ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/1276

ze dne 22. února 2018

ve věci SA.31149 (2012/C) – Německo

Údajná státní podpora ve prospěch společnosti Ryanair

(oznámeno pod číslem C(2018) 1034)

(Pouze německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 10. července 2007 (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2007“) informovala Komise Německo o svém rozhodnutí zahájit s ohledem na financování letiště Lübeck, finanční vztahy mezi hanzovním městem Lübeck a společností Infratil Limited (dále jen „Infratil“) a finanční vztahy letiště s leteckou společností Ryanair řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“). Formálnímu vyšetřovacímu řízení bylo přiděleno číslo SA.21877 (C 24/2007). Dne 24. října 2007 byla přijata oprava rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2007.

(2) Rozhodnutí o zahájení 2007 řízení bylo dne 29. listopadu 2007 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]). Oprava byla zveřejněna dne 7. prosince 2007 ([3]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby ve lhůtě jednoho měsíce od zveřejnění podaly k předmětným opatřením své připomínky.

(3) Dne 28. ledna 2009 podalo sdružení Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung e.V. (dále jen „SGF“) ([4]) ve věci SA.21877 stížnost, která byla zaevidována pod číslem SA.27585.

(4) Dne 22. června 2010 a 30. června 2010 podalo sdružení SGF další stížnost, v níž uvedlo, že Německo poskytlo společnostem Flughafen Lübeck GmbH (dále jen „FLG“) a Infratil další protiprávní státní podporu. Tato stížnost byla zaevidována pod číslem SA.31149.

(5) Dopisem ze dne 22. února 2012 (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012“) informovala Komise Německo o svém rozhodnutí zahájit s ohledem na údajnou státní podporu ve prospěch společností FLG, Infratil, Ryanair a dalších leteckých společností využívajících letiště Lübeck řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU ([5]).

(6) Rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012 bylo dne 10. srpna 2012 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([6]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby ve lhůtě jednoho měsíce od zveřejnění podaly k předmětným opatřením své připomínky.

([1]) Úř. věst. C 241, 10.8.2012, s. 56.
([2]) Úř. věst. C 287, 29.11.2007, s. 27.
([3]) Úř. věst. C 295, 7.12.2007, s. 29.
([4]) V případě sdružení SGF se jedná o nevládní organizaci registrovanou podle ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/35/ES ze dne 26. května 2003 o účasti veřejnosti na vypracovávání některých plánů a programů týkajících se životního prostředí a o změně směrnic Rady 85/337/EHS a 96/61/ES, pokud jde o účast veřejnosti a přístup k právní ochraně (Úř. věst. L 156, 25.6.2003, s. 17).
([5]) Před zahájením řízení byla opatření prošetřována ve věcech CP 31/2009 (SA.27585) a CP 162/2010 (SA.31149).
([6]) Rozhodnutí Komise ze dne 22. února 2012 o státní podpoře SA.27585 a SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 a CP 162/2010) – Údajná státní podpora ve prospěch letiště Lübeck, společnosti Infratil a leteckých společností využívajících letiště (Ryanair, Wizz Air a další) – Německo – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU (Úř. věst. C 241, 10.8.2012, s. 56).

(7) V roce 2014 Komise řízení SA.21877, SA.27585 a SA.31149 spojila.

(8) Dne 7. února 2017 vydala Komise ve věcech SA.21877 a SA.27585 a rovněž SA.31149 konečné rozhodnutí ([1]). Co se týká případné státní podpory ve prospěch společnosti Ryanair, v tomto rozhodnutí posoudila Komise pouze smlouvu mezi provozovatelem letiště a společností Ryanair z roku 2000. V rozhodnutí Komise konstatovala, že informace, které měla k dispozici v době vydání rozhodnutí, nepostačovaly k tomu, aby bylo možné přezkoumat, zda později uzavřená ujednání, zejména z roku 2010, představovala státní podporu ve prospěch společnosti Ryanair. Uvedená ujednání budou proto předmětem samostatného rozhodnutí ([2]).

(9) Dne 27. července 2017 byla Německu předána žádost o informace týkající se dvou dodatků uzavřených v roce 2010 mezi společnostmi FLG a Ryanair a zprávy společnosti Oxera ze dne 6. února 2015 ([3]). Německo požádalo o prodloužení lhůty pro poskytnutí informací a Komise této žádosti dne 2. srpna 2017 vyhověla. Požadované informace byly poskytnuty dne 20. září 2017.

(10) Dne 22. září 2017 byla společnosti Ryanair zaslána žádost o informace, která byla předána Německu. Společnosti Ryanair a Oxera poté poskytly informace dne 6. října 2017. Dne 24. října 2017 postoupila Komise podklady, které obdržela od společnosti Ryanair, Německu s žádostí o vyjádření.

(11) S ohledem na řízení ve věcech SA.21877, SA.27585 a SA.31149 odkazuje Komise na 1. až 61. bod odůvodnění rozhodnutí (EU) 2017/2336.

2. **PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ**

2.1. **Podkladové informace o šetření a opatřeních**

2.1.1. *Údaje o letišti a vývoji počtu cestujících*

(12) Letiště Lübeck se nachází ve spolkové zemi Šlesvicko-Holštýnsko ve vzdálenosti přibližně 73 km od Hamburku.

(13) Samotné letiště vymezuje svou spádovou oblast jako metropolitní oblast měst Hamburk a Öresund (aglomerace Kodaň/Malmö).

(14) Podle studie trhu provedené letištěm v roce 2009 ([4]) pocházela velká většina (odlétajících) cestujících na letišti Lübeck z Hamburku (tj. 47,20 %). Letiště Hamburk je od letiště Lübeck vzdáleno 78 km, což odpovídá přibližně 65 minutám jízdy autem.

(15) Do roku 2000 bylo letiště závislé na příjmech z charterových letů a z všeobecného letectví. V roce 2000 změnilo letiště svůj obchodní model a stalo se letištěm pro nízkonákladové dopravce, jejichž příjmy jsou dosahovány kombinací leteckých a jiných než leteckých činností. Od té doby uskutečňovala převážnou většinu letů na letišti Lübeck letecká společnost Ryanair, na kterou v roce 2010 připadalo přibližně 90 % objemu dopravy.

(16) Původně provozovala letiště Lübeck společnost s ručením omezeným, FLG, jejíž jediným společníkem bylo hanzovní město Lübeck. V roce 2005 bylo letiště poprvé privatizováno, v roce 2009 však hanzovní město Lübeck odkoupilo letiště zpět. Veřejné hlasování občanů města Lübeck z dubna 2010 zajistilo zachování letiště a do doby vstupu nových soukromých investorů schválilo další investice určené na jeho rozšíření. V roce 2012 byl nalezen nový soukromý investor. V posledních letech se vlastník letiště několikrát změnil.

(17) Počet cestujících vzrostl z 48 652 osob v roce 1999 na 697 559 osob v roce 2009. Poté se však v rozporu s očekáváními letiště, které vycházelo z počtu cestujících odpovídajícímu 2,2 milionu osob nejpozději do roku 2015, postupně snižoval.

([1]) Rozhodnutí Komise (EU) 2017/2336 ze dne 7. února 2017 o SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) a SA.31149 (2012/C) – Německo – Údajná státní podpora ve prospěch společností Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited, Ryanair a dalších leteckých společností využívajících letiště (Úř. věst. L 339, 19.12.2017, s. 1).
([2]) Viz 186. bod odůvodnění rozhodnutí (EU) 2017/2336.
([3]) Zpráva společnosti Oxera, *Economic Market Ecomomy Operator Principle (MEOP) Assessment*: *Lübeck airport*, ze dne 6. února 2015.
([4]) Dokument *Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH* ze dne 21. prosince 2009, s. 23.

(18) Ke dni vydání tohoto rozhodnutí neobsluhuje letiště Lübeck žádná letecká společnost. V nabídce nejsou pravidelné ani charterové lety.

2.1.2. *Smlouva z roku 2000*

(19) V květnu 2000 uzavřela společnost FLG se společností Ryanair smlouvu o letištních službách (dále jen „smlouva z roku 2000“), která stanovila letištní poplatky, jež měla hradit společnost Ryanair, a platby za marketingové služby hrazené letištěm. Smlouva z roku 2000 měla platit od 1. června 2000 do 31. května 2010.

(20) Pro trasu na letiště Londýn-Stansted byly ve smlouvě náklady a příjmy stanoveny takto:

Tabulka 1

Náklady a příjmy podle smlouvy z roku 2000 z pohledu společnosti FLG

	< 18 obrátek týdně	≥ 18 obrátek týdně
Náklady společnosti FLG:		
Marketingová podpora – náklady na přilétajícího cestujícího	[…] EUR (*)	[…] EUR
	Do 31. května 2005	Od 1. června 2005
Příjmy společnosti FLG:		
Poplatky hrazené společností Ryanair za letadlo	[…] EUR	[…] EUR
Poplatky hrazené společností Ryanair za přilétajícího cestujícího	[…] EUR	[…] EUR
Čisté poplatky hrazené společností Ryanair za přilétajícího cestujícího (poplatky mínus marketingová podpora)	*[…] EUR*	*[…] EUR*
Ostatní:		
Poplatek z obratu na letenku prodanou společností FLG	(…)	(…)
Provize z obratu z pronájmu aut rezervovaných společností FLG	(…)	(…)
Bezpečnostní poplatek (odváděný společností Ryanair příslušnému orgánu)	[…] EUR	[…] EUR

(*) Důvěrné informace.

2.2. **Případná státní podpora poskytnutá provozovatelem letiště, společností FLG, ve prospěch společnosti Ryanair**

(21) V březnu a říjnu 2010 uzavřely společnosti Ryanair a FLG k výše uvedené smlouvě z roku 2000 dva dodatky (dále jen společně „ujednání z roku 2010“ nebo „dodatky z roku 2010“).

(22) První dodatek uzavřený dne 29. března 2010 (dále jen „dodatek č. 1“) se vztahoval na období od 28. března 2010 do 30. října 2010. Tento dodatek představoval prodloužení smlouvy z roku 2000, jejíž platnost měla skončit v květnu 2010, a zavedl nový marketingový poplatek ve výši […] EUR za cestujícího, jejž měla společnost FLG hradit jako protiplnění za časově omezenou marketingovou akci, kterou organizovala společnost Ryanair. Tento nový poplatek za marketingové služby se hradil navíc k poplatku za marketingové služby ve výši […] EUR za cestujícího (v případě méně než 18 obrátek týdně) případně ve výši […] EUR za cestujícího (při více

než 18 obrátkách týdně), který byl stanoven ve smlouvě z roku 2000. Jelikož společnost Ryanair uskutečňovala více než 18 obrátek týdně, musela společnost FLG během doby trvání ujednání uhradit společnosti Ryanair celkovou částku ve výši […] EUR za cestujícího. Všechny ostatní podmínky stanovené ve smlouvě z roku 2000 zůstaly zachovány, takže poplatky za služby cestujícím hrazené společnosti FLG činily […] EUR za odlétajícího cestujícího a poplatky za manipulaci na rampě […] EUR za obrátku.

(23) Dne 31. října 2010 byl po uplynutí platnosti dodatku č. 1 podepsán druhý dodatek (dále jen „dodatek č. 2“). V dodatku č. 2 nebyly podmínky stanovené v dodatku č. 1 zachovány, nýbrž došlo k návratu k platbám za marketingové služby stanoveným ve smlouvě z roku 2000, což znamenalo prodloužení platnosti ustanovení této smlouvy o tři roky do 1. listopadu 2013.

(24) V den, kdy byl podepsán dodatek č. 1, tj. 29. března 2010, uzavřela společnost FLG navíc dohodu o marketingových službách se společností Airport Marketing Services Limited (dále jen „AMS“), dceřinou společností ve stoprocentním vlastnictví společnosti Ryanair. Uvedená dohoda o marketingových službách se vztahovala na období od 29. března 2010 do 30. října 2010 a stanovila reklamní služby, které měla společnost AMS poskytovat na internetových stránkách www.ryanair.com, za což měla společnost FLG uhradit částku ve výši […] EUR.

2.3. **Předmět šetření**

(25) Smlouva z roku 2000 uzavřená mezi společnostmi FLG a Ryanair byla předmětem rozhodnutí (EU) 2017/2336. Toto rozhodnutí se proto týká pouze dodatku č. 1 a dodatku č. 2 z roku 2010.

2.4. **Důvody zahájení řízení**

(26) Komise měla podezření, že ujednání z roku 2010 poskytla společnosti Ryanair selektivní výhodu, a že tudíž představují státní podporu ve smyslu článku 107 SFEU.

3. **PŘIPOMÍNKY NĚMECKA**

(27) Německo zastávalo názor, že ujednání z roku 2010 nenarušila ani nemohla narušit hospodářskou soutěž a neovlivnila obchod mezi členskými státy, jelikož letiště Lübeck je malé regionální letiště, které nesoutěží s letištěm Hamburk ani s jinými letišti.

(28) S ohledem na dodatek č. 1 Německo uvedlo, že ujednání odpovídalo tržním podmínkám a že společnost Ryanair nezvýhodnilo. Německo poukázalo na věc *Helaba I* ([1]) a uvedlo, že výhoda poskytnuta nebyla, pokud ostatní provozovatelé regionálních letišť nabídli společnosti Ryanair obdobné podmínky. Německo dále tvrdilo, že to bylo prokázáno srovnávací analýzou společnosti Ryanair.

(29) Německo tvrdilo, že nízkonákladoví letečtí dopravci, jako jsou společnosti Ryanair a Wizz Air, mají menší požadavky, pokud jde o služby pozemního odbavování a infrastrukturu. Na letišti Lübeck bylo zaprvé zapotřebí méně odbavovacích přepážek, jelikož u společnosti Ryanair mohou cestující provést odbavení on-line. Zadruhé neexistovaly žádné autobusy pro cestující. Zatřetí, jelikož jsou pěší vzdálenosti na letišti Lübeck kratší, je kratší i doba, kterou letadla společnosti Ryanair stráví na zemi. Začtvrté neexistují žádné navazující lety a na osobu připadá méně zavazadel, takže nejsou zapotřebí příslušná zařízení. Zapáté, jelikož letová posádka má často na starosti úklid uvnitř letadla, jsou požadavky na pozemní úklidové služby menší.

(30) S ohledem na dodatek č. 2 poukázalo Německo na skutečnost, že se jednalo o prodloužení smlouvy z roku 2000 bez podstatných změn. Německo zastávalo názor, že smlouva z roku 2000 splňuje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(31) Německo se rovněž domnívá, že údajné zvýhodnění společnosti Ryanair nelze na základě rozsudku ve věci *Stardust Marine* ([2]) přičítat státu. Podle Německa jednala společnost FLG samostatně a bez ovlivňování ze strany státu. Německo dále uvedlo, že společnost FLG nebyla součástí struktur veřejné správy. Dohled orgánů veřejné moci nad řízením společnosti FLG je omezen na záležitosti týkající se letecké dopravy a výkonu veřejné správy a nezahrnuje činnosti obchodního řízení.

([1]) Rozsudek Tribunálu ze dne 3. března 2010 ve věci *Bundesverband deutscher Banken v. Komise* („Helaba I“), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.
([2]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002 ve věci *Francie v. Komise* („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

4. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

4.1. Flughafen Lübeck GmbH

(32) Společnost FLG uvedla, že opatření nelze přičítat Německu, neboť příslušná ujednání sjednala společnost FLG nezávisle.

4.2. Společnost Ryanair

(33) Společnost Ryanair tvrdila, že ujednání z roku 2010 nelze přičítat státu.

(34) Společnost Ryanair rovněž uvedla, že neexistuje ani selektivita, jelikož ujednání z roku 2010 představovala pouze krátké dodatky, jejichž prostřednictvím byla prodloužena doba platnosti existujících ustanovení podle smlouvy z roku 2000. Jediným novým prvkem byla vyjednaná změna ohledně marketingové podpory, která byla v souladu s tržními podmínkami.

(35) Společnost Ryanair uvedla, že smlouva se společností FLG byla uzavřena z hospodářských důvodů. Letiště Lübeck bylo vnímáno jako životaschopné vedlejší letiště vedle letiště Hamburk a samotné město Lübeck bylo považováno za cennou kulturní destinaci. Ačkoliv společnost Ryanair nemohla své rozhodnutí ohledně zahájení provozu na letišti Lübeck doložit podnikatelským plánem, zdůraznila, že takovýto podnikatelský plán není u soukromého investora obvykle vyžadován. Společnost Ryanair objasnila, že své služby na letišti Lübeck přestala poskytovat z hospodářských důvodů, tj. mimo jiné kvůli rostoucím nákladům a (v důsledku hospodářské krize) neočekávaně nižším ziskům.

