *prima facie*, utemeljuje narava ali splošna shema sistema, se ne bo obravnaval kot selektiven in torej ne bo spadal v področje uporabe člena 107(1) PDEU ([1]).

(333) Komisija mora zato opraviti analizo v treh korakih: najprej je treba določiti referenčni sistem. Drugič, treba je ugotoviti, ali zadevni ukrep pomeni odstopanje od tega sistema, kadar različno obravnava gospodarske subjekte, ki so z vidika ciljev, ki so lastni sistemu, v primerljivem dejanskem in pravnem položaju. Če takšno odstopanje obstaja (in je ukrep zato selektiven *prima facie*), je treba v tretjem koraku preskusa ugotoviti, ali je odstopanje utemeljeno z naravo ali splošno shemo sistema.

(334) V zadevnem primeru je Komisija sprožila formalni postopek preiskave v zvezi s pristojbinami za razledenitev letal.

(335) Prvič, Komisija mora določiti referenčni sistem, po katerem je treba oceniti pristojbine za razledenitev. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da so pristojbine za razledenitev zrakoplovov na letališču določene v shemi posebnih pristojbin. Ta shema posebnih pristojbin sicer ni del splošnega seznama pristojbin za uporabo infrastrukture, vendar ima nekatere skupne značilnosti s splošnim seznamom pristojbin: shema posebnih pristojbin določa cene nekaterih storitev, ki jih letališče zagotavlja letalskim prevoznikom, in cene materiala, ki je potreben za te storitve. Uporablja se za vse letalske prevoznike, ki uporabljajo letališče. Vsakih nekaj let se prilagodi zaradi sprememb stroškov posebnih storitev. Predvsem pa je samo letališče pristojno za sestavo sheme posebnih pristojbin.

(336) V sodbi v zadevi Lübeck je Sodišče odločilo, da je treba seznam pristojbin iz leta 2006 za letališče Lübeck šteti za referenčni sistem ([2]). Glede na podobnosti med splošnim seznamom pristojbin in shemo posebnih pristojbin Komisija ugotavlja, da je treba shemo posebnih pristojbin na letališču Lübeck šteti za referenčni okvir, v skladu s katerim naj se ocenjujejo pristojbine za razledenitev zrakoplovov na letališču Lübeck.

(337) Drugič, Komisija mora oceniti, ali shema posebnih pristojbin razlikuje med gospodarskimi subjekti, ki so v primerljivem dejanskem in pravnem položaju. Komisija ugotavlja, da se shema posebnih pristojbin uporablja za vse letalske prevoznike, ki uporabljajo letališče Lübeck. Pri uporabi storitev razledenitve zrakoplovov shema posebnih pristojbin ne razlikuje med letalskimi prevozniki. Dejansko za vsak zrakoplov, ki se razledeni na letališču Lübeck, veljajo enake pristojbine, ki so odvisne od vzletne mase zrakoplova kot tudi od količine uporabljene tekočine za razledenitev in vroče vode. Zato pristojbine za razledenitev zrakoplovov na letališču Lübeck ne odstopajo od referenčnega sistema, ker se ne razlikujejo med letalskimi prevozniki, ki uporabljajo letališče. Komisija ugotavlja, da pristojbine za razledenitev niso selektivne *prima facie*.

([1]) Zadeva T-210/02 RENV British Aggregates Association proti Komisiji, ECLI:EU:T:2012:110, točki 82 in 83; združeni zadevi C-106/09 P in C-107/09 P, Komisija in Španija proti Government of Gibraltar in Združenemu kraljestvu, ECLI:EU:C:2011:732, točki 74 in 75; zadeva C-518/13 Eventech proti The Parking Adjudicator, ECLI:EU:C:2015:9, točki 54 in 55.

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

(338) Glede na to, da pristojbine za razledenitev niso selektivne *prima facie*, ni treba oceniti, ali so utemeljene z naravo ali splošno shemo sistema.

7.5.2 ***Sklepna ugotovitev***

(339) Zato pristojbine za razledenitev zrakoplovov ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

8. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(340) Komisija ugotavlja, da ni treba sprejeti odločitve o tem, ali morebitna državna pomoč družbi FLG pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU in, če je tako, ali je to državno pomoč mogoče razglasiti za združljivo. Pravni subjekt FLG je prenehal obstajati in njegova gospodarska dejavnost prav tako. Poleg tega pomoči ne bi bilo več mogoče izterjati od družbe Yasmina, tudi če je obstajala gospodarska kontinuiteta med družbama FLG in Yasmina, saj je slednja prenehala in njena sredstva so bila prodana v postopku v primeru insolventnosti pod nadzorom sodišča v skladu z nemškim zakonom o insolventnosti.

(341) Prodaja delnic družbe FLG družbi Infratil leta 2005 ni prinesla prednosti družbi Infratil, ker je mesto Lübeck pri prodaji delnic ravnalo kot udeleženec v tržnem gospodarstvu. Tudi ponovna pogajanja o prodajni opciji leta 2009 in prevzem dodatnih izgub, naložb in drugih stroškov, kot je določeno v dodatnem sporazumu iz leta 2009, niso zagotovila prednosti družbi Infratil. V tem smislu je mesto Lübeck ravnalo kot udeleženec v tržnem gospodarstvu.

(342) Sporazum iz leta 2000 med družbo FLG in Ryanair bi s predhodnega vidika prispeval k donosnosti letališča. To pomeni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu sklenil sporazum, ki ne daje prednosti družbi Ryanair.

(343) Pristojbine za razledenitev zrakoplovov na letališču se ne zdijo selektivne –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Ni treba odločiti o tem, ali morebitna državna pomoč družbi FLG pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, in če je tako, ali bi jo bilo mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgom, saj je gospodarska dejavnost družbe FLG prenehala obstajati in pomoči ni več mogoče izterjati.

Člen 2

Prodaja 90 % delnic družbe FLG družbi Infratil in pogoji iz prodajne opcije, ki so bili s pogajanji na novo dogovorjeni leta 2009, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

Sporazum iz leta 2000 med družbo Ryanair in letališčem Lübeck ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 4

Pristojbine za odstranjevanje ledu z zrakoplovov ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 5

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 7. februarja 2017

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije