2024/3021

9.12.2024.

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2024/3021

od 9. rujna 2024.

o mjerama SA.43260 (2018/C) koje je Njemačka provela u korist društava Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH i Ryanair DAC

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2024) 6468)

(Vjerodostojan je samo tekst na njemačkom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

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

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da podnesu primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ([1]) i uzimajući u obzir te primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Društvo Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa” ili „podnositelj pritužbe”) Komisiji je 3. studenog 2015. podnijelo pritužbu u kojoj tvrdi da je Njemačka preko regionalnih tijela pokrajine Porajnje-Falačka provela određene mjere koje navodno čine državnu potporu u korist društva Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (dalje u tekstu „FFHG”), upravitelja zračne luke Frankfurt-Hahn, i društva Ryanair DAC („Ryanair”) u pogledu njegova poslovanja u zračnoj luci Frankfurt-Hahn.

(2) Komisija je dopisom od 26. listopada 2018. obavijestila Njemačku da je odlučila pokrenuti postupak iz članka 108. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU”) u pogledu određenih potpora ([2]) („odluka o pokretanju postupka”). Njemačka je u podnesku od 5. veljače 2019. dostavila primjedbe na odluku o pokretanju postupka.

(3) Objavom te odluke o pokretanju postupka u *Službenom listu Europske unije* 13. rujna 2019. Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe o toj mjeri.

(4) Komisija je zaprimila primjedbe zainteresiranih strana, tj. Lufthanse 3. srpnja 2019., Ryanaira 25. listopada 2019. i FFHG-a 31. listopada 2019.

(5) Dopisima od 15. studenog 2021., 15. prosinca 2021. i 28. ožujka 2024. Njemačka je Komisiji dostavila dodatne informacije. Lufthansa je od 2019. do 2023. dostavila dodatne pisane informacije.

2. DETALJNI OPIS MJERA

2.1. Korisnici mjera

(6) Korisnici mjera su FFHG i Ryanair.

([1]) SL C 310, 13.9.2019., str. 5.
([2]) Odluka Komisije od 26. listopada 2018. u predmetu SA.43260 (2015/FC) – Njemačka – Navodna potpora zračnoj luci Frankfurt Hahn i Ryanairu (SL C 310, 13.9.2019., str. 5.).

2.1.1. *FFHG*

(7) Kako je opisano u odluci o pokretanju postupka (uvodne izjave 13. i 14.), zračna luka Frankfurt-Hahn nalazi se u njemačkoj pokrajini Porajnje-Falačka, oko 120 km zapadno od grada Frankfurta na Majni. To je do 1992. bila američka vojna zrakoplovna baza, a poslije je pretvorena u civilnu zračnu luku za prijevoz putnika i tereta. Zračna luka Frankfurt-Hahn ima operativnu licenciju koja joj omogućuje da radi 24 sata dnevno, sedam dana u tjednu.

(8) Zračnom lukom Frankfurt-Hahn upravlja FFHG. FFHG je osnovan 2001. U početku je društvo Flughafen Frankfurt/Main GmbH („Fraport") bilo vlasnik većine dionica društva FFHG, a pokrajina Porajnje-Falačka bila je manjinski dioničar. U siječnju 2005. manjinski dioničar postala je i pokrajina Hessen.

(9) Stoga su od siječnja 2005. do 31. prosinca 2008. dioničari FFHG-a bili Fraport (65 % udjela), pokrajina Porajnje-Falačka (17,5 % udjela) i pokrajina Hessen (17,5 % udjela).

(10) S učinkom od 1. siječnja 2009. pokrajina Porajnje-Falačka preuzela je FFHG kupnjom 65 % kontrolnog udjela od društva Fraport. Nakon tog preuzimanja preostala dva dioničara FFHG-a bila su pokrajina Porajnje-Falačka (82,5 % udjela) i pokrajina Hessen (17,5 % udjela).

(11) Pokrajina Porajnje-Falačka potpisala je 1. ožujka 2017. sporazum o kupoprodaji udjela, zaključen 9. kolovoza 2017., kojim je svoj udio u FFHG-u od 82,5 % prodala društvu HNA Airport Group GmbH, koje pripada kineskoj grupi HNA, koja posluje na svjetskoj razini („grupa HNA"). Preostalih 17,5 % udjela u društvu FFHG i dalje drži pokrajina Hessen.

(12) FFHG je u listopadu 2021. podnio zahtjev za pokretanje postupka u slučaju nesolventnosti.

(13) Kako je objašnjeno u odluci o pokretanju postupka (uvodne izjave od 15. do 17.), putnički promet iz zračne luke Frankfurt-Hahn uglavnom čine niskotarifni letovi. Ryanair je glavni zračni prijevoznik putnika koji posluje iz zračne luke Frankfurt-Hahn.

(14) Od 1998. do 2007. broj putnika u zračnoj luci Frankfurt Hahn povećao se s oko 39 000 na oko 4 milijuna putnika godišnje. Od 2007. do 2019. putnički promet postupno se smanjio na oko 1,5 milijuna putnika godišnje.

(15) Osim putničkih letova prema zračnoj luci Frankfurt-Hahn i iz nje izvode se i teretni letovi. Tijekom 2019. kroz zračnu luku Frankfurt-Hahn prevezeno je oko 171 000 tona tereta. Tijekom 2011., kad su zabilježene najviše vrijednosti, prevezeno je oko 286 000 tona.

2.1.2. *Ryanair*

(16) Ryanair je irski niskotarifni zračni prijevoznik osnovan 1984. Tijekom 2019. prevezao je oko 142 milijuna putnika i poslovao u više od 200 zračnih luka.

2.2. **Sporne mjere**

2.2.1. *Mjere koje se odnose na FFHG*

2.2.1.1. Jamstvo koje je pokrajina Porajnje-Falačka dala FFHG-u

(17) Njemačka tvrdi da je Haitec AG („Haitec") ([3]), društvo za održavanje zrakoplova osnovano 2008., odlučilo poslovno se nastaniti u zračnoj luci Frankfurt-Hahn kako bi 2013. trajno pružalo usluge održavanja zrakoplova, a osobito kako bi svoju ponudu u zračnoj luci proširilo na održavanje većih zrakoplova. U tu je svrhu Haitec 20. prosinca 2013. kupio zemljište od FFHG-a za oko 7,7 milijuna EUR kako bi na tom zemljištu izgradio veći hangar za održavanje. Izgradnja hangara dovršena je u jesen 2016., a Haitec je uložio oko 40 milijuna EUR, što je znatno više od prvotno planiranog iznosa.

([3]) Danas HAITEC Aircraft Maintenance GmbH.

(18) U posljednjoj fazi pregovora o ugovoru o kupoprodaji zemljišta između FFHG-a i Haiteca Haitec je zahtijevao da se u taj ugovor uključi pravo odustajanja, koje je trebalo biti pokriveno jamstvom pokrajine Porajnje-Falačka.

(19) U skladu s tim pravom odustajanja društvo Haitec moglo bi se povući iz kupoprodajnog ugovora tijekom razdoblja od oko 15 godina (do 31. prosinca 2028.) ako nastupi jedna od sljedećih triju okolnosti:

(a) FFHG ili njegovi pravni sljednici izgubili su licenciju za upravljanje zračnom lukom Frankfurt-Hahn;

(b) rad zračne luke Frankfurt-Hahn u potpunosti se obustavio;

(c) FFHG je postao nesolventan te nijedan drugi upravitelj nije nastavio upravljati zračnom lukom.

(20) Ako ostvari svoje pravo odustajanja, Haitec mora vratiti zemljište FFHG-u i ima pravo na 80 % kupovne cijene u iznosu od 6,2 milijuna EUR. Budući da u slučaju bilo koje od triju okolnosti iz uvodne izjave 19. zbog kojih bi došlo do odustajanja FFHG vrlo vjerojatno ne bi mogao vratiti 6,2 milijuna EUR društvu Haitec, Haitec je zatražio jamstvo za plaćanje svojeg potraživanja. Stoga je 20. veljače 2014. dobio jamstvo (*Bürgschaftserklärung*) pokrajine Porajnje-Falačka u kojem se ta pokrajina obvezuje da će u slučaju odustajanja od ugovora o kupoprodaji zemljišta pod okolnostima navedenima u uvodnoj izjavi 19. Haitecu platiti 6,2 milijuna EUR.

(21) Njemačka tijela objasnila su da za pružanje tog jamstva FFHG pokrajini Porajnje-Falačka plaća premiju od 2,56 % godišnje na iznos jamstva od 6,2 milijuna EUR. Jamstvenu premiju utvrdilo je [društvo za poslovno savjetovanje]. [Društvo za poslovno savjetovanje] primijenilo je alat Moody's RiskCalc i procijenilo samostalni rejting FFHG-a na [...] za jednu godinu i na [...] za pet godina na temelju revidiranih financijskih izvještaja zračne luke iz 2012. Na temelju toga [društvo za poslovno savjetovanje] procijenilo je raspon godišnjih jamstvenih premija u skladu s tržišnim uvjetima između 1,51 % i 2,56 %. FFHG i pokrajina Porajnje-Falačka uzeli su gornju granicu procijenjenog raspona i dogovorili jamstvenu premiju od 2,56 % godišnje (oko 158 000 EUR). Modaliteti osiguranja ne predviđaju prilagodbe jamstvene premije.

2.2.1.2. „Dvostruka" prodaja parcele koju je proveo FFHG

(22) U studenome 2014. FFHG je primio [10 – 25] milijuna EUR za transakciju povezanu s nekretninama prema kojoj je FFHG prodao dva zemljišta, parcelu „kampus" i „stambenu" parcelu, pokrajini Porajnje-Falačka (dalje u tekstu „kupoprodajni ugovor iz 2014."). FFHG je zadržao pravo odustajanja od kupoprodajnog ugovora iz 2014. u pogledu „stambene" parcele. U kupoprodajnom ugovoru iz 2014. predviđeno je da bi se prodajna cijena u slučaju ostvarivanja prava odustajanja trebala temeljiti na novom stručnom mišljenju. U kontekstu ove transakcije povezane s nekretninama, pokrajina Porajnje-Falačka otvorila je 29 novih radnih mjesta u društvu Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), koja su uglavnom (ali ne isključivo) popunjena zaposlenicima iz FFHG-a. Komisija je u odluci o pokretanju postupka zaključila da je kupoprodajni ugovor iz 2014. sklopljen po tržišnoj vrijednosti. Taj se zaključak temeljio na stručnom mišljenju Odbora za stručno mišljenje o vrijednosti nekretnina za područje Osteifel-Hunsrück koje je naručila pokrajina Porajnje-Falačka i koje je dopunjeno izvješćem Uprave za ustroj i odobrenje Sjever („SGD Nord").

(23) FFHG je 2015. pokrenuo postupak javnog nadmetanja za prodaju „stambene" parcele. Društvo ADC Airport Harbour Investment GmbH („ADC") dostavilo je ponudu u iznosu od 1,25 milijuna EUR.

(24) Pokrajina Porajnje-Falačka zatim je pokrenula postupak privatizacije zračne luke Frankfurt-Hahn. Uspješni ponuditelj, Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd. („SYT"), dostavio je ponudu koja je obuhvaćala parcelu „kampus" i „stambenu" parcelu. Pokrajina Porajnje-Falačka upotrijebila je ponudu ADC-a kao pokazatelja tržišne cijene „stambene" parcele i odredila cijenu te parcele u ugovoru o privatizaciji sa SYT-om na 1,25 milijuna EUR. Ugovor o privatizaciji sa SYT-om sklopljen je 2. lipnja 2016. Kako bi se pokrajini Porajnje-Falačka omogućilo da u okviru privatizacije parcelu „kampus" i „stambenu" parcelu zajedno prenese na društvo SYT, bilo je predviđeno da će se FFHG odreći svojeg prava odustajanja iz kupoprodajnog ugovora iz 2014. sklopljenog s pokrajinom Porajnje-Falačka. Međutim, društvo SYT 10. lipnja 2016. nije platilo cijenu iz ugovora o privatizaciji, a pokrajina Porajnje-Falačka zatim je 6. srpnja 2016. iskoristila svoje pravo na otkazivanje prodaje društvu SYT.

(25) FFHG je 6. lipnja 2016. iskoristio svoje pravo odustajanja od kupoprodajnog ugovora iz 2014. Ostvarivanje prava odustajanja ovjereno je kod javnog bilježnika 6. srpnja 2016. FFHG nije isplatio nikakvu naknadu pokrajini Porajnje-Falačka za ostvarivanje prava odustajanja u pogledu „stambene" parcele. Njemačka objašnjava da je to zbog toga što je u stručnom mišljenju Odbora za stručno mišljenje o vrijednost nekretnina za područje Osteifel-Hunsrück iz 2014., dopunjenom izvješćem društva SGD Nord, za potrebe kupoprodajnog ugovora iz 2014. zaključeno da bi troškovi rušenja zgrada na „stambenoj" parceli (bivša vojarna) i naknadne sanacije zemljišta bili veći od vrijednosti zemljišta nakon izvršenja tih radova. U stručnom mišljenju isključena je mogućnost negativne tržišne vrijednosti te je stoga tržišna vrijednost „stambene" parcele utvrđena na nula EUR. Društvo FFHG prodalo je ADC-u „stambenu" parcelu za 1,25 milijuna EUR na temelju ugovora od 6. srpnja 2016. Riječ je o ugovoru u kojem su sudjelovale tri stranke, ADC, FFHG i pokrajina Porajnje-Falačka, s obzirom na to da ugovor nije obuhvaćao samo prodaju „stambene" parcele, koju je FFHG prodavao ADC-u, nego i prodaju parcele „kampus", koju je pokrajina Porajnje-Falačka prodavala ADC-u.

(26) Komisija je u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u to je li ostvarivanje prava odustajanja društva FFGH u pogledu „stambene" parcele u odnosu na pokrajinu Porajnje-Falačka bez plaćanja naknade provedeno po tržišnoj vrijednosti (vidjeti uvodne izjave od 184. do 189. odluke o pokretanju postupka), jer Njemačka nije dostavila procjenu vrijednosti zemljišta u trenutku ostvarivanja prava odustajanja, unatoč činjenici da je u kupoprodajnom ugovoru iz 2014. predviđeno da bi se prodajna cijena u slučaju ostvarivanja prava odustajanja trebala temeljiti na novom stručnom mišljenju.

2.2.2. *Mjere koje se odnose na Ryanair*

2.2.2.1. Marketinška potpora Ryanairu

Ugovor o marketinškim uslugama iz 2005.

(27) Pokrajina Porajnje-Falačka i Ryanair sklopili su 4. studenog 2005. ugovor o marketinškim uslugama (dalje u tekstu „ugovor o marketinškim uslugama iz 2005."), koji je bio na snazi do kraja 2016. Ugovor je sklopila samo pokrajina, neovisno o FFHG-u, koji nije bio stranka tog ugovora. U trenutku sklapanja ugovora o marketinškim uslugama pokrajina je držala samo 17,5 % udjela u FFHG-u, dok je 65 % udjela držao Fraport, koji nije pod kontrolom pokrajine Porajnje-Falačka.

(28) Dogovoreno je da će se financijska sredstva koja je pokrajina osigurala Ryanairu ugovorom o marketinškim uslugama iz 2005. upotrijebiti za marketinške i prodajne aktivnosti Ryanaira koje doprinose zajedničkom turističkom marketingu pokrajine Porajnje-Falačka i Ryanaira (uvodna izjava 90. odluke o pokretanju postupka). Plaćanja Ryanairu trebala su se izvršiti na temelju odgovarajućih računa za promidžbene aktivnosti u korist turističkih lokacija pokrajine Porajnje-Falačka. Ryanair je razvio „marketinški koncept" za provedbu tih marketinških aktivnosti.

(29) U skladu s ugovorom o marketinškim uslugama iz 2005. pokrajina je od Ryanaira kupila i. poveznice na turističke ponude u pokrajini Porajnje-Falačka na internetskim stranicama Ryanaira (članak 1. ugovora o marketinškim uslugama), ii. dvije stranice u putnom časopisu Ryanaira (članak 2. ugovora o marketinškim uslugama) te iii. medijsku kampanju u korist turističke industrije te pokrajine (članak 3. ugovora o marketinškim uslugama). Kad je riječ o medijskoj kampanji, u ugovoru se navodi za koji iznos Ryanair mora kupiti oglasni prostor od trećih strana za razdoblje od 2006. do 2010. (od 160 000 EUR u 2006. do [400 000 – 500 000] EUR u 2009. i 2010.).

(30) Ugovorom o marketinškim uslugama iz 2005. predviđena su i plaćanja koja pokrajina Porajnje-Falačka treba izvršiti u korist Ryanaira i koja bi, u skladu s člankom 7. tog ugovora, trebala biti najmanje 50 % niža od cijena koje Ryanair naplaćuje drugim korisnicima usluga internetskog marketinga. Osim toga, u skladu s člankom 9. ugovora o marketinškim uslugama Ryanair se obvezuje da će određeni broj zrakoplova ([4]) držati u matičnoj zračnoj luci Frankfurt-Hahn, što će varirati ovisno o godinama koje su obuhvaćene ugovorom (kako je navedeno u prilogu tom

([4]) Držanje zrakoplova u matičnoj zračnoj luci znači da zrakoplov obično ostaje u toj zračnoj luci preko noći. To znači da zrakoplov obavlja više letova iz te zračne luke.

ugovoru), s obzirom na to da su marketinške mjere definirane ugovorom učinkovite samo ako se u regiju prevozi više dolaznih turista. Ako Ryanair ne drži dogovoreni broj zrakoplova u matičnoj zračnoj luci Frankfurt-Hahn, pokrajina Porajnje-Falačka ima pravo odmah raskinuti ugovor o marketinškim uslugama.

(31) Sljedeća tablica prikazuje plaćanja koja pokrajina treba izvršiti u korist Ryanaira na godišnjoj razini u skladu s ugovorom o marketinškim uslugama iz 2005. te broj zrakoplova koje se Ryanair obvezuje držati u matičnoj zračnoj luci Frankfurt Hahn po godinama:

Tablica 1.

Ugovor o marketinškim uslugama iz 2005. – plaćanja koja pokrajina Porajnje-Falačka treba izvršiti u korist Ryanaira i broj zrakoplova koje Ryanair treba držati u matičnoj zračnoj luci Frankfurt-Hahn.

Godina	Broj zrakoplova koji će biti stacionirani u matičnoj zračnoj luci Frankfurt-Hahn	Plaćanja pokrajine Porajnje-Falačka Ryanairu (EUR)
2006.	8	[0 – 2 milijuna]
2007.	10	[0 – 2 milijuna]
2008.	12	[0 – 2 milijuna]
2009.	14	[0 – 2 milijuna]
2010.	16	[0 – 2 milijuna]
2011.	17	[0 – 2 milijuna]
2012.	18	[0 – 2 milijuna]
2013.	18	[0 – 2 milijuna]
2014.	18	[0 – 2 milijuna]
2015.	18	[0 – 2 milijuna]
2016.	18	[0 – 2 milijuna]

(32) Osim pregleda cijena koje različite internetske stranice naplaćuju za oglašivačke kampanje, Njemačka nije dostavila nikakvu detaljnu *ex ante* evaluaciju ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. koji je sklopila pokrajina, a kojom bi se dokazalo da je taj ugovor bio u skladu s tržištem.

Ugovor o marketinškim uslugama iz 2017.

(33) Nakon prodaje svojih udjela u društvu FFHG grupi HNA ([5]) u ožujku 2017. pokrajina Porajnje-Falačka sklopila je s Ryanairom 20. listopada 2017. novi ugovor o marketinškim uslugama (nazvan „Ugovor o zajedničkoj kampanji", dalje u tekstu „Ugovor o marketinškim uslugama iz 2017."). Taj je ugovor stupio na snagu 1. listopada 2017. i sklopljen je na najviše pet godina. Ovisno o svojim proračunskim ograničenjima, pokrajina je imala pravo raskinuti sporazum najranije s učinkom od 31. prosinca 2018.

(34) U novom ugovoru predviđena su godišnja plaćanja za marketinške usluge koja pokrajina treba izvršiti u korist Ryanaira i koja u načelu iznose 1,2 milijuna EUR godišnje. Za razdoblje od 1. listopada do 31. prosinca 2017. razmjerno plaćanje utvrđeno je u iznosu od 350 000 EUR, a za 2018. predviđen je dodatni iznos od najviše 200 000 EUR (u ukupnom iznosu od 1,4 milijuna EUR za 2018.) ako bi se u skladu s primjenjivim proračunskim pravilima pokrajine izvršio odgovarajući prijenos neiskorištenih sredstava planiranih za 2017.

(35) Stranke su se dogovorile da će svake godine utvrditi detaljnu marketinšku kampanju i njezinu vrijednost. Godišnje plaćanje ne bi iznosilo više od 1,2 milijuna EUR.

([5]) Grupa HNA bio je kineski konglomerat, uglavnom aktivan u području zrakoplovstva i turizma.

(36) Tijekom trajanja ugovora Ryanair se obvezao da će u zračnu luku Frankfurt Hahn godišnje prevoziti najmanje [100 000 – 200 000] putnika koji bi u pokrajini Porajnje-Falačka boravili najmanje jednu noć („zrakoplovni turisti"). Ako bi stiglo manje od [100 000 – 200 000] zrakoplovnih turista, ne bi bilo potrebe za plaćanjem. Ako bi stiglo više od [100 000 – 200 000], ali manje od [100 000 – 200 000] zrakoplovnih turista, trebalo bi platiti samo […] % iznosa od 1,2 milijuna EUR.

(37) Osim toga, u planu kampanje za 2018. predviđene su mjere za povećanje informiranosti o pokrajini Porajnje-Falačka kao turističkom odredištu, i to s pomoću društvenih medija te baze podataka i internetskih stranica odjela za upravljanje odnosima s klijentima društva Ryanair te ciljanog oglašavanja. Osim toga, planirana je sveobuhvatna marketinška kampanja u vrijednosti od [0 – 1,2 milijuna] EUR putem tradicionalnih medijskih kanala i visokociljanih digitalnih medija.

(38) Njemačka tvrdi da je ugovor o marketinškim uslugama iz 2017. sklopljen nakon privatizacije zračne luke Frankfurt-Hahn i da su ugovorne stranke djelovale kao subjekti u tržišnom gospodarstvu, poštujući tržišne uvjete za sklapanje takvog ugovora. Tvrdi da je odluka pokrajine Porajnje-Falačka o sklapanju ugovora o marketinškim uslugama s društvom Ryanair donesena na temelju komparativne studije koju je proveo neovisni stručnjak i iz koje je proizašlo da, kad je riječ o marketinškim uslugama koje je tražila pokrajina, Ryanair nudi najbolju vrijednost za novac. Osim te komparativne studije Njemačka nije dostavila nikakvu detaljnu *ex ante* evaluaciju ugovora o marketinškim uslugama koji je sklopila pokrajina, kojom bi se dokazalo da je ugovor u skladu s poslovnim ponašanjem i načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

2.2.2.2. Ugovori o uslugama zračne luke između FFHG-a i Ryanaira iz 2013., 2015. i 2016.

(39) FFHG i Ryanair sklopili su niz ugovora kojima se uređuju financijski uvjeti pod kojima Ryanair posluje u zračnoj luci Frankfurt-Hahn. U Odluci Komisije (EU) 2016/788 ([6]) („Odluka Hahn I"), Komisija je zaključila da su ugovori o uslugama zračne luke između FFHG-a i Ryanaira iz 2002. („ugovor o uslugama zračne luke iz 2002.") i 2005. („ugovor o uslugama zračne luke iz 2005.") u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i stoga ne čine državnu potporu. Ugovor o uslugama zračne luke iz 2002. prvotno se trebao primjenjivati do 13. veljače 2017., uz mogućnost produljenja do 13. veljače 2022., a ugovor o uslugama zračne luke iz 2005. prvotno se trebao primjenjivati do 2027.

(40) Međutim, 27. ožujka 2013. FFHG i Ryanair sklopili su dodatni ugovor („dodatni ugovor iz 2013." ili „ugovor o uslugama zračne luke iz 2013.") na razdoblje od tri godine (od 2013. do 2016.). U skladu s vlastitim odredbama, dodatni ugovor iz 2013. „sažima i zamjenjuje sve prethodno sklopljene ugovore o upravljanju putničkim zrakoplovima koji lete prema zračnoj luci Frankfurt-Hahn i iz nje". Njemačka nije dostavila ocjenu dodatnog ugovora iz 2013. u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Riječ je o dodatnom ugovoru iz 2013. uz standardni ugovor o zemaljskim uslugama koji se primjenjuje u zračnoj luci Frankfurt-Hahn. Ne odstupa od cjenika naknada zračne luke i potvrđuje njegovu primjenjivost. U njemu se ažuriraju pravila o zemaljskim uslugama koja se primjenjuju na Ryanair, s obzirom na opća kretanja u zrakoplovnoj industriji.

(41) Dana 8. ožujka 2015. napomenom uz ugovor o zemaljskim uslugama priloženom dodatnom ugovoru iz 2013. („napomena iz 2015." ili „ugovor o uslugama zračne luke iz 2015.") dodatni ugovor iz 2013. izmijenjen je u sljedećim točkama: (a) produljenje dodatnog ugovora iz 2013. do 31. ožujka 2017., (b) osiguravanje društvu Ryanair vozila na stajanci odnosno vozila za održavanje i (c) osiguravanje društvu Ryanair administrativnog uredskog i skladišnog prostora za rezervne dijelove. Njemačka je pojasnila da je marketinška potpora od približno 100 000 EUR za svaku novu liniju uvedenu iz zračne luke Frankfurt-Hahn i prema njoj, navedena u uvodnoj izjavi 109. odluke o pokretanju postupka, već uključena u ugovor s društvom Ryanair iz 2002. Njemačka je obavijestila Komisiju da tijekom primjene napomene iz 2015. nije dodijeljena nikakva marketinška potpora za novu liniju.

([6]) Odluka Komisije (EU) 2016/788 od 1. listopada 2014. o državnoj potpori SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) koju je provela Njemačka u vezi s instrumentima za financiranje zračne luke Frankfurt Hahn koji su uspostavljeni u razdoblju od 2009. do 2011. (SL L 134, 24.5.2016., str. 1.).

(42) FFHG i Ryanair sklopili su 8. i 9. rujna 2016. novi ugovor na razdoblje od pet godina, koji se primjenjuje od 1. travnja 2017. do 31. ožujka 2022. Riječ je o popratnom pismu uz dodatni ugovor iz 2013. („drugi dodatni ugovor iz 2016.” ili „ugovor o uslugama zračne luke iz 2016.”). U drugom dodatnom ugovoru iz 2016., u kojem se prvenstveno utvrđuje koji se iznos naknada zračne luke primjenjuje u kojim okolnostima, uvode se određene izmjene dodatnog ugovora iz 2013. i zamjenjuje se napomena iz 2015.

(43) Njemačka tvrdi da se drugim dodatnim ugovorom iz 2016. dodatni ugovor iz 2013. i napomena iz 2015. mijenjaju u samo dvije točke:

(a) primjenjuje se pristojba zračne luke od [...] EUR po putniku na temelju drugog dodatnog ugovora iz 2016. pod uvjetom da Ryanair prevozi najmanje [...] putnika godišnje, dok se prethodno primjenjivala od [...] putnika godišnje;

(b) uvodi se novi sustav marketinške potpore, pri čemu se naknade zračne luke ne bi trebale primjenjivati na putnike nakon što je dosegnut broj odlaznih putnika iz prethodne godine.

2.2.2.3. Potpora za osposobljavanje dodijeljena Ryanairu

(44) Na temelju godišnjih izvješća društva Hahn Campus Management GmbH („HCM”), društva kćeri u stopostotnom vlasništvu FFHG-a, podnositelj pritužbe smatra da je HCM od tijela pokrajine Porajnje-Falačka 2001. i 2002. primio oko 1 685 milijuna EUR potpore za osposobljavanje nezaposlenih osoba ili osoba kojima prijeti nezaposlenost. Osim toga, HCM je za upravljanje upravnim postupkom, posebno za prikupljanje dokaza da su uplate iskorištene za provođenje osposobljavanja (*Verwendungsnachweise*), angažirao društvo pod nazivom a und o Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung („a und o Gettmann”).

(45) Prema mišljenju podnositelja pritužbe Ryanair je HCM-u pružao usluge osposobljavanja u okviru programa osposobljavanja kabinske posade te je za te usluge primao naknadu. U tom kontekstu podnositelj pritužbe navodi iznos od 4 milijuna EUR. Podnositelj pritužbe citira i novinski članak u kojem je stručnjak procijenio da je Ryanair na kraju zaposlio oko 80 – 90 % članova kabinske posade koji su osposobljeni u okviru programa HCM-a. Podnositelj pritužbe navodi da je bila poznata činjenica da su zaposlenici društva Ryanair morali sami financirati stjecanje svojih kvalifikacija i da Ryanair nije snosio troškove osposobljavanja vlastitog osoblja (ni pilota ni kabinske posade). Podnositelj pritužbe u tom smislu navodi izjavu s internetskih stranica društva Ryanair iz 2003. o osposobljavanju kabinske posade.

2.2.2.4. Financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje u korist društva Ryanair

(46) Podnositelj pritužbe smatra da je FFHG 2010. za Ryanair izgradio centar za osposobljavanje u vrijednosti od 9 milijuna EUR. Prema navodima podnositelja pritužbe centar za osposobljavanje ima do 16 prostorija za osposobljavanje i 70 spavaćih soba, a Ryanair ga od kolovoza 2010. koristi za osposobljavanje pilota i članova posade.

(47) Osim toga, podnositelj pritužbe smatra da je FFHG 2010. izgradio hangar za održavanje kako bi ga dao u zakup društvu Ryanair, iako ugovor o zakupu nije pokrivao troškove FFHG-a. Podnositelj pritužbe tvrdi da je hangar za održavanje projektiran za dva zrakoplova Boeing 737-800, što je tip zrakoplova koji upotrebljava Ryanair. Prema navodima podnositelja pritužbe, hangar za održavanje izgrađen je posebno na zahtjev društva Ryanair. U tom pogledu podnositelj pritužbe upućuje na novinske članke iz kojih je vidljivo da je Ryanair o izgradnji takvih objekata pregovarao s nekoliko zračnih luka.

(48) Podnositelj pritužbe smatra da je FFHG za izgradnju tog hangara objavio natječaj za ugovor o koncesiji u vrijednosti do 8 milijuna EUR. Međutim, ugovor o koncesiji koji je FFHG naposljetku sklopio s građevinskim poduzećem radi izgradnje hangara za održavanje iznosio je 17,46 milijuna EUR. Građevinska tvrtka zatim je iznajmila hangar za održavanje FFHG-u na 30 godina. Podnositelj pritužbe navodi da je FFHG 2011. stekao gospodarsko vlasništvo nad hangarom za održavanje za 12,1 milijun EUR, a zatim ga je dao u podnajam društvu Ryanair do 2027. po cijeni nižoj od ukupno 8,3 milijuna EUR.

(49) Podnositelj pritužbe smatra da nije bila riječ o stvarnoj koncesiji jer građevinsko poduzeće nije upravljalo hangarom kako bi pokrilo svoje troškove ulaganja naknadama koje plaćaju korisnici treće strane. Umjesto toga, građevinsko društvo samo ga je iznajmilo društvu FFHG na 30 godina kako bi pokrilo troškove ulaganja. Stoga je FFHG *de facto* snosio financijski rizik izgradnje hangara za održavanje. Nadalje, s obzirom na to da je FFHG 2011. stekao gospodarsko vlasništvo nad tim hangarom za održavanje za oko 12,1 milijun EUR, a Ryanair je do 2027. morao platiti samo najamninu u iznosu od oko 8,3 milijuna EUR, ta najamnina nije pokrivala troškove pa je tako nastala prednost za društvo Ryanair.

2.3. **Razlozi za pokretanje postupka**

(50) U odluci o pokretanju postupka postavljeno je pitanje čine li sljedeće mjere državnu potporu i mogu li se smatrati spojivima s unutarnjim tržištem:

(a) kad je riječ o mjerama potencijalne potpore FFHG-u:

1. jamstvo koje je pokrajina Porajnje-Falačka dala FFHG-u u pogledu prodaje zemljišta društvu za održavanje zrakoplova Haitec, te

2. „dvostruka” prodaja parcele koju je proveo FFHG;

(b) kad je riječ o mjerama potencijalne potpore društvu Ryanair:

1. potpora za osposobljavanje dodijeljena društvu Ryanair;

2. financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje;

3. ugovori o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. sklopljeni između pokrajine Porajnje-Falačka i društva Ryanair; te

4. ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. sklopljeni između FFHG-a i Ryanaira.

2.3.1. *Jamstvo koje je pokrajina Porajnje-Falačka dala FFHG-u u pogledu prodaje zemljišta društvu za održavanje zrakoplova Haitec*

(51) Komisija je zauzela privremeno stajalište da jamstvena premija od 2,56 % čini državnu potporu FFHG-u jer se čini da ne odražava tržišnu cijenu i stoga se ne čini u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Smatrala je da je [društvo za poslovno savjetovanje] vjerojatno podcijenilo tržišnu referentnu vrijednost ([7]).

2.3.2. *„Dvostruka” prodaja parcele koju je proveo FFHG*

(52) Komisija je zauzela preliminarno stajalište da uvjeti pod kojima je FFHG 2016. ostvario svoje pravo odustajanja u pogledu „stambene” parcele nisu bili u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Ostvarivanje prava odustajanja, bez ikakve naknade pokrajini Porajnje-Falačka, iako je „stambena” parcela prodana ADC-u za 1,25 milijuna EUR mjesec dana nakon odustajanja, preliminarno upućuje na gospodarsku prednost ([8]).

(53) Budući da Njemačka nije dostavila dodatne informacije, Komisija je izrazila sumnju u spojivost potpore s unutarnjim tržištem u skladu s kriterijima utvrđenima u odjeljku 5.1.2. Smjernica o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima iz 2014. („Smjernice za zračni prijevoz iz 2014.”) ([9]), ([10]).

2.3.3. *Potpora za osposobljavanje dodijeljena društvu Ryanair*

(54) Komisija je zauzela privremeno stajalište da potpora za osposobljavanje čini državnu potporu u korist društva Ryanair koja je nespojiva s unutarnjim tržištem.

(55) Preliminarna opažanja Komisije uključivala su sljedeće:

(a) Činjenica da su javna sredstva dodijeljena radi borbe protiv nezaposlenosti ne znači da predmetna djelatnost osposobljavanja nije gospodarska.

([7]) Odluka o pokretanju postupka, uvodna izjava 158.
([8]) Odluka o pokretanju postupka, uvodne izjave od 186. do 188.
([9]) Komunikacija Komisije – Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (SL C 99, 4.4.2014., str. 3.).
([10]) Odluka o pokretanju postupka, uvodne izjave od 326. do 330.

(b) Čini se da je HCM samo posrednik između pokrajine Porajnje-Falačka i društva Ryanair za usmjeravanje bespovratnih sredstava iz pokrajinskog Ministarstva rada, socijalne skrbi, obitelji i zdravstva Ryanairu.

(c) Nije jasno je li Ryanairu dvaput plaćeno za pružanje usluga osposobljavanja, kako je tvrdio podnositelj pritužbe, tj. da su to jednom učinili polaznici, a drugi put pokrajina Porajnje-Falačka – ili bi se navodna plaćanja trebala smatrati naknadom za troškove osposobljavanja koje bi Ryanair inače sam snosio, u kontekstu u kojem se čini da je zaposlio većinu polaznika predmetnih osposobljavanja.

(d) Budući da Njemačka nije dostavila dodatne informacije, Komisija je izrazila sumnju da bi se predmetna mjera mogla smatrati potporom za osposobljavanje u skladu s člankom 31. Uredbe o općem skupnom izuzeću ([11]), ([12]).

2.3.4. *Financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje*

(56) Komisija je zauzela preliminarno stajalište da financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje čini državnu potporu u korist društva Ryanair. Komisija je preliminarno zaključila da je predmetnim financiranjem društvu Ryanair dodijeljena gospodarska prednost s obzirom na to da je analiza profitabilnosti koju je dostavila Njemačka izazvala više dvojbi ([13]).

2.3.5. *Ugovori o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. između pokrajine Porajnje-Falačka i društva Ryanair*

(57) Komisija je zauzela privremeno stajalište da oba ugovora o marketinškim uslugama čine državnu potporu u korist društva Ryanair i da su nespojivi s unutarnjim tržištem. Komisija je sumnjala da su ugovori o marketingu u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Među ostalim, sumnjala je konkretno u to da je pokrajina Porajnje-Falačka mogla iz tih ugovora izvući bilo koji element dobiti koji bi hipotetski privatni subjekt uzeo u obzir pri razmišljanju o tome treba li sklopiti te ugovore ([14]).

(58) Osim toga, Komisija je bila zabrinuta da glavni cilj ugovora nije stjecanje marketinških usluga radi promidžbe područja Porajnje-Falačka, nego financijska potpora Ryanairovim operacijama zračnog prijevoza prema zračnoj luci Frankfurt-Hahn i iz nje kako bi se poboljšao zračni promet u toj zračnoj luci.

2.3.6. *Ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. između FFHG-a i Ryanaira*

(59) Komisija je zauzela preliminarno stajalište da je pokrajina Porajnje-Falačka, kao većinski dioničar FFHG-a, bila uključena u odluku FFHG-a o sklapanju ugovora te je sumnjala da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu potaknut izgledima za profitabilnost u istoj situaciji kao i FFHG sklopio dodatni ugovor iz 2013., napomenu iz 2015. i drugi dodatni ugovor iz 2016. ([15])

(60) Kad je riječ o drugom dodatnom ugovoru iz 2016., Komisija je sumnjala da je taj ugovor u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, konkretno zbog toga što su se pretpostavke na kojima se temelji studija PwC-a, s pomoću koje Njemačka nastoji dokazati da pokrajina postupa u skladu s tržišnim uvjetima, činile previše optimističnima ([16]).

([11]) Uredba Komisije (EU) br. 651/2014 od 17. lipnja 2014. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni članaka 107. i 108. Ugovora (SL L 187, 26.6.2014., str. 1.).
([12]) Odluka o pokretanju postupka, uvodna izjava 230.
([13]) Odluka o pokretanju postupka, uvodne izjave od 264. do 267.
([14]) Odluka o pokretanju postupka, uvodne izjave od 233. do 252.
([15]) Odluka o pokretanju postupka, uvodne izjave od 277. do 291.
([16]) Odluka o pokretanju postupka, uvodne izjave od 287. do 290.

3. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

3.1. Primjedbe podnositelja pritužbe

3.1.1. *U pogledu mjera koje se odnose na FFHG*

3.1.1.1. Jamstvo koje je pokrajina Porajnje-Falačka dala FFHG-u

(61) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka Lufthansa tvrdi da je Komisija pogrešno zauzela stajalište da se primjenjuje načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(62) Prvo, Lufthansa tvrdi da pokrajina nije postupala kao privatni ulagač jer nijedan privatni subjekt ne bi izdao takvo jamstvo u toj konkretnoj situaciji. Jamstvo za plaćanje aktiviralo bi se ako zračna luka prestane raditi prije 2024. Lufthansa ističe taj rizik jer Ryanair nije imao ugovornu obvezu poslovati u zračnoj luci Frankfurt-Hahn i mogao je preko noći napustiti tu zračnu luku. Ryanair je već 2008. prijetio da će napustiti tu zračnu luku.

(63) Podredno, Lufthansa tvrdi da je, čak i u slučaju primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, premija FFHG-a bila preniska te mu je stoga dodijeljena prednost.

(64) Lufthansa osporava pristup procjeni razine premije koji primjenjuju Njemačka i Komisija i koji se navodi u odluci o pokretanju postupka. Konkretno, Lufthansa osporava zaključak Komisije da bi najniža stopa u skladu s tržištem iznosila 3,10 %. To se razmatranje temeljilo na tome da se FFHG smatra „zajmoprimcem", iako bi u ovom slučaju jamstvo pokrivalo novčanu kaznu u korist društva Haitec, a ne otplatu zajma. Stoga se Komunikacija Komisije o reviziji metode utvrđivanja referentnih i diskontnih stopa („Komunikacija o referentnim stopama") ([17]) mora primijeniti kako bi se dobila zamjenska vrijednost. Minimalna premija tada bi iznosila 7,98 %.

3.1.1.2. „Dvostruka" prodaja parcele koju je proveo FFHG

(65) Lufthansa tvrdi da su, kad je riječ o prodaji zemljišta, mišljenja stručnjaka navedena u odluci o pokretanju postupka izradila javna tijela. Smatra da se ta tijela ne mogu smatrati neovisnim stručnjacima. Međutim, ta se primjedba odnosi na početnu prodajnu cijenu u kupoprodajnom ugovoru iz 2014. i ne odnosi se na sumnje koje je FFHG izrazio u pogledu ostvarivanja svojeg prava odustajanja od prodaje „stambene" parcele u kontekstu njezine prodaje ADC-u mjesec dana poslije. Lufthansa se slaže s tim sumnjama i tvrdi da je potonjim dodijeljena prednost FFHG-u.

3.1.2. *U pogledu mjera koje se odnose na Ryanair*

3.1.2.1. Ugovori o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. između pokrajine Porajnje-Falačka i društva Ryanair

(66) Podnositelj pritužbe tvrdi da nije uobičajeno da javno tijelo sklopi takav ugovor. Jedini presedan odnosio se na zračnu luku u Zweibrückenu, gdje je potpora ustvari proglašena nezakonitom i nespojivom.

(67) Podnositelj pritužbe primjećuje da se ugovor o marketinškim uslugama odnosi samo na zračnu luku Frankfurt-Hahn, a ne na cijelu pokrajinu Porajnje-Falačka.

(68) Prema mišljenju društva Lufthansa valja istaknuti i da je, barem za 2008. godinu, pokrajina Porajnje-Falačka dvaput platila društvu Ryanair za internetske poveznice: jednom na temelju ugovora za Zweibrücken i drugi put na temelju ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. koji se ocjenjuje u ovom predmetu.

(69) Podnositelj pritužbe osporava i to da je Ryanair doista proveo medijsku kampanju u korist turističke industrije te pokrajine. Turistička strategija iz 2015., koja je bila usmjerena na strane posjetitelje, ne bi se trebala uzimati u obzir pri ocjenjivanju ugovora o marketinškim uslugama iz 2005.

([17]) Komunikacija Komisije o reviziji metode utvrđivanja referentnih i diskontnih stopa (SL C 14, 19.1.2008., str. 6.).

(70) Osim toga, podnositelj pritužbe osporava da je ostvaren broj zrakoplova za koje je dogovoreno da će biti stacionirani u zračnoj luci Frankfurt-Hahn i tvrdi da pokrajina Porajnje-Falačka nije raskinula ugovor unatoč tom navodnom kršenju tog ugovora.

(71) Nadalje, podnositelj pritužbe sugerira da je od 30 % do 50 % marketinškog proračuna pokrajine Porajnje-Falačka potrošeno na Ryanair. Takav odabir čini diskriminaciju u korist društva Ryanair, posebno s obzirom na to da je Ryanair primio i marketinšku potporu na temelju ugovora o uslugama zračne luke iz 2005., 2015., 2016. te marketinšku potporu drugih zračnih luka.

3.1.2.2. Ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. između FFHG-a i Ryanaira

(72) Podnositelj pritužbe smatra da se ugovori o uslugama zračne luke mogu pripisati državi jer je pokrajina Porajnje-Falačka, u svojstvu većinskog dioničara FFHG-a i člana nadzornog odbora, vjerojatno bila uključena u potpisivanje tih ugovora.

(73) Osim toga, privatni ulagač u sličnoj bi situaciji uzeo u obzir primarni gospodarski ishod tog ugovora, odnosno znatan deficit, i suzdržao bi se od njegova produljenja. U skladu s presudom Suda u predmetu C-300/16 ([18]), u obzir se moraju uzeti sve informacije koje bi mogle znatno utjecati na postupak odlučivanja ulagača.

(74) Lufthansa nadalje tvrdi da je FFHG saznao za stručno mišljenje društva AT Kearney iz 2012., u kojem je procijenjena profitabilnost ili nedostatak profitabilnosti FFHG-a. Na temelju preporuke iz tog stručnog mišljenja FFHG se početkom 2013. obratio Ryanairu i zatražio povećanje naknada. Međutim, Ryanair je pristao samo na neke kozmetičke promjene. Stoga, djelujući kao privatni ulagač, FFHG nije trebao sklopiti ugovor o uslugama zračne luke iz 2013. i 2015.

(75) Kad je riječ o ugovoru o uslugama zračne luke iz 2016., konkretna situacija ulagača za FFHG je bila nešto drugačija od one iz ugovora iz 2013. i 2015. Lufthansa tvrdi da ugovor o uslugama zračne luke iz 2016. ne bi sklopio ulagač koji u konkretnoj situaciji FFHG-a postupa razumno jer je taj ugovor sklopljen pod pritiskom društva Ryanair usmjerenom prema potencijalnom novom vlasniku zračne luke u okviru tekućeg (četvrtog) postupka privatizacije i pod uvjetima koji su bili još povoljniji od onih iz ugovora o uslugama zračne luke iz 2005., koji nisu bili dovoljni da spriječe da FFHG, promatran u cjelini, tijekom godina ostvari znatne gubitke.

(76) Nadalje, ne postoje gospodarski parametri za provedbu testa privatnog ulagača koji bi se mogli predvidjeti ili izračunati, uglavnom zbog toga što se Ryanair nije obvezao na određeni obujam djelatnosti u zračnoj luci Frankfurt Hahn.

(77) Lufthansa napominje i da citati s lokalnih parlamentarnih sjednica, kojima se prenose informacije pružene članovima nadzornog odbora FFHG-a, dokazuju da je uprava FFHG-a, pod pritiskom društva Ryanair, već 28. srpnja 2016. postigla dogovor o glavnim parametrima ugovora. Međutim, studija izvedivosti PwC-a provedena je u rujnu 2016. Stoga Lufthansa smatra da se time potvrđuju sumnje koje je Komisija izrazila u odluci o pokretanju postupka da studija nije provedena prije sklapanja ugovora o uslugama zračne luke iz 2016. Umjesto toga, cilj studije bio je izbjeći da FFHG u okviru postupka privatizacije podnese zahtjev za pokretanje stečajnog postupka.

(78) Naposljetku, Lufthansa tvrdi da ukupni iznos potpore na temelju ugovora o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. iznosi najmanje 70 milijuna EUR.

3.1.2.3. Potpora za osposobljavanje dodijeljena društvu Ryanair

(79) Lufthansa smatra da je Ryanair korisnik navodne potpore za osposobljavanje jer je pokrajina prenijela uplate na društvo HCM da bi ih proslijedila Ryanairu.

([18]) Presuda Suda od 20. rujna 2017., Europska komisija/Frucona Košice a.s., C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, točka 60.

(80) Podnositelj pritužbe povezuje navodnu potporu za osposobljavanje s ugovorom o marketinškim uslugama iz 2001. između FFHG-a i Ryanaira tvrdeći da su vremenski usko povezani.

(81) Podnositelj pritužbe osporava tvrdnju Njemačke da se navodna potpora za osposobljavanje ne odnosi na gospodarsku djelatnost. Lufthansa osporava da je potpora za osposobljavanje bila namijenjena za stjecanje kvalifikacija nezaposlenih osoba ili osoba kojima prijeti nezaposlenost i da su se stoga aktivnosti odnosile na politiku tržišta rada kako je tvrdila Njemačka.

(82) Podnositelj pritužbe tvrdi i da Ryanair nije snosio troškove osposobljavanja svojeg osoblja.

(83) Kako bi utvrdio iznos navodne potpore za osposobljavanje, podnositelj pritužbe koristi različite izvore, a osobito godišnja izvješća HCM-a. Tvrdi da su državna sredstva isplaćena za osposobljavanje pilota i kabinskog osoblja društva Ryanair iznosila oko 2,9 milijuna EUR te su stoga bila znatno veća nego što je pretpostavljeno u odluci o pokretanju postupka. Iz godišnjih izvješća HCM-a za 2001. i 2002. postaje jasno da je HCM primio najmanje 2 675 555,20 EUR od pokrajine Porajnje-Falačka, koje je zatim, prema navodima podnositelja pritužbe, proslijedio Ryanairu. Podnositelj pritužbe tvrdi da je jedan dio potpore isplaćen izravno Ryanairu za osposobljavanje koje je on navodno pružio svojem osoblju. Drugi je dio iskorišten za osposobljavanje letačkog osoblja koje je Ryanair poslije zaposlio.

(84) Osim toga, podnositelj pritužbe tvrdi da je navodna potpora za osposobljavanje nespojiva s unutarnjim tržištem. Smatra da nisu ispunjeni uvjeti za izuzeće navodne potpore za osposobljavanje na temelju članka 31. Uredbe o općem skupnom izuzeću i u tom pogledu kritizira, kao prvo, nedostatak transparentnosti potpore, kao drugo, činjenicu da je prekoračen prag za prijavu i, kao treće, činjenicu da nije ispunjen uvjet iz članka 31. stavka 2. Uredbe o općem skupnom izuzeću jer je sadržaj osposobljavanja koji se navodno podupire jednak obveznim standardima osposobljavanja.

(85) Naposljetku, podnositelj pritužbe osporava prigovor Njemačke koji se odnosi na razdoblje čuvanja trgovinskih dokumenata u skladu s njemačkim pravom (10 godina). U pritužbi podnesenoj 2011. njezin je podnositelj Komisiji dostavio pojedinosti o navodnoj potpori za osposobljavanje. U uvodnim izjavama 2. i 3. Odluke Hahn I izričito se navodi da je Komisija tu pritužbu proslijedila Njemačkoj 18. ožujka 2011. Njemačka je stoga saznala za to pitanje devet godina nakon isplate sredstava 2002. pa je stoga uprava HCM-a trebala zadržati i pohraniti odgovarajuće dokumente. Podnositelj pritužbe dodaje da bi u takvom slučaju trebalo smatrati da je Njemačka raspolagala dokumentima, ali ih nije dostavila na zahtjev Komisije. Stoga bi, u skladu s člankom 15. stavkom 1. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([19]), odluku trebalo donijeti na temelju dostupnih informacija.

3.1.2.4. Financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje.

(86) Primjedbe podnositelja pritužbe o okolnostima izgradnje hangara za održavanje i škole za posadu i pilote odnose se na njegove podneske od 4. ožujka 2011. i 9. lipnja 2016. Podnositelj pritužbe posebno napominje da su postojala medijska izvješća prema kojima je ulaganje FFHG-a u objekte za osposobljavanje posade i osoblja iznosilo 9 milijuna EUR. Osim toga, podnositelj pritužbe upućuje na različite pokazatelje, među ostalim na organske veze s tadašnjim nadzornim odborom FFHG-a, koji pokazuju da se predmetni ugovori mogu pripisati državi.

(87) Podnositelj pritužbe nadalje tvrdi da su postojali dodatni ugovori u pogledu objekata za osposobljavanje pilota i posade koji su izgrađeni za Ryanair.

3.2. **Primjedbe društva Ryanair**

3.2.1. *U pogledu potpore za osposobljavanje dodijeljene društvu Ryanair*

(88) Ryanair se poziva na rok zastare za povrat u skladu s člankom 17. Uredbe (EU) 2015/1589 i tvrdi da je taj rok istekao nakon posljednje isplate potpore 2003.

([19]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

(89) Osim toga, Ryanair ističe da je zastara u Irskoj šest godina i da stoga Ryanair nakon isteka tog razdoblja ne mora nužno voditi evidenciju ugovora. Ryanair se stoga ne može osloniti ni na kakve informacije o toj navodnoj mjeri potpore kako bi se obranio ili dokazao nepostojanje potpore odnosno njezinu spojivost. Svaka istraga o tome stoga bi predstavljala povredu prava društva Ryanair na obranu i prava na dobru upravu. Naposljetku, Ryanair tvrdi da nije bio korisnik državne potpore, nego da je korisnik potpore bilo društvo za poslovno savjetovanje a und o Gettmann koje je angažirao HCM. Postoji proturječje između Komisijina zaključka da je HCM djelovao „samo kao posrednik" između pokrajine Porajnje-Falačka i društva Ryanair te činjenice da je HCM vlastitim sredstvima financirao 50 % osposobljavanja.

3.2.2. *Financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje.*

(90) U skladu s odlukom o pokretanju postupka Njemačka je dostavila analizu profitabilnosti predmetnih ugovora kako bi dokazala njihovu usklađenost s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, a ta se analiza sastoji od izračuna ukupne neto sadašnje vrijednosti novčanih tokova koji se mogu pripisati tim ugovorima. Komisija je kritizirala nekoliko točaka te analize. Komisija je društvu Ryanair uskratila uvid u spis. Ryanair stoga ne može dostaviti primjedbe na točke koje je Komisija iznijela protiv analize profitabilnosti koju je dostavila Njemačka.

3.2.3. *Ugovori o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. između pokrajine Porajnje-Falačka i društva Ryanair*

(91) Kao prvo, Ryanair tvrdi da je postojala stvarna potreba za marketinškim uslugama. Zračna luka Frankfurt-Hahn i regija koja okružuje zračnu luku ovise o prihodima od turizma. Postalo je prilično uobičajeno da regionalne vlasti dio promocije svojeg brenda obavljaju na internetskim stranicama i drugim medijima koje nude zračni prijevoznici. Činjenica da čak i veliki gradovi, kao što su Rim i Pariz, moraju odvojeno ulagati u međunarodno oglašavanje dokazuje još veću potrebu da manje poznati gradovi i regije ulažu u marketing vlastitog imidža i brenda.