(36) Společnost Ryanair uvedla, že regionální letiště v Unii jsou na trhu v obtížném postavení. Proto je třeba přihlížet k příjmům letiště plynoucím jak z leteckých, tak i z jiných než leteckých činností (tzv. „zásada samostatného financování“). Jelikož smlouvy se společností Ryanair obvykle slibují vysoký počet cestujících, takovéto obchodní vztahy často pomáhají zvyšovat povědomí o letišti a přilákat další letecké společnosti, jakož i maloobchodníky a jiné poskytovatele služeb. Společnost Ryanair dále uvedla, že existovaly pádné důkazy ohledně toho, že vyšší počet cestujících povede k zvýšení příjmů z jiných než leteckých činností.

(37) Společnost Ryanair tvrdila, že z pohledu tržně jednajícího hospodářského subjektu bude obvykle jakákoli obchodní nabídka představovat zlepšení oproti stávající situaci, pokud očekávané mezní příjmy budou překračovat mezní náklady. Společnost Ryanair rovněž uvedla, že je třeba zohlednit skutečnost, že potřeby společnosti Ryanair jsou v porovnání s ostatními leteckými společnostmi na základě uplatňovaného obchodního modelu a provozní efektivnosti podstatně nižší.

(38) Společnost Ryanair předložila srovnání letiště Lübeck s podobně velkými letišti nacházejícími se v obdobné situaci. Jako srovnávací letiště sloužila letiště Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes a Prestwick. Porovnání poplatků hrazených společností Ryanair na srovnávacích letištích ukázalo, že poplatky hrazené společností Ryanair na letišti Lübeck byly obecně vyšší než průměrná úroveň na srovnávacích letištích, a to jak za cestujícího, tak i za obrátku.

(39) Společnost Ryanair předložila dvě zprávy společnosti Oxera, v nichž byla odhadnuta očekávaná ziskovost dodatků z roku 2010 ([1]). Obě zprávy vycházely z podnikatelského plánu letiště Lübeck, který byl vypracován v roce 2010, před podpisem dodatků z roku 2010. Podle těchto zpráv se na základě realistických předpokladů v době uzavření dodatků z roku 2010 vycházelo z toho, že oba dodatky budou dostatečně ziskové a že by tržně jednající letiště pravděpodobně nabídlo podobné podmínky. Podle společnosti Oxera to platí také v případě, že by dohoda o marketingových službách se společností AMS byla posouzena spolu s dodatky z roku 2010 a do posouzení by byly zahrnuty náklady vzniklé společnosti AMS, nikoli však příjmy vytvořené touto společností.

(40) S ohledem na dohodu o marketingových službách, která byla uzavřena se společností AMS, společnost Ryanair tvrdila, že tato ujednání jsou výhodná pro obě strany, jelikož internetové stránky společnosti Ryanair jsou velmi oblíbené, a příslušná letiště proto vejdou ve známost na mezinárodní úrovni, rozvinou své trhy a získají více cestujících, což potvrdila další zpráva společnosti Oxera ze dne 26. září 2014.

([1]) Zpráva společnosti Oxera, *Economic MEOP Assessment: Lübeck airport*, ze dne 6. února 2015; zpráva společnosti Oxera, *Response to the European Commission's request*, ze dne 6. října 2017.

4.3. **Air Berlin**

(41) Společnost Air Berlin tvrdila, že trasy, které společnost Ryanair nabízela na letišti Lübeck, přímo soutěžily s trasami, jež společnost Air Berlin nabízela na letišti Hamburk. To se týká zejména destinací Londýn, Milán a Barcelona, neboť obě letecké společnosti je mají ve svém portfoliu.

(42) Společnost Air Berlin tvrdila, že cílem marketingové strategie společnosti Ryanair bylo přetáhnout potenciální zákazníky, mimo jiné i společnosti Air Berlin. Z důvodu nízkých cen společnosti Ryanair se zákazníci přesunuli z Hamburku na letiště Lübeck. Společnost Air Berlin uvedla, že v důsledku státní podpory utrpěla značné hospodářské ztráty. Společnost Air Berlin musela část svých letů zrušit z důvodu paralelní nabídky společnosti Ryanair na letišti Lübeck. Společnost Air Berlin mimoto uvedla, že je pro ni obtížné nabízet z letiště Hamburk nové destinace, pokud jsou obdobné destinace nabízeny společností Ryanair z letiště Lübeck za nepřiměřené nízké ceny.

(43) Společnost Air Berlin také tvrdila, že ujednání se společností Ryanair lze přičíst Německu. Podle stanov společnosti FLG vyžadují poplatky plynoucí z užívání letiště schválení dozorčí radou (§ 12 stanov). Čtyři ze šesti členů dozorčí rady volilo hanzovní město Lübeck. Společnost Air Berlin proto dospěla k závěru, že hanzovní město Lübeck lze pokládat za odpovědné.

(44) Podle názoru společnosti Air Berlin je třeba uvážit rovněž dohodu o marketingových službách, která byla uzavřena mezi společnostmi AMS a FLG, jelikož výhody plynoucí z „marketingové podpory“ nesouvisejí (jak se zdá) se skutečnými marketingovými výdaji společnosti Ryanair.

5. **VYJÁDŘENÍ NĚMECKA K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

5.1. **Vyjádření Německa k připomínkám společnosti Ryanair**

(45) Podle Německa podání společnosti Ryanair ukazuje, že letiště Lübeck jednalo v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

(46) Německo zejména zdůraznilo opodstatněnost přístupu společnosti Ryanair při prokazování souladu ujednání s trhem prostřednictvím analýzy ziskovosti a srovnávací analýzy.

(47) Podle Německa nelze dodatky z roku 2010 přičítat státu, jelikož je společnost FLG vyjednala a uzavřela samostatně, aniž by se na tom podílelo hanzovní město Lübeck. S ohledem na dodatek č. 2 Německo mimoto zdůraznilo, že tento dodatek pouze prodlužoval platnost smlouvy z roku 2000 a neobsahoval žádnou podstatnou změnu. Všechny úvahy týkající se smlouvy z roku 2000 se proto vztahují i na tento dodatek.

(48) Německo uvedlo, že není jasné, proč je dohoda o marketingových službách uzavřená mezi společnostmi FLG a AMS předmětem tohoto vyšetřovacího řízení, neboť společnost FLG v rámci této dohody nepoužila žádné veřejné prostředky. Náklady podle dohody o marketingových službách uzavřené se společností AMS byly hrazeny ze soukromých prostředků, které pocházely od Obchodní a průmyslové komory Lübeck, zástupce soukromých podniků. Německo rovněž uvedlo, že lze mít za to, že dohoda o marketingových službách, která byla uzavřena se společností AMS, je v souladu s tržními podmínkami. To je podpořeno zjištěním, že společnost FLG měla hradit nižší náklady než jiná letiště s obdobnými ujednáními. Dotyčná dohoda mimoto vycházela z příslibu společnosti Ryanair, že rozšíří své portfolio letů o dvě destinace.

(49) Dalším bodem, který je třeba vzít v úvahu, je funkce letiště Lübeck jako záložního letiště pro letiště Hamburk a jako nezbytné dopravní infrastruktury pro severní Německo.

5.2. **Vyjádření Německa k připomínkám společnosti Air Berlin**

(50) Podle Německa byly společnosti Air Berlin po splnění stejných kritérií ohledně počtu cestujících a četnosti letů poskytnuty stejné výhody jako společnosti Ryanair. Společnost Air Berlin však jakoukoli nabídku na vyjednávání se společností FLG odmítla, jelikož nikdy neměla v úmyslu začít poskytovat služby na letišti Lübeck. Společnost Air Berlin nikdy nevznesla námitky proti podmínkám, za kterých společnost Ryanair působí na letišti Hamburk. Kromě toho si různé letecké společnosti stěžovaly (mimo jiné Komisi) na to, že společnost Air Berlin využívá rozsáhlou státní podporu ze strany Spojených arabských emirátů. Společnost Air Berlin se tedy nemůže vůči svému hlavnímu konkurentovi, společnosti Ryanair, prezentovat jako oběť.

(51) Německo mimoto nesouhlasilo s tvrzením společnosti Air Berlin, že mezi letištěm Lübeck a letištěm Hamburk existuje hospodářská soutěž. Německo poukázalo zejména na skutečnost, že letiště Hamburk odbavilo v roce 2000 sedmdesátkrát více cestujících než letiště Lübeck. Neexistence stížností ze strany jiných letišť ukazuje, že tato dvě letiště mezi sebou vzájemně nesoutěžila.

(52) Německo rovněž odmítlo tvrzení společnosti Air Berlin, že společnost Ryanair měla hospodářskou výhodu. Německo uvedlo, že společnost Air Berlin vycházela z nesprávných výpočtů a že jediným relevantním kritériem pro posouzení ujednání mezi letištěm a leteckou společností s trhem je zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu.

6. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ**

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

(54) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Opatření proto představuje státní podporu pouze tehdy, jsou-li splněny všechny tyto podmínky:

— příjemce je podnikem,

— opatření poskytuje výhodu,

— výhoda je poskytována ze státních prostředků,

— výhoda je selektivní a

— opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

6.1. **Hospodářská činnost a pojem podnik**

(55) Pojem podnik zahrnuje subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní postavení a způsob jejich financování. Hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu.

(56) Jelikož je společnost Ryanair soukromý podnik, který poskytuje služby letecké dopravy za úplatu a usiluje o zisk, je společnost Ryanair podnikem, který vykonává hospodářskou činnost. Jedná se tudíž o podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

6.2. **Hospodářská výhoda**

(57) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nebyl schopen získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu ([1]).

(58) Má-li letiště k dispozici veřejné prostředky, lze státní podporu letecké společnosti v zásadě vyloučit tehdy, pokud se vztahy mezi letištěm a leteckou společností řídí běžnými tržními podmínkami. Posouzení toho, zda byla dodržena tato zásada tzv. „tržně jednajícího hospodářského subjektu“, se provádí porovnáním jednání orgánů veřejné moci s chováním srovnatelného soukromého hospodářského subjektu, který jedná za běžných tržních podmínek, s cílem zjistit, zda ujednání poskytuje druhé straně výhodu ([2]).

6.2.1. *Úvodní poznámky k zásadě tržně jednajícího hospodářského subjektu*

(59) Podle bodu 53 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 ([3]) lze podporu letecké společnosti, která využívá určité letiště, v zásadě vyloučit, pokud cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně („první přístup“ – srovnání s tržní cenou). Druhý přístup spočívá v analýze *ex ante*, tedy analýze založené na informacích dostupných v době poskytnutí podpory a na předvídatelném vývoji v té době, s cílem prokázat, že ujednání bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště a je součástí celkové strategie, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti („druhý přístup“ – analýza ziskovosti *ex ante*) ([4]).

([1]) Viz např. rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1996 ve věci *Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60.
([2]) Tamtéž.
([3]) Sdělení Komise – Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).
([4]) Viz bod 53 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

(60) Pokud jde o první přístup, Komise se nedomnívá, že je v současnosti možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují ([1]). Komise se proto domnívá, že nejvhodnějším přístupem pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*.

(61) Obecně může být použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na základě průměrné ceny na srovnatelných trzích užitečné, pokud lze tuto cenu spolehlivě určit nebo ji odvodit z jiných tržních ukazatelů. V případě letištních služeb však je tato metoda méně vhodná, jelikož se struktura nákladů a příjmů mezi jednotlivými letišti obvykle velmi liší. Náklady a příjmy závisejí zejména na stupni rozvoje letiště, na počtu leteckých společností, které letiště využívají, na jeho kapacitě, pokud jde o objem osobní přepravy, na stavu infrastruktury a souvisejících investicích, na regulačním rámci, který se může mezi jednotlivými členskými státy lišit, a na dluzích či jiných závazcích, jež letiště přijalo v minulosti ([2]).

(62) Čistě srovnávací analýzu mimoto ztěžuje liberalizace trhu letecké dopravy. V daném případě je patrné, že obchodní vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi nejsou založeny vždy výhradně na zveřejněném letištním ceníku. Obchodní vztahy se mohou naopak značně lišit. Zahrnují sdílení rizik s ohledem na osobní přepravu a související hospodářské a finanční závazky, běžné systémy pobídek a změnu rozdělení rizik během doby trvání ujednání. Jednu transakci proto nelze porovnat s jinou transakcí na základě ceny obrátky nebo ceny stanovené za cestujícího.

(63) Kromě toho referenční srovnávání nemusí být vhodnou metodou ke zjištění tržních cen v případě, kdy dostupné referenční hodnoty nejsou stanoveny s ohledem na tržní aspekty nebo kdy jsou stávající ceny významně narušeny veřejnými zásahy. Takovéto narušení v odvětví letecké dopravy zjevně existuje z důvodů vysvětlených v bodech 57 až 59 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014:

„Orgány veřejné správy na letiště ve veřejném vlastnictví tradičně nahlížejí jako na infrastrukturu napomáhající místnímu rozvoji a nikoli jako na podniky provozované podle tržních pravidel. Ceny účtované těmito letišti proto nebývají určovány s ohledem na tržní aspekty a zejména ani na to, zda před poskytnutím financování (*ex ante*) existují dobré vyhlídky na dosažení zisku, ale především s ohledem na sociální nebo regionální aspekty.

I když je vlastnictví nebo provoz některých letišť v soukromých rukou a nepřihlíží se k sociálním nebo regionálním aspektům, mohou být ceny účtované těmito letišti silně ovlivněny cenami účtovanými většinou veřejně subvencovaných letišť, neboť posledně jmenované ceny berou letecké společnosti v úvahu při jednáních se soukromě vlastněnými nebo provozovanými letišti.

Za těchto okolností má Komise velké pochybnosti, zda je v současnosti vůbec možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují. Tento stav se může v budoucnu změnit …“.

(64) Soudy Unie mimoto konstatovaly, že použití referenčních hodnot na dotyčné odvětví je pouze jedním z analytických nástrojů umožňujících určit, zda příjemce obdržel hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískal ([3]). Komise tedy sice může tento přístup používat, není však povinna tak učinit, pokud by to (jako v tomto případě) nebylo vhodné.

(65) Společnost Ryanair zastávala v podstatě názor, že kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu je možno uplatnit na základě srovnání s obchodními ujednáními jiných evropských letišť. Společnost zejména porovnala poplatky placené společností Ryanair na letištích Bournemouth, Grenobble, Knock, Maastricht, Nîmes a Prestwick s poplatky, které společnost Ryanair platila na základě ujednání na letišti Lübeck. Srovnávací studie však neposuzovala, zda tato srovnávací letiště splňují všechna kritéria uvedená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014, neboť posuzovala pouze objem dopravy, druh provozu na letišti a prosperitu okolní oblasti ([4]).

([1]) Viz bod 59 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([2]) Viz 88. a 89. bod odůvodnění rozhodnutí Komise 2011/60/EU ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C 12/2008 (ex NN 74/07) – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava na Slovensku a společností Ryanair (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24).
([3]) Pokud jde o referenční srovnávání s odkazem na ziskovost (nikoli ceny) v tomto odvětví, viz rozsudek Tribunálu ze dne 3. července 2014 ve spojených věcech *Španělsko a další v. Komise*, T-319/12 a T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, bod 44.
([4]) Pokud jde o další ukazatele, které je třeba posoudit, viz bod 60 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

(66) Poté, co Komise v 296. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2012 srovnala poplatky stanovené dodatky z 2010 s poplatky na letišti Hamburk, měla pochybnosti ohledně souladu poplatků uvedených v dodatcích z roku 2010 s trhem. Komise uvádí, že objem dopravy v Lübecku je mnohem nižší než na letišti Hamburk. Hamburk je letiště s nejsilnějším provozem v severním Německu. Letiště Hamburk se využívá pro všechny segmenty letecké dopravy, zatímco Lübeck se specializoval na nízkonákladové dopravce, což vyžadovalo méně odbavovacích přepážek a zařízení pro transferové cestující, žádné autobusy pro cestující, méně personálu a zařízení pro odbavení zavazadel a méně pracovníků úklidu a umožňovalo kratší dobu odbavení. Z tohoto důvodu není letiště Hamburk s letištěm Lübeck dostatečně srovnatelné.