(92) Kao drugo, marketinške usluge koje pruža Ryanair zadovoljavaju marketinške potrebe njihovih kupaca. Bilo je jasno da pokrajina nije imala namjeru oglašavati zračne linije Ryanaira prema zračnim lukama London-Stansted, Edinburgh, Newquay i Rim, već promicati regiju oko zračne luke Frankfurt-Hahn na internetu. Prema Ryanairu, oglašavanje na njegovim internetskim stranicama i marketing u putnim časopisima omogućuju optimalno ciljanje publike. Za tržište niskotarifnih zračnih prijevoznika karakterističan je velik broj neodlučnih putnika koji pregledavaju internetske stranice zračnih prijevoznika u potrazi za prijedlogom za odredište. Posebno putnici koji traže *last minute* ponude imaju samo općenitu predodžbu o vrsti svojeg odredišta (npr. odredište za sunčanje, povijesni grad itd.) i finaliziraju svoj izbor na temelju marketinškog sadržaja na koji im je skrenuta pozornost. Internetske stranice i druga promidžbena sredstva društva Ryanair lako se ističu u pogledu vrijednosti za oglašivača i nipošto nisu „usporedivi" u tom pogledu s internetskim stranicama bilo kojeg drugog zračnog prijevoznika, a kamoli sa službenim turističkim internetskim stranicama lokalne uprave, koje rijetko posjećuju stranci. Ryanair posebno upućuje na jedinstvenost i privlačnost svojih internetskih stranica.

(93) Treće, upućivanjem na linije u ugovorima iz 2005. i 2017. nije se nastojalo promicati društvo Ryanair, nego pokrajina kojoj je potrebno da Ryanair preuzme obvezu u pogledu određenog broja letova i putnika jer učinkovitost i djelotvornost oglašavanja za regiju ovisi o njegovoj vidljivosti, koja pak ovisi o broju potencijalnih turista koji posjećuju internetske stranice društva Ryanair i broju putnika u zrakoplovima Ryanaira izloženih marketingu tijekom leta. Prema mišljenju društva Ryanair, obveze u pogledu broja letova i putnika najbolje su jamstvo da marketing društva Ryanair u korist pokrajine dobije odgovarajuću vidljivost. Štoviše, za pokrajinu je poželjno povećanje udjela dolaznih putnika. Iz perspektive regionalnih vlasti, kao što je pokrajina, znatno je veća vjerojatnost da će prihode od nezrakoplovnih usluga za regiju stvoriti putnici koji dolaze u njezine zračne luke i zatim odlaze iz njih, nego domaći putnici koji zračne luke koriste kako bi letjeli na odredišta u inozemstvu. Daleko je veća vjerojatnost da će novac u hotelima i restoranima u regiji te za suvenire, lokalne proizvode i usluge, najam automobila itd. potrošiti strani putnici, a i regionalne atrakcije prirodno su zanimljivije dolaznim putnicima.

(94) Društvo Ryanair podredno tvrdi da je pokrajina mogla ostvariti gospodarske ciljeve s pomoću ugovora o marketinškim uslugama. Čak i dioničar sa 17,5 % udjela može ostvarivati gospodarske ciljeve. Čak i nekontrolirajući udio kakav je pokrajina imala prije 2009. može s pravnog stajališta opravdati zajedničku analizu s ugovorima o uslugama zračne luke. Fraport i pokrajina Hessen, druga dva dioničara FFHG-a, isto su tako bili društvo u državnom vlasništvu odnosno državni subjekt. Drugim riječima, čak i prije nego što je pokrajina Porajnje-Falačka 1. siječnja 2009. stekla 82,5 % udjela u FFHG-u, i potpisnik ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. i vlasnici FFHG-a u konačnici su zastupali državu. Stoga nije nužno zaključiti da se potpisnik ugovora i FFHG ne mogu smatrati jedinstvenim gospodarskim subjektom. Komisija bi trebala razlikovati barem razdoblje od 4. studenoga 2005. (tj. potpisivanje ugovora o marketinškim uslugama iz 2005.) do 31. prosinca 2008., kad je udio pokrajine u FFHG-u iznosio 17,5 %, te od 1. siječnja 2009. do 2. kolovoza 2017., kad je taj udio iznosio 82,5 %.

(95) Osim toga, ostvarivanje općeg interesa pokrajine ne isključuje istodobno ostvarivanje komercijalnih interesa. Pokrajina je možda djelovala kao vlasnik „portfelja brenda”.

(96) Osim toga, cijena marketinških usluga određena je po njihovoj tržišnoj vrijednosti. Cijena marketinških usluga na medijima Ryanaira odražavala je iznimnu popularnost njegovih internetskih stranica. Prema mišljenju Ryanaira, Komisijina praksa, osobito u slučajevima *Marseille* i *Bratislava* ([20]), podupire tu pretpostavku. U potonjem predmetu Komisija je utvrdila da čak i ako zračna luka ne plaća dodatne marketinške usluge na internetskim stranicama Ryanaira, nego se samo pojavljuje kao odredište na tim stranicama, ne može se isključiti da bi se tome mogla pripisati određena vrijednost.

(97) Naposljetku, Ryanair tvrdi da nije ostvario prednost. Ryanair tvrdi da se razlikuje sadržaj njegovog marketinga za vlastite usluge i da je vremenski osjetljiv. Marketinške usluge Ryanaira kupuju i javni i privatni kupci. Ne postoji pravilo da marketinške usluge koje klijent kupi ne bi trebale koristiti drugima.

3.2.4. *Ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. koje su sklopili FFHG i Ryanair*

(98) Ryanair tvrdi da odluka o pokretanju postupka ne sadržava usporednu analizu i da se u njoj na ugovore o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. primjenjuje samo analiza profitabilnosti, bez obrazloženja za isključivanje usporedne analize. Komisija bi trebala usporediti ugovore koje je Ryanair sklopio s javnim zračnim lukama i za koje se tvrdi da uključuju državnu potporu s onima koje je sklopio s privatnim i javno-privatnim zračnim lukama. Komisija bi se za početak trebala oslanjati na usporedni pristup i, u skladu sa sudskom praksom EU-a, primjenjivati rješenje koje se temelji na troškovima samo ako nema dostupnih referentnih vrijednosti. S obzirom na presudu u predmetu *Chronopost* ([21]) i Obavijest Komisije o pojmu državne potpore ([22]), samo u slučajevima u kojima test za usporedbu privatnih ulagača nije dostupan, test koji se temelji na tržištu može se zamijeniti testom profitabilnosti koji se temelji na troškovima/prihodima. Stoga bi se Komisija trebala samo na supsidijaran način oslanjati na test profitabilnosti (koji se temelji na troškovima i prihodima).

(99) Kad je riječ o ugovorima o uslugama zračne luke iz 2013. i 2015., Komisija je počinila pravnu pogrešku time što je zaključila da je za utvrđivanje potpore dovoljno navodno smanjenje profitabilnosti (što nije bio slučaj), a ne nedostatak profitabilnosti. Komisijin pristup pretpostavlja da subjekt u tržišnom gospodarstvu nikada ne bi prihvatio smanjenje dobiti kao posljedicu ponovnih pregovora o ugovorima iz bilo kojeg razloga. Ako se taj pristup potvrdi, test subjekta u tržišnom gospodarstvu pretvara se u zahtjev za stalnu ili sve veću dobit. Time bi se zanemarile česte okolnosti u kojima komercijalni subjekt može prihvatiti nižu dobit. Na primjer, neto učinak

([20]) Odluka Komisije (EU) 2016/1698 od 20. veljače 2014. o mjerama SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) koje je Francuska poduzela u korist Zračne luke Marseille Provence i zračnih prijevoznika korisnika zračne luke (SL L 260, 27.9.2016., str. 1.); Odluka Komisije 2011/60/EU od 27. siječnja 2010. u predmetu C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovačka – Ugovor između Zračne luke Bratislava i društva Ryanair (SL L 27, 1.2.2011., str. 24.), uvodna izjava 114.

([21]) Vidjeti presudu Suda od 3. srpnja 2003., Chronopost/UFEX, spojeni predmeti C-83/01 P, C-93/01 P i C-94/01 P, ECLI:EU:C:2003:388, točke 38.–40.

([22]) Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 262, 19.7.2016., str. 1), točke od 225. do 228.

smanjenja cijena uvedenog kao posljedica ulaska konkurenta na tržište može biti smanjenje dobiti, ali subjekt se možda ipak ponašao na način kojim se maksimalno povećava dobit. U ovom je slučaju, zbog promjena uvjeta trgovanja, moglo imati smisla da FFHG pristane na smanjenje profitabilnosti u skladu s trudom koji je Ryanair uložio kako bi spasio prometovanje na linijama sa slabijim rezultatima. Na primjer, u Njemačkoj je 2010. uvedena pristojba za putnike u zračnom prometu u iznosu od 8 EUR, a 2014. pristojba za sigurnost u iznosu od 3,36 EUR (poslije povećana na 4,4 EUR). Čini se da su stranke svaki put prije razmatranja prilagodbi čekale godinu ili dvije kako bi utvrdile hoće li se mjera zadržati ili će se pak povući zbog njezina negativnog učinka na promet.

(100) Prema mišljenju Ryanaira, strogim usmjeravanjem na dodatni ugovor iz 2013. i napomenu iz 2015. te zanemarivanjem šire slike prilagodbe ugovora o uslugama zračne luke iz 2005., Komisija bi zanemarila načelo da je „[p]ri primjeni kriterija privatnog ulagača potrebno [...] sagledati poslovnu transakciju u cjelini [...]" ([23]).

(101) Osim toga, iz izvješća društva za poslovno savjetovanje Oxera iz prosinca 2013., koje je naručio Ryanair, vidljivo je da su ugovor o uslugama zračne luke iz 2013. i ugovor o uslugama zračne luke iz 2015. bili profitabilni za zračnu luku na samostalnoj osnovi i da je zračna luka mogla nastaviti ili obnoviti prethodni ugovor o uslugama zračne luke. To je snažan dokaz da su oba ugovora u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(102) Kad je riječ o ugovoru o uslugama zračne luke iz 2016., Ryanair tvrdi da je bio profitabilan s *ex ante* gledišta, kako je prikazano u izvješću društva Oxera.

(103) Osim toga, Ryanair osporava da se ugovor o uslugama zračne luke iz 2016. može pripisati državi i da uključuje državna sredstva. Ugovor je potpisan 9. rujna 2016., u trenutku kad je pokrajina upravo izašla iz nedavne neuspjele prodaje društva FFHG i aktivno sudjelovala u prodaji tog društva drugom kupcu te nedugo (5 mjeseci) prije nego što je 1. ožujka 2017. potpisala ugovor o kupoprodaji udjela s društvom HNA Airport Group GmbH. S obzirom na to da priprema ugovora o kupoprodaji udjela traje nekoliko mjeseci, može se predvidjeti da je u trenutku potpisivanja ugovora o uslugama zračne luke iz 2016. pokrajina već znala da će FFHG biti prodan društvu HNA Airport Group GmbH i da neće morati izvršiti ugovor o uslugama zračne luke iz 2016. Ugovor o uslugama zračne luke iz 2016. stoga je potpisala pokrajina, ali u ime društva HNA Airport Group GmbH. Budući da HNA Airport Group GmbH nije državni subjekt, njegova financijska sredstva nisu državna sredstva pa se ni ugovor nije mogao pripisati državi.

3.3. **Primjedbe društva FFHG**

3.3.1. *Ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. između FFHG-a i Ryanaira*

(104) FFHG upućuje na izvješće društva Oxera koje je dostavio Ryanair i ponavlja da su ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(105) FFHG osporava sumnje koje je Komisija izrazila u pogledu vremenskog okvira i pretpostavki studije PwC-a iz 2016. Kad je riječ o vremenskom rasporedu, FFHG objašnjava da su predviđanja PwC-a stavljena na raspolaganje FFHG-u u obliku nacrta prije konačne verzije te su stoga uzeta u obzir prije sklapanja ugovora o uslugama zračne luke iz 2016. Program poticaja iz ugovora (tzv. „program rasta") osmišljen je tako da Ryanair neće ostvariti popust na naknadu po putniku ako se broj putnika smanji ili ostane isti u usporedbi s prethodnom godinom. Stoga se može *ex ante* pretpostaviti da će se tijekom trajanja ugovora o uslugama zračne luke iz 2016. putnički promet društva Ryanair povećati. U poslovnom planu FFHG-a za 2017. očekivalo se i povećanje ukupnog broja putnika za [5 – 10] % u 2016. i 2017. Nadalje, nedostatak procjene rizika u studiji PwC-a, zbog kojeg je Komisija izrazila zabrinutost, razmotren je u izvješću društva Oxera. To vrijedi za još jedno pitanje koje je uzrokovalo zabrinutost Komisije, a riječ

([23]) Presuda Prvostupanjskog suda od 17. prosinca 2008., Ryanair/Komisija, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, točka 59.

je o riziku da je Ryanair mogao odmah prekinuti sve djelatnosti u zračnoj luci Frankfurt-Hahn od 2016. nadalje. Izračun studije društva Oxera temelji se na godišnjoj stopi rasta od [3,5 – 4,0] %, a to odgovara tadašnjim rezultatima industrije. Da je Ryanair mogao ostvariti korist od programa poticaja, vrijednost ugovora o uslugama zračne luke iz 2016. povećala bi se s [20 – 25] milijuna EUR (u osnovnom scenariju) na [25 – 30] milijuna EUR.

3.3.2. *Financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje.*

(106) FFHG tvrdi da je financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. FFHG osporava Komisijine sumnje u metodološke točke analize profitabilnosti utvrđene u odluci o pokretanju postupka.

(107) Prvo, iznos amortizacije već je isključen iz novčanih tokova koje je izračunala Njemačka.

(108) Drugo, početni trošak ulaganja od oko [100 000 – 200 000] EUR već je uzet u obzir, a čak i da nije, njegovo bi dodavanje opet dovelo do pozitivne neto sadašnje vrijednosti.

(109) Treće, FFHG objašnjava da su se godišnji novčani priljevi koji se dovode u pitanje u odluci o pokretanju postupka zapravo odnosili na godišnje troškove naplate i/ili fiksne popratne troškove koji predstavljaju novčane *odljeve* i propisno su izračunani u analizi profitabilnosti ili na kamate, čije bi isključenje iz analize profitabilnosti imalo pozitivan učinak na neto sadašnju vrijednost.

(110) Četvrto, diskontna stopa od [4,0 – 4,5] %, koja se u odluci o pokretanju postupka (uvodna izjava 266.) smatra preniskom, zapravo je bila prilično konzervativna. Čak i pod pretpostavkom da je odgovarajuća alternativna diskontna stopa mogla iznositi [5 – 10] %, ta viša diskontna stopa imala bi pozitivan, a ne negativan učinak na neto sadašnju vrijednost zbog profila novčanog toka za te ugovore jer je posebno plaćanje najamnine društva Ryanair za 2010. predstavljalo znatan novčani priljev od [0 – 5] milijuna EUR pa bi u svakoj od sljedećih 14 godina došlo do vrlo malog odljeva novca. FFHG stoga zaključuje da bi povećanje diskontne stope i dalje dovelo do zaključka da su ugovori bili u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

4. PRIMJEDBE NJEMAČKE

4.1. U pogledu mjera koje se odnose na FFHG

4.1.1. *Jamstvo koje je pokrajina Porajnje-Falačka dala FFHG-u*

(111) Njemačka osporava postojanje gospodarske prednosti i alternativno upućuje na Uredbu Komisije (EU) br. 1407/2013 ([24]).

(112) Kad je riječ o gospodarskoj prednosti Njemačka ponavlja da su kumulativni uvjeti Obavijesti Komisije o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku jamstava ([25]) („Obavijest o jamstvu”) ispunjeni. Njemačka tvrdi (a) da zajmoprimac nije bio u financijskim poteškoćama u trenutku sklapanja ugovora, (b) da se opseg jamstva mogao utvrditi u trenutku njegova izdavanja i (c) da nije pokrivao više od 80 % obveze. Njemačka tvrdi da Komisija u odluci o pokretanju postupka nije osporila prva dva uvjeta. Čini se da se jedina sumnja koju je Komisija izrazila u odluci o pokretanju postupka odnosi na posljednji od prethodno navedenih kumulativnih uvjeta, odnosno na to da je FFHG za jamstvo platio tržišnu cijenu. U tom pogledu Njemačka tvrdi da je riječ o tržišnoj cijeni.

([24]) Uredba Komisije (EU) br. 1407/2013 od 18. prosinca 2013. o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na *de minimis* potpore (SL L 352, 24.12.2013., str. 1.).

([25]) Obavijest Komisije o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku jamstava (SL C 155, 20.6.2008., str. 10.).

(113) Prvo, Njemačka tvrdi da pokrajina nema stručno znanje za izračun jamstvene premije u skladu s tržišnim uvjetima i da je mogla razumno očekivati da su rezultati [društva za poslovno savjetovanje] točni. Njemačka tvrdi da se u praksi od pokrajine ni u pogledu troškova ne može očekivati da će dovesti u pitanje izvješće [društva za poslovno savjetovanje] ako nema nikakve sumnje u njegovu točnost ni u činjenicu da bi to moglo dovesti do prednosti za FFHG u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Njemačka tvrdi da nije potrebno utvrditi je li izračun Komisije točan jer je pokrajina za određivanje jamstvene premije koja je u skladu s tržišnim premijama angažirala stručnu treću stranu, čime je ispunila svoju obvezu o državnim potporama u skladu s pravom Unije. Pokrajina ističe da bi u ovom konkretnom slučaju stranke dogovorile drukčiju jamstvenu premiju da je [društvo za poslovno savjetovanje] došlo do drukčijeg zaključka. Pokrajina stoga pretpostavlja da je nastalo legitimno očekivanje koje bi Komisija trebala uzeti u obzir.

(114) Drugo, Njemačka tvrdi da je u slučaju jamstva koje se ocjenjuje riječ o jamstvu za ispunjenje ugovora (*Vertragserfüllungsbürgschaft*). Njemačka tvrdi da ta vrsta jamstva podrazumijeva korist za jamca (tj. pokrajinu) ako se jamstvo aktivira (*Bürgschaftsfall*), što bi trebalo uzeti u obzir pri određivanju jamstvene premije. Jamstvo za ispunjenje obveza iz ugovora trebalo bi se procjenjivati prema kriterijima koji se razlikuju od kriterija jamstva za osiguranje zajma jer se njime smanjuje rizik od neispunjenja obveza jamca. Njemačka objašnjava da bi u slučaju neispunjenja obveza FFHG-a zajamčeni iznos platila samo pokrajina Haitecu, nakon što Haitec vrati zemljište. U slučaju aktiviranja jamstva, pokrajina bi dobila zemljište, uključujući hangar za održavanje koji je u međuvremenu na njemu izgrađen, i to bez ikakve naknade Haitecu. Takav hangar za održavanje mogao bi se koristiti i bez letova zrakoplovima pa bi se zahvaljujući njemu barem očuvala, ako ne i povećala, vrijednost zemljišta.

(115) Ako se jamstvo ne aktivira, dokle god je pokrajina dioničar društva FFHG, imala bi koristi i od ponovnog prijenosa zemljišta na FFHG jer bi se tim prijenosom povećala ukupna vrijednost njegovih dionica.

(116) Čak i nakon prijenosa dionica pokrajine privatnom ulagaču društvu HNA, korist za pokrajinu i dalje je postojala jer je FFHG u slučaju aktiviranja jamstva imao obvezu da zemljište prenese na pokrajinu ([26]). Činjenica da bi zemljište, zahvaljujući hangaru za održavanje koji je na njemu izgrađen, bilo vrijedno, smanjila bi pokrajini stvarni rizik od neispunjavanja obveza.

(117) Pretpostavka FFHG-a i pokrajine, u vrijeme ugovaranja jamstva, da će zbog prodaje Haitecu doći do održivog povećanja vrijednosti parcele potvrđena je retrospektivno jer su se ulaganja Haiteca u iznosu od oko 40 milijuna EUR pokazala znatno većima od prvotno planiranih.

(118) Osim toga, Njemačka tvrdi da čak i ako se pretpostavi da je Komisijin izračun jamstvene premije točan i da razlika između premije koju je odredilo [društvo za poslovno savjetovanje] (2,56 %) i premije koju je odredila Komisija (3,10 – 4,41 %) čini gospodarsku prednost za FFHG, ta se prednost sastoji samo od razlike od 0,54 boda, tj. godišnje razlike od 33 480 EUR. Nakon tri godine ukupan iznos od 100 440 EUR i dalje bi bio znatno niži od iznosa utvrđenog u članku 3. stavku 2. Uredbe (EU) br. 1407/2013.

(119) Naposljetku, Njemačka nije upoznata ni s kakvom vezom između matičnog društva Haitec (City Leasing Ltd) i Ryanaira.

4.1.2. *„Dvostruka” prodaja parcele koju je proveo FFHG*

(120) Njemačka obavješćuje Komisiju da u trenutku kad je FFHG iskoristio svoje pravo odustajanja nije izrađeno stručno mišljenje, što je suprotno onome što je bilo predviđeno u kupoprodajnom ugovoru iz 2014. između FFHG-a i pokrajine Porajnje-Falačka. Umjesto toga, prijenos „stambene” parcele proveden je u vrijednosti od nula EUR, odnosno po istoj cijeni kao i kod prvotne prodaje.

([26]) Ugovor o kupnji udjela s društvom HNA, točka 8.2(4).

(121) Njemačka tu odluku opravdava tvrdnjom da nije bilo naznaka da bi se cijene „stambene” parcele mogle promijeniti u razdoblju od kupoprodajnog ugovora iz 2014. do ostvarivanja prava odustajanja 2016. Osim toga, Njemačka primjećuje da je, na temelju procjene troškova rušenja zgrada i sanacije zemljišta u iznosu od [4 – 6] milijuna EUR i pozitivne prodajne vrijednost zemljišta, nakon rušenja zgrada i sanacije zemljišta, u iznosu od [1 – 4] milijuna EUR, u početnom stručnom mišljenju Odbora za stručno mišljenje o vrijednosti nekretnina za područje Osteifel-Hunsrück, koje je naručila pokrajina Porajnje-Falačka i koje je dopunjeno izvješćem društva SGD Nord, utvrđena znatno negativna vrijednost parcele (približno [od −5 do −2] milijuna EUR). Kako bi dodatno istaknula svoje stajalište, Njemačka je, nakon što je obaviještena o odluci o pokretanju postupka, zatražila novo stručno mišljenje Odbora za stručno mišljenje o vrijednosti nekretnina za područje Osteifel-Hunsrück kako bi ocijenila je li, na temelju informacija dostupnih u trenutku ostvarivanja prava odustajanja, tržišna vrijednost „stambene” parcele doista iznosila nula EUR. To mišljenje potvrđuje analizu Njemačke. Njemačka objašnjava da činjenica da je ADC ponudio višu prodajnu cijenu može biti posljedica nagađanja da bi se na „stambenoj” parceli nakon privatizacije zračne luke moglo uspješno graditi. To subjektivno očekivanje privatnog ulagača (za koje se čini da nije bilo realistično jer je zemljište još uvijek neiskorišteno) ne može dovesti u pitanje objektivnu analizu koju je pokrajina provela u trenutku prodaje, kako je poslije potvrdilo mišljenje stručnjaka.

4.2. **U pogledu mjera potencijalne potpore društvu Ryanair**

4.2.1. *Ugovori o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. između pokrajine Porajnje-Falačka i društva Ryanair*

(122) Njemačka tvrdi da je ugovor o marketinškim uslugama iz 2005. neovisan o uslugama zračne luke koje nudi FFHG i da plaćanja koja je pokrajina Porajnje-Falačka izvršila u korist društva Ryanair odgovaraju tržišnim cijenama. U tu je svrhu Njemačka usporedila cijene koje naplaćuje Ryanair s cijenama koje za slične oglašivačke kampanje naplaćuju druge internetske stranice. Osim toga, Njemačka tvrdi da je turizam važan za gospodarstvo pokrajine Porajnje-Falačka te da je strategija za turizam donesena 2015. posebno usmjerena na inozemno tržište i da je stoga privlačenje više dolaznih turista iz inozemstva posebno istaknuto u marketinškoj strategiji te pokrajine. U tom kontekstu Njemačka najučinkovitijim smatra oglašavanje na internetskim stranicama Ryanaira jer te stranice posjećuju međunarodni korisnici.

(123) Sa stajališta Njemačke, ugovori o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. predstavljali su mjere za promidžbu turizma, a ne za promidžbu Ryanaira. Stoga su ti ugovori osmišljeni u skladu s tržišnim uvjetima, tj. plaćanja koja je izvršavala pokrajina u svakom su slučaju odgovarala marketinškim uslugama s dodanom vrijednošću.

(124) Ryanair je pružao konkretne usluge kao zasebne marketinške usluge, neovisno o letovima u pokrajini Porajnje-Falačka ili u njezinoj blizini. Konkretnije, cilj je bio promicati pokrajinu Porajnje-Falačka kao turističku destinaciju i povećati udio turista koji provode najmanje jednu noć u toj pokrajini među putnicima Ryanaira koji dolaze u komercijalne zračne luke koje se nalaze u toj pokrajini ili u njezinoj blizini (dolazni promet). Osim zračne luke Frankfurt-Hahn, to uključuje zračne luke Karlsruhe/Baden-Baden, Strasbourg, Saarbrücken, Luxembourg, Köln-Bonn i Frankfurt-Main. Posljednji ugovor o marketinškim uslugama sklopljen je u listopadu 2017., kad je privatizacija zračne luke Frankfurt-Hahn već bila dovršena prijenosom udjela pokrajine u ljeto 2017.

(125) Njemačka tvrdi da je taj široki pristup pokrajine, osobito uključivanje različitih zračnih luka, u suprotnosti i s pretpostavkom Komisije (uvodna izjava 239. odluke o pokretanju postupka) da su marketinške mjere prvenstveno bile usmjerene na promidžbu usluga zračnog prijevoza Ryanaira prema pokrajini Porajnje-Falačka i iz nje. Tome proturječi činjenica da većinu putnika koje je Ryanair prevezao iz zračne luke Frankfurt-Hahn čine odlazni putnici ([75 – 80] % putničkog prometa u zračnoj luci Frankfurt-Hahn čine odlazni putnici, što je vidljivo iz studije društva Dornier Consulting koju je dostavila Njemačka). Pretpostavka Komisije da cilj promidžbe turizma „nije ostvaren” mora se odbaciti kao isključivo špekulativna. Komisija nije razumjela da ugovori o marketinškim uslugama nisu bili usmjereni samo na povećanje broja putnika. Njemačka odbacuje preliminarno stajalište Komisije da su ugovori o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. zapravo podrazumijevali operativnu potporu Ryanairu. Konkretno, Njemačka ističe da bi se obveze Ryanaira na temelju ugovora o marketinškim uslugama iz 2017. mogle ispuniti i ako bi turisti koji su putovali u druge zračne luke koje se nalaze izvan pokrajine bili dovedeni u pokrajinu Porajnje-Falačka i tamo ostali preko noći.

(126) Ryanair je odabran kao ugovorna stranka zbog visoke razine stručnosti u području lokacijskog marketinga i zbog toga što kao zračni prijevoznik prevozi turiste iz različitih zračnih luka u zračne luke koje se nalaze u pokrajini ili blizu nje. Ryanair je realno bio u mogućnosti dovesti veliki broj gostiju u pokrajinu jer opslužuje velik broj zračnih luka koje se nalaze u pokrajini i oko nje te je tijekom godina izgradio snažnu tržišnu prisutnost u marketinškom sektoru i postao poznat po pružanju učinkovitih marketinških usluga.

(127) Njemačka tvrdi da su se marketinške usluge mogle kupiti bez javnog natječaja jer je njemačkim zakonom o javnoj nabavi predviđeno izuzeće ako usluge realno može pružati samo jedan subjekt, Ryanair. Isto tako, s obzirom na to da je kupnja bila dio njezinih zadaća u okviru javne politike, odnosno promidžbe turizma i regionalnog gospodarskog razvoja, pokrajina Porajnje-Falačka djelovala je kao javni naručitelj koji je nastojao ostvariti svoj cilj javne politike.

(128) Osim toga, FFHG ni na koji način nije bio uključen u sklapanje ugovora o marketinškim uslugama. Stoga bi Komisija trebala odvojiti marketinšku strategiju od razvoja zračne luke Frankfurt-Hahn.

(129) Njemačka isto tako tvrdi da su cijene marketinških usluga bile u skladu s tržištem. Početkom 2017. angažiran je vanjski i neovisni stručnjak s posebnim stručnim znanjem u sektorima turizma i zračnih luka. Utvrdio je tržišne cijene marketinških usluga usporedbom s referentnim vrijednostima i istraživanjem tržišta, što je pokazalo da je ponuda Ryanaira bila najpovoljnija. Taj je stručnjak zatim utvrdio različite aspekte koje treba razmotriti kako bi ugovor o marketingu iz 2017. bio u skladu s tržišnim uvjetima, kao što su trajanje ograničeno na najviše tri godine i neovisno praćenje.

(130) Ryanair i pokrajina Porajnje-Falačka složili su se da bi se plaćanja izvršavala samo ako je broj noćenja u relevantnom razdoblju primjereno dokumentiran primjenom općeprihvaćenih metodologija i tržišnih standarda. Coyne Research bio je zadužen za praćenje usklađenosti društva Ryanair s uvjetima ugovora. Njemačka objašnjava da je između [...] i [...] tromjesečja [...] Ryanair u pokrajinu Porajnje-Falačka doveo više od [...] gostiju koji su ostvarili jedno noćenje ([...] % preko zračne luke Frankfurt-Hahn).

(131) Budući da je Komisija pokrenula postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. UFEU-a, pokrajina Porajnje-Falačka raskinula je ugovor 31. prosinca 2018.

4.2.2. *Potpora za osposobljavanje dodijeljena društvu Ryanair*

(132) Njemačka je potvrdila da je Ryanair bio krajnji primatelj plaćanja koje je izvršavala pokrajina i da je HCM bio samo posrednik. Njemačka je iznijela još četiri primjedbe: prvo, plaćanja ne predstavljaju državnu potporu; drugo, prema tvrdnjama podnositelja pritužbe, iznos financiranja koji je navodno dodijeljen Ryanairu nije točan; treće, Njemačka ne može dostaviti informacije koje je Komisija zatražila u odluci o pokretanju postupka; i četvrto, rok zastare za mogući povrat već je istekao.

(133) Kad je riječ o prvoj točki, Njemačka tvrdi da plaćanja Ryanairu za potporu za osposobljavanje nisu državna potpora jer se ne odnose na gospodarsku djelatnost. Tim se plaćanjima ustvari financiraju mjere politike tržišta rada. Stoga se ta plaćanja odnose na izvršavanje javnih ovlasti. Primatelj plaćanja bio je Ryanair jer je pružao usluge koje su društvu HCM, uz pomoć društva a und o Gettmann, omogućile provedbu aktivnosti, tj. održavanje osposobljavanja.

(134) Kad je riječ o drugoj točki, Njemačka iznosi tri primjedbe. Prvo, financiranje je bilo moguće samo uz odgovarajući dokaz o uporabi, a intenzitet tog financiranja bio je ograničen na 50 %. Drugo, Lufthansina tvrdnja da je odvjetnik pokrajine tijekom rasprave u predmetu T-492/15 ([27]) priznao da je pokrajina doista pružila Ryanairu nezakonitu operativnu pomoć nije poznata ni Njemačkoj ni pokrajini niti se takvo priznanje spominje u zapisniku sa sudske rasprave. Lufthansa je mogla pristupiti audiozapisima sa sudske rasprave kao dokazu te tvrdnje, ali to nije učinila. Kao treće, Lufthansa iz godišnjih izvješća HCM-a zaključuje da je pokrajina dodijelila potporu u ukupnom iznosu od najmanje 2,7 milijuna EUR. Lufthansine izjave su neuvjerljive i nema naznaka da su sredstva prenesena HCM-u zloupotrijebljena i da nisu upotrijebljena za predviđene mjere socijalne politike.

(135) Kad je riječ o trećoj točki, Njemačka ponovno navodi poteškoće u pružanju dodatnih informacija s obzirom na to da je isteklo razdoblje arhiviranja koje prema njemačkom zakonu traje 10 godina. Stoga je Njemačka, s obzirom na to da je Komisija u odluci o pokretanju postupka navela da bi se predmetna mjera mogla smatrati potporom za osposobljavanje u smislu Uredbe o općem skupnom izuzeću, odgovorila da pokrajina zbog nepotpune dokumentacije ne može utvrditi jesu li ispunjeni uvjeti iz članka 31. te uredbe. Pokrajina ne zna jesu li osobe osposobljene u okviru tih programa bile zaposlene u društvu Ryanair nakon završetka osposobljavanja i, ako jesu, u kojoj mjeri. Njemačka tijela ne znaju snosi li Ryanair troškove osposobljavanja za različite kategorije svojih zaposlenika i, ako snosi, u kojoj mjeri te u kojem će slučaju zaposlenici možda morati sami snositi troškove osposobljavanja (na *pro rata* osnovi).

(136) Kad je riječ o četvrtoj točki, Njemačka primjećuje da pitanje jesu li u ovom slučaju ispunjeni kumulativni uvjeti za postojanje državne potpore nije relevantno jer bi za svaki povrat nakon deset godina nastupila zastara u skladu s člankom 17. Uredbe (EU) 2015/1589. U skladu s člankom 17. stavkom 2. Uredbe (EU) 2015/1589, početak tog razdoblja računa se od datuma dodjele potpore, pri čemu je odlučujući datum posljednjeg plaćanja. Posljednje plaćanje izvršeno je krajem 2003., tako da je rok zastare istekao krajem 2013. Njemačka tvrdi da je potpora za osposobljavanje prvi put ispitana u zahtjevu Komisije za informacije od 13. ožujka 2017. U tom je trenutku od roka zastare prošlo već više od tri godine i ta se zastara više nije mogla prekinuti.

4.2.3. *Financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje.*

(137) Njemačka osporava postojanje državne potpore jer su odluka o izgradnji hangara za održavanje i odluka o financiranju izgradnje škole za posadu i pilote bile samostalne odluke uprave FFHG-a.

(138) Osim toga, odbacuje tvrdnju podnositelja pritužbe da se u hangaru za održavanje mogu servisirati samo glavne vrste zrakoplova koje je tada koristio Ryanair (Boeing 737). Hangar bi se mogao koristiti i za druge zrakoplove srednjeg doleta, kao što je Airbus A320. Njemačka je objasnila da je hangar za održavanje projektiran tako da ima vijek trajanja od približno 30 godina. Budući da je ugovor s Ryanairom sklopljen na razdoblje od 15 godina, FFHG ne bi imao nikakav interes u projektiranju hangara za održavanje isključivo za potrebe Ryanaira.

(139) Njemačka tvrdi da nema dokaza koji bi potkrijepili zaključak da je Ryanairu sklapanjem ugovora dodijeljena prednost. FFHG je proveo detaljnu studiju profitabilnosti koja je predstavljena nadzornom odboru. Komisija je dovela u pitanje neke od pretpostavki iz te studije. Njemačka nema dokaza koji bi upućivali na to da su pretpostavke uprave, u to vrijeme, bile očito netočne iz relevantne *ex ante* perspektive.

(140) Osim toga, Njemačka ističe da bi se, čak i ako bi se u ovom slučaju pretpostavilo da je Ryanairu dodijeljena prednost na temelju prava o državnim potporama i da je mjera pripisiva državi (što nije bila), takva potpora za ulaganje mogla smatrati spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. UFEU-a i Smjernica Zajednice iz 2005. o financiranju zračnih luka i početnim potporama zračnim prijevoznicima koji polijeću iz regionalnih zračnih luka ([28]) („Smjernice za zračni prijevoz iz 2005.”) koje su se tada primjenjivale.

([27]) Deutsche Lufthansa AG/Komisija, rasprava održana 9. srpnja 2018.
([28]) SL C 312, 9.12.2005., str. 1.

(141) Naposljetku, Njemačka tvrdi da bi financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje bilo spojivo s unutarnjim tržištem. Tvrdi da je izgradnjom hangara za održavanje i škole za posadu i pilote otvoreno oko 50 kvalificiranih radnih mjesta. Njemačka smatra da je izgrađena infrastruktura bila nužna i primjerena postizanju cilja regionalnog razvoja, što je vidljivo iz njezine dobre iskorištenosti, čime se ispunjavaju i srednjoročni ciljevi.

4.2.4. *Ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. između FFHG-a i Ryanaira*

(142) Njemačka ostaje pri svojem stajalištu da ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. između FFHG-a i Ryanaira ne čine državnu potporu. Osim toga, Njemačka ističe da se, suprotno pretpostavci Komisije iz odluke o pokretanju postupka (uvodne izjave 108. i 109.), ocjena i obrazloženje Njemačke s vremenom nisu promijenili.

(143) Promjena i prilagodba ugovorne osnove tijekom razdoblja od oko 15 godina uobičajena je praksa u ovoj industriji. To je, na primjer, posljedica promjena u primjenjivom regulatornom okviru, a posebno činjenice da su nove smjernice Komisije o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima uvedene dva puta tijekom tog razdoblja, čime je redefinirana praksa upravljanja regionalnom zračnom lukom.

(144) Njemačka sumnja da bi se bilo kakva prednost mogla pripisati državi. Ponavlja da je tadašnja uprava FFHG-a djelovala neovisno, što znači da se neovisno pregovaralo i o tim ugovorima s Ryanairom. Konkretno, za te ugovore nije bilo potrebno odobrenje nadzornog odbora (*Aufsichtsrat*), već ih je zakonski mogla sklopiti isključivo uprava.

(145) Činjenica da je pokrajina Porajnje-Falačka sklopila ugovore o marketinškim uslugama s Ryanairom 2005. i poslije 2017., ne upućuje na to da je pokrajina namjeravala održavati i promicati djelatnosti zračnog prijevoza društva Ryanair u zračnoj luci Frankfurt-Hahn.

(146) Osim toga, s obzirom na najnoviju sudsku praksu sudova Unije, Njemačka sumnja u postojanje selektivnosti. Tvrdi da sama činjenica da je sklopljen bilateralni sporazum ne može sama po sebi opravdati selektivnost. U svojoj presudi u predmetu T-77/16 od 13. prosinca 2018. ([29]), Opći sud je istaknuo da sama činjenica da bilateralni sporazumi odstupaju od zahtjeva primjenjivog cjenika naknada ili drugih bilateralnih sporazuma ne dovodi do selektivnosti. Naprotiv, Komisija mora moći dokazati da se uvjeti dodijeljeni zračnom prijevozniku razlikuju od onih koji bi se primjenjivali na druge zračne prijevoznike. Njemačka objašnjava da se ugovorima o uslugama zračne luke iz 2013. i 2015. ne predviđaju nove naknade zračne luke koje odstupaju od općeg sustava naknada zračne luke koji se primjenjuje u zračnoj luci Frankfurt-Hahn. Umjesto toga, ugovori o uslugama zračne luke iz 2013. i 2015. dodatno produljuju postojeće uvjete na razdoblje od tri odnosno pet godina.

(147) Njemačka smatra da su naknade dogovorene s Ryanairom u skladu s općim sustavom naknada zračne luke koji se primjenjuje u zračnoj luci Frankfurt-Hahn i koji se uglavnom nije mijenjao od 2006. Jedina razlika između drugog dodatnog ugovora iz 2016. i općeg sustava naknada zračne luke koji se primjenjuje u zračnoj luci Frankfurt-Hahn jest ta da se naknade zračne luke od [...] EUR po odlaznom putniku primjenjuju već od [...] odlaznih i dolaznih putnika, a ne samo od [...] putnika. Osim toga, Njemačka tvrdi da je svaki drugi zračni prijevoznik koji bi ostvario usporedivi broj putnika mogao koristiti zračnu luku pod usporedivim, nediskriminirajućim uvjetima, tj. mogao je sklopiti sličan ugovor s FFHG-om.

(148) Njemačka tvrdi da je i drugi dodatni ugovor iz 2016. bio u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i da je u tu svrhu dostavila analizu dodatne profitabilnosti koju je izradio PwC („studija PwC-a"). U uvodnoj izjavi 287. odluke o pokretanju postupka navedeno je da je studija naručena najviše dva dana prije zaključenja drugog dodatnog ugovora iz 2016. Njemačka je pojasnila da je studija PwC-a već dugo u pripremi i da se o njoj raspravljalo s FFHG-om te je stoga uprava FFHG-a pri sklapanju ugovora bila u potpunosti upoznata s njom. Njemačka stoga osporava da je studija naručena samo dva dana prije sklapanja ugovora. Njemačka objašnjava da je PwC od samog početka podupirao pregovarački proces.

([29]) Presuda Općeg suda od 13. prosinca 2018., Ryanair i Airport Marketing Services/Komisija, T-77/16, ECLI:EU:T:2018:947.

(149) Osim toga, Njemačka tvrdi da Ryanairu nije dodijeljena prednost na temelju drugog dodatnog ugovora iz 2016. i da je ocjena PwC-a točna. U dvije godine nakon sklapanja ugovora broj putnika bio je veći od 2 milijuna, tj. u prosjeku oko 2,28 milijuna odnosno više od [7 – 10] % iznad prognoze.

(150) U tom kontekstu Njemačka ističe i da dodatni ugovor iz 2013. ne sadržava odredbu kojom se propisuje da se naknade zračne luke u iznosu od [...] EUR po putniku primjenjuju na [...] odlaznih i dolaznih putnika. To nije bilo potrebno jer se u dodatnom ugovoru izričito navodi da troškovi putnika u odlasku nisu uključeni u dodatni ugovor iz 2013. Umjesto toga, osnova za utvrđivanje naknade zračne luke za putnike u odlasku i dolasku uvijek je bio sustav naknada zračne luke koji se primjenjuje u zračnoj luci Frankfurt-Hahn i koji se jednako primjenjuje na sve korisnike te zračne luke. Naknade dogovorene s društvom Ryanair stoga su bile u skladu sa sustavom naknada zračne luke iz 2012. koji se primjenjuje u zračnoj luci Frankfurt-Hahn i koji se gotovo nije mijenjao od 2006. Njemačka ističe da je Komisija već utvrdila da se sustavom naknada zračne luke iz 2006. koji se primjenjuje u zračnoj luci Frankfurt-Hahn korisnicima zračne luke nije dodijelila gospodarska prednost ([30]).

(151) Osim toga, glavna svrha napomene iz 2015. bila je produljiti postojeće ugovore do 31. ožujka 2017. kako bi se osigurala pravna sigurnost na početku postupka privatizacije. Napomena iz 2015. uključuje niz aspekata, od kojih su neki prethodno bili neregulirani, kao što je potpora Ryanairu u potrazi za hangarskim prostorom. Doduše, neke su odredbe bile toliko općenite i nespecifične (npr. „surađivati u potrazi za jeftinim hangarskim objektima") da se čini očitim da su stranke samo izražavale namjeru u tom pogledu. Iz te napomene ipak nisu proizašle pravne obveze s konkretnim mjerljivim novčanim posljedicama koje su mogle biti predmet ekonomske analize. Naprotiv, postojala bi potreba za dodatnim ugovornim pojašnjenjima, do kojih nije došlo.

5. **OCJENA MJERA**

5.1. **Postojanje potpore**

(152) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a, svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.

(153) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. UFEU-a kumulativni su. Prema tome, da bi mjera činila državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, treba ispuniti svaki od uvjeta u nastavku. Financijsku potporu mora dodijeliti država ili se ona mora dodjeljivati putem državnih sredstava, njome se određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe stavlja u povoljniji položaj te se narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

(154) U sljedećim odjeljcima Komisija će ocijeniti ispunjavaju li mjere kako su prethodno opisane u odjeljku 2. te kumulativne kriterije i čine li stoga potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.1.1. *U pogledu mjera potencijalne potpore FFHG-u*

5.1.1.1. Jamstvo koje je pokrajina Porajnje-Falačka dala FFHG-u

5.1.1.1.1. Pojam poduzeća i gospodarske djelatnosti

(155) Komisija u skladu s odlukom o pokretanju postupka zaključuje da je FFHG poduzetnik koji obavlja gospodarsku djelatnost u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a (vidjeti uvodne izjave 148. i 149. odluke o pokretanju postupka).

([30]) Odluka Komisije (EU) 2016/789 od 1. listopada 2014. u predmetu SA.21121 (C29/2008) (ex NN 54/2007) koju je provela Njemačka u vezi s financiranjem zračne luke Frankfurt Hahn i financijskim odnosima između te zračne luke i društva Ryanair (SL L 134, 24.5.2016., str. 46., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/789/oj), uvodna izjava 494.

5.1.1.1.2. Uporaba državnih sredstava i mogućnost njihova pripisivanja državi

(156) Komisija u skladu s odlukom o pokretanju postupka (vidjeti uvodnu izjavu 150.) smatra da se jamstvo može pripisati državi i da uključuje državna sredstva.

5.1.1.1.3. Gospodarska prednost

(157) U odluci o pokretanju postupka nije donesen zaključak o gospodarskoj prednosti.

(158) Pitanje je predstavlja li jamstvo koje je pokrajina dala FFHG-u, ponajprije cijena jamstva dogovorena između FFHG-a i pokrajine, gospodarsku prednost. U tu je svrhu potrebno utvrditi je li jamstvo u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, tj. potrebno je procijeniti bi li, u sličnim okolnostima, privatni ulagač usporedive veličine koji posluje u uobičajenim uvjetima tržišnoga gospodarstva bio spreman dodijeliti predmetno jamstvo ([31]).

(159) U odjeljku 3. Obavijesti Komisije iz 2008. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku jamstava ([32]) („Obavijest o jamstvu") utvrđuje se niz uvjeta kojima se procjenjuje je li jamstvo u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i može li se isključiti postojanje prednosti.

(160) Kumulativni uvjeti iz točke 3.2. Obavijesti o jamstvu, koji moraju biti ispunjeni kako bi se isključilo postojanje gospodarske prednosti, jesu sljedeći: (a) zajmoprimac nije u financijskim teškoćama, (b) opseg jamstva može se pravilno odrediti u trenutku njegova izdavanja, (c) jamstvom nije obuhvaćeno više od 80 % nepodmirenog zajma ni neke druge financijske obveze, (d) za jamstvo se plaća tržišna cijena.

(161) Pokrajina i FFHG dogovorili su jamstvenu premiju od 2,56 % na temelju procjene društva za poslovno savjetovanje angažiranog u tu svrhu ([33]). Društvo za poslovno savjetovanje koje su angažirala njemačka nadležna tijela prvo je procijenilo samostalni rejting društva FFHG s pomoću alata Moody's RiskCalc. Na temelju revidiranih financijskih izvješća FFHG-a za 2012. dodijeljen je samostalni rejting od […] za jednu godinu i […] za pet godina ([34]). Društvo za poslovno savjetovanje njemačkih nadležnih tijela prilagodilo je taj samostalni rejting u skladu sa značajkama jamstva specifičnima za ugovor i tako utvrdilo rejting od [...] (koji odgovara rejtingu od [...] na ljestvici društva Standard & Poor's).

(162) Komisija je u svojoj odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u pogledu procjena društva za poslovno savjetovanje koje su angažirala njemačka nadležna tijela. Sumnje su se odnosile na primijenjenu metodu te na relevantnost podataka upotrijebljenih za utvrđivanje jamstvene premije. Osim toga, podnositelj pritužbe izrazio je sumnje u primjenjivost načela subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(163) Komisija će stoga ocijeniti je li načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu primjenjivo i, ako jest, je li jamstvena premija od 2,56 % u skladu s tržištem.

([31]) Vidjeti, na primjer, presudu Suda od 21. ožujka 1990., Belgija/Komisija („Tubemeuse"), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, točku 29.; presudu Suda od 21. ožujka 1991., Italija/Komisija („ALFA Romeo"), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, točke 18. i 19.; presudu Općeg suda od 30. travnja 1998., Cityflyer Express/Komisija, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, točku 51.; presudu Općeg suda od 21. siječnja 1999., Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke/Komisija, spojeni predmeti T-129/95, T-2/96 i T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, točku 104.; presudu Općeg suda od 6. ožujka 2003., Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen/Komisija, spojeni predmeti T-228/99 i T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

([32]) SL C 155, 20.6.2008., str. 10.

([33]) Uvodna izjava 21.

([34]) Prema procjeni alata Moody's RiskCalc i na temelju nerevidiranih financijskih izvještaja za 2012. rejting društva FFHG iznosi […]

5.1.1.1.3.1. Primjenjivost načela subjekta u tržišnom gospodarstvu

(164) Prvo je pitanje bi li se, na temelju gospodarske analize, privatni subjekt načelno ponašao kao pokrajina Porajnje-Falačka. To pretpostavlja da je predmetna djelatnost gospodarska i da bi privatni ulagač *a priori* sudjelovao u takvoj djelatnosti.

5.1.1.1.3.1.1. Sklapanje sporazuma o jamstvu gospodarska je djelatnost

(165) Sud je zaključio da „[p]rimjenjivost testa privatnog ulagača u konačnici ovisi […] o tome je li predmetna država članica ekonomsku prednost poduzetniku koji je u njezinu vlasništvu dodijelila u svojstvu imatelja udjela u poduzetniku, a ne u ulozi tijela javne vlasti" ([35]). U ovom slučaju država je s društvom Haitec sklopila sporazum o jamstvu u korist FFHG-a. Na sporazum o jamstvu sklopljen s društvom Haitec i sporazum o jamstvenoj premiji sklopljen s društvom FFHG primjenjuje se građansko pravo, u ovom slučaju njemački *Kreditsicherungsrecht* (Zakon o osiguranim transakcijama). Stoga sklapanjem tog sporazuma država nije izvršavala svoju suverenu funkciju, nego je djelovala kao privatni subjekt. Ni Lufthansa ni njemačka vlada ne osporavaju da predmetna djelatnost ne predstavlja izvršavanje javne ovlasti i da je stoga riječ o gospodarskoj djelatnosti.

5.1.1.1.3.1.2. Privatni subjekt mogao je sudjelovati u predmetnom sporazumu o jamstvu

(166) Prema mišljenju Suda ispitivanje bi li privatni subjekt sudjelovao u takvoj gospodarskoj djelatnosti treba tumačiti u širem smislu ([36]). Smatra se da je u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu da javni sektor osigura kapital kako bi se omogućio privremeni opstanak poduzetnika, pod uvjetom da nakon restrukturiranja nastavi poslovati s dobiti ([37]). Tek ako se na temelju gospodarskog stanja društva u koje je uložen kapital i stanja u predmetnom sektoru utvrdi da nema izgleda za poboljšanje, ulaganje dodatnog kapitala više se ne može smatrati spojivim s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. To se obrazloženje primjenjuje i na jamstvene premije u trenutku njihova utvrđivanja ([38]).

(167) Suprotno onomu što se tvrdi u očitovanjima podnositelja pritužbe, Njemačka je Komisiji potvrdila da Haitec nije bio u financijskim teškoćama. Osim toga, pitanje bi li, *de facto*, ijedan drugi privatni ulagač u tom trenutku dodijelio takvo jamstvo društvu Haitec u korist FFHG-a nije relevantno. Jedini je odlučujući čimbenik onaj je li ta djelatnost još uvijek gospodarski održiva, tako da bi *hipotetski* ulagač mogao predvidjeti takav odabir. Sama činjenica da je FFHG bio zakonski obvezan nastaviti poslovanje s društvom Ryanair koje navodno stvara gubitke (što u ovom slučaju nije istina) nije dovoljna da bi se jamstvo između pokrajine i HAITEC-a klasificiralo kao komercijalno neodrživo. Kako je prethodno navedeno, privremeni deficiti ne isključuju primjenjivost načela subjekta u tržišnom gospodarstvu sve dok je vidljivo dugoročno održivo poboljšanje. U ovom slučaju informacije koje je dostavio Haitec pokazuju da su njegova ulaganja u hangar za održavanje od oko 40 milijuna EUR bila znatno veća od prvotno planiranih, što pokazuje da je jamstvo imalo gospodarski poticajni učinak koji je doveo do održivog jačanja lokacije te je stoga bilo gospodarski opravdano.

(168) Kako bi se ocijenilo bi li predmetnu gospodarsku djelatnost obavljao privatni subjekt, potrebno je razmotriti i pravni okvir te gospodarske djelatnosti, u ovom slučaju sporazum o jamstvu. Drugim riječima, da bi načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu bilo neprimjenjivo, sporazum o jamstvu morao bi biti neprofitabilan čak i kao teorijski koncept. Kako je prethodno navedeno, jamstvo je osmišljeno tako da ima pozitivan gospodarski učinak, što je i bio slučaj. Međutim, čak i u scenariju hipotetskog neuspjeha građevinskog projekta zbog nastanka jedne od okolnosti navedenih u uvodnoj izjavi 19., sporazum o jamstvu osmišljen je tako da unatoč tim okolnostima i dalje bude

([35]) Vidjeti Presudu Suda od 5. lipnja 2012., Komisija/Électricité de France (EDF), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, točku 82. i dalje.

([36]) Presuda Prvostupanjskog suda od 12. prosinca 2000., Aéroports de Paris/Komisija, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, točka 107.

([37]) Vidjeti presudu Suda od 21. ožujka 1991., Talijanska Republika/Komisija, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, točku 20.: „Valja dodati da, iako ponašanje privatnog ulagača s kojim je potrebno usporediti intervenciju javnog ulagača koji nastoji ispuniti ciljeve gospodarske politike nije nužno ponašanje običnog ulagača koji nudi kapital radi ostvarivanja dobiti u relativno kratkom roku, mora biti riječ barem o ponašanju privatnog holdinškog društva ili privatne grupe poduzeća koji slijede opću ili sektorsku strukturnu politiku i koji se vode izgledima u pogledu profitabilnosti u dugoročnijem razdoblju."

([38]) Vidjeti presudu Suda od 21. ožujka 1991., Talijanska Republika/Komisija, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, točke 23. i 24.

gospodarski unosan. Naime, ugovor o jamstvu sastavljen je tako da u slučaju zahtjeva za aktiviranje jamstva iznos tog jamstva duguje samo pokrajina istodobno s povratom imovine koji izvršava društvo Haitec i, u skladu s člankom 8. točkom 3. odjeljka C ugovora, bez obveze FFHG-a da društvu Haitec nadoknadi bilo kakve troškove. To znači da bi u slučaju zahtjeva za aktiviranje jamstva FFHG dobio zemljišnu parcelu, uključujući hangar koji je na njoj izgrađen, bez nadoknade povezanih troškova društvu Haitec. FFHG bi stoga dobio nekretninu veće vrijednosti koju bi mogao koristiti u druge komercijalne svrhe. S druge strane, vrijednost udjela pokrajine u društvu FFHG bi se povećala. Komisija napominje i da je nakon prijenosa udjela pokrajine u FFHG-u na HNA 2017., FFHG u slučaju aktiviranja jamstva bio dužan prenijeti nekretninu, uključujući hangar koji je na njoj izgrađen, na pokrajinu. Stoga je privatni ulagač mogao predvidjeti takvu gospodarsku djelatnost.

(169) Komisija zaključuje da se primjenjuje načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu.

5.1.1.1.3.2. Usklađenost jamstvene premije s tržištem

(170) Drugo pitanje o kojem je riječ jest je li jamstvena premija od 2,56 % u skladu s tržištem.

(171) Komisija je izrazila dvojbe navedene u nastavku ([39]). Prvo, kako bi se izračunao prinos na obveznice s dospijećem od 15 godina koje su izdala društva s rejtingom [...], „pristup koji se temelji na koristi" uzima prinos na obveznice koje su izdala ta društva s dospijećem od 10 godina, a zatim dodaje razliku između prinosa na njemačke državne obveznice s dospijećem od 15 i 10 godina. Ta će razlika vjerojatno biti manja od iste razlike u slučaju društava s rejtingom [...] jer njemačke državne obveznice imaju vrlo visok rejting AAA (tj. za takve visokokvalitetne rejtinge razlika između prinosa obveznica različitog dospijeća nije velika u usporedbi sa sličnom razlikom u slučaju poduzeća s nižim rejtingom). Slijedom toga, Komisija je utvrdila da će procjena jamstvene premije koju je [društvo za poslovno savjetovanje] provelo primjenom te metode vjerojatno podcijeniti tržišnu referentnu vrijednost. Drugo, ista dvojba proizlazi iz primjene komparativne analize sa stopama ugovora o razmjeni na osnovi nastanka statusa neispunjavanja obveza, koje su općepriznati pokazatelji kreditnog rizika. Stope ugovora o razmjeni na osnovi nastanka statusa neispunjavanja obveza pokazuju da bi odgovarajuća jamstvena premija za društvo sa samostalnim rejtingom [...] trebala iznositi od 3,10 % do 4,41 %, ovisno o tome je li uključena prilagodba za obilježja specifična za ugovor. Dogovorena jamstvena premija od 2,56 % niža je od donje granice tog raspona. Treće, Komisija je napomenula da je, čak i ako se prihvate sve prilagodbe rejtinga koje je predložila Njemačka i uzme [...] kao rejting FFHG-a, jamstvena premija dobivena na temelju stopa ugovora o razmjeni na osnovi nastanka statusa neispunjavanja obveza (3,1 %) veća je od 2,56 %, koliko su dogovorile stranke. U tim je argumentima općenito izražena zabrinutost da bi dogovorena jamstvena premija mogla biti preniska u usporedbi s tržišnim uvjetima za društva koja imaju isti rejting kao FFHG.

(172) Primjedbu Njemačke da se pokrajina mogla osloniti na stručno znanje [društva za poslovno savjetovanje] i da se jamstvena premija koju je [društvo za poslovno savjetovanje] odredilo ne može ispitati *ex post*, treba odbaciti. To bi značilo da bi se isključiva nadležnost Komisije za preispitivanje državne potpore mogla zaobići korištenjem netočnih ocjena nacionalnih ili privatnih društava za poslovno savjetovanje. Komisija je stoga imala pravo dovesti u pitanje izračune [društva za poslovno savjetovanje] kako bi ocijenila je li postojala gospodarska prednost.

(173) Slično tome, argument Njemačke da Komisija u svojem izračunu nije uzela u obzir činjenicu da je predmetno jamstvo „jamstvo za ispunjenje ugovora" i da je njime dodijeljena gospodarska prednost pokrajini Porajnje-Falačka kojom se kompenzira niža jamstvena premija, nije relevantan za izračun tržišne cijene.

(174) S druge strane, Lufthansa je tvrdila da je jamstvena premija dobivena na temelju stopa ugovora o razmjeni na osnovi nastanka statusa neispunjavanja obveza (3,1 %) pogrešna referentna vrijednost jer je Komisija pogrešno tretirala FFHG kao „zajmoprimca".

([39]) Odluka o pokretanju postupka, uvodne izjave od 154. do 159.

(175) Osim toga, Lufthansa smatra da je jamstvena premija trebala iznositi najmanje 7,98 %, što je dovelo do prednosti od 5,42 %. Lufthansa tvrdi da je trebalo uzeti u obzir Komunikaciju o referentnim stopama, ali samo kao zamjensku vrijednost za izračun premije jamstva. Tvrdi da je gospodarska situacija FFHG-a doista bila takva da nijedan drugi privatni ulagač ne bi razmotrio takav ugovor i da bi taj profil rizičnosti trebalo uzeti u obzir.

(176) Komisija odbacuje oba argumenta. Komisija je imala pravo primijeniti Komunikaciju o referentnim stopama i u skladu s tim ocijenila je FFHG rejtingom [...], koji, kako je prethodno objašnjeno (uvodna izjava 171.), nije visokokvalitetan i proizlazi upravo iz gospodarskog stanja FFHG-a.

(177) Komisija stoga zaključuje da jamstvena premija nije bila u skladu s tržištem.

(178) Zaključno, razlika u cijeni između najniže tržišne stope koju je utvrdila Komisija (3,10 %) i stvarne jamstvene stope (2,56 %) čini gospodarsku prednost (0,54 %).

5.1.1.1.4. Selektivnost

(179) Člankom 107. stavkom 1. UFEU-a propisano je da se mjerom „određeni poduzetnici ili proizvodnja određene robe" moraju stavljati u povoljniji položaj kako bi je se moglo definirati kao državnu potporu. Davanjem jamstva po cijeni nižoj od tržišne pogoduje se samo društvu FFHG kao poduzetniku te je stoga riječ o selektivnom jamstvu.

5.1.1.1.5. Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu

(180) U odluci o pokretanju postupka Komisija je smatrala da se FFHG barem potencijalno natječe s drugim upraviteljima zračnih luka u Uniji kako bi privukao zračne prijevoznike iz Unije, u kontekstu u kojem zračni prijevoznici iz Unije slobodno mogu ponuditi usluge zračnog prijevoza na svakoj liniji unutar Unije, u skladu sa zakonodavstvom Unije o zračnom prijevozu. Stoga gospodarska prednost koja je preliminarno utvrđena na razini jamstva društvu Haitec barem potencijalno narušava tržišno natjecanje i utječe na trgovinu među državama članicama ([40]).

(181) Međutim, valja ispitati je li razlika od 0,54 boda, koja čini gospodarsku prednost, mjera potpore koja je izuzeta od obveze prijave na temelju članka 108. stavka 3. UFEU-a u skladu s člankom 3. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 1407/2013.

(182) Prvo, jamstvena premija obuhvaćena je područjem primjene članka 1. Uredbe (EU) br. 1407/2013.

(183) Drugo, u skladu s člankom 3. stavkom 2. prvim podstavkom Uredbe (EU) br. 1407/2013, ukupan iznos *de minimis* potpora koje država članica dodjeljuje poduzetniku ne smije premašiti 200 000 EUR tijekom bilo kojeg razdoblja od tri fiskalne godine.

(184) Međutim, ako je, kao u ovom slučaju, predmetna mjera jamstvo, bruto novčana protuvrijednost mora se uzeti u obzir u skladu s člankom 4. stavkom 6. Uredbe (EU) br. 1407/2013 i moraju se ispuniti drugi posebni uvjeti. U skladu s člankom 4. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 1407/2013, ta se uredba primjenjuje samo na potpore za koje je moguće prethodno točno izračunati bruto novčanu protuvrijednost („transparentne potpore"). U skladu s člankom 4. stavkom 6. Uredbe (EU) br. 1407/2013 potpore sadržane u jamstvima smatraju se transparentnim *de minimis* potporama ako, s jedne strane, jamstvo po poduzetniku ne premašuje 80 % temeljnog zajma i, s druge strane, zajamčeni iznos ne premašuje 1,5 milijuna EUR u razdoblju od pet godina ili 750 000 EUR u razdoblju od deset godina. Istodobno se u skladu s člankom 4. stavkom 6. točkom (a) Uredbe (EU) br. 1407/2013 mora osigurati da korisnik potpore nije predmet stečajnog postupka niti ispunjava uvjete za pokretanje stečajnog postupka na zahtjev njegovih vjerovnika u skladu s nacionalnim zakonodavstvom.

([40]) Odluka o pokretanju postupka, uvodna izjava 161.

(185) U ovom slučaju ni FFHG-u ni bilo kojem s njim povezanom poduzeću u smislu članka 2. stavka 2. Uredbe br. 1407/2013 nije dodijeljena državna potpora u skladu s Uredbom Komisije br. 1407/2013 tijekom tri godine koje su prethodile dodjeli jamstva. Društvo FFHG u to vrijeme nije bilo predmet stečajnog postupka niti je ispunjavalo uvjete za pokretanje takvog postupka u razdoblju u kojem je potpora dodijeljena. Njemačka je potvrdila i da jamstvo ne premašuje 80 % iznosa kupoprodajnog ugovora. Naposljetku, razlika od 0,54 boda između najniže tržišne stope koju je utvrdila Komisija (3,10 %) i stvarne stope (2,56 %) preračunava se u godišnju bruto novčanu protuvrijednost od 33 480 EUR, što nakon tri godine odgovara ukupnom iznosu od 100 440 EUR, što je pak znatno manje od maksimalnog iznosa u skladu s uredbom (200 000 EUR).

(186) Zaključno, prednost koja je društvu FFHG dodijeljena na temelju jamstva ispunjava uvjet iz Uredbe (EU) br. 1407/2013.

5.1.1.1.6. Zaključak

(187) U skladu s člankom 3. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 1407/2013, smatra se da mjera ne ispunjava sve kriterije iz članka 107. stavka 1. UFEU-a te se stoga izuzima od obveze prijave iz članka 108. stavka 3. UFEU-a.

5.1.1.2. „Dvostruka” prodaja parcele koju je proveo FFHG

(188) Kad je riječ o ostvarivanju prava odustajanja FFHG-a od prodaje „stambene” parcele pokrajini Porajnje-Falačka, Komisija smatra primjerenim započeti analizu jedinom točkom u pogledu koje je izrazila sumnje u odluci o pokretanju postupka, a odnosi se na to je li povrat vlasništva nad „stambenom” parcelom koji je pokrajina Porajnje-Falačka izvršila u korist društva FFHG proveden po tržišnoj vrijednosti.

(189) Prvo, Komisija izražava žaljenje zbog toga što, suprotno onome što je bilo predviđeno u kupoprodajnom ugovoru iz 2014., u trenutku kad je FFHG ostvarivao pravo odustajanja nije naručeno stručno mišljenje. Ta je okolnost *prima facie* pokazatelj da do povrata vlasništva možda nije došlo po tržišnoj vrijednosti.

(190) Umjesto toga, povrat „stambene” parcele izvršen je po istoj cijeni koju je za tu parcelu utvrdio Odbor za stručno mišljenje o vrijednosti nekretnina za područje Osteifel-Hunsrück, čije je mišljenje dopunjeno izvješćem društva SGD Nord za kupoprodajni ugovor iz 2014., tj. nula EUR.

(191) Drugo, Komisija primjećuje da je mjesec dana nakon što je iskoristio svoje pravo odustajanja FFHG istu parcelu prodao privatnom ulagaču ADC-u za 1,25 milijuna EUR, na temelju ugovora od 6. srpnja 2016. sklopljenog između ADC-a, FFHG-a i pokrajine Porajnje-Falačka (uvodna izjava 25.).

(192) Treće, kako je Njemačka objasnila u svojem priopćenju od 26. listopada 2017., Komisija primjećuje da potpisivanje tog kupoprodajnog ugovora ima povijest u koju su uključeni i FFHG i pokrajina Porajnje-Falačka (uvodne izjave od 22. do 26.).

(193) U predmetu Pokrajina Burgenland/Komisija Sud je smatrao da kad javno tijelo prodaje poduzetnika koji je u njegovu vlasništvu putem otvorenog, transparentnog i bezuvjetnog postupka javnog nadmetanja, može se pretpostaviti da tržišna cijena odgovara najvišoj ponudi, pri čemu je potrebno utvrditi, kao prvo, da je ta ponuda obvezujuća i vjerodostojna te, kao drugo, da nije opravdano uzimanje u obzir drugih gospodarskih čimbenika osim cijene. Naime, u takvim se okolnostima Komisiji ne može naložiti da pri provjeri tržišne cijene primijeni druga sredstva, kao što su to neovisna stručna mišljenja ([41]).

([41]) Presuda Suda od 24. listopada 2013., Pokrajina Burgenland i drugi/Komisija, spojeni predmeti C-214/12 P, C-215/12 P i C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, točke 94. i 95.

(194) U ovom slučaju pokrajina Porajnje-Falačka znala je da je FFHG u okviru javnog nadmetanja primio ponudu od 1,25 milijuna EUR za „stambenu” parcelu jer je tu ponudu iskoristila za određivanje cijene te parcele u ugovoru o privatizaciji s društvom SYT. Osim toga, pokrajina Porajnje-Falačka isto je tako znala, jer je bila stranka kupoprodajnog ugovora sklopljenog između pokrajine Porajnje-Falačka, FFHG-a i ADC-a 6. srpnja 2016., tj. mjesec dana nakon što je FFHG ostvario svoje pravo odustajanja, da je u tom ugovoru „stambena” parcela procijenjena na 1,25 milijuna EUR.

(195) Iz tih razloga, zbog toga što je bez osporavanja prihvatila da je FFHG ostvario svoje pravo odustajanja bez imenovanja stručnjaka za procjenu tržišne vrijednosti „stambene” parcele, pokrajina Porajnje-Falačka nije postupala kao subjekt u tržišnom gospodarstvu. Subjekt u tržišnom gospodarstvu ustrajao bi na imenovanju stručnjaka koji bi utvrdio vrijednost te parcele. U skladu s načelima utvrđenima u uvodnoj izjavi 193. i s obzirom na ponudu ADC-a primljenu tijekom postupka javnog nadmetanja, vrijednost koju je tržište bilo spremno platiti za „stambenu” parcelu u tom je trenutku iznosila 1,25 milijuna EUR. Pokrajina je imala pravo zahtijevati taj iznos od FFHG-a za „stambenu” parcelu kao naknadu.

(196) Stoga Komisija zaključuje da je ostvarivanjem prava odustajanja po cijeni od nula EUR, a ne 1,25 milijuna EUR, FFHG-u osigurana prednost od 1,25 milijuna EUR.

(197) Kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka (uvodne izjave 179., 180. i 190.), ispunjeni su drugi uvjeti za utvrđivanje postojanja državne potpore (poduzetnik i gospodarska djelatnost, uporaba državnih sredstava i pripisivost državi, selektivnost, narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu). Ni Njemačka ni zainteresirane strane to nisu osporile u svojim očitovanjima.

(198) Slijedom toga, ostvarivanje prava odustajanja u iznosu od nula EUR, umjesto 1,25 milijuna EUR, čini državnu potporu FFHG-u u iznosu od 1,25 milijuna EUR.

5.1.2. *U pogledu mjera potencijalne potpore društvu Ryanair*

5.1.2.1. Potpora za osposobljavanje dodijeljena društvu Ryanair

5.1.2.1.1. Pojam poduzeća i gospodarske djelatnosti

(199) U odluci o pokretanju postupka Komisija je preliminarno smatrala da je Ryanair poduzetnik i da pružanje osposobljavanja čini gospodarsku djelatnost ([42]).

(200) Budući da Njemačka ostaje pri svojem stajalištu da potpora za osposobljavanje ne čini državnu potporu jer predstavlja izvršavanje javnih ovlasti, Komisija mora uzeti u obzir argumente koje je Njemačka iznijela.

(201) Njemačka nadležna tijela tvrdila su da mjera usmjerena na smanjenje nezaposlenosti, kao što je mjera koja se ocjenjuje, ima socijalnu komponentu, što je u javnom interesu. Međutim, neovisno o tome bi li ta mjera mogla biti obuhvaćena obvezom njemačke države da bude „socijalna država” (*Sozialstaatsprinzip* iz članka 20. stavka 1. njemačkog Ustava) i stoga predstavljati izvršavanje javnih ovlasti u njemačkom pravnom poretku, pojmovi „gospodarska djelatnost” i „izvršavanje javnih ovlasti” autonomni su pojmovi europskog prava o državnim potporama te ih stoga treba shvatiti na odgovarajući način. Može se smatrati da subjekt djeluje izvršavanjem javnih ovlasti ako je predmetna djelatnost jedna od zadaća u okviru temeljnih zadaća države ili je povezana s tim funkcijama na temelju svoje prirode, cilja i pravila kojima podliježe ([43]). Kao što je već navedeno u odluci o pokretanju postupka ([44]), mjera za borbu protiv nezaposlenosti u prošlosti se smatrala potporom gospodarskoj djelatnosti, a time i državnom potporom ([45]).

([42]) Odluka o pokretanju postupka, uvodne izjave od 205. do 208.
([43]) Presuda Suda od 18. ožujka 1997., Calì & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, točke 22. i 23.
([44]) Odluka o pokretanju postupka, uvodna izjava 207.
([45]) Vidjeti, na primjer, Odluku Komisije od 2. srpnja 2016. u predmetu državne potpore SA.36671 (2013/N) – Švedska – Potpora za uvođenje strukovnog osposobljavanja za zapošljavanje mladih radnika (SL C 204, 18.7.2013., str. 9.).

(202) Komisija je ocjenjivala može li se predmetna potpora za osposobljavanje, čiji je cilj borba protiv nezaposlenosti, smatrati socijalnom uslugom od općeg interesa i time „izvršavanjem javnih ovlasti" u skladu s europskim pravom o državnim potporama. Međutim, socijalne usluge od općeg interesa kvalificiraju se kao „izvršavanje javne vlasti" samo ako se temelje na načelu solidarnosti. Budući da se mjera sastoji od više uplata, ne postoji sustav uzajamnih, a opet neovisnih doprinosa na temelju članstva. Mjera nije uključena ni u njemački nacionalni obrazovni sustav.

(203) Osim toga, potpora za osposobljavanje nije samo u javnom interesu nego i u gospodarskom interesu Ryanaira. Budući da je Ryanairu dodijeljen ugovor uz naknadu, Ryanair prije svega pruža standardnu komercijalnu uslugu za koju postoji tržište.

(204) Naposljetku, čini se da, iako je država možda ispitala provedeno osposobljavanje prije dodjele sredstava, nije bilo kontinuiranog praćenja. Čini se i da Njemačka nije odredila ni sadržaj osposobljavanja. Stoga potpora za osposobljavanje ne predstavlja izvršavanje javnih ovlasti.

(205) Ako mjera ne predstavlja izvršavanje javne ovlasti, javni interes nije relevantan za ocjenu postojanja „državne potpore" u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(206) Stoga, s obzirom na to da Njemačka nije dostavila ni jedan novi element zbog kojeg bi Komisija mogla doći do drugog zaključka, potpora za osposobljavanje odnosi se na gospodarsku djelatnost.

5.1.2.1.2. Uporaba državnih sredstava i mogućnost njihova pripisivanja državi

(207) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka (vidjeti uvodnu izjavu 132.) Njemačka je potvrdila da je Ryanair bio krajnji primatelj plaćanja koja je izvršavala pokrajina i da je HCM bio samo posrednik. Stoga valja odbiti protivne argumente društva Ryanair.

(208) Činjenica da je Njemačka, kako tvrdi Ryanair, navodno financirala samo 50 % sredstava koja je HCM isplatio Ryanairu nije relevantna za utvrđivanje jesu li upotrijebljena državna sredstva i je li potpora za osposobljavanje pripisiva Njemačkoj jer se ova istraga odnosi samo na dio koji je financirala Njemačka.

(209) Stoga Komisija zaključuje da su upotrijebljena državna sredstva koja se mogu pripisati državi.

5.1.2.1.3. Gospodarska prednost

(210) Kako bi se zaključilo je li Ryanair ostvario prednost zbog potpore za osposobljavanje, Njemačka i zainteresirane strane pozvane su da dostave informacije o tome snosi li Ryanair obično predmetne troškove osposobljavanja i o tome je li Ryanairu dvaput plaćeno (plaćanje studenata i plaćanje HCM-a) za troškove osposobljavanja nastale u okviru tog programa.

(211) Prema mišljenju Suda, Komisija je ta koja u svojoj odluci treba dokazati postojanje državne potpore ([46]). Međutim, tu obvezu treba ocijeniti s obzirom na informacije kojima je Komisija raspolagala u trenutku donošenja svoje odluke ([47]). Naime, „Komisiji se u načelu ne može zabraniti da se pozove na skup okolnosti koje u cjelini upućuju na *de facto* postojanje programa potpore" ([48]). U okviru ukupne ocjene gospodarske prednosti Komisija uzima u obzir sve mogućnosti koje bi subjekt razumno predvidio, sve dostupne informacije koje bi mogle znatno utjecati na njegovu odluku i promjene koje su se mogle predvidjeti u trenutku donošenja odluke o davanju prednosti ([49]).

(212) Njemačka i Ryanair nisu dostavili nikakve informacije o tome snosi li Ryanair obično sam troškove osposobljavanja o kojem je riječ ni o tome je li Ryanairu dvaput plaćeno za njih. Njemačka i Ryanair tvrdili su da nakon šest godina u skladu s irskim pravom i nakon deset godina u skladu s njemačkim pravom više nisu bili obvezni čuvati informacije. Ipak, nakon što je Lufthansa 4. ožujka 2011. podnijela službenu pritužbu koja je 18. ožujka 2011. proslijeđena Njemačkoj, Komisija je postavila Njemačkoj konkretna činjenična pitanja o potpori za osposobljavanje na koja je Njemačka odgovorila 14. lipnja 2011. Nacionalnim zakonodavstvom o vođenju evidencije ne smije se smanjiti obveza države članice ili zainteresirane strane da surađuje s Komisijom. Čak i u tom slučaju Njemačka je 2011. postala svjesna moguće kvalifikacije potpore za osposobljavanje kao državne potpore, tj. u vrijeme kad je još uvijek imala nacionalnu obvezu čuvati dokument u arhivu. U to je vrijeme bilo jasno da će Komisija vjerojatno donijeti odluku o toj mjeri. Slijedom toga, odgovornost za nečuvanje dokumenata snosi Njemačka. Komisija stoga procjenjuje postojanje potpore na temelju informacija koje je primila.

(213) Podnesak Njemačke iz 2019. pokazuje da je u razdoblju 2001.–2003. Ministarstvo rada, socijalne skrbi, obitelji i zdravlja pokrajine Porajnje-Falačka dodijelilo HCM-u sredstva u iznosu od [1,5 – 2,0 milijuna] EUR.

(214) Podnesak Njemačke iz 2019. pokazuje da je HCM Ryanairu izdao najmanje dva čeka u iznosu od 220 427,64 EUR i 639 146,04 EUR. Za čekove je terećen račun HCM-a 17. siječnja 2003.

(215) Osim toga, HCM-u je 2003. isplaćeno dodatnih 680 627,94 EUR od Ministarstva rada, socijalne skrbi, obitelji i zdravlja pokrajine Porajnje-Falačka.

(216) Ni Njemačka ni Ryanair nisu dostavili dokaze kojima bi pokazali da je cijena osposobljavanja koje je pružio Ryanair bila u skladu s tržišnim uvjetima i da je odgovarala potrebama tržišta.

(217) Stoga Komisija smatra da potpora za osposobljavanje predstavlja gospodarsku prednost za Ryanair.

5.1.2.1.4. Selektivnost

(218) Ni u zapažanju Njemačke ni u zapažanjima uključenih strana nije se osporavala selektivnost mjere. Komisija stoga ostaje pri svojem preliminarnom zaključku da bi svaka gospodarska prednost uključena u mjeru, od koje bi koristi imalo samo društvo Ryanair, bila selektivna u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

([46]) Vidjeti presudu Suda od 17. studenoga 2022., Volotea i easyJet/Komisija, spojeni predmeti C-331/20 P i C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, točku 111.

([47]) Vidjeti presudu Suda od 17. studenoga 2022., Volotea i easyJet/Komisija, spojeni predmeti C-331/20 P i C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, točku 112.; vidjeti i presudu Suda od 10. srpnja 1986., Belgija/Komisija, C-234/84, EU:C:1986:302, točku 16., i presudu Suda od 20. rujna 2017., Komisija/Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, točku 70.

([48]) Vidjeti presudu Suda od 13. travnja 1994., Savezna Republika Njemačka i Pleuger Worthington GmbH/Komisija, spojeni predmeti C-324/90 i C-342/90, ECLI:EU:C:1994:129, točku 15.

([49]) Vidjeti presudu Suda od 17. studenoga 2022., Volotea i easyJet/Komisija, spojeni predmeti C-331/20 P i C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, točku 113.

5.1.2.1.5. Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu

(219) Kako je zaključeno u odluci o pokretanju postupka i s obzirom na to da nema primjedbi kojima se osporava narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu, Komisija smatra da je taj kriterij ispunjen.

5.1.2.1.6. Zaključak

(220) Komisija zaključuje da potpora za osposobljavanje čini državnu potporu.

5.1.2.2. Financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje

5.1.2.2.1. Pojam poduzeća i gospodarske djelatnosti

(221) Ryanair je poduzetnik, a financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje čini gospodarsku djelatnost u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.1.2.2.2. Gospodarska prednost

(222) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 105. odluke o pokretanju postupka, Njemačka je dostavila analizu profitabilnosti predmetnih ugovora kako bi dokazala njihovu usklađenost s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Ta se analiza sastoji od izračuna ukupne neto sadašnje vrijednosti novčanih tokova koji se mogu pripisati ugovorima (tj. hangar za održavanje, škola za posadu i pilote te smještaj za polaznike). Ti novčani tokovi uključuju prihode, kao što su najamnine koje plaća Ryanair i plaćanja za korištenje smještaja, te troškove, kao što su troškovi održavanja. Predviđanja novčanih tokova obuhvaćaju razdoblje 2010.–2024. i diskontiraju se po stopi od [4,0 – 4,5] %. Na temelju tih pretpostavki analiza pokazuje pozitivnu neto sadašnju vrijednost od [100 000 – 200 000] EUR, što znači da diskontirani novčani priljevi premašuju odljeve. Njemačka tvrdi da taj rezultat otkriva profitabilnost ugovora i upućuje na njihovu usklađenost s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(223) Čini se da u analizi profitabilnosti koju je dostavila Njemačka postoji više nedostataka, a ti su nedostaci navedeni u odluci o pokretanju postupka.

(224) Prvo, Komisija je preliminarno smatrala da novčani tokovi koje je izračunala Njemačka uključuju iznose amortizacije od [40 000 – 50 000] EUR do [60 000 – 70 000] EUR godišnje, što u načelu ne bi trebalo biti dio izračuna jer je riječ o računovodstvenom konceptu koji ne odgovara stvarnim novčanim tokovima. Ako bi se iznosi amortizacije isključili iz izračuna, neto sadašnja vrijednost postala bi negativna i iznosila bi oko [– 500 000 – – 400 000] EUR.

(225) Drugo, činilo se da u analizu nisu uključeni početni troškovi ulaganja za prenamjenu prostora u stambeni prostor. To se činilo nevjerojatnim jer je Njemačka istaknula da je potrebna prenamjena prostora.

(226) Treće, analiza je uključivala novčani priljev od [1 000 – 10 000] EUR godišnje, čija priroda nije bila jasna. Prilagodba novčanih tokova u skladu s tim učinila bi neto sadašnju vrijednost povezanu s ta tri ugovora još negativnijom.

(227) Naposljetku, Komisija je preliminarno smatrala da se diskontna stopa od [4,0 – 4,5] % nije činila opravdanom i da se činila preniskom za razdoblje u kojem su ti ugovori potpisani 2009./2010.

(228) FFHG je pronašao opravdanje za te nedostatke, koje Komisija smatra dostatnima za poništenje svoje preliminarne analize utvrđene u odluci o pokretanju postupka.

(229) Prvo, nakon što je ocijenila analizu profitabilnosti koju je dostavila Njemačka, Komisija zaključuje da je iznos amortizacije već bio isključen iz novčanih tokova koje je izračunala Njemačka.

(230) Drugo, Komisija smatra da je početni trošak ulaganja od oko [100 000 – 200 000] EUR već uzet u obzir u analizi profitabilnosti i priznaje da bi, čak i da nije, njegovo dodavanje opet dovelo do pozitivne neto sadašnje vrijednosti.

(231) Treće, Komisija vjeruje da su se, prema objašnjenju FFHG-a, godišnji novčani priljevi koji se dovode u pitanje u odluci o pokretanju postupka zapravo odnosili na godišnje troškove naplate ili fiksne popratne troškove koji predstavljaju novčane *odljeve* i propisno su izračunani u analizi profitabilnosti.

(232) Četvrto, Komisija priznaje da čak i pod pretpostavkom da je diskontna stopa od [4,0 – 4,5] % koja se dovodi u pitanje u odluci o pokretanju postupka (uvodna izjava 266.) bila preniska, viša diskontna stopa imala bi pozitivan, a ne negativan učinak na neto sadašnju vrijednost zbog profila novčanog toka za te ugovore. Komisija doista napominje da je posebno plaćanje najamnine društva Ryanair za 2010. predstavljalo znatan novčani priljev od [0 – 5] milijuna EUR pa bi u svakoj od sljedećih 14 godina došlo do vrlo malog odljeva novca. Komisija zaključuje da bi povećanje diskontne stope opet dovelo do zaključka da su ugovori bili u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(233) Na temelju tih dodatnih objašnjenja, koja je provjerila, Komisija poništava stajalište izraženo u odluci o pokretanju postupka i zaključuje da ne postoji gospodarska prednost za Ryanair.

5.1.2.2.3. Zaključak

(234) Komisija zaključuje da financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje u korist Ryanaira ne čini državnu potporu dodijeljenu Ryanairu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.1.2.3. Ugovori o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. između pokrajine Porajnje-Falačka i društva Ryanair

5.1.2.3.1. Pojam poduzeća i gospodarske djelatnosti

(235) Kao zračni prijevoznik, Ryanair je poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Marketinške usluge i usluge zračnog prijevoza čine gospodarske djelatnosti. Stoga je ispunjen prvi kriterij iz članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.1.2.3.2. Uporaba državnih sredstava i mogućnost njihova pripisivanja državi

(236) Ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni su između pokrajine Porajnje-Falačka i Ryanaira. Plaćanja za marketinške usluge financirana su izravno iz proračuna pokrajine, što znači da su financirana državnim sredstvima i mogu se pripisati državi.

5.1.2.3.3. Gospodarska prednost

(237) Kako bi se ocijenilo predstavlja li mjera potporu, potrebno je u skladu s ustaljenom sudskom praksom utvrditi je li poduzetnik korisnik ostvario gospodarsku prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima ([50]).

(238) Potrebno je analizirati je li načelo privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu primjenjivo na predmetne ugovore i, ako jest, je li poštovano.

5.1.2.3.3.1. Pojedinačna procjena ugovora o marketinškim uslugama

(239) Prvo je pitanje treba li ugovore o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. te ugovore o zračnim lukama iz 2013., 2015. i 2016. ocjenjivati pojedinačno ili skupno. Drugo pitanje je hoće li se, za potrebe primjene načela privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu, pokrajina Porajnje-Falačka i upravitelj zračne luke Frankfurt-Hahn FFHG smatrati jedinstvenim subjektom.

([50]) Vidjeti, primjerice, presudu Suda od 29. travnja 1999., Španjolska/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, točku 41.

(240) Kad je riječ o prvom pitanju, Njemačka smatra da FFHG ni na koji način nije sudjelovao u sklapanju ugovora o marketinškim uslugama. Posebno nakon privatizacije zračne luke Frankfurt-Hahn 2017., pokrajina Porajnje-Falačka nije imala razloga uključiti FFHG u sklapanje ugovora o marketinškim uslugama. Isto tako, pokrajina Porajnje-Falačka, kao manjinski dioničar (17,5 %), 2005. nije kontrolirala FFHG i nije imala razloga uključiti ga u ugovor o marketinškim uslugama. Ugovorne stranke bile su samo pokrajina i Ryanair. Stoga marketinšku strategiju treba ispitati odvojeno od razvoja zračne luke Frankfurt-Hahn.

(241) Osim toga, s obzirom na drugo pitanje, Komisija je već u odluci o pokretanju postupka napomenula da je pokrajina Porajnje-Falačka oba ugovora o marketinškim uslugama sklopila u vrijeme kad nije kontrolirala FFHG. Naime, u trenutku sklapanja ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. s društvom Ryanair, tijela pokrajine Porajnje-Falačka držala su samo 17,5 % udjela u FFHG-u, dok je većinu udjela u FFHG-u (65 %) držalo društvo Fraport, u kojem pokrajina Porajnje-Falačka ni u jednom trenutku nije imala udjele ([51]). Kad je u listopadu 2017. sklopljen ugovor o marketinškim uslugama iz 2017., pokrajina Porajnje-Falačka nije kontrolirala ni FFHG jer je svoje udjele u tom društvu prodala društvu HNA Airport Group GmbH na temelju ugovora o kupnji udjela sklopljenog 9. kolovoza 2017., odnosno prije sklapanja ugovora o marketinškim uslugama. Prema tome, u okviru primjene tog načela, pokrajina Porajnje-Falačka ne može se smatrati upraviteljem zračne luke koji čini jedinstveni gospodarski subjekt s FFHG-om. To se razlikuje od situacije koja je dovela do prve presude u predmetu *Charleroi* ([52]). U tom je predmetu zračna luka bila u vlasništvu Valonske regije, koja je sklopila sporni ugovor s društvom Ryanair, i gospodarski ovisna o njoj, što je značilo da je Valonska regija sudjelovala u gospodarskoj djelatnosti koju je obavljala zračna luka i da je dobila financijsku naknadu za dodjeljivanje mjera.

(242) Ryanair tvrdi da čak i nekontrolirajući udio, kao što je udio pokrajine u društvu FFHG prije 2009., može opravdati zajedničku analizu s pravnog stajališta, jer su Fraport i pokrajina Hessen, druga dva dioničara FFHG-a, isto tako bili društvo u državnom vlasništvu odnosno državni subjekt. Stoga Ryanair tvrdi da je, prije nego što je pokrajina Porajnje-Falačka 1. siječnja 2009. stekla 82,5 % udjela u FFHG-u, potpisnik ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. i vlasnik FFHG-a u konačnici bila njemačka država.

(243) Komisija odbacuje tu argumentaciju zbog sljedećih razloga: Prvo, kao što je već spomenuto, pokrajina Porajnje-Falačka nije posjedovala udio u društvu Fraport. Drugo, pokrajina Hessen i pokrajina Porajnje-Falačka zasebne su lokalne javne pravne osobe (*Körperschaften des Öffentlichen Rechts*, tj. *Gebietskörperschaften*) i, zbog federalnog sustava u Njemačkoj, ne podliježu kontroli savezne države pri sklapanju ugovora o marketinškim uslugama ili uslugama zračne luke jer, s obzirom na nepostojanje savezne nadležnosti, regionalno gospodarsko ulaganje u zračnu luku spada u nadležnost pokrajina (članak 30. i članak 70. stavak 1. njemačkog Ustava). Stoga, udjeli koje drži pokrajina Hessen nisu mogli utjecati na dioničarske ovlasti koje pokrajina Porajnje-Falačka može ostvarivati nad FFHG-om. Gospodarske koristi za pokrajinu Hessen kao vlasnika udjela ne koriste pokrajini Porajnje-Falačka, s obzirom na to da su proračuni javnih pravnih subjekata jasno razdvojeni. Stoga će Komisija ocjenjivati samo to je li pokrajina Porajnje-Falačka kao jedinstveni subjekt djelovala kao privatni ulagač u tržišnom gospodarstvu.

(244) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija će ugovore o marketinškim uslugama ocijeniti pojedinačno, a postupanje u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu isključivo za pokrajinu Porajnje-Falačka.

([51]) Vidjeti Odluku Hahn I, uvodna izjava 17. i dalje te uvodna izjava 182. U trenutku sklapanja ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. glavni dioničari društva Fraport bili su: pokrajina Hessen (31,7 %), Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH – društvo u vlasništvu grada Frankfurta na Majni (20,3 %), Savezna Republika Njemačka (zamjenjiva obveznica; 6,6 %), Julius Bär Investment Management LLC (5,4 %) i Deutsche Lufthansa AG (4,95 %).

([52]) Presuda Prvostupanjskog suda od 17. prosinca 2008., Ryanair/Komisija, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, točke od 53. do 61.

(245) Budući da se pokrajina Porajnje-Falačka ne može smatrati upraviteljem zračne luke Frankfurt-Hahn za potrebe ocjenjivanja ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017., metoda dodatnih troškova utvrđena u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. u pogledu primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na ugovore između zračnih luka pod javnom kontrolom i zračnih prijevoznika nije primjenjiva na ugovore o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017.

5.1.2.3.3.2. Primjenjivost načela subjekta u tržišnom gospodarstvu

(246) Njemačka tvrdi da predmetna plaćanja ne čine državnu potporu jer su iznosi koje je pokrajina Porajnje-Falačka platila društvu Ryanair odgovarali tržišnoj cijeni pruženih marketinških usluga.

(247) Najprije valja ocijeniti odnose li se ugovori o marketinškim uslugama na izvršavanje javnih ovlasti. Te ugovore o marketinškim uslugama obično sklapaju dva privatna subjekta, npr. zračna luka i zračni prijevoznik. U pogledu pitanja primjenjivosti načela subjekta u tržišnom gospodarstvu valja podsjetiti na to da nije riječ o uspostavljanju bilo kakvog subjekta u tržišnom gospodarstvu, nego o subjektu u tržišnom gospodarstvu koji se nalazi u situaciji pokrajine Porajnje-Falačka.

(248) Stoga je potrebno uzeti u obzir opseg načela subjekta u tržišnom gospodarstvu za pokrajinu Porajnje-Falačka.

(249) U skladu s točkom 77. Obavijesti Komisije o pojmu državne potpore „u obzir se uzimaju samo koristi i obveze povezane s ulogom države kao gospodarskog subjekta, isključujući one povezane s njezinom ulogom javnog tijela”, što među ostalim znači da se ne uzimaju u obzir pitanja od javnog interesa kao što je regionalni razvoj.

(250) Koristi od ugovora o marketinškim uslugama u području razvoja regionalnog turizma, odnosno potencijalni prihodi od turizma za regiju, ne mogu se uzeti u obzir u okviru potencijalne analize usklađenosti s kriterijima subjekta u tržišnom gospodarstvu ([53]). U ovom slučaju Njemačka i Ryanair nisu dostavili dokaze koji bi upućivali na to da je sklapanjem ugovora o marketinškim uslugama pokrajina Porajnje-Falačka mogla očekivati bilo kakvu financijsku dobit kao subjekt u tržišnom gospodarstvu osim razvoja turizma u regiji.

(251) Stoga nije važno koliko temeljito je Njemačka ocijenila da Ryanair ima visoku razinu stručnosti u području lokacijskog marketinga i da je riječ o jedinom zračnom prijevozniku koji posluje u zračnoj luci Frankfurt-Hahn i koji se može uzeti u obzir za nabavu marketinških usluga. Nije važno ni je li Ryanair odabran u skladu s njemačkim zakonom o javnoj nabavi. Ocjenjivanje je ograničeno na pitanje mogu li ugovori o marketinškim uslugama dovesti do financijske dobiti, a ne samo do razvoja regionalnog turizma.

(252) Njemačka nije osporavala da pokrajina Porajnje-Falačka nema koristi od povećanja prihoda upravitelja zračne luke Frankfurt-Hahn do kojeg bi moglo doći zbog povećanja prometa. Pokrajina Porajnje-Falačka ne upravlja zračnom lukom Frankfurt-Hahn i u trenutku sklapanja ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. bila je samo manjinski dioničar (17,5 %) u toj zračnoj luci, dok u trenutku sklapanja ugovora o marketinškim uslugama iz 2017. nije imala nikakvih udjela u njoj, a to su jedini trenuci relevantni za ocjenjivanje u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Njemačka tijela nisu navela nikakvu dobit povezanu s povećanjem prihoda zračne luke Frankfurt-Hahn koja bi mogla koristiti pokrajini Porajnje-Falačka kao dioničaru zračne luke.

(253) Naprotiv, Njemačka je u svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka ponovila da bi ugovore o marketinškim uslugama trebalo smatrati instrumentima kojima se olakšava turistička promidžba te pristupačnosti, povezivosti i gospodarskog razvoja regije te da njihov cilj nije ostvarivanje dobiti od upravljanja zračnom lukom Frankfurt Hahn.

([53]) Vidjeti Odluku (EU) 2020/1671, uvodnu izjavu 178.

(254) Nije izrađen nijedan poslovni plan kako bi se procijenile takve potencijalne koristi prije donošenja odluka o sklapanju ugovora o marketinškim uslugama s društvom Ryanair.

(255) Budući prihodi od naknada zračne luke i drugi prihodi FFHG-a koji proizlaze iz operacija zračnog prijevoza društva Ryanair u zračnoj luci Frankfurt-Hahn nisu dio prihoda koje bi hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu, vođen izgledima za profitabilnost i u istoj situaciji kao pokrajina Porajnje-Falačka, uzeo u obzir pri ocjenjivanju treba li sklopiti dva predmetna ugovora o marketinškim uslugama. U trenutku sklapanja ugovora o marketinškim uslugama iz 2017. pokrajina Porajnje-Falačka doista više nije imala udjela u društvu FFHG. U trenutku sklapanja ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. pokrajina Porajnje-Falačka bila je manjinski dioničar FFHG-a. Premda bi 2005. samo neizravno ostvarila korist od povećanja dobiti koju je FFHG ostvario putem dividendi ili kapitalnih dobitaka, pokrajina Porajnje-Falačka, kao manjinski dioničar FFHG-a, ne bi bila zainteresirana za potpuno financiranje mjera usmjerenih na povećanje prometa u zračnoj luci Frankfurt-Hahn bez sufinanciranja u kojem bi sudjelovao sam FFHG ili njegov kontrolni dioničar i bez stjecanja dodatnog udjela u FFHG-u.

(256) Svi ti elementi pokazuju da odluke o sklapanju ugovora o marketinškim uslugama nisu bile gospodarski povezane s udjelima pokrajine Porajnje-Falačka u FFHG-u ([54]). Njemačka to nije osporavala.

(257) Zaključno, plaćanja koja je pokrajina na temelju ugovora o marketinškim uslugama izvršila u korist Ryanaira iste su prirode kao plaćanja koja u korist zračnog prijevoznika izvršava javno tijelo u svrhu pokretanja ili održavanja usluga zračnog prijevoza do određene zračne luke radi poticanja gospodarskog razvoja regije u kojoj se zračna luka nalazi. Iako je riječ o praksi koja se obično može primijetiti u javnim subjektima zaduženima za gospodarski razvoj regije, ta je praksa strana subjektu u tržišnom gospodarstvu koji se vodi pitanjima profitabilnosti. Komisija stoga smatra da načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu nije primjenjivo.

(258) Prema tome, načelo privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu nije primjenjivo na ugovore o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. koje je pokrajina Porajnje-Falačka sklopila s Ryanairom jer ta pokrajina u svojoj ulozi gospodarskog subjekta nije od tih ugovora ostvarila nikakvu korist, već je nastojala ostvariti ciljeve javne politike.

(259) Konačno, Komisija primjećuje da se intervencija ne smatra prednošću ako intervencija države predstavlja naknadu za usluge koje pružaju poduzetnici kojima je povjerena usluga od općeg gospodarskog interesa kako bi izvršavali obveze pružanja javnih usluga, ako ti poduzetnici u stvarnosti ne ostvaruju financijsku prednost i ako ta intervencija nema za učinak stavljanje tih poduzetnika u povoljniji konkurentski položaj u odnosu na konkurentne poduzetnike ([55]). Međutim, u ovom slučaju Njemačka nije navela da su Ryanairu povjerene obveze pružanja javne usluge.

5.1.2.3.3.3. Radi sveobuhvatnosti: Utvrđivanje prednosti dodijeljene društvu Ryanair

(260) Tvrdnja da se načelo privatnog subjekta u tržišnom gospodarstvu ne primjenjuje na ugovore o marketinškim uslugama dovoljna je za zaključak da plaćanja koja je primio Ryanair čine prednost za to društvo.

([54]) Vidjeti Odluku (EU) 2020/1671, uvodnu izjavu 178.

([55]) Vidjeti presudu Suda od 2. rujna 2010., Komisija/Deutsche Post AG, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, točku 41., i presudu Suda od 9. lipnja 2011., Comitato „Venezia vuole vivere" i dr./Komisija, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, točku 92.

(261) Radi sveobuhvatnosti, kako bi utvrdila postojanje prednosti za Ryanair ako je na ugovore o marketinškim uslugama bilo primjenjivo načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu, što nije bio slučaj, Komisija je ispitala sve relevantne okolnosti tog predmeta u skladu s Obavijesti o pojmu državne potpore. Na primjer, moguće su iznimne okolnosti u kojima se nabava robe ili usluga od strane tijela javne vlasti, čak i po tržišnim cijenama, ne smatra usklađenom s tržišnim uvjetima, među ostalim ako nabava predmetnih usluga ne odgovara stvarnim potrebama tijela javne vlasti ([56]).

(262) Pitanje koje se nalazi u središtu Komisijina ocjenjivanja postojanja prednosti dodijeljene društvu Ryanair u tom alternativnom scenariju jest to je li pokrajina Porajnje-Falačka imala stvarnu potrebu za marketinškim uslugama nabavljenima od društva Ryanair kako bi ispunila svoj cilj javne politike, odnosno promidžbu pokrajine Porajnje-Falačka.

(263) Tvrdnja Njemačke i Ryanaira da je pokrajina Porajnje-Falačka od Ryanaira nabavila marketinške usluge po tržišnim cijenama, može se zanemariti. Ključno pitanje jest ono je li postojala stvarna potreba za tim uslugama. Komisija se stoga neće baviti ni vanjskim stručnim mišljenjem o usklađenosti cijene s tržištem ni sustavom koji je uspostavljen radi praćenja kontinuirane navodne usklađenosti provedbe ugovora o marketinškim uslugama s tržištem.

(264) Komisija ocjenjuje jesu li ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni radi nabave stvarnih marketinških usluga ili je prava svrha tih ugovora bila dodijeliti potporu Ryanairu u zamjenu za pružanje usluga zračnog prijevoza iz zračne luke Frankfurt Hahn.

5.1.2.3.3.3.1. Nabava marketinških usluga služila je samo kao sredstvo za opravdanje isplata izvršenih u korist društva Ryanair kako bi ga se zadržalo u zračnoj luci Frankfurt-Hahn.

(265) Zbog razloga navedenih u nastavku Komisija je zaključila da je nabava marketinških usluga služila samo kao opravdanje isplata izvršenih u korist Ryanaira kako bi ga se zadržalo u zračnoj luci Frankfurt-Hahn; čak i ako su marketinške usluge imale određeni marketinški učinak (što nije bio slučaj), to nije bila glavna svrha ugovora, što se mora smatrati prikrivenim subvencijama, a financijska korist od marketinškog učinka nije pripala pokrajini Porajnje-Falačka.

- *Pokrajina Porajnje-Falačka nije imala stvarnu namjeru da provodi regionalno oglašavanje*

(266) Njemačka osporava Komisijinu tvrdnju iz odluke o pokretanju postupka da ugovori o marketinškim uslugama nisu bili usmjereni na regionalno oglašavanje. Njemačka nadležna tijela tvrde da Komisija snosi teret dokazivanja te pretpostavke. Komisija se s tim ne slaže. U odluci o pokretanju postupka utvrđeno je da je *prima facie* svrha ugovora o marketinškim uslugama bila osigurati da Ryanair leti u zračnu luku Frankfurt-Hahn određenom učestalošću. Prema tome, Njemačka je ona koja treba dokazati da je pokrajina Porajnje-Falačka nabavila prave marketinške usluge.

(267) Iz razloga navedenih u nastavku te na temelju zaprimljenih primjedbi, Komisija potvrđuje preliminarnu ocjenu iz odluke o pokretanju postupka.

(268) Prvo, okolnosti u kojima je sklopljen ugovor o marketinškim uslugama upućuju na to da pokrajina Porajnje-Falačka nije imala namjeru provoditi regionalno oglašavanje.

([56]) Vidjeti presudu Općeg suda od 14. lipnja 2023., Ryanair i Airport Marketing Services/Komisija, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, točku 167.: „Kad je riječ o kritikama tužitelja u pogledu pravne osnove kriterija ‚stvarne potrebe', valja podsjetiti na to da zakonitost Komisijine odluke kojom se utvrđuje postojanje državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a treba ocijeniti ponajprije s obzirom na objektivna pravila UFEU-a (vidjeti u tom smislu presudu od 16. srpnja 2014., Njemačka/Komisija, T-295/12, neobjavljena, EU:T:2014:675, točku 181. i navedenu sudsku praksu)."

(269) Zadržavanje društva Ryanair u zračnoj luci Frankfurt-Hahn bilo je od interesa za gospodarsku politiku pokrajine Porajnje-Falačka. Ta je pokrajina u razdoblju od 2001. do 2003. dodijelila društvu Ryanair potporu za provođenje osposobljavanja pilota i posade (uvodne izjave od 199. do 220.). Njemačka je tvrdila da je zračna luka Frankfurt-Hahn važan poslodavac koji može smanjiti nezaposlenost u regiji Frankfurt-Hahn.

(270) Nadalje, u segmentu putnika konkurentnost zračne luke Frankfurt-Hahn u odnosu na obližnje zračne luke uvelike je ovisila o društvu Ryanair. Zbog svojeg geografskog položaja zračna luka Frankfurt-Hahn nije lako dostupna javnim prijevozom iz najbližeg grada kao što su to, na primjer, zračne luke Köln-Bonn, Frankfurt am Main ili Strasbourg, od kojih svaka ima izravnu željezničku vezu s najbližim gradom. Zračna luka Frankfurt-Hahn putnicima je privlačna uglavnom zbog niskotarifnih letova koje nudi. Stoga je ta zračna luka uvelike ovisila o tome da Ryanair nastavi u njoj poslovati i nuditi niskotarifne letove.

(271) Drugo, Komisija ne može razumjeti zbog čega je pokrajina Porajnje-Falačka željela promovirati regiju kao turističko odredište ulaganjem znatnog dijela svojeg proračuna za marketing – Lufthansa, kojoj Njemačka nije proturječila u tom pogledu, govori o 30 – 50 % – u marketinške usluge jednog zračnog prijevoznika.

(272) U pokrajinu Porajnje-Falačka može se doći različitim prijevoznim sredstvima, među ostalim automobilom, vlakom i autobusom. Zbog njezina geografskog položaja, najpogodniji način dolaska do te zračne luke ili odlaska iz nje jest automobilom ili autobusom. Činjenica da moraju iznajmiti automobil kako bi došli do najbližeg turističkog odredišta (oko sat vremena vožnje do Triera ili Koblenza) turistima nije osobito atraktivna. To upućuje na to da je sama zračna luka osmišljena tako da je više usmjerena na prijevoz putnika iz pokrajine Porajnje-Falačka negdje drugdje. Naime, prema navodima Njemačke, u studiji društva Dornier Consulting utvrđeno je sljedeće: [75 – 80] % prometa zračne luke odnosilo se na odlazne letove, što znači da veliku većinu Ryanairovih putnika iz zračne luke Frankfurt-Hahn čine odlazni putnici. To upućuje na to da je vjerojatnije da će promidžba ruta iz te zračne luke i prema njoj dovesti do poboljšanja turizma negdje drugdje.

(273) Osim toga, Njemačka nije obrazložila pretpostavku Ryanaira da je pokrajina njegove marketinške usluge koristila kao portfelj brenda. Stoga se ova *ex post* pretpostavka društva Ryanair ne može uzeti u obzir.

(274) Komisija zbog toga smatra da glavni očekivani učinak i cilj spornih ugovora za pokrajinu Porajnje-Falačka nije bio nabaviti marketinške usluge radi promidžbe područja Porajnje-Falačka, nego financijski poduprijeti Ryanairove operacije zračnog prijevoza iz zračne luke Frankfurt-Hahn i prema njoj.

- *Ciljanje letova zrakoplovima društva Ryanair umjesto marketinških usluga*

(275) Usluge koje je pokrajina Porajnje-Falačka nabavila na temelju ugovora o marketinškim uslugama sastoje se od poveznica na internetskim stranicama društva Ryanair koje vode na turističke ponude u pokrajini Porajnje-Falačka ([57]), ponovnog ciljanja oglasa na temelju podataka prikupljenih od posjetitelja internetskih stranica društva Ryanair ([58]), postavljanja odredišta Porajnje-Falačka na Facebook stranicu i blog društva Ryanair ([59]), dviju stranica u putnom časopisu društva Ryanair ([60]) i medijske kampanje u korist turističke industrije pokrajine Porajnje-Falačka ([61]). Ti su medijski kanali u osnovi usmjereni na (potencijalne) klijente društva Ryanair, a čak ne ni na sve njih. Na primjer, ugovorom o marketinškim uslugama iz 2017. predviđeno je samo postavljanje odredišta Porajnje-Falačka na početne stranice društva Ryanair u Ujedinjenoj Kraljevini, Irskoj i Italiji, pri čemu se u tom kontekstu izričito navode Ryanairove linije prema Londonu-Stanstedu, Edinburghu, Newquayu i Rimu. Stoga se čini da se, umjesto promidžbe područja pokrajine Porajnje-Falačka kao takvog, ograničenim marketinškim uslugama koje Ryanair pruža na temelju ugovora o marketingu iz 2005. i 2017., osobito oglasima ograničenima samo na dijelove internetskih stranica zračnog prijevoznika povezane s predmetnim odredištem, prije svega promiču vlastite operacije zračnog prijevoza društva Ryanair iz pokrajine Porajnje-Falačka i prema toj pokrajini.

([57]) Vidjeti članak 1. Ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. i Prilog 1. ugovoru o marketinškim uslugama iz 2017.
([58]) Vidjeti Prilog 1 ugovoru o marketinškim uslugama iz 2017.
([59]) Vidjeti Prilog 1 ugovoru o marketinškim uslugama iz 2017.
([60]) Članak 2. ugovora o marketinškim uslugama iz 2005.
([61]) Članak 3. ugovora o marketinškim uslugama iz 2005.

(276) Komisija ne osporava tvrdnju društva Ryanair prema kojoj bi marketing na njegovim internetskim stranicama zapravo mogao privući klijente da kupe kartu za let u pokrajinu Porajnje-Falačka. Moguće je da posjetitelji imaju, kao što to Ryanair tvrdi u svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka, „neometani prijelaz s gledanja oglasa na kupnju karte na istim internetskim stranicama ili, obrnuto, s rezervacije karte na gledanje oglasa povezanih s odredištem, što bi moglo utjecati na odabir njihova odredišta za sljedeće putovanje".

(277) Ključno je, kako je prethodno objašnjeno (uvodna izjava 275.), da su marketinške usluge društva Ryanair posebno usmjerene na one koji su već odlučili posjetiti internetske stranice društva Ryanair. Kao što je naveo sam Ryanair, to može biti tijekom kupnje zrakoplovne karte, tj. obično je riječ o osobama koje već jesu klijenti društva Ryanair. Stoga je ta značajka dodatni pokazatelj da marketinške usluge nisu bile osmišljene za promidžbu regije općenito niti su imale učinak na nju, nego su posebno promicale usluge zračnog prijevoza do zračne luke Frankfurt Hahn koje nudi Ryanair.

(278) Osim toga, u oba ugovora o marketinškim uslugama precizno se navode obveze društva Ryanair u pogledu pružanja usluga zračnog prijevoza (držanje određenog broja zrakoplova u zračnoj luci Frankfurt-Hahn u skladu s ugovorom o marketinškim uslugama iz 2005. te prijevoz određenog broja putnika godišnje u skladu s ugovorom o marketinškim uslugama iz 2017.). Subjektu koji je zainteresiran isključivo za nabavu marketinških usluga ne bi bilo u interesu uključiti obveze pružatelja marketinških usluga koje se odnose na operacije zračnog prijevoza u ugovore kojima se formalizira ta nabava. Navođenje tih obveza u ugovorima o marketinškim uslugama *de facto* podrazumijeva da društvo Ryanair, putem plaćanja marketinških usluga koja izvršava pokrajina Porajnje-Falačka, prima naknadu za svoje operacije zračnog prijevoza od zračne luke Frankfurt-Hahn i prema njoj.

- *Ciljanje društva Ryanair umjesto bilo kojeg pružatelja marketinških usluga na internetu*

(279) Oglašavanje u putnom časopisu društva Ryanair bilo je usmjereno samo na uski krug potencijalnih putnika, odnosno na one koji već koriste usluge Ryanaira. Turisti na koje je Ryanair usmjeren nisu najvažniji klijenti zainteresirani za turizam u pokrajini Porajnje-Falačka. Do pokrajine Porajnje-Falačka može se doći različitim prijevoznim sredstvima, među ostalim automobilom, vlakom i autobusom. Ta proturječnost upućuje na to da pokrajina Porajnje-Falačka nije imala stvarnu namjeru da sklapanjem ugovora o marketinškim uslugama s Ryanairom promiče turizam.

(280) Te su marketinške usluge donijele veću korist Ryanairu, nego što su doprinijele promidžbi pokrajine Porajnje-Falačka i njezine okolice. Marketinškim uslugama koje je pružao Ryanair nije se mogla učinkovito promovirati pokrajina Porajnje-Falačka i njezino okolno područje, stoga, u gospodarskom smislu, odabir društva Ryanair nije bio dovoljno opravdan; marketinške usluge društva Ryanair nisu imale navedeni učinak; a čak i da su sporni ugovori imali učinka, oni su društvu Ryanair donijeli više koristi nego bilo kome drugom.

(281) Kako je prethodno navedeno, Komisija sumnja da su ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s društvom Ryanair imali pozitivan učinak na pokrajinu. Ako pretpostavimo da marketinške kampanje potiču klijente društva Ryanair da kupuju zrakoplovne karte za pokrajinu Porajnje-Falačka, taj bi učinak ponajprije donosio koristi Ryanairu i odgovarao bi mjerama za promidžbu njegovih usluga u koje bi trebao ulagati sam Ryanair.

(282) Komisija je u odluci u predmetu *Montpellier* utvrdila da Ryanair postiže svoje ciljeve popunjavanja zrakoplova s pomoću svoje cjenovne politike (engl. „yield management"). Društvo Ryanair primjenom načela „yield management" želi potaknuti svoje potencijalne klijente da odaberu određeno odredište po idealnoj cijeni za Ryanair. Glavni element načela „yield management" društva Ryanair jest utvrđivanje najveće cijene koju je putnik spreman platiti za zrakoplovnu kartu, pri čemu se jamči da se zrakoplov može napuniti do optimalne razine radi maksimiziranja prihoda društva Ryanair i osvajanja europskog tržišta ([62]). U slučaju Ryanaira može se uočiti znatna razlika između cijena tijekom sezone i izvan sezone. To podrazumijeva da putnici koji putuju u sezoni društvu Ryanair donose veće prihode od putnika koji putuju izvan sezone.

(283) U interesu društva Ryanair bit će i promidžba odredišta koja mu omogućuju da ostvari cijenu koja se primjenjuje u sezoni. Prema tome, ako je marketinška kampanja učinkovita, Ryanair će ostvariti izravnu korist.

([62]) Vidjeti Odluku (EU) 2020/1671, uvodnu izjavu 294.

(284) Osim toga, marketinška kampanja mogla bi doprinijeti privlačenju putnika koji nisu motivirani samo cijenom ili koji ne bi planirali putovanje s društvom Ryanair u pokrajinu Porajnje-Falačka kad ne bi bili izloženi toj kampanji. Privlačenje putnika u okviru marketinških kampanja smanjuje pritisak na Ryanair da privlači putnike jedino s pomoću svoje cjenovne politike kako bi postiglo svoje ciljeve popunjavanja zrakoplova.

5.1.2.3.3.3.2. Praksa društva Ryanair uočena u ostalim predmetima

(285) Komisija primjećuje i da korištenje ugovora o marketinškim uslugama kao opravdanja za plaćanja društvu Ryanair kako bi ga se zadržalo u predmetnoj regionalnoj zračnoj luci nije bez presedana. Konkretno, iz formalnog istražnog postupka u predmetu SA.33961 koji se odnosi na zračnu luku Nîmes među ostalim proizlazi da je Ryanair u situaciji u kojoj je popunjenost zrakoplova na jednoj liniji znatno smanjena izvršio pritisak na relevantna javna tijela u svrhu nabave dodatnih marketinških usluga te je zaprijetilo obustavom usluga prijevoza na toj liniji ako se ne provede jednokratno povećanje financijskog doprinosa ([63]). Kad je riječ o zračnoj luci Altenburg-Nobitz formalni istražni postupak Komisije u predmetu SA.26500 ([64]) pokazao je da je Ryanair, nakon što je upravitelj zračne luke odbio platiti iznos koji je Ryanair zahtijevao kao naknadu za marketinške usluge za ljeto 2011., u ožujku 2011. obustavio svoje poslovanje u toj zračnoj luci ([65]). Nedavno, u predmetu SA.47867, povezanom sa zračnom lukom Montpellier ([66]), Komisija je smatrala da su ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s lokalnim udruženjem prikrivene subvencije za promidžbu zračnih linija društva Ryanair. Taj zaključak potvrdio je Opći sud ([67]).

5.1.2.3.3.3.3. Radi sveobuhvatnosti: zaključak o prednosti dodijeljenoj društvu Ryanair

(286) Komisija na temelju prethodno navedenih dokaza zaključuje da nabava marketinških usluga pokrajine Porajnje-Falačka od društva Ryanair služi samo kao opravdanje plaćanja izvršenih u korist društva Ryanair za njegove letove, ali ne osigurava financijsku dobit pokrajini Porajnje-Falačka u njezinoj ulozi gospodarskog subjekta i ne odgovara stvarnoj nabavi usluga za turističku promidžbu. Stoga je ugovorima o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. Ryanairu dodijeljena prednost.

5.1.2.3.4. Selektivnost

(287) Ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni su s Ryanairom nakon pojedinačnih pregovora i to, koliko je Komisiji poznato, bez prethodnog javnog nadmetanja. Stoga bi svaka gospodarska prednost uključena u te ugovore bila selektivna ([68]).

5.1.2.3.5. Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu

(288) Budući da se zračni prijevoznici međusobno natječu u trgovini unutar Unije, a Ryanair je zračni prijevoznik koji posluje u cijeloj Uniji, Komisija preliminarno smatra da bi svaka gospodarska prednost povezana s predmetnim ugovorima mogla narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu unutar Unije.

([63]) Vidjeti Odluku Komisije (EU) 2016/633 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Nîmes – Uzès – Le Vigan, društava Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited i Airport Marketing Services Limited (SL L 113, 27.4.2016., str. 32.), uvodne izjave 102., 547. i 548.

([64]) Odluka Komisije (EU) 2016/287 od 15. listopada 2014. o državnoj potpori SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) koju je Njemačka odobrila trgovačkim društvima Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair Ltd. (SL L 59., 4.3.2016., str. 22).

([65]) Vidjeti presudu Općeg suda od 13. prosinca 2018., Ryanair i AMS/Komisija, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, točku 258.

([66]) Vidjeti Odluku (EU) 2020/1671, uvodnu izjavu 245.

([67]) Vidjeti i presudu Općeg suda od 14. lipnja 2023., Ryanair i Airport Marketing Services/Komisija, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, točke od 161. do 310.

([68]) Vidjeti točku 126. Obavijesti o pojmu državne potpore i presudu Suda od 4. lipnja 2015., Komisija/MOL, predmet C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, točku 60. i dalje.

5.1.2.3.6. Zaključak

(289) Komisija zaključuje da predmetni ugovori o marketinškim uslugama čine državnu potporu u korist društva Ryanair u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.1.2.4. Ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. između FFHG-a i Ryanaira

(290) Kad je riječ o ugovorima o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. između FFHG-a i Ryanaira, Komisija smatra da ocjenjivanje treba započeti pitanjem primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu kako bi ocijenila je li ugovorima o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. društvu Ryanair dodijeljena prednost.

(291) U tom je pogledu važno imati na umu da je prije sklapanja tih ugovora odnos između društva Ryanair i te zračne luke bio uređen ugovorima o uslugama zračne luke iz 2002. i 2005. Kad je riječ o tim ugovorima, Komisija je u Odluci Hahn I utvrdila da su u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i da stoga ne čine državnu potporu.

(292) Osim toga, važno je imati na umu da naknade zračne luke koje je Ryanair plaćao na temelju ugovora o uslugama zračne luke iz 2013. i 2015. odgovaraju naknadama zračne luke koje su uključene u opći sustav naknada zračne luke koji se primjenjuje na zračnu luku Frankfurt-Hahn. Komisija je u Odluci Hahn I ocijenila opće cjenike naknada iz 2002. i 2006. te je zaključila da ne čine državnu potporu.

(293) Ugovor o uslugama zračne luke iz 2002. prvotno se trebao primjenjivati do 13. veljače 2017., uz mogućnost produljenja do 13. veljače 2022., a ugovor o uslugama zračne luke iz 2005. prvotno se trebao primjenjivati do 2027.

(294) Stoga se ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. moraju ocijeniti u odnosu na tu osnovnu liniju jer je Ryanair u načelu imao pravo nastaviti poslovanje u zračnoj luci Frankfurt-Hahn na temelju uvjeta usklađenih s tržištem koji su s FFHG-om dogovoreni u ugovorima o uslugama zračne luke iz 2002. i 2005. do 2022. odnosno 2027. Dokle god kasniji ugovori o uslugama zračne luke odražavaju postojeće ugovore (ugovori o uslugama zračne luke iz 2002. i 2005.), koji bi inače i dalje vrijedili, sklapanjem ugovora o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. ne mijenja se gospodarski položaj društava Ryanair i FFHG.

5.1.2.4.1. Dodatni ugovor iz 2013.

(295) Dodatni ugovor iz 2013. priložen je standardnom ugovoru o zemaljskim uslugama. Kako su Njemačka i Ryanair istaknuli u svojim primjedbama nakon odluke o pokretanju postupka, dodatni ugovor iz 2013. ne odstupa od cjenika naknada zračne luke, već potvrđuje njegovu primjenjivost i samo ažurira pravila o zemaljskim uslugama koja se primjenjuju na Ryanair s obzirom na opća kretanja u zrakoplovnoj industriji.

(296) Budući da u dodatnom ugovoru iz 2013. nema znatnih izmjena prethodno primjenjivih pravila i da su prethodno primjenjiva pravila u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu (kako je Komisija utvrdila u Odluci Hahn I), Komisija zaključuje da se dodatnim ugovorom iz 2013. društvu Ryanair ne dodjeljuje nikakva prednost te da taj ugovor stoga ne čini državnu potporu.

5.1.2.4.2. Napomena iz 2015.

(297) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 41., u napomeni iz 2015. dodatni ugovor iz 2013. produljuje se za tri godine, do 2017. Osim toga, uključuje izmjene koje se odnose na osiguravanje vozila na stajanci odnosno vozila za održavanje te na osiguravanje administrativnog uredskog prostora i skladišnog prostora za rezervne dijelove.

(298) Samo stavljanje na raspolaganje vozila na stajanci odnosno vozila za održavanje te administrativnog uredskog prostora i skladišnog prostora nije ništa više od komercijalne geste prema glavnom klijentu zračne luke. To ne može utjecati na Komisijin zaključak iz Odluke Hahn I prema kojem su plaćanja koja je Ryanair izvršio FFHG-u za usluge zračne luke u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(299) Budući da u napomeni iz 2015. nema znatnih izmjena prethodno primjenjivih pravila i da su prethodno primjenjiva pravila u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, Komisija zaključuje da se napomenom iz 2015. društvu Ryanair ne dodjeljuje nikakva prednost i da ona stoga ne čini državnu potporu.

5.1.2.4.3. Drugi dodatni ugovor iz 2016.

(300) Drugi dodatni ugovor iz 2016. sadržava dvije izmjene koje se odnose na naknade zračne luke koje plaća Ryanair: (a) snižena naknada zračne luke u iznosu od [...] EUR po putniku primjenjuje se od [...] putnika godišnje. Prethodno se, na temelju općeg cjenika naknada iz 2006., primjenjivala samo od [...] putnika godišnje te (b) novi sustav marketinške potpore, pri čemu se naknade zračne luke neće primjenjivati ni na jednog putnika nakon što je dosegnut broj odlaznih putnika iz prethodne godine. Taj ugovor traje do 31. ožujka 2022.

(301) Njemačka je odgovorila na sumnje koje je Komisija izrazila u odluci o pokretanju postupka i koje je Lufthansa ponovila u svojem podnesku o datumu studije PwC-a. Konkretno, u skladu s objašnjenjima koja je FFHG dostavio u svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka, Njemačka je pojasnila da studija PwC-a nije naručena dva dana prije sklapanja ugovora, nego je bila u pripremi i o njoj se raspravljalo s FFHG-om tijekom duljeg razdoblja te su stoga njezini nalazi bili poznati upravi FFHG-a pri sklapanju ugovora.

(302) Komisija treba ispraviti i preliminarni nalaz iz odluke o pokretanju postupka (uvodna izjava 288.) da bi protučinjenični scenarij predstavljao postupno smanjenje broja putnika društva Ryanair u sljedećim godinama.

(303) Kako je Njemačka detaljno objasnila, kontekst sklapanja drugog dodatnog ugovora iz 2016. povezan je s planiranom privatizacijom zračne luke. Ryanair je inzistirao na sklapanju petogodišnjeg ugovora o uslugama zračne luke te je u protivnom prijetio da će odmah napustiti zračnu luku. Na temelju informacija koje je dostavila Njemačka, Komisija smatra da se ta prijetnja zračnoj luci morala činiti vjerodostojnom. Vjerodostojnost te prijetnje potvrđuju i Lufthansa, koja se više puta poziva na činjenicu da bi Ryanair mogao lako napustiti zračnu luku, i izvješće društva Oxera koje je dostavio Ryanair. Suprotno onome što je Komisija smatrala u odluci o pokretanju postupka (uvodna izjava 288.), pretpostavka iz studije PwC-a da će Ryanair u protučinjeničnom scenariju odmah prestati obavljati sve djelatnosti u FFHG-u od 2016. stoga se smatra realističnom.

(304) Njemačka je pojasnila i da su predviđanja troškova i prihoda iz studije PwC-a bila dostupna FFHG-u prije potpisivanja ugovora i da ih je FFHG iskoristio pri procjenjivanju mogućnosti sklapanja ugovora.

(305) U studiji PwC-a pretpostavlja se da bi prema osnovnom scenariju FFHG mogao očekivati stalan broj putnika koje prevozi Ryanair koji iznosi [2 – 3] milijuna godišnje u razdoblju od 2017. do 2021. U odluci o pokretanju postupka (uvodna izjava 287.) Komisija je taj scenarij smatrala prilično optimističnim. Međutim, te su se pretpostavke temeljile na internim dokumentima za planiranje društva FFHG, koje je to društvo stavilo na raspolaganje PwC-u, kako je potvrđeno u primjedbama Njemačke na odluku o pokretanju postupka. Stoga, s obzirom na to da nema vjerodostojnih pokazatelja koji bi upućivali na suprotno, Komisija prihvaća te scenarije.

(306) U studiji PwC-a uspoređuje se scenarij u kojem Ryanair ostaje u zračnoj luci sa scenarijem u kojem Ryanair napušta zračnu luku. U njoj se utvrđuje da se zahvaljujući ugovoru s Ryanairom stvara dodatni godišnji slobodni novčani tok od [4 – 5 milijuna] EUR u 2017., koji se postupno povećava kako bi dosegnuo [4,5 – 5,5 milijuna] EUR u 2021. Unatoč određenim nedostacima te studije, konkretno, nedostatku varijacije broja Ryanairovih putnika u provjerama osjetljivosti, Komisija u konačnici smatra da je subjekt u tržišnom gospodarstvu mogao svoju odluku temeljiti na takvoj studiji.

(307) Studija je pokazala da je drugi dodatni ugovor iz 2016. imao kapitalnu vrijednost od [20 – 25] milijuna EUR, što je rezultat agregiranja slobodnih novčanih tokova i njihova diskontiranja s [5 – 10] % godišnje.

(308) Taj rezultat nije dovelo u pitanje ni stručno mišljenje društva AT Kearney, koje je imalo drukčiju svrhu. U njemu se analizira profitabilnost društva FFHG u cjelini. Međutim, relevantno pitanje za primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na drugi dodatni ugovor iz 2016. jest ono bi li FFHG bez tog ugovora bio u nepovoljnijem položaju. Odgovor je potvrdan jer bi njegov godišnji slobodni novčani tok bio između [4 – 5] i [4,5 – 5,5] milijuna EUR manji.

(309) Zbog toga Komisija zaključuje da je drugi dodatni ugovor iz 2016. u skladu s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Drugi dodatni ugovor iz 2016. stoga ne daje prednost Ryanairu i ne predstavlja državnu potporu.

5.2. **Spojivost potpore**

(310) U ovom odjeljku Komisija će ocijeniti spojivost mjera za koje je utvrđeno da čine državnu potporu:

(a) državna potpora FFHG-u proizašla iz toga što je 2016. iz ugovora o kupoprodaji zemljišta iz 2014. povučena „stambena” parcela;

(b) potpora za osposobljavanje dodijeljena Ryanairu;

(c) marketinška potpora Ryanairu.

5.2.1. *U pogledu mjere potpore FFHG-u*

(311) Jedina mjera u korist društva FFHG koja je predmet istražnog postupka i za koju Komisija zaključuje da čini potporu jest „dvostruka prodaja” parcele koju je provelo društvo FFHG (uvodna izjava 200.).

(312) Komisija je u odluci o pokretanju postupka (uvodne izjave od 326. do 330.) navela zbog čega, ako ostvarivanje prava FFHG-a na odustajanje u iznosu od nula EUR čini državnu potporu, sumnja u njegovu spojivost s unutarnjim tržištem te je podsjetila Njemačku da teret dokazivanja spojivosti snosi Njemačka.

(313) Njemačka se nije pozvala ni na kakvu osnovu za spojivost potpore, već je svoje argumente ograničila na tvrdnju da ta mjera ne čini potporu FFHG-u.

(314) Stoga Komisija zaključuje da potpora od 1,25 milijuna EUR za prodaju „stambene” parcele nije spojiva s unutarnjim tržištem. Njemačka mora tu potporu povratiti od korisnika.

5.2.2. *U pogledu mjera potpore dodijeljenih društvu Ryanair*

5.2.2.1. Potpora za osposobljavanje dodijeljena društvu Ryanair

(315) Najprije valja ispitati ispunjava li potpora za osposobljavanje uvjete za skupno izuzeće i, ako ne ispunjava, jesu li ispunjeni uvjeti iz članka 107. stavaka 2. i 3. UFEU-a.

5.2.2.1.1. Uredba o općem skupnom izuzeću

(316) U odluci o pokretanju postupka Komisija je zauzela privremeno stajalište da bi potpora za osposobljavanje mogla ispunjavati uvjet utvrđen u članku 31. Uredbe o općem skupnom izuzeću, ali da su za konačno stajalište potrebne dodatne informacije. Međutim, unatoč zahtjevu za dodatne informacije, Komisija nije primila nikakve informacije ni od Njemačke ni od zainteresiranih strana.

(317) Njemačka i Ryanair tvrdili su da nisu mogli dostaviti dodatne dokumente jer je njihova obveza čuvanja zatraženih dokumenata istekla u skladu s primjenjivim nacionalnim pravom.

(318) Sud je presudio da je država članica ona koja se treba pozvati na moguće osnove za spojivost i dokazati da su ispunjeni uvjeti spojivosti ([69]). Države članice i zainteresirane strane upoznate su s desetogodišnjim rokom zastare iz članka 17. Uredbe (EU) 2015/1589. Stoga se ne mogu pozivati na navodno kraći nacionalni rok zastare koji uređuje njihovu obvezu čuvanja dokumenata kako bi izbjegle taj teret dokazivanja.

(319) Komisija nema informacije o tome koji su se točno troškovi financirali potporom za osposobljavanje pa stoga ne može procijeniti jesu li ti troškovi bili prihvatljivi na temelju Uredbe o općem skupnom izuzeću. U skladu s člankom 31. stavkom 3. Uredbe o općem skupnom izuzeću prihvatljivi troškovi bili bi (a) troškovi predavača za sate tijekom kojih sudjeluju u osposobljavanju; (b) operativni troškovi predavača i polaznika koji su izravno povezani s projektom osposobljavanja; (c) troškovi savjetodavnih usluga povezanih s projektom osposobljavanja; (d) troškovi osoblja polaznika osposobljavanja i opći neizravni troškovi za sate tijekom kojih polaznici sudjeluju u osposobljavanju.

(320) Osim toga, Njemačka nije dostavila informacije o prirodi i sadržaju osposobljavanja na temelju kojih bi Komisija mogla utvrditi da osposobljavanje ili njegov dio nije ono što poduzetnici provode kako bi poštovali obvezne nacionalne standarde osposobljavanja (članak 31. stavak 2. Uredbe o općem skupnom izuzeću).

(321) Osim toga, Njemačka nije dostavila informacije koje pokazuju da su se poštovali maksimalni intenziteti potpore utvrđeni u članku 31. stavku 4. Uredbe o općem skupnom izuzeću.

(322) U nedostatku tih informacija Komisija smatra da Njemačka nije dokazala da potpora za osposobljavanje ispunjava uvjet iz članka 31. Uredbe o općem skupnom izuzeću.

5.2.2.1.2. Članak 107. stavak 2. UFEU-a

(323) Komisija ne može potporu za osposobljavanje proglasiti spojivom u skladu s člankom 107. stavkom 2. UFEU-a jer potpora nema socijalni karakter u užem smislu članka 107. stavka 2. točke (a) UFEU-a niti služi za otklanjanje štete nastale zbog prirodnih nepogoda ili izvanrednih događaja (članak 107. stavak 2. točka (b) UFEU-a) niti se dodjeljuje gospodarstvu određenih područja Savezne Republike Njemačke na koje je utjecala podjela Njemačke (članak 107. stavak 2. točka (c) UFEU-a).

5.2.2.1.3. Članak 107. stavak 3. UFEU-a

(324) U skladu sa sudskom praksom Suda Komisija je dužna iskoristiti svoje diskrecijsko pravo kako bi ocijenila mjeru državne potpore koja nije u skladu s uvjetima utvrđenima u Uredbi o općem skupnom izuzeću na temelju članka 107. stavka 3. UFEU-a. Čineći to, može iskoristiti iskustvo stečeno u prethodnim predmetima, kako je sažeto u kriterijima utvrđenima u Uredbi o općem skupnom izuzeću ([70]) i u Komunikaciji Komisije ([71]) o utvrđivanju kriterija za analizu sukladnosti državnih potpora za osposobljavanje koje podliježu pojedinačnoj prijavi („Komunikacija”) od 2009.

([69]) Vidjeti presudu Suda od 28. travnja 1993., Italija/Komisija, C-364/90 P, ECLI:EU:C:1993:157, točku 20.

([70]) Vidjeti presudu Općeg suda od 14. srpnja 2011., Freistaat Sachsen (Njemačka)/Europska komisija, T-357/02 RENV, ECLI:EU:T:2011:376, točke od 42. do 48.

([71]) Komunikacija Komisije – Kriteriji za analizu sukladnosti državnih potpora za osposobljavanje koje podliježu pojedinačnoj prijavi (SL C 188, 11.8.2009., str. 1.), točka 3.: „Svrha je ovih smjernica učiniti obrazloženje Komisije transparentnim te stvoriti predvidljivost i pravnu sigurnost. U skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (g) Uredbe Komisije (EZ) br. 800/2008 od 6. kolovoza 2008. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora sukladnima sa zajedničkim tržištem u primjeni članaka 87. i 88. Ugovora (Uredba o općem skupnom izuzeću) [...] sve pojedinačne potpore za usavršavanje, bez obzira na to dodjeljuju li se *ad hoc* ili na temelju programa, podliježu ovim smjernicama ako njihov ekvivalent potpore premašuje 2 milijuna EUR po projektu usavršavanja.”.

(325) U ovom se slučaju ne primjenjuju izuzeća na temelju članka 107. stavka 3. točaka (a), (b) i (d) ([72]).

(326) Da bi bila spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a, potpora mora ispunjavati dva uvjeta, od kojih je prvi taj da mora olakšavati razvoj određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja, a drugi da ne smije negativno utjecati na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu ([73]).

(327) Komisija najprije primjećuje da je 2009. donijela Komunikaciju. Kad Komisija donosi smjernice, te je smjernice načelno obvezuju pri izvršavanju njezine diskrecijske ovlasti. Međutim, kad se države članice pozivaju na posebne razloge zbog kojih bi Komisija trebala odstupiti od svojih smjernica, dužna je ispitati te argumente i izvršiti svoju diskrecijsku ovlast uzimajući u obzir te argumente ([74]).

(328) U ovom slučaju potpora je dodijeljena prije donošenja Komunikacije. Njemačka i zainteresirane strane nisu posebno komentirale usklađenost potpore s Komunikacijom. Zbog toga Komisija smatra primjerenim da svoju ocjenu temelji izravno na članku 107. stavku 3. točki (c) UFEU-a, po uzoru na načela navedena u Komunikaciji.

(329) Prvo, cilj potpore mora biti olakšavanje razvoja gospodarske djelatnosti. Njemačka je izjavila da se potpora za osposobljavanje temelji na politici tržišta rada pokrajine Porajnje-Falačka. Cilj potpore je ljudima omogućiti stjecanje kvalifikacije kako bi mogli pristupiti tržištu rada, posebno u sektoru zračnog prijevoza. S jedne strane, osposobljavanje potencijalnih zaposlenika ulaganje je u gospodarski razvoj sektora zračnog prijevoza. S druge strane, povećanje zaposlenosti u regiji izravno utječe na gospodarstvo regije jer utječe na potrošnju i ulaganja. Stoga je prvi uvjet ispunjen.

(330) Drugo, potpora za osposobljavanje ne smije negativno utjecati na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

(331) U skladu s točkama 9., 10., 12. i 16. Komunikacije, pretpostavlja se da potpora za osposobljavanje nema negativan utjecaj na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu, ako (a) postoji tržišni nedostatak koji opravdava potporu, (b) potpora nije jedini instrument politike za poticanje osposobljavanja dostupan državama članicama, (c) potpora za osposobljavanje ima učinak poticaja i bila je potrebna te naposljetku (d) potpora je proporcionalna.

(332) U Komunikaciji se prije svega navodi da bi se potpore za osposobljavanje trebale dodjeljivati samo u slučaju tržišnog nedostatka. Važnu ulogu u tom ocjenjivanju imaju priroda osposobljavanja i prenosivost vještina stečenih tijekom tog osposobljavanja. Što je osposobljavanje općenitije i što su vještine prenosivije, to je vjerojatnije da će osposobljavanje imati pozitivne vanjske učinke. Osim toga, uključivanje radnika s invaliditetom ili radnika u nepovoljnom položaju povećava pozitivne vanjske učinke osposobljavanja.

([72]) Članak 107.stavak 3. točka (a) UFEU-a odnosi se na potpore koje se dodjeljuju za promicanje gospodarskog razvoja područja na kojima je životni standard neuobičajeno nizak ili na kojima postoji velika podzaposlenost. To se izuzeće odnosi samo na one regije u kojima je gospodarska situacija iznimno nepovoljna u odnosu na EU u cjelini, što nije slučaj s pokrajinom Porajnje-Falačka.
Članak 107.stavak 3. točka (b) UFEU-a odnosi se na potpore za promicanje provedbe važnog projekta od zajedničkog europskog interesa ili za otklanjanje ozbiljnih poremećaja u gospodarstvu države članice. Politika tržišta rada ograničena na regiju Porajnje-Falačka nije važan projekt od zajedničkog europskog interesa.
Naposljetku, potpora ne promiče kulturu i očuvanje baštine u skladu s člankom 107.stavkom 3. točkom (d) UFEU-a.

([73]) Vidjeti presudu Suda od 22. rujna 2020., Republika Austrija/Komisija i dr., C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, točke od 18. do 20.

([74]) Vidjeti presudu Suda od 19. srpnja 2016., *Kotnik i dr.*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, točke od 37. do 41.

(333) Potpora je bila dio politike tržišta rada koja se sastojala od programa „Osposobljavanje pilota za mjesto kapetana ili prvog časnika u pilotskoj kabini 2001./2002.”, „Osposobljavanje kabinske posade 2001./2002.”, „Osposobljavanje pilota za mjesto kapetana ili prvog časnika u pilotskoj kabini 2002./2003.” i „Osposobljavanje kabinske posade 2002./2003.”.

(334) Priroda osposobljavanja vrlo je specifična. Osposobljavanje polaznicima omogućuje da rade samo na mjestu člana kabinske posade ili kapetana odnosno prvog časnika zrakoplova. Kad je riječ o prenosivosti stečenih vještina, osposobljavanje su pružali samo Ryanair i Njemačka, a oni nisu dostavili dokaze kojima bi osporili da je 80 – 90 % predmetnog osoblja nakon osposobljavanja bilo zaposleno u društvu Ryanair, kako je tvrdio podnositelj pritužbe. Može se pretpostaviti da su vještine stečene tijekom osposobljavanja prenosive na rad za druge zračne prijevoznike, tako da čak i ako je ta tvrdnja podnositelja pritužbe točna, osoblje može donijeti odluku da neće ostati raditi za Ryanair. Međutim, nije poznato dobiva li se u okviru osposobljavanja certifikat, što bi značilo da bi drugi zračni prijevoznici stvarno mogli zaposliti osobu koja je prošla to osposobljavanje. Njemačka je navela samo to da je predmetno osposobljavanje bilo usmjereno na nezaposlene osobe i osobe kojima prijeti nezaposlenost. Nije navela je li osposobljavanje bilo usmjereno na radnike s invaliditetom ili radnike u nepovoljnom položaju koji ne bi dobili takvu priliku na tržištu rada.

(335) Na temelju informacija iz spisa zračni prijevoznici imaju različite politike o tome plaćaju li sami osposobljavanje pilota i kabinske posade (kao što je slučaj s „tradicionalnim” zračnim prijevoznicima) ili kandidati za radna mjesta moraju sami platiti osposobljavanje. Međutim, u oba se modela osposobljavanje obično osigurava na tržištu pa nema potrebe za državnom intervencijom ili financiranjem osposobljavanja državnim sredstvima.

(336) Zbog toga Komisija smatra da Njemačka nije dokazala postojanje tržišnog nedostatka i zaključuje da se predmetno osposobljavanje općenito osigurava na tržištu, bez potrebe da država intervenira dodjeljivanjem potpore za osposobljavanje.

(337) U svakom slučaju, kako bi se dokazala nužnost i poticajni učinak potpore, mora se dokazati da je, u usporedbi sa situacijom bez potpore, osposobljavanje koje nudi predmetni poduzetnik poboljšano u smislu veličine, kvalitete, opsega ili ciljanih sudionika. Komisija nije primila nikakve informacije o učinku osposobljavanja na nezaposlenost u regiji, kao ni o općoj gospodarskoj situaciji u pokrajini Porajnje-Falačka. Njemačka nije dostavila nikakvu protučinjeničnu analizu u kojoj bi usporedila razine planiranog osposobljavanja s potporom i bez nje. Ustvari, Njemačka nije mogla dokazati da su polaznici osposobljavanja nakon toga stvarno bili zaposleni. Komisija stoga ne zna je li osposobljavanje za kabinsko osoblje ili kapetana zrakoplova bilo potrebno kako bi se smanjila nezaposlenost. Njemačka nije dokazala na koji je način potpora za osposobljavanje potaknula zrakoplovnu industriju da zaposli više osoblja. Komisija stoga ne može ocijeniti nužnost i poticajni učinak potpore za osposobljavanje.

(338) Kako bi bila proporcionalna, potpora mora biti ograničena na minimum potreban za postizanje željenog cilja. Budući da je već utvrđeno da ne postoje dokazi o tržišnom nedostatku i da stoga nisu potrebne mjere politike za promicanje osposobljavanja te da potpora nije bila potrebna i da nije imala učinak poticaja, nije potrebno ocijeniti je li iznos potpore zadržan na najmanjoj mogućoj razini kako bi se postigao cilj te potpore. Potpora za osposobljavanje stoga nije spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a, tumačenom s obzirom na kriterije utvrđene u Komunikaciji.

(339) Potpora za osposobljavanje dodijeljena društvu Ryanair stoga je bila nespojiva državna potpora.

5.2.2.2. Ugovori o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. između pokrajine Porajnje-Falačka i društva Ryanair

(340) Ugovori o marketinškim uslugama čine operativnu potporu društvu Ryanair koja smanjuje operativne troškove koje bi to društvo inače trebalo snositi kako bi obavljalo letove iz zračne luke Frankfurt-Hahn i prema njoj.

(341) U skladu sa sudskom praksom Suda država članica dužna je navesti moguće temelje spojivosti i dokazati da su uvjeti za tu spojivost ispunjeni ([75]).

(342) Njemačka ne smatra da ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s društvom Ryanair iz 2005. i 2017. čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a te stoga nije iznijela argumente o spojivosti tih ugovora s unutarnjim tržištem.

(343) Spojivost potpore mora se ocijeniti na datum njezine dodjele ([76]). Kad je riječ o ugovoru o marketinškim uslugama iz 2005. to je bilo 4. studenoga 2005., tj. prije nego što su Smjernice za zračni prijevoz iz 2005. stupile na snagu 9. prosinca 2005. Kad je riječ ugovoru iz 2017., to je bilo 20. listopada 2017. Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. primjenjuju se na ugovor o marketinškim uslugama iz 2017.

(344) Kad je riječ o ugovoru o marketinškim uslugama iz 2005., Komisija slijedi isti pristup koji je primijenila u prethodnim odlukama u kojima je morala ocijeniti spojivost potpore dodijeljene prije stupanja na snagu aktualnih Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. i Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. ([77])

(345) Prije donošenja Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. Komisija je donijela Smjernice za zračni prijevoz iz 1994. ([78]) Međutim, u Smjernicama za zračni prijevoz iz 1994. nisu posebno predviđeni uvjeti spojivosti za operativne potpore usmjerene na promicanje zračnog prometa iz regionalnih zračnih luka. U skladu s pristupom iz prethodnih odluka Komisija stoga mora ocijeniti spojivost predmetne potpore izravno na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a.

(346) U tom je pogledu potrebno primijetiti da se ocjena Komisije takve vrste državnih potpora s vremenom poboljšala dok su određene točke ostale nepromijenjene. Te točke proizlaze iz općih načela koja čine temelj za spojivost potpora u skladu s prethodno navedenom odredbom UFEU-a.

(347) Tako je u Odluci o *zračnoj luci Manchester* iz lipnja 1999. ([79]) Komisija ocijenila da su sniženja naknada zračne luke, koja su bila dodijeljena na nediskriminirajući način i s ograničenim trajanjem kao mjera radi promidžbe novih linija, spojiva s pravilima o državnim potporama.

(348) Nakon toga, u svojoj odluci iz veljače 2004. o *Zračnoj luci Charleroi* ([80]), Komisija je objasnila da „operativne mjere potpore namijenjene potpomaganju otvaranja novih zračnih linija ili pospješivanju određenih učestalosti mogu biti nužno sredstvo za razvoj malih regionalnih zračnih luka. Mjere doista mogu uvjeriti zainteresirana poduzeća da preuzmu rizik ulaganja u nove linije. Međutim, kako bi se te potpore mogle proglasiti spojivima

([75]) Vidjeti presudu Suda od 28. travnja 1993., Italija/Komisija, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, točku 20.

([76]) Vidjeti uvodnu izjavu 85. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. i uvodnu izjavu 174. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

([77]) Vidjeti na primjer Odluku Komisije (EU) 2015/1227 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.22614 (C 53/07) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn te društava Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (SL L 201, 30.7.2015., str. 109., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj), uvodne izjave od 452. do 470.; Odluku (EU) 2016/633, uvodne izjave od 511. do 531.

([78]) Smjernice o primjeni članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru na državne potpore u sektoru zrakoplovstva (SL C 350, 10.12.1994., str. 5.).

([79]) Vidjeti Odluku Komisije od 14. lipnja 1999. u predmetu državne potpore NN 109/98 Ujedinjena Kraljevina, Zračna luka Manchester, SL C 65, 13.3.2004., str. 5.

([80]) Odluka Komisije 2004/393/EZ od 12. veljače 2004. o prednostima koje su regija Valonija i upravitelj zračne luke Brussels South Charleroi Airport dali zračnom prijevozniku Ryanair u vezi s njegovom uspostavom poslovnog nastana u Charleroiju (SL L 137, 30.4.2004., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) („Odluka o zračnoj luci Charleroi"). Ta je odluka poništena presudom Prvostupanjskog suda u predmetu Ryanair/Komisija,T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Iz nje se međutim može vidjeti razvoj Komisijinih ocjena predmetnih potpora.

na temelju članka 87. stavka 3. točke (c) Ugovora, potrebno je utvrditi jesu li te potpore potrebne i razmjerne traženom cilju te utječu li na trgovinu u mjeri u kojoj je to suprotno zajedničkom interesu". Komisija je zatim utvrdila određene uvjete koje je potrebno ispuniti kako bi se te operativne potpore mogle smatrati spojivima, konkretno, kako je navedeno u nastavku ([81]).

(a) Potpora mora doprinositi cilju koji je u interesu Zajednice, a to je razvoj regionalne zračne luke s pomoću znatnog povećanja prometa na novim linijama ([82]).

(b) Potpora mora biti potrebna u smislu da nije namijenjena liniji na kojoj već posluje isti ili drugi prijevoznik ni sličnoj liniji ([83]).

(c) Potpora mora imati učinak poticaja u smislu da mora doprinijeti razvoju djelatnosti koja nakon određenog razdoblja može postati profitabilna, što upućuje na to da je njezino trajanje ograničeno ([84]).

(d) potpora mora biti razmjerna, odnosno njezina visina mora biti povezana s neto razvojem prometa ([85]).

(e) Potpora se mora dodijeliti na transparentan i nediskriminirajući način te se ne smije kombinirati s drugim vrstama potpora.

(349) Ta su načela spojivosti jasno navedena u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. i Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., no i dalje je moguće da Komisija operativne potpore dodijeljene zračnim prijevoznicima proglasi spojivima ako se njima doprinosi razvoju manjih zračnih luka neto povećanjem prometa na novim linijama, ako je potpora neophodna (tj. nije dodijeljena za liniju na kojoj već posluje isti ili drugi prijevoznik ili sličnu liniju), ako je vremenski ograničena i ako postoji vjerojatnost da će linija za koju je potpora dodijeljena postati profitabilna, ako je iznos potpore razmjeran neto razvoju prometa i ako je potpora dodijeljena na transparentan i nediskriminirajući način te se ne kombinira s drugim vrstama potpora ([86]).

(350) Zaključno, Komisija smatra da je u ovom slučaju potrebno ispitati spojivost ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. s obzirom na prethodno navedena opća načela.

(351) Spojivost ugovora o marketinškim uslugama iz 2017. trebalo bi ocijeniti na temelju Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. u kojima se odražavaju i ta opća načela. U skladu s uvodnim izjavama od 138. do 155. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., početne potpore zračnim prijevoznicima moraju ispunjavati sljedeće uvjete:

(a) doprinos jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa, *tj.*, povećanje mobilnosti građana Unije ili potpomaganje regionalnog razvoja udaljenih regija;

(b) potreba za intervencijom države;

(c) prikladnost državnih potpora kao instrumenta politike;

(d) postojanje učinka poticaja;

(e) proporcionalnost iznosa potpore;

(f) izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu;

(g) zahtjeve u pogledu transparentnosti, nenakupljanja potpore i nediskriminacije, koji proizlaze iz uvodnih izjava 133. i 159. te uvodnih izjava od 161. do 163. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

([81]) Slično je ocjenjivanje Komisija provela i u drugim novijim predmetima. Vidjeti, na primjer, Odluku (EU) 2015/1227, uvodne izjave od 452. do 470.; Odluku (EU) 2016/633, uvodne izjave od 511. do 531.
([82]) Vidjeti uvodne izjave od 283. do 297. odluke u predmetu Charleroi.
([83]) Vidjeti uvodne izjave od 288. do 309. odluke u predmetu Charleroi.
([84]) Vidjeti uvodne izjave od 311. do 317. odluke u predmetu Charleroi.
([85]) Vidjeti uvodne izjave od 318. do 325. odluke u predmetu Charleroi.
([86]) Vidjeti Odluku (EU) 2015/1227, uvodnu izjavu 457.; Odluku (EU) 2016/633, uvodnu izjavu 516.

(352) Njemačka i Ryanair nisu naveli kako bi operativna potpora dodijeljena društvu Ryanair na temelju ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. doprinijela jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa. Komisija je prethodno opovrgnula (uvodne izjave od 266. do 288.) argument da je pokrajina imala namjeru promicati turizam ili gospodarski razvoj u regiji.

(353) U svakom slučaju, čak i da se nabavom marketinških usluga nastojao ostvariti cilj od zajedničkog interesa, što nije bio slučaj, Njemačka i Ryanair nisu iznijeli nijedan argument kojim bi dokazali da je potpora dodijeljena na temelju ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. u skladu s drugim prethodno navedenim zahtjevima.

(354) Stoga Komisija zaključuje da Njemačka i Ryanair nisu dokazali da postoji potreba za državnom intervencijom i da je potpora društvu Ryanair bila primjerena poticanju gospodarskog razvoja u regiji. Njemačka i Ryanair isto tako nisu uspjeli dokazati da je iznos potpore proporcionalan i da bi se njime mogli izbjeći neopravdani negativni učinci na tržišno natjecanje i trgovinu. Naposljetku, Njemačka i Ryanair nisu dokazali da su ispunjeni zahtjevi u pogledu transparentnosti, nenakupljanja potpore i nediskriminacije iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

(355) Potpora dodijeljena ugovorima o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. stoga čini nezakonitu i nespojivu državnu potporu.

6. **POVRAT**

(356) U skladu s Ugovorom o funkcioniranju Europske unije i ustaljenom sudskom praksom sudova Unije, Komisija je nadležna donijeti odluku da predmetna država članica mora ukinuti ili izmijeniti potporu ako utvrdi da je potpora nespojiva s unutarnjim tržištem ([87]). Sudovi Unije isto tako dosljedno smatraju da obveza države članice da ukine potporu koju Komisija smatra nespojivom s unutarnjim tržištem služi u svrhu ponovne uspostave prethodne situacije ([88]).

(357) U tom kontekstu sudovi Unije utvrdili su da će taj cilj biti ostvaren kad primatelj vrati iznose koji su mu dodijeljeni na temelju nezakonite potpore, čime će izgubiti prednost nad konkurentima na unutarnjem tržištu te će se ponovno uspostaviti situacija koja je postojala prije isplate potpore ([89]).

(358) U skladu sa sudskom praksom u članku 16. stavku 1. Uredbe (EU) 2015/1589 navedeno je da „kada se u slučajevima nezakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere za povrat sredstava potpore od korisnika”.

(359) Stoga, s obzirom na to da su državne potpore u korist FFHG-a proizašle iz povlačenja „stambene” parcele iz Ugovora o kupoprodaji zemljišta iz 2014. do kojeg je došlo 2016. te potpore za osposobljavanje i ugovori o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017. u korist društva Ryanair provedeni protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a i da se trebaju smatrati nezakonitim i nespojivim potporama, njihovi se iznosi moraju vratiti kako bi se ponovno uspostavila situacija koja je na unutarnjem tržištu postojala prije njihove dodjele. Povrat obuhvaća razdoblje od datuma kad je potpora stavljena na raspolaganje korisnicima do njezina stvarnog povrata. Na iznos povrata obračunava se kamata od datuma kad je državna potpora stavljena na raspolaganje korisnicima do njezina stvarnog povrata.

(360) U skladu s člankom 17. stavkom 1. Uredbe (EU) 2015/1589 ovlasti Komisije u vezi s povratom potpore podliježu roku zastare od deset godina, a u skladu sa stavkom 2. prvom rečenicom, „rok zastare počinje danom kada je nezakonita potpora dodijeljena korisniku, bilo kao pojedinačna potpora ili u okviru programa potpora.”.

([87]) Presuda Suda od 12. srpnja 1973., Komisija/Njemačka, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, točka 13.
([88]) Presuda Suda od 21. ožujka 1990., Belgija/Komisija, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, točka 66.
([89]) Presuda Suda od 17. lipnja 1999., Belgija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točke 64. i 65.

(361) Kad je riječ o potpori za osposobljavanje dodijeljenoj društvu Ryanair, Njemačka je navela da je od 2001. do 2003. društvu HCM dodijeljeno 1 880 197,11 EUR. Njemačka je dostavila dokaze koji potvrđuju da su društvu Ryanair, preko društva a und o Gettman, isplaćena najmanje dva čeka u iznosu od 220 427,64 EUR i 639 146,04 EUR. Ta su plaćanja izvršena s računa društva HCM 17. siječnja 2003. Njemačka tvrdi da je potpora u potpunosti isplaćena prije kraja 2003. Komisija stoga smatra da je potpora dodijeljena 2003.

(362) U članku 17. stavku 2. Uredbe (EU) 2015/1589 navodi se sljedeće: „Rok zastare se prekida bilo kojom radnjom koju Komisija ili neka država članica, djelujući na zahtjev Komisije, poduzme u vezi s nezakonitom potporom. Nakon svakog prekida, rok zastare se počinje računati iznova. Rok zastare se obustavlja sve dok se o odluci Komisije vodi postupak pred Sudom Europske unije.”.

(363) Obavijest Komisije o podnošenju pritužbe upućena državi članici čini radnju kojom se prekida rok zastare u smislu članka 17. stavka 2. Uredbe (EU) 2015/1589.

(364) U stvari, Lufthansa je 4. ožujka 2011. podnijela službenu pritužbu koja je 18. ožujka 2011. proslijeđena Njemačkoj. Tijekom ocjenjivanja te pritužbe Komisija je postavila konkretna činjenična pitanja o potpori za osposobljavanje na koja je Njemačka odgovorila 14. lipnja 2011.

(365) Tom je radnjom 2011. prekinut rok zastare u smislu članka 17. stavka 2. Uredbe (EU) 2015/1589, zbog čega za povrat potpore dodijeljene 2003. nije nastupila zastara.

7. **ZAKLJUČAK**

(366) Komisija smatra da jamstvo koje je pokrajina Porajnje-Falačka dala FFHG-u čini *de minimis* potporu te je stoga izuzeto od obveze prethodne prijave. Komisija smatra i da su ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. između FFHG-a i Ryanaira i financiranje izgradnje škole za posadu i pilote te hangara za održavanje u korist Ryanaira u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i da ne čine državnu potporu.

(367) Komisija smatra da je Njemačka nezakonito provela mjere navedene u nastavku, čime je prekršila članak 108. stavak 3. UFEU-a, i da se te mjere ne mogu proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem te stoga Njemačka mora izvršiti povrat nespojive državne potpore s kamatom:

(a) državna potpora FFHG-u proizašla iz toga što je 2016. iz ugovora o kupoprodaji zemljišta iz 2014. povučena „stambena” parcela;

(b) potpora za osposobljavanje u korist društva Ryanair;

(c) državna potpora društvu Ryanair na temelju ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. i 2017.,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ugovori o uslugama zračne luke iz 2013., 2015. i 2016. između FFHG-a i Ryanaira te financiranje izgradnje škole za posadu i pilote i hangara za održavanje u korist društva Ryanair koje je provela Njemačka ne čine potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

Jamstvo koje je pokrajina Porajnje-Falačka dala društvu FFHG i koje je provela Njemačka izuzeto je od obveze prethodne prijave u skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a jer čini *de minimis* potporu.

Članak 2.

Sljedeće mjere koje je Njemačka nezakonito provela protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a u korist FFHG-a i Ryanaira nespojive su s unutarnjim tržištem:

(a) državna potpora u iznosu od 1,25 milijuna EUR dodijeljena FFHG-u 2016. zbog toga što je iste godine iz ugovora o kupoprodaji zemljišta iz 2014. povučena „stambena” parcela;

(b) državna potpora u iznosu od 220 427,64 EUR, 639 146,04 EUR i 680 627,93 EUR dodijeljena društvu Ryanair za financiranje osposobljavanja;

(c) državna potpora dodijeljena društvu Ryanair na temelju ugovora o marketinškim uslugama iz 2005. u razdoblju od 2005. do 2016. u iznosu od 11,2 milijuna EUR (vidjeti prethodnu godišnju raspodjelu u tablici 1) i na temelju ugovora o marketinškim uslugama iz 2017. u iznosu koji njemačka tijela tek trebaju utvrditi (350 000 EUR za 2017. i do 1,2 milijuna EUR za svaku sljedeću godinu).

Članak 3.

1. Njemačka mora od korisnika zatražiti povrat potpore iz članka 2.

2. Na iznose koji se moraju vratiti obračunavaju se kamate od datuma kad su stavljeni na raspolaganje korisnicima do datuma njihova stvarnog povrata.

3. Kamatna stopa izračunava se na temelju složenoga kamatnog računa u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ([90]).

Članak 4.

1. Povrat potpore iz članka 2. stupa na snagu odmah i odmah proizvodi učinak.

2. Njemačka je dužna osigurati provođenje ove Odluke u roku od četiri mjeseca od datuma njezine objave.

([90]) Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 140, 30.4.2004., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

Članak 5.

1. U roku od dva mjeseca od obavijesti o donošenju ove Odluke Njemačka mora dostaviti sljedeće informacije:

(a) ukupni iznos (glavnica i kamate na iznos povrata) koji korisnik mora vratiti;

(b) detaljni opis mjera koje su već poduzete ili se planiraju poduzeti radi usklađivanja s ovom Odlukom;

(c) dokumente kojima se dokazuje da je korisnicima naloženo da vrate potporu.

2. Njemačka redovito obavješćuje Komisiju o napretku svojih mjera poduzetih radi provedbe ove Odluke dok se ne završi povrat potpore iz članka 2. Na jednostavan zahtjev Komisije odmah dostavlja informacije o već poduzetim i planiranim mjerama u svrhu usklađivanja s ovom Odlukom. Mora dostaviti i detaljne informacije o iznosima potpore i kamata na iznos povrata koje su korisnici već vratili.

Članak 6.

Ova je Odluka upućena Saveznoj Republici Njemačkoj.

Komisija može objaviti iznose potpore i kamata na iznos povrata koje su vraćene u okviru provedbe ove Odluke ne dovodeći u pitanje članak 30. Uredbe (EU) 2015/1589.

Ako ova Odluka sadržava povjerljive informacije koje se ne bi trebale objaviti, obavijestite Komisiju u roku od petnaest radnih dana od datuma njezina primitka. Ako Komisija u tom roku ne primi obrazloženi zahtjev, smatrat će se da pristajete na objavu cijelog teksta Odluke. Zahtjev s navedenim relevantnim informacijama potrebno je poslati elektroničkim putem na sljedeću adresu:

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

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Sastavljeno u Bruxellesu 9. rujna 2024.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Izvršna potpredsjednica