(67) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že v daném případě je nutno použít přístup obecně doporučovaný v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 pro uplatnění zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu na obchodní vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi, tj. analýzu inkrementální ziskovosti *ex ante* ([1]).

6.2.2. *Časový rámec analýzy*

(68) Podle názoru Komise se jako časový rámec pro analýzu ziskovosti ujednání mezi letišti a leteckými společnostmi zpravidla použije doba platnosti samotného ujednání. Jelikož letecké společnosti jsou schopny své činnosti přizpůsobit během krátké doby a příslušný obsah budoucího ujednání není zpravidla předvídatelný, nevycházel by soukromý provozovatel letiště obvykle z toho, že příslušná ustanovení dohody budou platit i po skončení její doby platnosti ([2]).

(69) Dodatky z roku 2010 nebyly uzavřeny současně, nýbrž v odstupu více než šesti měsíců a vztahují se na různá časová období. Odlišují se rovněž obsahem, jelikož pouze dodatek č. 1 předpokládal další platbu za marketingové služby ve značné výši v souvislosti s časově omezenou marketingovou akcí.

(70) Komise proto zastává názor, že obě ujednání existují nezávisle na sobě a ziskovost každého dodatku je třeba přezkoumat zvlášť pro příslušnou dobu platnosti ([3]).

(71) Ve svém rozsudku ve věci Stardust Marine Soudní dvůr uvedl, že „… pro zjištění, zda se stát choval jako rozumný investor v tržním hospodářství, je třeba vrátit se do kontextu období, v němž byla přijata opatření finanční podpory, aby bylo možno posoudit hospodářskou racionálnost chování státu, a je tedy třeba zdržet se jakéhokoli posuzování založeného na pozdější situaci“ ([4]).

(72) Při šetření týkajícím se dotyčných ujednání je proto třeba posoudit jak existenci, tak i výši případné podpory na základě okolností v době podpisu ujednání, a zejména na základě tehdy dostupných informací a předvídatelného vývoje.

6.2.3. *Posouzení dodatku č. 1*

(73) Podle rozsudku ve věci *Charleroi* ([5]) musí Komise při posuzování dotyčných opatření vzít v úvahu všechny důležité aspekty opatření a jejich kontext. Je třeba ověřit, zda letiště při uzavření ujednání s leteckou společností dokáže po dobu trvání ujednání pokrýt veškeré náklady plynoucí z tohoto ujednání s přiměřeným ziskovým rozpětím na základě přiměřených střednědobých vyhlídek ([6]).

([1]) Viz body 61 a 63 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([2]) Viz např. rozhodnutí Komise (EU) 2015/1227 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 109).
([3]) Viz také rozsudek Soudního dvora ze dne 15. září 1998 ve věci *BP Chemicals Limited v. Komise* („BP Chemicals“), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, body 170 a 171; 14. až 33. bod odůvodnění rozhodnutí Komise ze dne 19. prosince 2012 o státní podpoře SA.35378 (2012/N) – Německo – Financování letiště Berlin Brandenburg (Úř. věst. C 36, 8.2.2013, s. 10).
([4]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002 ve věci *Francie v. Komise* („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 71.
([5]) Rozsudek Tribunálu ze dne 17. prosince 2008 ve věci *Ryanair Ltd v. Komise* („Charleroi“), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, bod 59.
([6]) Viz bod 63 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

(74) To je vyčísleno rozdílem mezi očekávanými inkrementálními příjmy a očekávanými inkrementálními náklady vyplývajícími z ujednání, přičemž výsledné peněžní toky jsou diskontovány pomocí příslušné diskontní sazby.

(75) Tento přístup je odůvodněn skutečností, že provozovatel letiště může mít objektivní zájem na uzavření transakce s leteckou společností, a to bez ohledu na jakékoliv srovnání s obchodními podmínkami, které leteckým společnostem nabízejí jiní provozovatelé letišť, nebo dokonce s podmínkami, které tento provozovatel nabízí jiným leteckým společnostem.

(76) Komise v této souvislosti rovněž uvádí, že cenová diferenciace je běžným obchodním postupem. Politiky diferencovaných cen by však měly být obchodně odůvodněné.

(77) Při analýze inkrementální ziskovosti ujednání je vhodné vzít v úvahu pouze inkrementální náklady a příjmy, které vzniknou během doby platnosti ujednání, tj. od 28. března do 30. října 2010.

(78) V souladu s tímto přístupem předložila společnost Oxera pro dodatky z roku 2010 výpočet inkrementální ziskovosti *ex ante* ([1]). Společnost Oxera zohlednila ve výpočtech celý inkrementální objem dopravy a veškeré náklady a příjmy v souvislosti s činností společnosti Ryanair na letišti Lübeck. Jelikož platnost smlouvy z roku 2010 skončila v květnu 2010, je to podle názoru Komise přiměřené.

(79) Analýza společnosti Oxera vychází z podmínek ujednání mezi společnostmi FLG a Ryanair, skutečných finančních údajů společnosti FLG a předběžných prognóz obsažených v podnikatelském plánu, který Německo předložilo a který společnost FLG vypracovala dne 10. března 2010 ([2]). Tento podnikatelský plán obsahuje počet cestujících *ex ante* a rovněž očekávané náklady a příjmy letiště Lübeck v období 2010 až 2015. Podnikatelský plán byl původně vyhotoven v prosinci 2009 a později pozměněn, a to v důsledku snížení objemu dopravy a připojení dalších dvou scénářů. Analýza inkrementálních nákladů a příjmů, kterou provedla společnost Oxera, vychází z údajů z tohoto pozměněného znění podnikatelského plánu ze dne 10. března 2010, jelikož jeho datum vyhotovení se časově více blíží datu podpisu ujednání z roku 2010.

(80) V podnikatelském plánu se rozlišovaly tři scénáře:

— optimistický scénář: v tomto scénáři se na základě očekávání, že společnost Ryanair zřídí na letišti své stanoviště, vycházelo z toho, že se objem dopravy postupem času podstatně zvýší. V důsledku toho se v plánu předpokládají vyšší příjmy z jiných než leteckých činností a rozšíření jiných než leteckých služeb;

— základní scénář: v tomto scénáři se vycházelo z toho, že k žádným změnám nedojde a vývoj odpovídá údajům, které byly dostupné pro rok 2010 jakožto rok vyhotovení podnikatelského plánu, a

— pesimistický scénář: v tomto scénáři se vycházelo z toho, že v roce 2012 bude nutné letiště uzavřít a že se počet cestujících v roce 2010 a 2011 sníží.

(81) Zatímco v optimistickém scénáři se počet cestujících zvýšil z […] osob v roce 2010 na […] osob v roce 2013, což vedlo k vyšším příjmům, v základním scénáři počet cestujících v souladu s údaji očekávanými pro rok 2010 stagnuje na úrovni […] osob. V pesimistickém scénáři počet cestujících v roce 2011 rychle klesá a v roce 2012 je provoz na letišti zastaven.

(82) Společnost Oxera v rámci analýzy ujednání z roku 2010 nepokládala za vhodné vycházet z pesimistického scénáře podnikatelského plánu, jelikož tento scénář je založen na předpokladu, že veřejné hlasování občanů města Lübeck v roce 2010 povede k uzavření letiště. Jelikož se občané dne 25. dubna 2010, jen měsíc po podpisu dodatku č. 1, vyslovili pro zachování letiště, což zajistilo další investice do rozšíření letiště (viz 16. bod odůvodnění), považovala Komise předpoklad, že strany vycházejí ze zachování provozu, za přiměřený ([3]). Aby byl zajištěn konzervativní přístup, vycházela společnost Oxera ve své analýze v prvé řadě z prognóz společnosti FLG, na nichž byl založen základní scénář.

([1]) Zpráva společnosti Oxera, *Economic MEOP Assessment: Lübeck airport*, ze dne 6. února 2015; zpráva společnosti Oxera, *Response to the European Commission's request*, ze dne 6. října 2017.

([2]) Dokument *Letiště Lübeck – Aktualizace podnikatelského plánu „Takeoff Konzept" včetně obchodního a investičního plánu (Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Takeoff-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung)* ze dne 10. března 2010.

([3]) Viz podnikatelský plán *„Take-OFF Konzept - Flughafen Lübeck GmbH"* ze dne 21. prosince 2009. Tento předpoklad je rovněž v souladu s dopisem z roku 2009, který společnost Ryanair zaslala společnosti FLG a který obsahoval různé přísliby společnosti Ryanair s ohledem na budoucí spolupráci.

(83) Tabulka 2 ukazuje, že se vycházelo z toho, že příjmy plynoucí z dodatku č. 1 převýší inkrementální náklady, takže ve scénáři, pro nějž společnost Oxera provedla výpočty, existuje roční přebytek ve výši […] EUR ([1]).

Tabulka 2

Analýza inkrementální ziskovosti dodatku č. 1

Analýza ziskovosti dodatku č. 1 ke smlouvě o letištních službách uzavřené mezi letištěm Lübeck a společností Ryanair		
	Pozn.:	
	Jednotka	
Použitá diskontní sazba	%	(…)
Tempo růstu	%	2,70
Doba platnosti ujednání	Roky	0,6
Pravděpodobnost prodloužení doby platnosti ujednání	%	30
AMS Marketing (2 = optimistický scénář, 1 = základní scénář, 0 = bez)	Nepoužije se	0
Dodatek č. 1		
Dodatek č. 1 platný od	Datum	28.3.2010
Dodatek č. 1 platný do	Datum	30.10.2010
Část roku 2010, kdy platila sleva	%	59,5
Část roku 2010, kdy platilo ujednání a sleva	%	77,8
Platby za marketingové služby		
Sleva z marketingových poplatků za odlétajícího cestujícího při maximálně 17 obrátkách týdně:	EUR/odlétající cestující	(…)
Sleva z marketingových poplatků za odlétajícího cestujícího od 18 obrátek týdně:	EUR/odlétající cestující	(…)
Prahová hodnota počtu obrátek týdně	Obrátky	18,00
Sleva z marketingových poplatků podle dodatku č. 1 (EUR/odlétající cestující	EUR/odlétající cestující	(…)
Počet obrátek společnosti Ryanair po přepočtu za rok	Obrátky	1 779
Počet obrátek společnosti Ryanair týdně	Obrátky	34
Sleva z marketingových poplatků (EUR/odlétající cestující)	EUR/odlétající cestující	(…)
Ziskovost		**2010**
Odlétající cestující společnosti Ryanair	Odlétající cestující	(…)
Celkový počet odlétajících cestujících	Odlétající cestující	(…)
Ryanair – počet obrátek	Obrátky	1 058
Celkový počet obrátek	Obrátky	1 160

([1]) Podle zprávy společnosti Oxera ze dne 6. února 2015 je čistá současná hodnota obou dodatků kladná i poté, co se jako základ prognóz použije optimistický scénář podnikatelského plánu.

Analýza ziskovosti dodatku č. 1 ke smlouvě o letištních službách uzavřené mezi letištěm Lübeck a společností Ryanair		
Příjmy		
Bezpečnostní poplatek za cestujícího	EUR/odlétající cestující	(…)
Poplatky za manipulaci na rampě	EUR/obrátka	(…)
Poplatky za služby cestujícím	EUR/odlétající cestující	(…)
Poplatek za zajištění bezpečnosti letiště	EUR/odlétající cestující	(…)
Příjmy z leteckých činností	tis. EUR	(…)
Příjmy z jiných než leteckých činností	tis. EUR	(…)
Příjmy celkem	tis. EUR	(…)
Náklady		
Provozní náklady	tis. EUR	(…)
Marketingové služby	tis. EUR	(…)
AMS Marketing	tis. EUR	(…)
Odpisy	tis. EUR	(…)
Náklady celkem	tis. EUR	(…)
Čistý peněžní tok	tis. EUR	(…)
Konečná hodnota	tis. EUR	(…)
Peněžní toky celkem	tis. EUR	(…)
Počet let, na něž připadá peněžní tok	Roky	0,6
Diskontní sazba	Nepoužije se	(…)
Čistá současná hodnota	tis. EUR	(…)
Čistá současná hodnota	mil. EUR	(…)

Zdroj: zpráva společnosti Oxera, *Response to the European Commission's request*, ze dne 6. října 2017.

(84) Jelikož ujednání z roku 2010 neobsahovala s ohledem na objem dopravy pro společnost Ryanair žádný cíl, je prognóza objemu dopravy převzata z odhadů společnosti FLG pro rok 2010, případně základního scénáře podnikatelského plánu. Předpokládal se konstantní podíl letů společnosti Ryanair na letišti ve výši 91 %, což odpovídalo průměru za poslední tři roky před uzavřením dodatku č. 1. Podíl obrátek společnosti Ryanair byl vypočítán na základě 189 míst v letadle a 80 % vytížení. To odpovídá skutečným údajům pro rok 2010, jelikož v případě společnosti Ryanair vytížení podle zprávy o činnosti a roční účetní závěrky za rok 2010 činilo 81 % až 82 %. Předpokládaný inkrementální počet cestujících během doby platnosti dodatku č. 1 byl odvozen z plánovaného počtu letů.

(85) Jelikož v základním scénáři obchodního plánu se zvýšení počtu cestujících nepředpokládalo, nýbrž prognózy se zakládaly na již dostupných informacích pro rok 2010, a jelikož odhadované počty byly nižší než skutečné počty v předchozím roce 2009, považuje Komise tento přístup za opodstatněný.

(86) Komise rovněž konstatuje, že analýza citlivosti, kterou provedla společnost Oxera, prokazuje, že čistá současná hodnota je kladná i při použití údajů *ex post* o skutečných počtech cestujících společnosti Ryanair, a to ve výši […] EUR.

(87) Podle ustálené praxe Komise se při posuzování otázky, zda ujednání, které letiště uzavřelo s leteckou společností, splňuje kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, musí vzít kromě letištních poplatků (po odečtení

případných slev, marketingové podpory nebo systémů pobídek) v úvahu i očekávané příjmy z jiných než leteckých činností, které pocházejí z činnosti letecké společnosti na letišti (tzv. zásada „samostatného financování“) ([1]). Inkrementální příjmy, které by soukromý investor od smlouvy rozumně očekával, zahrnují:

a) příjmy z leteckých činností plynoucí z poplatků za cestující a přistávacích poplatků hrazených společností Ryanair a

b) příjmy z jiných než leteckých činností, například z parkovacích poplatků, franšízových obchodů nebo přímo provozovaných obchodů.

(88) Společnost Oxera přihlíží k příjmům z leteckých činností připadajících na jednoho cestujícího, které plynou z letištních poplatků podle dodatku č. 1 ve spojení se smlouvou z roku 2000, a násobí je příslušným počtem cestujících. V souladu s rozhodovací praxí Komise nebyly do analýzy zahrnuty bezpečnostní poplatky, jelikož je společnost FLG odváděla příslušným orgánům veřejné moci ([2]). Společnost Oxera tvrdila, že letiště mohlo u dodatku č. 1 očekávat příjmy z leteckých činností ve výši […] EUR. Komise považuje tento výsledek za spolehlivý.

(89) Příjmy z jiných než leteckých činností připadající na jednoho cestujícího byly zjištěny na základě základního scénáře v podnikatelském plánu společnosti FLG. V souladu s prognózami pro rok 2010 se vycházelo z toho, že příjmy z jiných než leteckých činností budou činit přibližně […] % příjmů z leteckých činností ([3]). K těmto příjmům z jiných než leteckých činností patří například příjmy plynoucí z obchodů, restaurací a parkovišť. Společnost Oxera odhaduje příjmy z jiných než leteckých činností na […] EUR.

(90) Podle ustálené praxe Komise je třeba při výpočtu inkrementálních nákladů vzít v úvahu všechny náklady, které letišti vzniknou v souvislosti s činnostmi letecké společnosti na letišti. Tyto inkrementální náklady mohou zahrnovat všechny kategorie výdajů nebo marketingové náklady, jako jsou například inkrementální náklady na personál a vybavení, vyvolané přítomností letecké společnosti na letišti ([4]).

(91) Podle ustálené praxe Komise by se náklady, které by letišti vznikly nezávisle na ujednání s leteckou společností, neměly pro účely ověření zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu brát v potaz ([5]).

(92) V souladu s tímto přístupem vzala společnost Oxera v úvahu inkrementální provozní a marketingové náklady.

(93) Marketingové náklady byly převzaty ze smlouvy z roku 2000, přičemž tyto náklady byly v dodatku č. 1 zachovány a byly navýšeny o dodatečné platby za marketingové služby během doby platnosti dodatku č. 1 od 28. března do 30. října 2010:

Tabulka 3

Platby za marketingové služby za odlétajícího cestujícího stanovené v dodatku č. 1

Platby za marketingové služby za odlétajícího cestujícího v případě:	
méně než 18 obrátek týdně	18 nebo více obrátek týdně
[…] EUR	[…] EUR

(94) Jelikož se prognóza týkala více než 18 obrátek týdně, byly použity platby za marketingové služby ve výši […] EUR za odlétajícího cestujícího. Celková výše plateb za marketingové služby byla zjištěna vynásobením této částky příslušným odhadovaným počtem odlétajících cestujících společnosti Ryanair. Inkrementální marketingové náklady za období od března do října 2010 byly tudíž vyčísleny na […] EUR.

([1]) Viz bod 64 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([2]) Tamtéž.
([3]) Komise uvádí, že tento výsledek je založen na předpokladu, že se příjmy z jiných než leteckých činností připadající na jednoho cestujícího ve výši přibližně […] příjmů z leteckých činností, které byly použity jako základ pro smlouvu z roku 2000, v roce 2010 zvýší na zhruba […]. Komise považuje tento předpoklad vzhledem k růstu letiště Lübeck po roce 2000 za přiměřený.
([4]) Viz bod 64 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
([5]) Bod 64 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014; rozhodnutí Komise (EU) 2015/1226 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory města Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême) a společností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services (Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 48); rozhodnutí Komise (EU) 2015/1584 ze dne 1. října 2014 o státní podpoře SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kterou poskytla Itálie ve prospěch společnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. a různých leteckých dopravců působících na letišti Alghero (Úř. věst. L 250, 25.9.2015, s. 38); rozhodnutí Komise (EU) 2016/2069 ze dne 1. října 2014 o opatřeních SA.14093 (C76/2002) provedených Belgií ve prospěch společností Brussels South Charleroi Airport a Ryanair (Úř. věst. L 325, 30.11.2016, s. 63).

(95) Inkrementální provozní náklady byly odhadnuty pomocí regresní analýzy, která zjišťovala účinky změněného celkového počtu cestujících na provozní náklady letiště. Jelikož se však v základním scénáři odhadované provozní náklady každoročně mění, odhadovaný počet cestujících je však stejný, nemohla společnost Oxera podle tohoto scénáře regresní analýzu provést. Společnost Oxera proto zjistila inkrementální provozní náklady na základě průměrných předpokladů z optimistického a pesimistického scénáře, aby byl zajištěn konzervativní přístup. Společnost Oxera odhadla inkrementální provozní náklady na […] EUR.

(96) Jelikož podíl společnosti Ryanair na objemu dopravy na letišti Lübeck v době ujednání činil 90 %, považuje Komise tento přístup za přiměřený.

(97) Při výpočtu inkrementální ziskovosti dodatku č. 1 nejsou zahrnuty žádné odpisy (investiční náklady).

(98) Společnost Oxera použila při výpočtech diskontní sazbu ve výši 2,24 %, což odpovídá referenční sazbě Komise plus 100 bazických bodů. Komise se domnívá, že váženým průměrným kapitálovým nákladům tržně jednajícího hospodářského subjektu se více blíží diskontní sazba ve výši 10 % než referenční sazba plus 100 bazických bodů. Kontrola citlivosti, kterou provedla společnost Oxera, však prokazuje, že čistá současná hodnota i při použití diskontní sazby ve výši 10 % činí […] EUR, a je tudíž kladná.

(99) Společnost Oxera provedla kontrolu citlivosti mimo jiné i pro tyto scénáře:

a) výpočet s diskontní sazbou ve výši 10 % (kladná čistá současná hodnota ve výši […] EUR);

b) použití údajů *ex post* o skutečném počtu cestujících společnosti Ryanair namísto údajů *ex ante* obsažených v základním scénáři podnikatelského plánu (kladná čistá současná hodnota ve výši […] EUR);

c) použití provozních nákladů, které vyplývají ze skutečných údajů společnosti FLG pro roky 2000 až 2010, namísto nákladů uvedených v podnikatelském plánu (kladná čistá současná hodnota ve výši […] EUR).

(100) Při ověřování dodržení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu jsou relevantní pouze odhady *ex ante*, které vycházejí z údajů, jež byly známé nebo předvídatelné v době přijetí rozhodnutí. Posouzení založené na údajích *ex post* však může být použito k potvrzení předpokladů, na nichž byly založeny odhadované příjmy a náklady *ex ante*.

(101) Podle údajů společnosti Oxera je čistá současná hodnota ve všech výše popsaných scénářích kladná.

(102) Společnost Oxera provedla další analýzu citlivosti, v níž byla zohledněna dohoda o marketingových službách se společností AMS ze dne 29. března 2010.

(103) Dodatek č. 1 a dohoda o marketingových službách, kterou společnosti FLG a AMS podepsaly v roce 2010, byly uzavřeny týž den a mají stejnou dobu platnosti. Společnost AMS je stoprocentní dceřinou společností společnosti Ryanair a její vedoucí pracovníci jsou vrcholovými manažery společnosti Ryanair. Podle názoru Komise proto společnosti Ryanair a AMS tvoří jedinou hospodářskou jednotku v tom smyslu, že společnost AMS jedná v zájmu společnosti Ryanair a pod její kontrolou a že zisky dosažené společností AMS plynou společnosti Ryanair v podobě dividend nebo navýšení hodnoty společnosti. Komise proto zastává názor, že dodatek č. 1 a dohodu o marketingových službách z roku 2010 uzavřely stejné strany. V dohodě o marketingových službách z roku 2010 je mimoto uvedeno, že tyto služby jsou založeny na závazku společnosti Ryanair nabízet letecké spoje z a na letiště Lübeck. Komise proto považuje dodatek č. 1 a dohodu o marketingových službách z roku 2010 za součást stejné obchodní transakce. Pouhá skutečnost, že společnost FLG uzavřela dohodu o marketingových službách z roku 2010 se společností AMS, a nikoli se společností Ryanair, nebrání tomu, aby se dohoda o marketingových službách a dohoda o letištních službách, které byly uzavřeny současně, pokládaly za jednu obchodní transakci.

(104) Komise se proto domnívá, že je třeba ziskovost obou dohod posoudit společně.

(105) Analýza citlivosti, kterou provedla společnost Oxera, prokazuje, že při zahrnutí platby ve výši […] EUR, kterou společnost FLG uhradila podle dohody o marketingových službách uzavřené se společností AMS v roce 2010, je čistá současná hodnota kladná ve výši […] EUR. Dohoda se společností AMS měla proto na ziskovost dodatku č. 1 jen nepatrný dopad.

(106) Po důkladném ověření zpráv společnosti Oxera zastává Komise názor, že předložené výsledky jsou přiměřené a že použitá metoda je spolehlivá. Komise přitom vychází ze skutečnosti, že zprávy jsou založeny výhradně na informacích *ex ante*, které byly k dispozici při podpisu dohody. Předpoklad týkající se kladné čisté současné hodnoty je dále podpořen analýzou citlivosti, kterou provedla společnost Oxera.

(107) Komise se proto domnívá, že z hlediska *ex ante* se pravděpodobně očekávalo, že dodatek č. 1 bude ziskový. Obdobně lze ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti, jelikož marketingová opatření slouží k přilákání více cestujících.

6.2.4. *Posouzení dodatku č. 2*

(108) Jak je objasněno v oddíle 6.2.2, tržně jednající hospodářský subjekt by ověřil inkrementální náklady a příjmy během doby platnosti ujednání, tj. pro období od 31. října 2010 do 1. listopadu 2013.

(109) Výpočty společnosti Oxera ve vztahu k dodatku č. 2 uplatňují stejné schéma jako výpočty pro dodatek č. 1.

(110) Tabulka 4 ukazuje, že se vycházelo z toho, že příjmy plynoucí z dodatku č. 2 převýší náklady, takže ve scénáři, pro nějž společnost Oxera provedla výpočty, existuje roční přebytek ve výši […] EUR.

Tabulka 4

Analýza inkrementální ziskovosti dodatku č. 2

Analýza ziskovosti dodatku č. 2 ke smlouvě o letištních službách uzavřené mezi letištěm Lübeck a společností Ryanair		
	Pozn.:	
	Jednotka	
Použitá diskontní sazba	%	(…)
Tempo růstu	%	2,70
Doba platnosti ujednání	Roky	3,0
Pravděpodobnost prodloužení doby platnosti ujednání		30
Dodatek č. 2		
Dodatek č. 2 platný od		31.10.2010
Rok začátku doby platnosti	Rok	2010
Úprava data začátku doby platnosti	%	17,0
Dodatek č. 2 platný do		1.11.2013
Rok ukončení doby platnosti	Rok	2013
Úprava data ukončení doby platnosti	%	83,6
Kombinovaná úprava data začátku doby platnosti	%	76,4
Část roku 2010, kdy platilo ujednání	%	22,2
Platby za marketingové služby		
Sleva z marketingových poplatků za odlétajícího cestujícího při maximálně 17 obrátkách týdně	EUR/odlétající cestující	(…)
Sleva z marketingových poplatků za odlétajícího cestujícího od 18 obrátek týdně	EUR/odlétající cestující	(…)
Prahová hodnota počtu obrátek týdně	Obrátky	18

Analýza ziskovosti dodatku č. 2 ke smlouvě o letištních službách uzavřené mezi letištěm Lübeck a společností Ryanair

Počet obrátek společnosti Ryanair ročně	Obrátky	1 779			
Počet obrátek společnosti Ryanair týdně	Obrátky	34			
Sleva z marketingových poplatků (EUR/odlétající cestující)	EUR/odlétající cestující	(…)			
Ziskovost		**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Úprava data	%	22	100	100	100
Odlétající cestující společnosti Ryanair	Odlétající cestující	(…)	(…)	(…)	(…)
Celkový počet odlétajících cestujících	Odlétající cestující	(…)	(…)	(…)	(…)
Ryanair – počet obrátek	Obrátky	302	1 779	1 779	1 487
Celkový počet obrátek	Obrátky	331	1 951	1 951	1 630
Příjmy					
Bezpečnostní poplatek za cestujícího	EUR/odlétající cestující	0	0	0	0
Poplatky za manipulaci na rampě	EUR/obrátka	(…)	(…)	(…)	(…)
Poplatky za služby cestujícím	EUR/odlétající cestující	(…)	(…)	(…)	(…)
Poplatek za zajištění bezpečnosti letiště	EUR/odlétající cestující	0	0	0	0
Příjmy z leteckých činností	tis. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Příjmy z jiných než leteckých činností	tis. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Příjmy celkem	tis. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Náklady					
Provozní náklady	tis. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Marketingové služby	tis. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
AMS Marketing	tis. EUR	0	0	0	0
Odpisy	tis. EUR	0	(…)	(…)	(…)
Náklady celkem	tis. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Čistý peněžní tok	tis. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Konečná hodnota	tis. EUR	0	0	0	0
Peněžní toky celkem	tis. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Počet let, na něž připadá peněžní tok	Roky	0,2	1,2	2,2	3,0
Diskontní sazba	Nepoužije se	(…)	(…)	(…)	(…)
Čistá současná hodnota	tis. EUR	(…)			
Čistá současná hodnota	mil. EUR	(…)			

Zdroj: zpráva společnosti Oxera, *Response to the European Commission's request*, ze dne 6. října 2017.

(111) Společnost Oxera tvrdila, že letiště mohlo na základě poplatků stanovených ve smlouvě z roku 2000 a v dodatku č. 2 očekávat příjmy z leteckých činností v celkové výši […]. V případě příjmů z jiných než leteckých činností vycházela společnost Oxera opět z předpokladů uvedených v základním scénáři podnikatelského plánu společnosti FLG, v němž se u příjmů nepředpokládala žádná změna oproti roku 2010, a odhadla příjmy na […] EUR.

(112) Na základě téhož přístupu jako u dodatku č. 1 odhadla společnost Oxera inkrementální provozní náklady celkem na […] EUR. Výpočet marketingových nákladů byl proveden na základě původní smlouvy z roku 2000, a to vynásobením příslušným odhadovaným počtem odlétajících cestujících společnosti Ryanair.

(113) Z důvodů uvedených v 82. až 96. bodě odůvodnění považuje Komise přístup použitý společností Oxera za spolehlivý.

(114) Společnost Oxera zahrnula do výpočtu pro dodatek č. 2 část odpisů v závislosti na počtu cestujících jako investiční náklady. Náklady byly odhadnuty pomocí regresní analýzy plánovaných investic a očekávaných počtů cestujících podle podnikatelského plánu.

(115) Podle základního scénáře podnikatelského plánu společnosti FLG z roku 2010 nebyly žádné investice přizpůsobeny zvlášť společnosti Ryanair, nýbrž je mohly potenciálně využít všechny letecké společnosti. To naznačuje, že investiční náklady se nepřepočítají k inkrementálním nákladům podle dodatku č. 2. Jak zdůraznilo Německo, společnost FLG se neustále pokoušela přilákat další letecké společnosti a v tomto snažení uspěla, jelikož letiště obsluhovala rovněž společnost Wizz Air. Komise bere mimoto na vědomí, že ujednání z roku 2010 neobsahovala povinnost společnosti FLG uskutečnit investice.

(116) Vzhledem k těmto úvahám dospěla Komise k závěru, že by nebylo přiměřené, připočítat investice uskutečněné na letišti Lübeck dodatku č. 2. Komise však bere na vědomí, že čistá současná hodnota je i v případě připočtení investičních nákladů k ujednání ve výši […] EUR kladná.

(117) Analýza citlivosti, kterou společnost Oxera provedla pro níže uvedené scénáře, prokazuje kladnou čistou současnou hodnotu:

a) výpočet s diskontní sazbou ve výši 10 % (kladná čistá současná hodnota ve výši […] EUR);

b) použití údajů *ex post* o skutečném počtu cestujících společnosti Ryanair namísto údajů *ex ante* obsažených v základním scénáři podnikatelského plánu (kladná čistá současná hodnota ve výši […] EUR);

c) použití provozních nákladů, které vyplývají ze skutečných údajů společnosti FLG pro roky 2000 až 2010 ([1]), namísto nákladů převzatých z podnikatelského plánu (kladná čistá současná hodnota ve výši […] EUR).

(118) V této souvislosti se zjištění uvedená v 98. až 101. bodě odůvodnění použijí i u dodatku č. 2.

(119) Komise se proto domnívá, že z hlediska *ex ante* se pravděpodobně očekávalo, že dodatek č. 2 bude ziskový. Obdobně lze ujednání vzhledem k jednoznačně kladnému přispění považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti.

6.2.5. *Výsledek posouzení*

(120) Na základě předložených informací zastává Komise názor, že společnost FLG mohla u ujednání uzavřených se společností Ryanair v roce 2010 očekávat kladný inkrementální výsledek.

(121) I při zohlednění dohody o marketingových službách uzavřené se společností AMS bylo mimoto možné vycházet z toho, že dodatek č. 1 bude inkrementálně ziskový.

(122) Komise se tudíž domnívá, že se společnost FLG chovala jako tržně jednající hospodářský subjekt, když se společností Ryanair uzavřela ujednání z roku 2010. Tato ujednání proto neposkytla společnosti Ryanair žádnou hospodářskou výhodu, kterou by podnik nezískal za běžných tržních podmínek.

([1]) Společnost Oxera uvedla, že od společnosti FLG nebylo možné získat údaje pro období po roce 2010.

7. **ZÁVĚR**

(123) Komise dospěla k závěru, že dodatky z roku 2010 neposkytly společnosti Ryanair žádnou hospodářskou výhodu. Dodatek č. 1 ani dodatek č. 2 proto nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Dodatek č. 1 ze dne 29. března 2010 mezi společnostmi Ryanair Ltd a Flughafen Lübeck GmbH nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 2

Dodatek č. 2 ze dne 31. října 2010 mezi společnostmi Ryanair Ltd a Flughafen Lübeck GmbH nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 22. února 2018.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise