SKLEP KOMISIJE (EU) 2024/3021

z dne 9. septembra 2024

o ukrepih SA.43260 (2018/C), ki jih je Nemčija izvedla v korist družb Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH in Ryanair DAC

(notificirano pod dokumentarno številko C(2024) 6468)

(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 108(2), prvi pododstavek, PDEU,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1), točka (a), Sporazuma,

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

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Družba Deutsche Lufthansa AG (v nadaljnjem besedilu: družba Lufthansa ali pritožnica) je 3. novembra 2015 pri Komisiji vložila pritožbo, v kateri je trdila, da je Nemčija prek regionalnih organov nemške zvezne dežele Porenje-Pfalška izvedla nekatere ukrepe, ki domnevno pomenijo državno pomoč, v korist družbe Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba FFHG), upravljavca letališča Frankfurt-Hahn, in družbe Ryanair DAC (v nadaljnjem besedilu: družba Ryanair) v zvezi z njenimi dejavnostmi na letališču Frankfurt-Hahn.

(2) Komisija je z dopisom z dne 26. oktobra 2018 (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) Nemčijo obvestila o svoji odločitvi, da v zvezi z nekaterimi ukrepi ([2]) začne postopek na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Nemčija je pripombe k sklepu o začetku postopka predložila 5. februarja 2019.

(3) Komisija je 13. septembra 2019 z objavo sklepa o začetku postopka v *Uradnem listu Evropske unije* zainteresirane strani pozvala k predložitvi pripomb o navedenem ukrepu.

(4) Komisija je prejela pripombe zainteresiranih strani, in sicer 3. julija 2019 od družbe Lufthansa, 25. oktobra 2019 od družbe Ryanair in 31. oktobra 2019 od družbe FFHG.

(5) Nemčija je z dopisi z dne 15. novembra 2021, 15. decembra 2021 in 28. marca 2024 Komisiji predložila dodatna pojasnila. Družba Lufthansa je med letoma 2019 in 2023 predložila dodatne pisne informacije.

2. PODROBEN OPIS UKREPOV

2.1 Upravičenki do ukrepov

(6) Upravičenki do ukrepov sta družbi FFHG in Ryanair.

([1]) UL C 310, 13.9.2019, str. 5.
([2]) Sklep Komisije z dne 26. oktobra 2018 v zadevi SA.43260 (2015/FC) – Nemčija – Domnevna pomoč letališču Frankfurt-Hahn in družbi Ryanair (UL C 310, 13.9.2019, str. 5).

2.1.1 *Družba FFHG*

(7) Kot je opisano v sklepu o začetku postopka (uvodni izjavi 13 in 14), se letališče Frankfurt-Hahn nahaja v nemški zvezni deželi Porenje-Pfalška, približno 120 km zahodno od mesta Frankfurt na Majni. Do leta 1992 je bilo letališče vojaška baza ZDA, nato pa je bilo preoblikovano v civilno letališče za potniški in tovorni promet. Letališče Frankfurt-Hahn ima operativno licenco, ki mu omogoča, da obratuje 24 ur na dan, sedem dni v tednu.

(8) Letališče Frankfurt-Hahn upravlja družba FFHG. Družba FFHG je bila ustanovljena leta 2001. Družba Flughafen Frankfurt/Main GmbH (v nadaljevanju: družba Fraport) je sprva imela v lasti večino deležev v družbi FFHG, medtem ko je bila zvezna dežela Porenje-Pfalška manjšinska družbenica. Januarja 2005 je postala manjšinska družbenica tudi zvezna dežela Hessen.

(9) Od januarja 2005 do 31. decembra 2008 so bile družbenice družbe FFHG torej družba Fraport (65-odstotni delež), zvezna dežela Porenje-Pfalška (17,5-odstotni delež) in zvezna dežela Hessen (17,5-odstotni delež).

(10) Zvezna dežela Porenje-Pfalška je s pridobitvijo 65-odstotnega nadzornega deleža od družbe Fraport prevzela družbo FFHG z učinkom od 1. januarja 2009. Po tem prevzemu sta bili preostali družbenici družbe FFHG zvezna dežela Porenje-Pfalška (82,5-odstotni delež) in zvezna dežela Hessen (17,5-odstotni delež).

(11) Zvezna dežela Porenje-Pfalška je 1. marca 2017 podpisala pogodbo o nakupu deležev, ki je bila sklenjena 9. avgusta 2017, z njo pa je svoj 82,5-odstotni delež v družbi FFHG prodala družbi HNA Airport Group GmbH, tj. družbi iz kitajske skupine HNA, ki posluje po vsem svetu (v nadaljnjem besedilu: skupina HNA). Preostali 17,5-odstotni delež v družbi FFHG je še vedno v lasti zvezne dežele Hessen.

(12) Družba FFHG je oktobra 2021 vložila predlog za začetek postopka zaradi insolventnosti.

(13) Kot je pojasnjeno v sklepu o začetku postopka (uvodne izjave 15–17), potniški promet z letališča Frankfurt-Hahn večinoma predstavljajo nizkocenovni leti. Glavni letalski prevoznik za potniški promet, ki opravlja lete z letališča Frankfurt-Hahn, je družba Ryanair.

(14) Med letoma 1998 in 2007 se je število potnikov na letališču Frankfurt-Hahn povečalo s približno 39 000 potnikov na približno 4 milijone potnikov na leto. Med letoma 2007 in 2019 se je potniški promet postopoma zmanjšal na približno 1,5 milijona potnikov na leto.

(15) Poleg potniških letov se na letališče Frankfurt-Hahn in z njega opravljajo tudi tovorni leti. Leta 2019 je bilo prek letališča Frankfurt-Hahn z letalskim prevozom prepeljanih približno 171 000 ton tovora. V letu z največjim številom ton, tj. leta 2011, je bilo prepeljanih približno 286 000 ton.

2.1.2 *Družba Ryanair*

D(16) Družba Ryanair je irski nizkocenovni letalski prevoznik, ustanovljen leta 1984. Leta 2019 je družba Ryanair prepeljala približno 142 milijonov potnikov in uporabljala več kot 200 letališč.

2.2 **Sporni ukrepi**

2.2.1 *Ukrepi v zvezi z družbo FFHG*

2.2.1.1 Poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje-Pfalška dodelila družbi FFHG

(17) Po navedbah Nemčije se je družba Haitec AG (v nadaljnjem besedilu: družba Haitec) ([3]), družba za vzdrževanje zrakoplovov, ustanovljena leta 2008, leta 2013 odločila, da ustanovi sedež na letališču Frankfurt-Hahn, da bi trajneje zagotavljala storitve vzdrževanja zrakoplovov, zlasti pa, da svojo ponudbo na letališču razširi na vzdrževanje večjih zrakoplovov. V ta namen je družba Haitec 20. decembra 2013 od družbe FFHG kupila zemljišče za približno 7,7 milijona EUR, da bi na navedenem zemljišču zgradila večji objekt za vzdrževanje. Gradnja objekta je bila zaključena jeseni 2016, pri čemer je družba Haitec vložila približno 40 milijonov EUR, kar je precej več, kot je bilo prvotno načrtovano.

([3]) Zdaj družba HAITEC Aircraft Maintenance GmbH.

(18) V zadnji fazi pogajanj o pogodbi o prodaji zemljišča med družbama FFHG in Haitec je družba Haitec zahtevala vključitev pravice do odstopa v pogodbo, ki jo je bilo treba zavarovati s poroštvom zvezne dežele Porenje-Pfalška.

(19) V skladu s to pravico do odstopa od pogodbe lahko družba Haitec odstopi od prodajne pogodbe v obdobju približno 15 let (do 31. decembra 2028), če nastopi ena od naslednjih treh okoliščin:

(a) družba FFHG ali njeni pravni nasledniki bi izgubili licenco za upravljanje letališča Frankfurt-Hahn;

(b) letališče Frankfurt-Hahn bi povsem prenehalo obratovati;

(c) družba FFHG bi postala insolventna, upravljanja letališča pa ne bi nadaljeval drug upravljavec.

(20) Če družba Haitec uveljavi svojo pravico do odstopa od pogodbe, mora zemljišče vrniti družbi FFHG in ima pravico do vračila 80 % nakupne cene v višini 6,2 milijona EUR. Ker družba FFHG zaradi katere koli od treh okoliščin, navedenih v uvodni izjavi 19, družbi Haitec verjetno ne bi mogla vrniti 6,2 milijona EUR, je družba Haitec zahtevala zavarovanje za poplačilo svoje terjatve. Zato je družba Haitec 20. februarja 2014 od zvezne dežele Porenje-Pfalška prejela poroštveno izjavo (*Bürgschaftserklärung*), v kateri se zvezna dežela zavezuje, da bo podjetju Haitec plačala 6,2 milijona EUR v primeru odstopa od pogodbe o prodaji zemljišča v okoliščinah, navedenih v uvodni izjavi 19.

(21) Nemški organi so pojasnili, da družba FFHG za zagotavljanje tega poroštva zvezni deželi Porenje-Pfalška plačuje premijo v višini 2,56 % letno na znesek poroštva, ki znaša 6,2 milijona EUR. Poroštveno premijo je določila [družba za svetovanje]. [Družba za svetovanje] je uporabila orodje agencije Moody's RiskCalc in na podlagi revidiranih računovodskih izkazov letališča iz leta 2012 ocenila, da je samostojna bonitetna ocena družbe FFHG znašala […] za eno leto in […] za pet let. Na tej podlagi je [družba za svetovanje] ocenila razpon trgu primernih letnih poroštvenih premij med 1,51 % in 2,56 %. Družba FFHG in zvezna dežela Porenje-Pfalška sta upoštevali zgornjo mejo ocenjenega razpona in se dogovorili o poroštveni premiji v višini 2,56 % na leto (približno 158 000 EUR). V poroštvenih pogodbah ni predvidena prilagoditev poroštvene premije.

2.2.1.2 „Dvojna" prodaja zemljišča s strani družbe FFHG

(22) Družba FFHG je novembra 2014 prejela [10–25] milijonov EUR za nepremičninsko transakcijo, s katero je družba FFHG zvezni deželi Porenje-Pfalška prodala dve parceli, in sicer parcelo „kampus" in parcelo „stanovanja" (v nadaljnjem besedilu: prodajna pogodba iz leta 2014). Družba FFHG si je pridržala pravico do odstopa od prodajne pogodbe iz leta 2014 v zvezi s parcelo „stanovanja". V prodajni pogodbi iz leta 2014 je bilo določeno, da bi morala prodajna cena v primeru uveljavljanja pravice do odstopa temeljiti na novem izvedenskem mnenju. V okviru tega nepremičninskega posla je zvezna dežela Porenje-Pfalška ustvarila 29 novih delovnih mest v družbi Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), ki so bila večinoma (vendar ne izključno) zapolnjena z zaposlenimi iz družbe FFHG. Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da je bila prodajna pogodba iz leta 2014 sklenjena po tržni vrednosti. Navedena ugotovitev je temeljila na izvedenskem mnenju odbora za izvedenska mnenja o vrednosti nepremičnin na območju Osteifel-Hunsrück, ki ga je naročila zvezna dežela Porenje-Pfalška, dopolnjena pa je bila s poročilom direktorata za strukturo in dovoljenja za sever (v nadaljnjem besedilu: direktorat SGD Nord).

(23) Družba FFHG je leta 2015 začela postopek za oddajo javnega naročila za prodajo zemljišča „stanovanja". Družba ADC Airport Harbour Investment GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba ADC) je predložila ponudbo v višini 1,25 milijona EUR.

(24) Pozneje je zvezna dežela Porenje-Pfalška začela postopek privatizacije letališča Frankfurt-Hahn. Izbrani ponudnik, družba Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd. (v nadaljnjem besedilu: družba SYT), je predložil ponudbo, ki je vključevala zemljišči „kampus" in „stanovanja". Zvezna dežela Porenje-Pfalška je ponudbo družbe ADC uporabila kot pokazatelj tržne cene parcele „stanovanje" in v pogodbi o privatizaciji z družbo SYT določila ceno za navedeno parcelo v višini 1,25 milijona EUR. Pogodba o privatizaciji z družbo SYT je bila sklenjena 2. junija 2016. Da je lahko zvezna dežela Porenje-Pfalška v okviru privatizacije obe parceli „kampus" in „stanovanja" prenesla na družbo SYT, je bilo predvideno, da bi se družba FFHG odpovedala svoji pravici do odstopa od prodajne pogodbe iz leta 2014 z zvezno deželo Porenje-Pfalška. Vendar družba SYT 10. junija 2016 ni plačala cene v skladu s pogodbo o privatizaciji, zvezna dežela Porenje-Pfalška pa je nato 6. julija 2016 uveljavila svojo pravico do odstopa od prodaje družbi SYT.

(25) Družba FFHG je 6. junija 2016 uveljavila pravico do odstopa od prodajne pogodbe iz leta 2014. Uveljavitev pravice do odstopa je bila notarsko overjena 6. julija 2016. Družba FFHG zvezni deželi Porenje-Pfalška za uveljavitev pravice do odstopa v zvezi s parcelo „stanovanja“ ni plačala nobenega nadomestila. Nemčija to utemeljuje s tem, da je odbor za izvedenska mnenja o vrednosti nepremičnin na območju Osteifel-Hunsrück v svojem izvedenskem mnenju iz leta 2014, dopolnjenem s poročilom direktorata SGD Nord, za namene prodajne pogodbe iz leta 2014 ugotovil, da bi bili stroški porušitve stavb na parceli „stanovanja“ (nekdanje vojašnice) in poznejše sanacije zemljišča višji od vrednosti zemljišča po izvedbi navedenih del. V izvedenskem mnenju je bila izključena možnost negativne tržne vrednosti, zato je bila tržna vrednost parcele „stanovanja“ določena na nič EUR. Družba FFHG je s pogodbo z dne 6. julija 2016 družbi ADC prodala parcelo„stanovanja“ za 1,25 milijona EUR. To pogodbo so podpisale tri stranke, in sicer družba ADC, družba FFHG in zvezna dežela Porenje-Pfalška, saj pogodba ni zajemala le prodaje parcele „stanovanja“ s strani družbe FFHG družbi ADC, temveč tudi prodajo parcele „kampus“ s strani zvezne dežele Porenje-Pfalška družbi ADC.

(26) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke o tem, ali je družba FFHG brez plačila nadomestila zvezni deželi Porenje-Pfalška pravico do odstopa v zvezi s parcelo „stanovanja“ (glej uvodne izjave 184–189 sklepa o začetku postopka) uveljavila po tržni vrednosti, saj Nemčija v času uveljavljanja pravice do odstopa ni predložila ocene vrednosti zemljišča, čeprav je bilo v prodajni pogodbi iz leta 2014 določeno, da bi morala prodajna cena v primeru uveljavljanja pravice do odstopa temeljiti na novem izvedenskem mnenju.

2.2.2 *Ukrepi v zvezi z družbo Ryanair*

2.2.2.1 Podpora za trženje za družbo Ryanair

Pogodba o trženju iz leta 2005

(27) Zvezna dežela Porenje-Pfalška in družba Ryanair sta 4. novembra 2005 sklenili pogodbo o trženju (v nadaljnjem besedilu: pogodba o trženju iz leta 2005), ki je veljala do konca leta 2016. Zvezna dežela je pogodbo sklenila sama, neodvisno od družbe FFHG, ki ni bila stranka pogodbe o trženju. Ob sklenitvi pogodbe o trženju je imela zvezna dežela v družbi FFHG zgolj 17,5-odstotni delež, 65-odstotni delež pa je imela družba Fraport, ki je zvezna dežela Porenje-Pfalška ne nadzoruje.

(28) Dogovorjeno je bilo, da se sredstva, ki jih je zvezna dežela zagotovila družbi Ryanair na podlagi pogodbe o trženju iz leta 2005, uporabijo za dejavnosti trženja in prodaje, ki bi jih izvajala družba Ryanair in bi koristile skupnemu turističnemu trženju zvezne dežele Porenje-Pfalška in družbe Ryanair (uvodna izjava 90 sklepa o začetku postopka). Plačila družbi Ryanair bi morala biti izvršena na podlagi ustreznih računov za promocijske dejavnosti v korist turističnih lokacij zvezne dežele Porenje-Pfalška. Družba Ryanair je za izvajanje teh dejavnosti trženja razvila „koncept trženja“.

(29) V skladu s pogodbo o trženju iz leta 2005 je zvezna dežela od družbe Ryanair kupila (i) povezave na spletnem mestu družbe Ryanair do turističnih ponudb v zvezni deželi Porenje-Pfalška (člen 1 pogodbe o trženju), (ii) dve strani v reviji družbe Ryanair na letalu (člen 2 pogodbe o trženju) in (iii) tiskovno kampanjo v korist turistične industrije zvezne dežele (člen 3 pogodbe o trženju). V zvezi s slednjo je v pogodbi določeno, za kakšen znesek mora družba Ryanair v obdobju 2006–2010 kupiti oglaševalski prostor od tretjih oseb (od 160 000 EUR leta 2006 do [400 000–500 000] EUR leta 2009 in leta 2010).

(30) V pogodbi o trženju iz leta 2005 so določena tudi plačila, ki jih mora zvezna dežela Porenje-Pfalška izvršiti družbi Ryanair, v skladu s členom 7 pogodbe pa bi ta morala biti vsaj 50 % nižja od cen, ki jih družba Ryanair zaračunava drugim naročnikom storitev spletnega trženja. Poleg tega člen 9 pogodbe o trženju določa, da se družba Ryanair zavezuje na letališču Frankfurt-Hahn stacionirati določeno število zrakoplovov ([4]), ki se med trajanjem pogodbe (kot je določeno v prilogi k pogodbi), spreminja, saj so ukrepi trženja, kot so opredeljeni v pogodbi, učinkoviti le, če je

([4]) Stacionirati zrakoplov na letališču pomeni, da zrakoplov na navedenem letališču običajno ostane čez noč. To pomeni, da se zrakoplov uporablja za opravljanje več letov z navedenega letališča.

v regijo prepeljanih več prihajajočih turistov. Če na letališču Frankfurt-Hahn ni stacionirano dogovorjeno število zrakoplovov družbe Raynair, ima zvezna dežela Porenje-Pfalška pravico do takojšnje odpovedi pogodbe o trženju.

(31) V naslednji preglednici so določena plačila, ki jih mora zvezna dežela plačati družbi Ryanair na leto v skladu s pogodbo o trženju iz leta 2005, določeno pa je tudi število zrakoplovov, ki se jih družba Ryanair zavezuje stacionirati na letališču Frankfurt-Hahn na leto:

Preglednica 1

Pogodba o trženju iz leta 2005 – plačila, ki jih mora plačati zvezna dežela Porenje-Pfalška, in število zrakoplovov družbe Ryanair, ki morajo biti stacionirani na letališču Frankfurt-Hahn.

Leto	Število zrakoplovov, ki morajo biti stacionirani na letališču Frankfurt-Hahn	Plačilo zvezne dežele Porenje-Pfalška družbi Ryanair (v EUR)
2006	8	[0–2 milijona]
2007	10	[0–2 milijona]
2008	12	[0–2 milijona]
2009	14	[0–2 milijona]
2010	16	[0–2 milijona]
2011	17	[0–2 milijona]
2012	18	[0–2 milijona]
2013	18	[0–2 milijona]
2014	18	[0–2 milijona]
2015	18	[0–2 milijona]
2016	18	[0–2 milijona]

(32) Razen pregleda cen, ki jih različne spletna mesta zaračunavajo za oglaševalske kampanje, Nemčija v zvezi s pogodbo o trženju iz leta 2005, ki jo je sklenila zvezna dežela, ni predložila nobene podrobne predhodne ocene, ki bi dokazovala, da je bila pogodba skladna s trgom.

Pogodba o trženju iz leta 2017

(33) Zvezna dežela Porenje-Pfalška je po prodaji svojih deležev v družbi FFHG skupini HNA ([5]) marca 2017 20. oktobra 2017 z družbo Ryanair sklenila novo pogodbo o trženju (poimenovano pogodba o skupni kampanji, v nadaljnjem besedilu: pogodba o trženju iz leta 2017). Navedena pogodba je začela veljati 1. oktobra 2017 in je bila sklenjena za največ pet let. Zvezna dežela je imela pravico, da ob upoštevanju svojih proračunskih omejitev pogodbo prekine z učinkom najhitreje 31. Decembra 2018.

(34) V novi pogodbi so bila določena letna plačila zvezne dežele družbi Ryanair za trženje načeloma v višini 1,2 milijona EUR na leto. Za obdobje od 1. oktobra do 31. decembra 2017 je bilo sorazmerno plačilo določeno na 350 000 EUR, za leto 2018 pa je bil predviden dodaten znesek v višini največ 200 000 EUR (v skupnem znesku 1,4 milijona EUR za leto 2018), če bi bil ustrezen prenos neporabljenih sredstev, načrtovanih za leto 2017, izveden v skladu z veljavnimi proračunskimi pravili zvezne dežele.

(35) Stranki sta se dogovorili, da bosta vsako leto določili podrobno trženjsko kampanjo in njeno vrednost. Letno plačilo naj bi znašalo največ 1,2 milijona EUR.

([5]) Skupina HNA je bila kitajski konglomerat, dejaven predvsem na področju letalstva in turizma.

(36) Družba Ryanair se je zavezala, da bo v času trajanja pogodbe na letališče Frankfurt-Hahn prepeljala vsaj [100 000–200 000] potnikov na leto, ki bodo v zvezni deželi Porenje-Pfalška ostali vsaj eno noč (v nadaljnjem besedilu: letalski turisti). Če bi bilo doseženo število manjše kot [100 000–200 000] letalskih turistov, plačila ne bi bilo treba izvršiti. Če bi bilo doseženo število večje kot [100 000–200 000], vendar manjše kot [100 000–200 000] letalskih turistov, bi bilo treba plačati le […] % od 1,2 milijona EUR.

(37) Poleg tega so bili v načrtu kampanje za leto 2018 določeni ukrepi za spoznavanje in večjo prepoznavnost turistične destinacije Porenje-Pfalška prek družbenih medijev, podatkovne zbirke družbe Ryanair za upravljanje odnosov s strankami in njenih spletnih mest ter ciljanega oglaševanja. Poleg tega je bila načrtovana celovita trženjska kampanja v vrednosti [0–1,2 milijona] EUR z uporabo tradicionalnih medijskih kanalov in zelo ciljno usmerjenih digitalnih medijev.

(38) Nemčija pojasnjuje, da je bila pogodba o trženju iz leta 2017 sklenjena po privatizaciji letališča Frankfurt-Hahn in da sta pogodbeni stranki ravnali kot udeleženca v tržnem gospodarstvu, pri čemer sta upoštevali tržne pogoje za sklenitev take pogodbe o trženju. Po navedbah Nemčije je odločitev zvezne dežele Porenje-Pfalška, da sklene pogodbo o trženju z družbo Ryanair, temeljila na primerjalni študiji, ki jo je izvedel neodvisni izvedenec in na podlagi katere je družba Ryanair za storitve trženja, ki jih je pričakovala zvezna dežela, ponudila najboljše razmerje med kakovostjo in ceno. Razen primerjalne študije Nemčija ni predložila nobene podrobne predhodne ocene pogodbe o trženju, ki jo je izvedla zvezna dežela in ki bi pokazala, da je pogodba ustrezala običajnim poslovnim praksam in upoštevala načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu.

2.2.2.2 Pogodbe o letaliških storitvah med družbama FFHG in Ryanair iz let 2013, 2015 in 2016

(39) Družbi FFHG in Ryanair sta sklenili vrsto pogodb, ki urejajo finančne pogoje, pod katerimi družba Ryanair posluje na letališču Frankfurt-Hahn. V Sklepu Komisije (EU) 2016/788 ([6]) (v nadaljnjem besedilu: sklep Hahn I) je Komisija ugotovila, da so bile pogodbe o letaliških storitvah med družbama FFHG in Ryanair iz let 2002 (v nadaljnjem besedilu: pogodba o letaliških storitvah iz leta 2002) in 2005 (v nadaljnjem besedilu: pogodba o letaliških storitvah iz leta 2005) skladne z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in zato niso pomenile državne pomoči. Pogodba o letaliških storitvah iz leta 2002 naj bi se prvotno uporabljala do 13. februarja 2017, z možnostjo podaljšanja do 13. februarja 2022, pogodba o letaliških storitvah iz leta 2005 pa naj bi se prvotno uporabljala do leta 2027.

(40) Vendar sta družbi FFHG in Ryanair 27. marca 2013 sklenili dodatno pogodbo (v nadaljnjem besedilu: dodatna pogodba iz leta 2013 ali pogodba o letaliških storitvah iz leta 2013) za obdobje treh let (2013–2016). V skladu s pogoji iz dodatne pogodbe iz leta 2013 ta povzema in nadomešča vse predhodno sklenjene pogodbe v zvezi z leti potniških zrakoplovov na letališče Frankfurt-Hahn in z njega. Nemčija ni predložila ocene dodatne pogodbe iz leta 2013 na podlagi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu. Dodatna pogodba iz leta 2013 je dodatek k standardni pogodbi o storitvah zemeljske oskrbe, ki se uporablja na letališču Frankfurt-Hahn. Ne odstopa od seznama letaliških pristojbin, temveč potrjuje njegovo uporabo. Posodablja pravila o storitvah zemeljske oskrbe, ki se uporabljajo za družbo Ryanair, glede na splošni razvoj v letalski industriji.

(41) Dodatna pogodba iz leta 2013 je bila 8. marca 2015 z opombo k pogodbi o storitvah zemeljske oskrbe, priloženi k dodatni pogodbi iz leta 2013 (v nadaljnjem besedilu: opomba iz leta 2015 ali pogodba o letaliških storitvah iz leta 2015), spremenjena v naslednjih točkah: (a) podaljšanje dodatne pogodbe iz leta 2013 do 31. marca 2017, (b) zagotavljanje vozila letaliških služb/vozila za vzdrževanje družbi Ryanair in (c) zagotavljanje upravnih pisarn in skladiščnih prostorov za rezervne dele družbi Ryanair. Nemčija je pojasnila, da je bila podpora za trženje v višini približno 100 000 EUR za vsako novo ruto, vzpostavljeno z letališča Frankfurt-Hahn ali nanj, navedena v uvodni izjavi 109 sklepa o začetku postopka, že vključena v pogodbo z družbo Ryanair iz leta 2002. Nemčija je Komisijo obvestila, da v obdobju uporabe opombe iz leta 2015 podpora za trženje v nobenem primeru ni bila dodeljena za novo ruto.

([6]) Glej Sklep Komisije (EU) 2016/788 z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.32833 (11/C) (ex 11/NN), ki jo je Nemčija izvedla v zvezi z ureditvijo financiranja letališča Frankfurt Hahn, uvedeno v letih od 2009 do 2011 (UL L 134, 24.5.2016, str. 1).

(42) Družbi FFHG in Ryanair sta 8./9. septembra 2016 sklenili novo petletno pogodbo, ki je veljala od 1. aprila 2017 do 31. marca 2022. Ta pogodba je v obliki dodatka k dodatni pogodbi iz leta 2013 (v nadaljnjem besedilu: dodatek št. 2 iz leta 2016 ali pogodba o letaliških storitvah iz leta 2016). Dodatek št. 2 iz leta 2016, ki določa predvsem, kateri znesek letaliških pristojbin se uporablja v katerih okoliščinah, vsebuje nekatere spremembe pogodbe iz leta 2013 in nadomešča opombo iz leta 2015.

(43) Po navedbah Nemčije dodatek št. 2 iz leta 2016 dodatno pogodbo iz leta 2013 in opombo iz leta 2015 spreminja le v dveh točkah:

(a) letališka pristojbina v višini […] EUR na potnika se v skladu z dodatkom št. 2 iz leta 2016 uporablja le, če družba Ryanair prepelje vsaj […] potnikov na leto, medtem ko se je prej uporabljala za več kot […] potnikov na leto;

(b) uvede se nov sistem podpore za trženje, v skladu s katerim se letališke pristojbine ne uporabljajo za nobenega potnika, s katerim je preseženo število odhajajočih potnikov iz prejšnjega leta.

2.2.2.3 Podpora za usposabljanje za družbo Ryanair

(44) Pritožnica na podlagi letnih poročil družbe Hahn Campus Management GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba HCM), odvisne družbe v 100-odstotni lasti družbe FFHG, navaja, da je družba HCM od organov zvezne dežele Porenje-Pfalška v obdobju 2001–2002 prejela približno 1,685 milijona EUR pomoči za usposabljanje brezposelnih oseb ali oseb, ki jim grozi brezposelnost. Poleg tega je družba HCM pri družbi a und o Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung (v nadaljnjem besedilu: družba a und o Gettmann) naročila upravljanje upravnega postopka, zlasti zbiranje dokazov, da so bila plačila uporabljena za dejansko izvedbo usposabljanja (*Verwendungsnachweise*).

(45) Po navedbah pritožnice je družba Ryanair družbi HCM zagotavljala storitve usposabljanja v okviru programa usposabljanja kabinskega osebja in pilotov, za navedene storitve pa je bila plačana. V zvezi s tem pritožnica navaja znesek v višini 4 milijone EUR. Pritožnica navaja tudi časopisni članek, v katerem je strokovnjak ocenil, da je približno 80 do 90 % pilotov in kabinskega osebja, ki so se usposabljali v okviru programa družbe HCM, na koncu zaposlila družba Ryanair. Pritožnica navaja, da je bilo znano dejstvo, da so morali zaposleni družbe Ryanair sami plačati svoje usposabljanje in da družba Ryanair ni krila stroškov usposabljanja svojega osebja (pilotov in kabinskega osebja). Pritožnica v zvezi s tem navaja izjavo na spletnem mestu družbe Ryanair iz leta 2003 o usposabljanju kabinskega osebja.

2.2.2.4 Financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje v korist družbe Ryanair

(46) Pritožnica navaja, da je družba FFHG leta 2010 za družbo Ryanair zgradila središče za usposabljanje v vrednosti 9 milijonov EUR. Po navedbah pritožnice ima središče za usposabljanje do 16 učilnic za usposabljanje in 70 spalnic, družba Ryanair pa ga od avgusta 2010 uporablja za usposabljanje pilotov in članov posadke.

(47) Poleg tega pritožnica navaja, da je družba FFHG leta 2010 zgradila objekt za vzdrževanje, da bi ga dala v najem družbi Ryanair, najemna pogodba pa ni pokrivala stroškov družbe FFHG. Po navedbah pritožnice je objekt za vzdrževanje zasnovan za dva zrakoplova Boeing 737-800, kar je vrsta zrakoplova, ki ga uporablja družba Ryanair. Po navedbah pritožnice je bil objekt za vzdrževanje zgrajen posebej na prošnjo družbe Ryanair. V zvezi s tem se pritožnica sklicuje na časopisne članke, ki kažejo, da se je družba Ryanair o gradnji takih objektov pogajala z več letališči.

(48) Pritožnica navaja, da je družba FFHG za gradnjo tega objekta objavila razpis za koncesijsko pogodbo v vrednosti do 8 milijonov EUR. Vendar je vrednost koncesijske pogodbe, ki jo je družba FFHG na koncu sklenila z gradbenim podjetjem za gradnjo objekta za vzdrževanje, znašala 17,46 milijona EUR. Gradbeno podjetje je nato objekt za vzdrževanje dalo v najem družbi FFHG za 30 let. Pritožnica navaja, da je družba FFHG leta 2011 za 12,1 milijona EUR pridobila ekonomsko lastništvo objekta za vzdrževanje in ga nato do leta 2027 dala v podnajem družbi Ryanair po skupni ceni približno 8,3 milijona EUR, ki ni pokrivala stroškov.

(49) Pritožnica meni, da „koncesija“ ni bila prava koncesija, saj gradbeno podjetje objekta ni upravljalo za kritje naložbenih stroškov s pristojbinami, ki so jih plačali tretji uporabniki. Namesto tega ga je gradbeno podjetje zgolj dalo v najem družbi FFHG za 30 let, da bi pokrilo naložbene stroške. Zato je dejansko družba FFHG nosila finančno tveganje gradnje objekta za vzdrževanje. Poleg tega najemnina ni pokrila stroškov, saj je družba FFHG leta 2011 pridobila ekonomsko lastništvo objekta za vzdrževanje za približno 12,1 milijona EUR, družba Ryanair pa je morala do leta 2027 plačati le približno 8,3 milijona EUR najemnine, s čimer je bila družbi Ryanair zagotovljena prednost.

2.3 **Razlogi za začetek postopka**

(50) V sklepu o začetku postopka je bilo postavljeno vprašanje, ali naslednji ukrepi vključujejo državno pomoč in bi se lahko šteli za združljive z notranjim trgom:

(a) glede ukrepov morebitne pomoči za družbo FFHG:

(1) poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje-Pfalška dodelila družbi FFHG v zvezi s prodajo zemljišča družbi za vzdrževanje zrakoplovov Haitec, in

(2) „dvojna“ prodaja zemljišča s strani družbe FFHG;

(b) glede ukrepov morebitne pomoči v zvezi z družbo Ryanair:

(1) pomoč za usposabljanje za družbo Ryanair;

(2) financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje;

(3) pogodbe o trženju iz let 2005 in 2017 med zvezno deželo Porenje-Pfalška in družbo Ryanair ter

(4) pogodbe o letaliških storitvah med družbama FFHG in Ryanair iz let 2013, 2015 in 2016.

2.3.1 *Poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje-Pfalška dodelila družbi FFHG v zvezi s prodajo zemljišča družbi za vzdrževanje zrakoplovov Haitec*

(51) Komisija je zavzela predhodno stališče, da poroštvena premija v višini 2,56 % pomeni državno pomoč družbi FFHG, saj se zdi, da ne odraža tržno oblikovane cene in zato ni v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija je menila, da je [družba za svetovanje] tržno referenčno vrednost verjetno podcenila ([7]).

2.3.2 *„Dvojna“ prodaja zemljišča s strani družbe FFHG*

(52) Komisija je zavzela predhodno stališče, da pogoji, pod katerimi je družba FFHG leta 2016 uveljavljala svojo pravico do odstopa v zvezi s parcelo „stanovanja“, niso bili v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Uveljavljanje pravice do odstopa od pogodbe brez kakršnega koli nadomestila za zvezno deželo Porenje-Pfalška, medtem ko je bila parcela „stanovanja“ en mesec po odstopu prodana družbi ADC za 1,25 milijona EUR, zaenkrat kaže na gospodarsko prednost ([8]).

(53) Ker Nemčija ni predložila dodatnih informacij, je Komisija izrazila pomisleke o tem, da bi bila pomoč združljiva z notranjim trgom v skladu z merili iz oddelka 5.1.2 smernic o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom iz leta 2014 (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski promet iz leta 2014) ([9]) ([10]).

2.3.3 *Pomoč za usposabljanje za družbo Ryanair*

(54) Komisija je zavzela predhodno stališče, da pomoč za usposabljanje pomeni državno pomoč v korist družbe Ryanair, ki ni združljiva z notranjim trgom.

(55) Predhodne ugotovitve Komisije so vključevale:

(a) dejstvo, da so bila javna sredstva dodeljena za boj proti brezposelnosti, ne pomeni, da je zadevna dejavnost usposabljanja negospodarska.

([7]) Sklep o začetku postopka, uvodna izjava 158.
([8]) Sklep o začetku postopka, uvodne izjave 186–188.
([9]) Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).
([10]) Sklep o začetku postopka, uvodne izjave 326–330.

(b) Zdi se, da je družba HCM delovala zgolj kot posrednica med zvezno deželo Porenje-Pfalška in družbo Ryanair za usmerjanje nepovratnih sredstev iz deželnega ministrstva za delo, socialne zadeve, družino in zdravje v družbo Ryanair.

(c) Ni jasno, ali je bila družba Ryanair dvakrat plačana za opravljanje storitev usposabljanja, kot trdi pritožnica, tj. enkrat s strani učečih se in enkrat s strani zvezne dežele Porenje-Pfalška, ali pa bi bilo treba domnevna plačila šteti za nadomestilo za stroške usposabljanja, ki bi jih družba Ryanair običajno krila sama, saj se zdi, da je sama zaposlila večino oseb, ki so se udeležile zadevnih usposabljanj.

(d) Ker Nemčija ni predložila dodatnih informacij, je Komisija izrazila pomisleke o tem, da bi se zadevni ukrep lahko štel za pomoč za usposabljanje v skladu s členom 31 uredbe o splošnih skupinskih izjemah ([11]) ([12]).

2.3.4 *Financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje*

(56) Komisija je zavzela predhodno stališče, da financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje pomeni državno pomoč v korist družbe Ryanair. Komisija je predhodno ugotovila, da je bila z zadevnim financiranjem družbi Ryanair zagotovljena gospodarska prednost, saj je analiza donosnosti, ki jo je predložila Nemčija, vzbudila več pomislekov ([13]).

2.3.5 *Pogodbi o trženju iz let 2005 in 2017 med zvezno deželo Porenje-Pfalška in družbo Ryanair*

(57) Komisija je zavzela predhodno stališče, da obe pogodbi o trženju pomenita državno pomoč v korist družbe Ryanair in nista združljivi z notranjim trgom. Komisija je dvomila, da so bile pogodbe o trženju združljive z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Komisija je dvomila zlasti o tem, da bi lahko zvezna dežela Porenje-Pfalška iz navedenih pogodb iztržila kakršen koli dobiček, ki bi ga hipotetični zasebni udeleženec upošteval pri presoji, ali naj sklene navedene pogodbe ([14]).

(58) Poleg tega je imela Komisija pomisleke, da glavni cilj pogodb ni bil pridobiti storitve trženja za promocijo ozemlja zvezne dežele Porenje-Pfalška, temveč finančno podpreti operacije zračnega prevoza družbe Ryanair na letališče Frankfurt-Hahn in z njega, da bi se povečal obseg zračnega prometa na navedenem letališču.

2.3.6 *Pogodbe o letaliških storitvah med družbama FFHG in Ryanair iz let 2013, 2015 in 2016*

(59) Komisija je zavzela predhodno stališče, da je zvezna dežela Porenje-Pfalška kot večinska družbenica družbe FFHG sodelovala pri odločitvi družbe FFHG o sklenitvi pogodb, in dvomila, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu zaradi možnosti donosa v enakem položaju kot družba FFHG sklenil dodatno pogodbo iz leta 2013, opombo iz leta 2015 in dodatek št. 2 iz leta 2016 ([15]).

(60) Komisija je v zvezi z dodatkom št. 2 iz leta 2016 dvomila, da ustreza načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, zlasti ker so se predpostavke, na katerih temelji študija družbe PwC, na katero se opira Nemčija, da bi dokazala, da je ravnanje zvezne dežele skladno s trgom, zdele preveč optimistične ([16]).

([11]) Uredba Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187, 26.6.2014, str. 1).
([12]) Sklep o začetku postopka, uvodna izjava 230.
([13]) Sklep o začetku postopka, uvodne izjave 264–267.
([14]) Sklep o začetku postopka, uvodne izjave 233–252.
([15]) Sklep o začetku postopka, uvodne izjave 277–291.
([16]) Sklep o začetku postopka, uvodne izjave 287–290.

3. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

3.1 Pripombe pritožnice

3.1.1 *Glede ukrepov v zvezi z družbo FFHG*

3.1.1.1 Poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje-Pfalška dodelila družbi FFHG

(61) Družba Lufthansa v pripombah k sklepu o začetku postopka pojasnjuje, da je Komisija zavzela napačno stališče, da se uporablja načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(62) Prvič, družba Lufthansa pojasnjuje, da zvezna dežela ni ravnala kot zasebni vlagatelj, saj v konkretnem primeru noben zasebni udeleženec ne bi dal takega poroštva. Poroštvo bi zapadlo v plačilo, če bi letališče prenehalo obratovati pred letom 2024. Družba Lufthansa poudarja to tveganje, saj družba Ryanair ni bila pogodbeno zavezana na letališču Frankfurt-Hahn opravljati storitve zračnega prevoza, in bi lahko letališče kadar koli zapustila. Družba Ryanair je že leta 2008 zagrozila, da bo letališče zapustila.

(63) Družba Lufthansa podredno pojasnjuje, da tudi če bi se uporabilo načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, bi bila premija družbe FFHG prenizka, s tem pa je bila družbi FFHG zagotovljena prednost.

(64) Družba Lufthansa izpodbija pristop, ki sta ga Nemčija in Komisija uporabili v sklepu o začetku postopka za oceno višine premije. Zlasti izpodbija ugotovitev Komisije, da je najnižja trgu primerna stopnja znašala 3,10 %. Navedeni preudarek je temeljil na tem, da naj bi se družba FFHG obravnavala kot „posojilojemalka“, čeprav bi v obravnavani zadevi poroštvo krilo denarno kazen družbi Haitec, ne pa vračila posojila. Zato naj bi bilo treba namesto tega uporabiti Sporočilo Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj (v nadaljnjem besedilu: sporočilo o referenčnih obrestnih merah) ([17]). Najnižja premija bi potemtakem znašala 7,98 %.

3.1.1.2 „Dvojna“ prodaja zemljišča s strani družbe FFHG

(65) Družba Lufthansa pojasnjuje, da so izvedenska mnenja, navedena v sklepu o začetku postopka v zvezi s prodajo zemljišča, pripravili javni subjekti. Po njenem mnenju se ti ne štejejo za neodvisne izvedence. Vendar se ta pripomba nanaša na prvotno prodajno ceno iz prodajne pogodbe iz leta 2014, ne pa na pomisleke o uveljavljanju pravice družbe FFHG do odstopa od prodaje v zvezi z zemljiščem „stanovanja“ v okviru njegove prodaje družbi ADC, izražene mesec dni pozneje. Družba Lufthansa se pridružuje tem pomislekom in pojasnjuje, da je bila s slednjim družbi FFHG zagotovljena prednost.

3.1.2 *Glede ukrepov v zvezi z družbo Ryanair*

3.1.2.1 Pogodbi o trženju iz let 2005 in 2017 med zvezno deželo Porenje-Pfalška in družbo Ryanair

(66) Pritožnica pojasnjuje, da ni običajno, da javni organ sklene tako pogodbo. Edini precedenčni primer se je nanašal na letališče Zweibrücken, kjer je bila pomoč dejansko razglašena za nezakonito in nezdružljivo.

(67) Pritožnica ugotavlja, da se pogodba o trženju nanaša le na letališče Frankfurt-Hahn in ne na celotno zvezno deželo Porenje-Pfalška.

(68) Po navedbah družbe Lufthansa je treba poleg tega opozoriti, da je zvezna dežela Porenje-Pfalška vsaj za leto 2008 družbi Ryanair dvakrat plačala za internetne povezave: enkrat na podlagi pogodbe Zweibrücken in enkrat na podlagi pogodbe o trženju iz leta 2005, ki se ocenjuje v obravnavani zadevi.

(69) Pritožnica oporeka tudi trditvi, da je družba Ryanair v resnici izvedla tiskovno kampanjo, ki je koristila turistični industriji zvezne dežele. Strategija za turizem iz leta 2015, ki je bila namenjena tujim obiskovalcem, se ne bi smela upoštevati pri ocenjevanju pogodbe o trženju iz leta 2005.

([17]) Sporočilo Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj (UL C 14, 19.1.2008, str. 6).

(70) Poleg tega pritožnica nasprotuje, da je bilo doseženo število letal, za katera je bilo dogovorjeno, da bodo stacionirana na letališču Frankfurt-Hahn, in trdi, da zvezna dežela Porenje-Pfalška kljub tej domnevni kršitvi pogodbe te ni odpovedala.

(71) Poleg tega pritožnica navaja, da je bilo 30 % do 50 % proračuna zvezne dežele Porenje-Pfalška za trženje porabljenega za družbo Ryanair. Taka izbira pomeni diskriminacijo v korist družbe Ryanair, zlasti glede na to, da je družba Ryanair prejela tudi podporo za trženje na podlagi pogodb o letaliških storitvah iz let 2005, 2015 in 2016 ter podporo za trženje od drugih letališč.

3.1.2.2 Pogodbe o letaliških storitvah med družbama FFHG in Ryanair iz let 2013, 2015 in 2016

(72) Pritožnica meni, da je treba pogodbe o letaliških storitvah pripisati državi, saj je zvezna dežela Porenje-Pfalška kot večinska družbenica družbe FFHG in članica nadzornega sveta verjetno sodelovala pri podpisu pogodb.

(73) Poleg tega bi zasebni vlagatelj v podobnem položaju upošteval glavne ekonomske posledice pogodbe, tj. znaten primanjkljaj, in take pogodbe ne bi podaljšal. V skladu s sodbo Sodišča v zadevi C-300/16 ([18]) je treba upoštevati vsako informacijo, ki lahko nezanemarljivo vpliva na proces odločanja vlagatelja.

(74) Družba Lufthansa poleg tega trdi, da se je družba FFHG seznanila s izvedenskim mnenjem družbe AT Kearney iz leta 2012, v katerem je ocenjena donosnost oziroma pomanjkanje donosnosti družbe FFHG. Družba FFHG se je na podlagi priporočila iz navedenega izvedenskega mnenja v začetku leta 2013 obrnila na družbo Ryanair in zahtevala zvišanje pristojbin. Vendar se je družba Ryanair strinjala le z nekaterimi oblikovnimi spremembami. Zato družba FFHG ne bi smela skleniti pogodb o letaliških storitvah iz let 2013 in 2015, če bi ravnala kot zasebni vlagatelj.

(75) Kar zadeva pogodbo o letaliških storitvah iz leta 2016, je bil poseben položaj družbe FFHG kot zasebne vlagateljice nekoliko drugačen kot pri pogodbah iz let 2013 in 2015. Družba Lufthansa trdi, da zasebni vlagatelj, ki bi se znašel v položaju družbe FFHG in ravnal razumno, ne bi sklenil pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2016, saj je bila sklenjena pod pritiskom družbe Ryanair na morebitnega novega lastnika letališča med tekočim (četrtim) postopkom privatizacije in pod pogoji, ki so bili še ugodnejši od pogojev pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005, ki že tako niso preprečili, da je družba FFHG kot celota z leti ustvarila znatne izgube.

(76) Poleg tega ni predvidljivih ali celo izračunljivih ekonomskih parametrov za uporabo merila zasebnega vlagatelja, predvsem zato, ker se družba Ryanair ni zavezala nobenemu določenemu obsegu dejavnosti na letališču Frankfurt-Hahn.

(77) Družba Lufthansa ugotavlja tudi, da navedki iz zapisnikov zasedanj deželnega parlamenta, ki razkrivajo informacije, ki se posredujejo članom nadzornega sveta družbe FFHG, dokazujejo, da se je vodstvo družbe FFHG pod pritiskom družbe Ryanair 28. julija 2016 že dogovorilo o glavnih parametrih pogodbe. Vendar je študija izvedljivosti družbe PwC iz septembra 2016. Zato družba Lufthansa meni, da to potrjuje pomisleke, ki jih je Komisija izrazila v sklepu o začetku postopka, da študija ni bila izvedena pred sklenitvijo pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2016. Namesto tega je bil cilj študije preprečiti, da bi družba FFHG med postopkom privatizacije vložila predlog za začetek postopka zaradi insolventnosti.

(78) Nazadnje, družba Lufthansa trdi, da znaša skupni znesek pomoči na podlagi pogodb o letaliških storitvah iz let 2013, 2015 in 2016 najmanj 70 milijonov EUR.

3.1.2.3 Podpora za usposabljanje za družbo Ryanair

(79) Družba Lufthansa meni, da je družba Ryanair prejemnica domnevne pomoči za usposabljanje, saj je zvezna dežela plačila izvršila družbi HCM, da bi se posredovala družbi Ryanair.

([18]) Sodba Sodišča z dne 20. septembra 2017, Evropska komisija/Frucona Košice a.s., C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, točka 60.

(80) Pritožnica domnevno pomoč za usposabljanje povezuje s pogodbo o trženju iz leta 2001 med družbama FFHG in Ryanair, pri čemer trdi, da sta časovno tesno povezani.

(81) Pritožnica nasprotuje izjavi Nemčije, da se domnevna pomoč za usposabljanje ne nanaša na gospodarsko dejavnost. Družba Lufthansa oporeka, da je bila podpora za usposabljanje namenjena za podporo usposabljanja brezposelnih oseb ali oseb, ki jim grozi brezposelnost, in da je šlo zato za dejavnosti, povezane s politiko trga dela, kot trdi Nemčija.

(82) Pritožnica tudi trdi, da družba Ryanair ni krila stroškov usposabljanja svojega osebja.

(83) Pritožnica za določitev zneska domnevne pomoči za usposabljanje uporablja različne vire, zlasti letna poročila družbe HCM. Trdi, da so državna sredstva, plačana za usposabljanje pilotov in kabinskega osebja družbe Ryanair, znašala približno 2,9 milijona EUR in so bila tako znatno višja, kot je bilo predvideno v sklepu o začetku postopka. Iz letnih poročil družbe HCM za leti 2001 in 2002 je razvidno, da je družba HCM od zvezne dežele Porenje-Pfalška prejela vsaj 2 675 555,20 EUR, ki jih je nato po navedbah pritožnice posredovala družbi Ryanair. Pritožnica trdi, da je bil del pomoči plačan neposredno družbi Ryanair za usposabljanja, ki naj bi jih družba Ryanair izvedla sama s svojim osebjem. Drugi del je bil uporabljen za usposabljanje letalskega osebja, ki ga je pozneje zaposlila družba Ryanair.

(84) Poleg tega pritožnica trdi, da domnevna pomoč za usposabljanje ni združljiva z notranjim trgom. Meni, da pogoji za izvzetje domnevne pomoči za usposabljanje v skladu s členom 31 uredbe o splošnih skupinskih izjemah niso izpolnjeni, in v zvezi s tem kritizira, prvič, nepreglednost pomoči, drugič, dejstvo, da je bil prag za priglasitev presežen, in tretjič, da pogoj iz člena 31(2) uredbe o splošnih skupinskih izjemah ni izpolnjen, ker je domnevno podprta vsebina usposabljanja enaka standardom obveznega usposabljanja.

(85) Nazadnje pritožnica nasprotuje ugovoru Nemčije v zvezi z obdobjem hrambe poslovnih dokumentov v skladu z nemško zakonodajo (10 let). Pritožnica je v pritožbi, vloženi leta 2011, Komisiji predložila podrobnosti o domnevni pomoči za usposabljanje. V uvodnih izjavah 2 in 3 sklepa Hahn I je izrecno navedeno, da je Komisija to pritožbo 18. marca 2011 posredovala Nemčiji. Nemčija se je s tem vprašanjem seznanila devet let po izplačilu sredstev leta 2002, zato bi moralo vodstvo družbe HCM hraniti in shranjevati ustrezne dokumente. Pritožnica dodaja, da bi bilo treba v takem primeru šteti, da je imela Nemčija dokumente na voljo, vendar jih Komisiji na zahtevo ni predložila. Zato se v skladu s členom 15(1) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([19]) sklep sprejme na podlagi razpoložljivih podatkov.

3.1.2.4 Financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje

(86) Pripombe pritožnice o okoliščinah gradnje objekta za vzdrževanje ter šole za posadko in pilote se nanašajo na njeni vlogi z dne 4. marca 2011 in 9. junija 2016. Pritožnica zlasti ugotavlja, da so bili objavljeni časopisni članki, v skladu s katerimi je naložba družbe FFHG v šolo za posadko in pilote znašala 9 milijonov EUR. Poleg tega se pritožnica sklicuje na različne indice, vključno z organskimi povezavami s tedanjim nadzornim svetom družbe FFHG, ki kažejo, da je treba zadevne pogodbe pripisati državi.

(87) Pritožnica nadalje trdi, da so v zvezi s šolo za posadko in pilote, ki je bila zgrajena za družbo Ryanair, obstajale dodatne pogodbe.

3.2 **Pripombe družbe Ryanair**

3.2.1 *Glede pomoči za usposabljanje za družbo Ryanair*

(88) Družba Ryanair se v zvezi z vračilom sklicuje na zastaralni rok v skladu s členom 17 Uredbe (EU) 2015/1589 in pojasnjuje, da je ta potekel od zadnjega plačila pomoči leta 2003.

([19]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

(89) Poleg tega družba Ryanair poudarja, da znaša zastaralni rok na Irskem šest let in da zato ni nujno, da družba Ryanair vodi evidenco pogodb po navedenem obdobju. Družba Ryanair se zato ne more sklicevati na informacije o tem domnevnem ukrepu pomoči, da bi se branila ali da bi dokazala neobstoj pomoči ali njeno združljivost. Vsaka preiskava v zvezi s tem bi torej pomenila kršitev pravice družbe Ryanair do obrambe in pravice do dobrega upravljanja. Nazadnje, družba Ryanair pojasnjuje, da ni bila prejemnica državne podpore, temveč da je bila prejemnica pomoči družba za svetovanje a und o Gettmann, ki jo je pooblastila družba HCM. Med ugotovitvijo Komisije, da je družba HCM delovala le kot posrednica med zvezno deželo Porenje-Pfalška in družbo Ryanair, ter dejstvom, da je družba HCM 50 % usposabljanja financirala z lastnimi sredstvi, obstaja protislovje.

3.2.2 *Financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje*

(90) Nemčija je v skladu s sklepom o začetku postopka predložila analizo donosnosti spornih pogodb, da bi dokazala njihovo skladnost z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki vključuje izračun skupne neto sedanje vrednosti denarnih tokov, ki jih je treba pripisati pogodbam. Komisija je izrazila nezadovoljstvo z več vidiki te analize. Družbi Ryanair pa je preprečila dostop do dokumenta. Družba Ryanair zato ne more predložiti pripomb v zvezi s pomisleki Komisije glede analize donosnosti, ki jo je predložila Nemčija.

3.2.3 *Pogodbi o trženju iz let 2005 in 2017, sklenjeni med zvezno deželo Porenje-Pfalška in družbo Ryanair*

(91) Prvič, družba Ryanair pojasnjuje, da je obstajala resnična potreba po storitvah trženja. Letališče Frankfurt-Hahn in regija, ki ga obdaja, sta odvisna od prihodkov, ustvarjenih s turizmom. Za regionalne organe je postalo precej običajno, da del promocije svoje blagovne znamke izvajajo na spletnih mestih in v drugih medijih, ki jih ponujajo letalski prevozniki. Dejstvo, da morajo tudi večja mesta, kot sta Rim in Pariz, ločeno vlagati v mednarodno oglaševanje, dokazuje, da je za manj znana mesta in regije še nujneje, da vlagajo v trženje lastne podobe in blagovne znamke.

(92) Drugič, storitve trženja, ki jih opravlja družba Ryanair, izpolnjujejo potrebe njegovih kupcev po trženju. Namen zvezne dežele ni bil oglaševati letalske povezave družbe Ryanair z letališči London–Stansted, Edinburgh, Newquay in Rim, temveč jasno promovirati regije okrog letališča Frankfurt–Hahn na internetu. Po navedbah družbe Ryanair oglaševanje na njenem spletnem mestu in trženje v njenih revijah na letalu omogočata optimalno nagovarjanje ciljnega občinstva. Za trg nizkocenovnih letalskih prevoznikov je značilen obstoj velikega števila neodločenih potnikov, ki brskajo po spletnih mestih letalskih prevoznikov za predlogi destinacij. Zlasti potniki, ki iščejo ponudbe v zadnjem trenutku, imajo le splošno predstavo o svoji vrsti destinacije (npr. topli kraji, zgodovinsko mesto itd.), svojo izbiro pa dokončno oblikujejo na podlagi oglaševalske vsebine, ki jim je prikazana. Spletno mesto družbe Ryanair in njena druga promocijska sredstva zlahka izstopajo v smislu vrednosti za oglaševalca in v tem pogledu zagotovo niso „primerljiva“ s spletnim mestom katerega koli drugega letalskega prevoznika, kaj šele z uradnim turističnim spletiščem deželne vlade, ki ga tujci redko obiščejo. Družba Ryanair se sklicuje zlasti na edinstvenost in privlačnost svojega spletnega mesta.

(93) Tretjič, namen sklicevanja na rute v pogodbah iz let 2005 in 2017 ni bil promocija družbe Ryanair, temveč zvezne dežele, ki potrebuje zaveze družbe Ryanair glede določenega števila letov in potnikov, saj sta učinkovitost in uspešnost oglasa za regijo odvisni od njene prepoznavnosti, ta pa je odvisna od števila potencialnih turistov, ki obiščejo spletno mesto družbe Ryanair, in števila potnikov v letalih družbe Ryanair, ki so izpostavljeni trženju na letalu. Po navedbah družbe Ryanair so zaveze glede števila letov in potnikov najboljše jamstvo, da je trženje družbe Ryanair v imenu zvezne dežele ustrezno opaženo. Poleg tega je povečanje deleža prihajajočih potnikov za zvezno deželo zaželeno. Z vidika regionalnega organa, kot je zvezna dežela, je precej verjetneje, da bodo prihodek iz neletalskih dejavnosti v regiji ustvarili prihajajoči potniki, ki prihajajo na njeno letališče in nato z njega odhajajo, kot pa lokalni potniki, ki letališča uporabljajo za polet do tujih destinacij. Tuji potniki dosti verjetneje denar porabijo v regiji v hotelih, restavracijah, za spominke, lokalne izdelke in storitve, najem avtomobilov itd., pa tudi regionalne znamenitosti so seveda bolj zanimive za prihajajoče potnike.

(94) Družba Ryanair podredno pojasnjuje, da si je zvezna dežela s pogodbami o trženju morda prizadevala doseči gospodarske cilje. Tudi družbenik z 17,5-odstotnim deležem si lahko prizadeva doseči gospodarske cilje. Tudi neobvladujoči delež, kot je delež zvezne dežele v družbi FFHG pred letom 2009, lahko s pravnega vidika upraviči skupno analizo s pogodbami o letaliških storitvah. Družba Fraport in zvezna dežela Hessen, drugi dve družbenice družbe FFHG, sta bili prav tako družba v državni lasti oziroma državni subjekt. Z drugimi besedami, še preden je zvezna dežela Porenje-Pfalška 1. januarja 2009 pridobila 82,5-odstotni delež v družbi FFHG, so tako podpisnica pogodbe o trženju iz leta 2005 kot lastnici družbe FFHG dejansko predstavljale državo. Zato sklep, da podpisnice pogodbe in družbe FFHG ni mogoče šteti za en sam gospodarski subjekt, ni prepričljiv. Komisija bi morala razlikovati vsaj med obdobjem od 4. novembra 2005 (tj. podpis pogodbe o trženju iz leta 2005) do 31. decembra 2008, v katerem je zvezna dežela imela v lasti 17,5 % družbe FFHG, in od 1. januarja 2009 do 2. avgusta 2017, v katerem je imela v lasti 82,5 % družbe FFHG.

(95) Poleg tega prizadevanje zvezne dežele za splošni interes ne izključuje hkratnega prizadevanja za poslovne interese. Zvezna dežela je lahko ravnala kot lastnica „portfelja blagovne znamke“.

(96) Poleg tega je bila cena storitev trženja določena po njihovi tržni vrednosti. Cena storitev trženja v medijih družbe Ryanair je odražala izjemno priljubljenost spletnega mesta družbe Ryanair. Po navedbah družbe Ryanair praksa Komisije, zlasti v zadevah Marseille in Bratislava ([20]), podpira to predpostavko. V zadnjenavedenem zadevi je Komisija ugotovila, da tudi če letališče ne plačuje za dodatne storitve trženja na spletnem mestu družbe Ryanair, temveč je na njem zgolj objavljeno kot destinacija, ni mogoče izključiti, da je oglaševanju mogoče pripisati določeno vrednost.

(97) Nazadnje, družba Ryanair pojasnjuje, da ni pridobila prednosti. Družba Ryanair trdi, da je njeno trženje lastnih storitev vsebinsko drugačno in odvisno od časa. Storitve trženja družbe Ryanair kupujejo javni in zasebni kupci. Ni pravila, da storitve trženja, ki jih kupi naročnik, ne bi smele koristiti drugim.

3.2.4 *Pogodbe o letaliških storitvah iz let 2013, 2015 in 2016, sklenjene med družbama FFHG in Ryanair*

(98) Po navedbah družbe Ryanair sklep o začetku postopka ne vsebuje primerjalne analize, za pogodbe o letaliških storitvah iz let 2013, 2015 in 2016 pa uporablja le analizo donosnosti, ne da bi vseboval kakršen koli razlog za izključitev primerjalne analize. Komisija bi morala primerjati pogodbe družbe Ryanair z javnimi letališči, ki domnevno vključujejo državno pomoč, s pogodbami, ki jih je družba sklenila z zasebnimi in javno-zasebnimi letališči. Komisija bi se morala za izhodišče opreti na primerjalni pristop, rešitev, ki temelji na stroških, pa uporabiti le, če ni na voljo nobenega referenčnega merila, ki bi bilo v skladu s sodno prakso EU. Glede na sodbo v zadevi Chronopost ([21]) in obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči ([22]) je mogoče le v primerih, ko primerjava z zasebnim vlagateljem ni mogoča, namesto tržne primerjalne analize izvesti analizo donosnosti na podlagi stroškov/prihodkov. Zato bi se morala Komisija na analizo donosnosti (na podlagi stroškov in prihodkov) opirati le podredno.

(99) Komisija je v zvezi s pogodbama o letaliških storitvah iz let 2013 in 2015 storila pravno napako, ko je ugotovila, da za ugotovitev obstoja pomoči zadostuje domnevna zmanjšana donosnost (kar se ni zgodilo) in ne pomanjkanje donosnosti. Pristop Komisije temelji na predpostavki, da udeleženec v tržnem gospodarstvu iz kakršnega koli razloga ne bi nikoli sprejel zmanjšanja dobička zaradi ponovnih pogajanj o pogodbah. Če bi bil ta pristop potrjen, bi se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu spremenilo v zahtevo po stalnem ali rastočem dobičku. Pri tem se ne bi upoštevalo dejstva, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pogosto sprejel tudi nižje dobičke. Tudi če bi na

([20]) Sklep Komisije (EU) 2016/1698 z dne 20. februarja 2014 o ukrepih SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), ki jih je Francija izvedla v korist letališča Marseille Provence in letalskih prevoznikov, ki uporabljajo to letališče (UL L 260, 27.9.2016, str. 1). Sklep Komisije 2011/60/EU z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (UL L 27, 1.2.2011, str. 24), uvodna izjava 114.

([21]) Glej sodbo Sodišča z dne 3. julija 2003, Chronopost/UFEX, združene zadeve C-83/01 P, C-93/01 P in C-94/01 P, ECLI:EU:C:2003:388, točke 38–40.

([22]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1), točke 225–228.

primer znižanje cen zaradi vstopa konkurenta na trg povzročilo neto zmanjšanje dobička, bi gospodarski subjekt morda kljub temu ravnal tako, da bi čim bolj povečal dobiček. V tem primeru bi bilo na primer glede na spremenjene pogoje trgovanja za družbo FFHG smiselno, da bi sprejela zmanjšanje donosnosti, da bi sledila prizadevanjem družbe Ryanair za ohranitev manj donosnih rut. Na primer, leta 2010 je bila v Nemčiji uvedena dajatev za letalske potnike v višini 8 EUR, leta 2014 pa pristojbina za varovanje v višini 3,36 EUR (pozneje zvišana na 4,4 EUR). Zdi se, da so stranke vsakič čakale leto ali dve, da bi ugotovile, ali bi bilo smiselno ukrep ohraniti ali ukiniti zaradi negativnega vpliva na promet, preden so razmislile o prilagoditvah.

(100) Po navedbah družbe Ryanair Komisija z ozko osredotočenostjo na dodatno pogodbo iz leta 2013 in opombi iz leta 2015 ter neupoštevanjem širše slike prilagoditve pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2005 ne bi upoštevala načela, da je „[…] [treba] pri uporabi načela zasebnega vlagatelja gospodarski posel […] presojati kot celoto […]“ ([23]).

(101) Poleg tega poročilo družbe za svetovanje Oxera iz decembra 2013, ki ga je naročila družba Ryanair, kaže, da sta bili pogodba o letaliških storitvah iz leta 2013 in pogodba o letaliških storitvah iz leta 2015 posamično in tudi v primeru nadaljevanja ali podaljšanja prejšnje pogodbe o letaliških storitvah za letališče donosni. To je trden dokaz, da sta obe pogodbi v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(102) Družba Ryanair v zvezi s pogodbo o letaliških storitvah iz leta 2016 trdi, da je bila donosna z vidika *ex ante*, kot je pokazalo poročilo družbe Oxera.

(103) Poleg tega družba Ryanair nasprotuje, da je treba pogodbo o letaliških storitvah iz leta 2016 pripisati državi in da vključuje državna sredstva. Pogodba je bila podpisana 9. septembra 2016, kmalu potem, ko je prodaja družbe FFHG spodletela in si je zvezna dežela dejavno prizadevala za prodajo družbe FFHG drugemu kupcu, in malo (pet mesecev) preden je zvezna dežela 1. marca 2017 z družbo HNA Airport Group GmbH podpisala pogodbo o nakupu deležev. Glede na to, da priprava pogodbe o nakupu deležev traja nekaj mesecev, je mogoče predvideti, da je zvezna dežela ob podpisu pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2016 že vedela, da bo družba FFHG prodana družbi HNA Airport Group GmbH in da ji pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2016 ne bo treba izvajati. Zvezna dežela je zato pogodbo o letaliških storitvah iz leta 2016 podpisala, vendar je to storila v imenu družbe HNA Airport Group GmbH. Ker družba HNA Airport Group GmbH ni državni subjekt, njena finančna sredstva niso državna sredstva, pogodbe pa tudi ni bilo mogoče pripisati državi.

3.3 **Pripombe družbe FFHG**

3.3.1 *Pogodbe o letaliških storitvah med družbama FFHG in Ryanair iz let 2013, 2015 in 2016*

(104) Družba FFHG se sklicuje na poročilo družbe Oxera, ki ga je predložila družba Ryanair, in ponovno poudarja, da so pogodbe o letaliških storitvah iz let 2013, 2015 in 2016 v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(105) Družba FFHG nasprotuje pomislekom, ki jih je izrazila Komisija v zvezi s časovnim okvirom in predpostavkami iz študije družbe PwC iz leta 2016. V zvezi s časovnim okvirom družba FFHG pojasnjuje, da so bile napovedi družbe PwC družbi FFHG na voljo v obliki osnutka pred končno različico in so bile zato upoštevane pred sklenitvijo pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2016. Program spodbud v pogodbi (t. i. program za rast) je oblikovan tako, da družba Ryanair ne prejme popusta na pristojbino na potnika, če se število potnikov zmanjša ali ostane enako v primerjavi s prejšnjim letom. Zato je mogoče vnaprej domnevati, da se bo obseg potniškega prometa družbe Ryanair med trajanjem pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2016 povečal. V poslovnem načrtu družbe FFHG za leto 2017 je bilo tudi predvideno, da se bo skupno število potnikov med letoma 2016 in 2017 povečalo za [5–10] %. Poleg tega so bili pomisleki Komisije glede pomanjkanja ocene tveganja v študiji družbe PwC obravnavani v poročilu družbe Oxera. To velja tudi za pomisleke Komisije glede tveganja, da bi lahko družba Ryanair od leta 2016

([23]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 17. decembra 2008, Ryanair/Komisija, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, točka 59.

naprej takoj prenehala opravljati vse dejavnosti na letališču Frankfurt-Hahn. Izračun študije družbe Oxera temelji na letni stopnji rasti v višini [3,5–4,0] %; to ustreza tedanji uspešnosti industrije. Če bi družba Ryanair lahko koristila program spodbud, bi se vrednost pogodbe o letaliških storitvah iz leta 2016 z [20–25] milijonov EUR (po osnovnem scenariju) povečala na [25–30] milijonov EUR.

3.3.2 *Financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje*

(106) Družba FFHG pojasnjuje, da je financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Družba FFHG izpodbija pomisleke, ki jih je izrazila Komisija v sklepu o začetku postopka v zvezi z metodološkimi vidiki analize donosnosti.

(107) Prvič, amortizacijska osnova je že bila izključena iz denarnih tokov, ki jih je izračunala Nemčija.

(108) Drugič, začetni naložbeni stroški v višini približno [100 000–200 000] EUR so že bili upoštevani in tudi če ne bi bili upoštevani (kar se ni zgodilo), bi njihova vključitev še vedno privedla do pozitivne neto sedanje vrednosti.

(109) Tretjič, družba FFHG pojasnjuje, da so se letni denarni prilivi, v zvezi s katerimi so bili v sklepu o začetku postopka izraženi pomisleki, dejansko nanašali na letne stroške pobiranja in/ali fiksne dodatne stroške, ki predstavljajo denarne odlive in so bili ustrezno izračunani v analizi donosnosti, ali obresti, katerih izključitev iz analize donosnosti bi pozitivno vplivala na neto sedanjo vrednost.

(110) Četrtič, diskontna stopnja v višini [4,0–4,5] %, v zvezi s katero je v sklepu o začetku postopka (uvodna izjava 266) izražen pomislek, da je prenizka, je bila dejansko precej konzervativna. Tudi ob predpostavki, da bi lahko ustrezna alternativna diskontna stopnja znašala [5–10] %, bi imela ta višja diskontna stopnja zaradi profila denarnega toka teh pogodb bolj pozitiven kot negativen učinek na neto sedanjo vrednost, saj je posebno plačilo najemnine s strani družbe Ryanair za leto 2010 pomenilo znaten denarni priliv v višini [0–5] milijonov EUR, v vsakem od naslednjih 14 let pa zelo majhne denarne odlive. Družba FFHG zato ugotavlja, da bi zvišanje diskontne stopnje še vedno pripeljalo do sklepa, da so bile pogodbe skladne z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

4. PRIPOMBE NEMČIJE

4.1 Glede ukrepov v zvezi z družbo FFHG

4.1.1 *Poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje-Pfalška dodelila družbi FFHG*

(111) Nemčija zanika obstoj gospodarske prednosti in se namesto tega sklicuje na Uredbo Komisije (EU) št. 1407/2013 ([24]).

(112) V zvezi z gospodarsko prednostjo Nemčija ponovno poudarja, da so bili kumulativni pogoji Obvestila Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštev ([25]) (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o poroštvih) izpolnjeni. Nemčija dejansko trdi, da (a) posojilojemalka ob sklenitvi pogodbe ni bila v finančnih težavah, (b) je bilo obseg poroštva mogoče določiti ob njegovi izdaji in (c) poroštvo ni zajemalo več kot 80 % obveznosti. Po navedbah Nemčije Komisija v sklepu o začetku postopka prvima dvema pogojema ni nasprotovala. Zdi se, da se edini pomislek, ki ga je v sklepu o začetku postopka izrazila Komisija, nanaša na zadnjega od zgoraj navedenih kumulativnih pogojev, in sicer, ali je družba FFHG za poroštvo plačala tržno oblikovano ceno. V zvezi s tem Nemčija trdi, da gre za tržno oblikovano ceno.

([24]) Uredba Komisije (EU) št. 1407/2013 z dne 18. decembra 2013 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči *de minimis* (UL L 352, 24.12.2013, str. 1).

([25]) Obvestilo Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštev (UL C 155, 20.6.2008, str. 10).

(113) Prvič, Nemčija pojasnjuje, da zvezna dežela ni usposobljena za izračun trgu primerne poroštvene premije in je lahko razumno pričakovala, da so bili rezultati [družbe za svetovanje] točni. Nemčija trdi, da v praksi od zvezne dežele ne bi bilo mogoče pričakovati, tudi zaradi stroškov, da bi dvomila o poročilu [družbe za svetovanje], če ni nobenih razlogov za dvom o njegovi pravilnosti in za pomisleke, da bi lahko privedlo do dajanja prednosti družbi FFHG v smislu člena 107(1) PDEU. Nemčija trdi, da ni treba ugotavljati, ali je izračun Komisije pravilen ali ne, ker je zvezna dežela uporabila pristojno tretjo osebo za določitev poroštvene premije, ki je v skladu s tržnimi premijami, in tako izpolnila svojo obveznost na podlagi prava EU o državni pomoči. Zvezna dežela poudarja, da bi se v tem konkretnem primeru stranki dogovorili o drugačni poroštveni premiji, če bi [družba za svetovanje] prišla do drugačnega sklepa. Zvezna dežela zato domneva, da je nastalo legitimno pričakovanje, ki bi ga Komisija morala upoštevati.

(114) Drugič, Nemčija trdi, da je poroštvo, ki se ocenjuje, poroštvo za dobro izvedbo pogodbenih obveznosti (*Vertragserfüllungsbürgschaft*). Po navedbah Nemčije ta vrsta poroštva pomeni ugodnost za poroka (tj. zvezno deželo) v primeru unovčenja poroštva (*Bürgschaftsfall*), kar je treba upoštevati pri določanju poroštvene premije. Poroštvo za dobro izvedbo pogodbenih obveznosti je treba oceniti na podlagi drugačnih meril kot poroštvo za zavarovanje posojila, saj zmanjšuje tveganje neplačila za poroka. Nemčija pojasnjuje, da bi v primeru neplačila družbe FFHG zvezna dežela zajamčeni znesek družbi Haitec plačala šele, ko bi družba Haitec vrnila nepremičnino. V primeru unovčenja poroštva bi zvezna dežela torej prejela nepremičnino, vključno z objektom za vzdrževanje, ki je bil medtem zgrajena na njej, ne da bi družbi Haitec dolgovala kakršno koli nadomestilo. Tak objekt za vzdrževanje bi se lahko uporabljal celo brez letalskih operacij in bi vsaj ohranil, če ne celo povečal vrednost nepremičnine.

(115) Če poroštvo ne bi bilo unovčeno, bi zvezna dežela, dokler je še bila družbenica družbe FFHG, imela koristi tudi od ponovnega prenosa nepremičnine na družbo FFHG, saj bi se s ponovnim prenosom povečala skupna vrednost deležev družbe FFHG.

(116) Tudi po prenosu deležev zvezne dežele na zasebno vlagateljico, družbo HNA, je korist za zvezno deželo obstajala še naprej, saj bi morala družba FFHG nepremičnino prenesti na zvezno deželo, če bi bilo poroštvo unovčeno ([26]). Dejstvo, da bi bila nepremičnina po zaslugi objekta za vzdrževanje, zgrajenega na njej, veliko vredna, bi zmanjšalo dejansko tveganje neplačila za zvezno deželo.

(117) Domneva družbe FFHG in zvezne dežele ob sklenitvi dogovora o poroštvu, da bi se s prodajo družbi Haitec trajno povečala vrednost zemljišča, je bila naknadno potrjena, saj se je izkazalo, da so bile naložbe družbe Haitec v višini približno 40 milijonov EUR znatno višje od prvotno načrtovanih.

(118) Poleg tega Nemčija pojasnjuje, da tudi ob predpostavki, da je izračun poroštvene premije, ki ga je opravila Komisija, pravilen in da razlika med premijo, ki jo je določila [družba za svetovanje] (2,56 %), in premijo, ki jo je določila Komisija (3,10 % – 4,41 %) pomeni gospodarsko prednost za družbo FFHG, ta prednost pomeni le razliko v višini 0,54 točke, tj. letno razliko v višini 33 480 EUR. Po treh letih bi bil skupni znesek v višini 100 440 EUR še vedno znatno nižji od zneska, določenega v členu 3(2) Uredbe (EU) št. 1407/2013.

(119) Nazadnje, Nemčiji ni znano, da bi obstajala kakršna koli povezava med matično družbo Haitec (City Leasing Ltd) in družbo Ryanair.

4.1.2 *„Dvojna“ prodaja zemljišča s strani družbe FFHG*

(120) Nemčija Komisijo obvešča, da v nasprotju s tem, kar je bilo predvideno v prodajni pogodbi iz leta 2014 med družbo FFHG in zvezno deželo Porenje-Pfalška, ni bilo pripravljeno nobeno izvedensko mnenje, ko je družba FFHG uveljavljala svojo pravico do odstopa. Namesto tega je bil prenos parcele „stanovanja“ opravljen po vrednosti nič EUR, to je po isti ceni kot prvotna prodaja.

([26]) Pogodba o nakupu deležev, sklenjena s podjetjem HNA, točka 8.2(4).

(121) Nemčija to odločitev utemeljuje s trditvijo, da ni bilo nobenih znakov, da bi se cene za parcelo „stanovanja“ v obdobju med prodajno pogodbo iz leta 2014 in uveljavljanjem pravice do odstopa od pogodbe leta 2016 spremenile. Poleg tega Nemčija ugotavlja, da je bila v prvotnem izvedenskem mnenju odbora za izvedenska mnenja o vrednosti nepremičnin na območju Osteifel-Hunsrück, ki ga je naročila zvezna dežela Porenje-Pfalška in je bilo dopolnjeno s poročilom direktorata SGD Nord, ugotovljena znatna negativna vrednost zemljišča (približno [−5 do −2] milijonov EUR, in sicer na podlagi ocene stroškov za rušenje stavb in sanacijo zemljišča v višini [4–6] milijonov EUR, in pozitivna prodajna vrednost zemljišča po porušitvi stavb in sanaciji zemljišč v višini [1–4] milijonov EUR). Nemčija je za dodatno podkrepitev svojega stališča po priglasitvi sklepa o začetku postopka odbora za izvedenska mnenja o vrednosti nepremičnin na območju Osteifel-Hunsrück zaprosila za novo izvedensko mnenje, da bi ocenila, ali je na podlagi informacij, ki so bile na voljo v času uveljavljanja pravice do odstopa, tržna vrednost parcele „stanovanja“ znašala dejansko nič EUR. To mnenje potrjuje analizo Nemčije. Nemčija pojasnjuje, da je dejstvo, da je družba ADC ponudila višjo prodajno ceno, lahko posledica špekulacij, da bi se parcela „stanovanja“ po privatizaciji letališča lahko uspešno razvila. To subjektivno pričakovanje zasebnega vlagatelja (ki se ni izkazalo za potrjeno, saj je zemljišče še vedno neuporabljeno) ne more omajati objektivne analize zvezne dežele v času prodaje, kot je potrjeno v poznejšem izvedenskem mnenju.

4.2 **Glede ukrepov morebitne pomoči v zvezi z družbo Ryanair**

4.2.1 *Pogodbi o trženju iz let 2005 in 2017 med zvezno deželo Porenje-Pfalška in družbo Ryanair*

(122) Nemčija pojasnjuje, da pogodba o trženju iz leta 2005 ni povezana z letališkimi storitvami, ki jih ponuja družba FFHG, in da plačila zvezne dežele Porenje-Pfalška, izvršena družbi Ryanair, ustrezajo tržnim cenam. V ta namen je Nemčija primerjala cene, ki jih je zaračunavala družba Ryanair, s cenami, ki so jih zaračunavala druga spletna mesta za podobne oglaševalske kampanje. Poleg tega Nemčija pojasnjuje, da je turizem pomemben za gospodarstvo v zvezni deželi Porenje-Pfalška, strategija za turizem, določena leta 2015, pa daje poseben poudarek tujemu trgu, zato ima privabljanje več prihajajočih turistov iz tujine v strategiji trženja zvezne dežele Porenje-Pfalška poseben poudarek. V zvezi s tem Nemčija meni, da je oglaševanje na spletnem mestu družbe Ryanair najučinkovitejše, saj navedeno spletno mesto obiskujejo mednarodni uporabniki.

(123) Po mnenju Nemčije sta bili pogodbi o trženju iz let 2005 in 2017 ukrepa za spodbujanje turizma in ne promocija družbe Ryanair. Zato sta bili pogodbi o trženju oblikovani v skladu s tržnimi pogoji, tj. plačila zvezne dežele so v obeh primerih ustrezala storitvam trženja z dodano vrednostjo.

(124) Posebne storitve je družba Ryanair zagotavljala kot ločene storitve trženja, ne glede na letalske operacije v zvezni deželi Porenje-Pfalška ali blizu nje. Natančneje, cilj je bil, da se med potniki družbe Ryanair, ki prispejo na komercialna letališča v regiji Porenje-Pfalška ali njeni bližini („vhodni“ promet), promovira regija Porenje-Pfalška kot turistično območje in poveča delež turistov, ki v tej regiji vsaj enkrat prenočijo. Poleg letališča Frankfurt-Hahn ta letališča vključujejo letališča Karlsruhe/Baden-Baden, Strasbourg, Saarbrücken, Luxembourg, Köln-Bonn in Frankfurt na Majni. Zadnja pogodba o trženju je bila sklenjena oktobra 2017, ko je bila privatizacija letališča Frankfurt-Hahn s prenosom deležev zvezne dežele poleti 2017 že zaključena.

(125) Po navedbah Nemčije je ta širok pristop zvezne dežele, zlasti vključitev različnih letališč, tudi v nasprotju z domnevo Komisije (uvodna izjava 239 sklepa o začetku postopka), da so bili ukrepi trženja namenjeni predvsem promociji storitev zračnega prevoza družbe Ryanair v regijo Porenje-Pfalška in iz nje. To je v nasprotju z dejstvom, da je večina potnikov, ki jih družba Ryanair prepelje z letališča Frankfurt-Hahn, odhajajočih ([75–80] % potniškega prometa Frankfurt-Hahn je odhodnega, kot je pokazala študija družbe Dornier Consulting, ki jo je predložila Nemčija). Domnevo Komisije, da cilj promocije turizma ni bil dosežen, je treba zavrniti kot povsem špekulativno. Komisija ni razumela, da pogodbi o trženju nista bili namenjeni le povečanju števila potnikov. Nemčija zavrača predhodno stališče Komisije, da sta pogodbi o trženju iz let 2005 in 2017 dejansko vključevali pomoč za tekoče poslovanje za družbo Ryanair. Zlasti pa poudarja, da bi bilo mogoče obveznosti družbe Ryanair iz pogodbe o trženju iz leta 2017 izpolniti tudi, če bi bili turisti, ki so potovali na druga letališča zunaj ozemlja zvezne dežele, pripeljani v regijo Porenje-Pfalška in bi tam prenočili.

(126) Družba Ryanair je bila izbrana za pogodbeno stranko, ker ima visoko raven usposobljenosti na področju trženja lokacij in ker kot letalski prevoznik prevaža turiste na letališča v zvezni deželi ali z različnih letališč v njeni bližini. Družba Ryanair je bil realno sposobna pripeljati veliko število gostov v zvezno deželo, saj oskrbuje veliko število letališč v zvezni deželi in njeni okolici, skozi leta pa je vzpostavila veliko prisotnost na trgu v sektorju trženja in je bila znana po zagotavljanju učinkovitih storitev trženja.

(127) Nemčija trdi, da bi bilo storitve trženja mogoče kupiti brez javnega razpisa, saj je bila v nemški zakonodaji o javnih naročilih določena izjema, kadar lahko storitve realno zagotovi le en gospodarski subjekt, tj. družba Ryanair. Tudi zato, ker je bil nakup del njenih nalog javne politike, in sicer promocija turizma in spodbujanje regionalnega gospodarskega razvoja, je zvezna dežela Porenje-Pfalška delovala kot javni naročnik v okviru uresničevanja svojega cilja javne politike.

(128) Poleg tega družba FFHG nikakor ni sodelovala pri sklenitvi pogodb o trženju. Zato bi morala Komisija strategijo trženja ločiti od razvoja letališča Frankfurt-Hahn.

(129) Nemčija tudi trdi, da so bile cene za storitve trženja skladne s trgom. V začetku leta 2017 je bila sklenjena pogodba z zunanjim in neodvisnim izvedencem s posebnim znanjem in izkušnjami v turističnem in letališkem sektorju. Ta je določil tržne cene za storitve trženja s primerjalno analizo in tržno raziskavo, ki sta pokazali, da je bila ponudba družbe Ryanair najugodnejša. Izvedenec je nato opredelil različne vidike, ki jih je treba upoštevati, da bi bila pogodba o trženju iz leta 2017 skladna s tržnimi pogoji, kot sta trajanje, omejeno na največ tri leta, in neodvisno spremljanje.

(130) Družba Ryanair in zvezna dežela Porenje-Pfalška sta se strinjali, da se plačila izvršijo le, če je število gostov, ki prenočijo v zadevnem obdobju, ustrezno dokumentirano na podlagi splošno sprejetih metodologij in tržnih standardov. Družba Coyne Research je bila zadolžena za spremljanje izpolnjevanja pogodbenih pogojev s strani družbe Ryanair. Nemčija pojasnjuje, da je družba Ryanair med […] trimesečjem in […] trimesečjem v regijo Porenje-Pfalška pripeljala več kot […] gostov, ki prenočijo ([…] % prek letališča Frankfurt-Hahn).

(131) Ker je Komisija začela postopek iz člena 108(2) PDEU, je zvezna dežela Porenje-Pfalška pogodbo 31. decembra 2018 odpovedala.

4.2.2 *Podpora za usposabljanje za družbo Ryanair*

(132) Nemčija je potrdila, da je družba Ryanair končna prejemnica plačil zvezne dežele in da je bila družba HCM le posrednica. Nemčija je navedla še štiri pripombe: prvič, plačila ne pomenijo državne pomoči; drugič, znesek financiranja, ki naj bi bil po navedbah pritožnice zagotovljen družbi Ryanair, je napačen; tretjič, Nemčija ne more predložiti informacij, ki jih je Komisija zahtevala v sklepu o začetku postopka, in četrtič, zastaralni rok za morebitno vračilo je že potekel.

(133) V zvezi s prvo točko Nemčija pojasnjuje, da plačila družbi Ryanair za podporo za usposabljanje niso državna pomoč, ker se ne nanašajo na gospodarsko dejavnost. Namesto tega se s temi plačili financirajo ukrepi politike trga dela. Gre torej za izvajanje javnih pooblastil. Prejemnica plačila je bila družba Ryanair, ker je družba Ryanair opravljala storitve, ki so družbi HCM s pomočjo družbe a und o Gettmann omogočile izvajanje dejavnosti, tj. izvedbo usposabljanja.

(134) Nemčija v zvezi z drugo točko navaja tri pripombe. Prvič, financiranje je bilo zagotovljeno le z ustreznim dokazilom o uporabi, intenzivnost financiranja pa je bila omejena na 50 %. Drugič, trditev družbe Lufthansa, da je odvetnik zvezne dežele med obravnavo v zadevi T-492/15 ([27]) priznal, da je zvezna dežela družbi Ryanair dejansko zagotovila nezakonito pomoč za tekoče poslovanje, ni znana ne Nemčiji ne zvezni deželi, prav tako pa tako priznanje ni omenjeno v zapisniku obravnave pred Sodiščem. Družba Lufthansa bi lahko za dokaz te trditve dostopala do zvočnih posnetkov sodne obravnave, vendar tega ni storila. Tretjič, družba Lufthansa na podlagi letnih poročil družbe HCM sklepa, da je zvezna dežela dodelila podporo v skupnem znesku najmanj 2,7 milijona EUR. Izjave družbe Lufthansa niso prepričljive in nič ne kaže na to, da so bila sredstva, prenesena na družbo HCM, zlorabljena in niso bila uporabljena za načrtovane ukrepe socialne politike.

(135) V zvezi s tretjo točko Nemčija ponovno poudarja, da je težko zagotoviti več informacij glede na to, da znaša obdobje arhiviranja v skladu z nemško zakonodajo deset let in se je izteklo. Zato je Nemčija v zvezi s preudarkom Komisije v sklepu o začetku postopka, da bi se zadevni ukrep lahko štel za pomoč za usposabljanje v smislu uredbe o splošnih skupinskih izjemah, odgovorila, da zaradi nepopolne dokumentacije zvezna dežela ne more ugotoviti, ali so bili izpolnjeni pogoji iz člena 31 uredbe o splošnih skupinskih izjemah. Zvezna dežela ne ve, ali in v kolikšnem obsegu so bile osebe, ki so se usposabljale v okviru teh programov, zaposlene pri družbi Ryanair po končanem usposabljanju. Nemški organi ne vedo, ali in v kolikšnem obsegu družba Ryanair običajno krije stroške usposabljanja za različne kategorije svojih zaposlenih in kdaj morajo zaposleni stroške usposabljanja (sorazmerno) kriti sami.

(136) V zvezi s četrto točko Nemčija ugotavlja, da vprašanje, ali so kumulativni pogoji za obstoj državne pomoči v tem primeru izpolnjeni, ni upoštevno, saj bi v skladu s členom 17 Uredbe (EU) 2015/1589 vsako vračilo v vsakem primeru po desetih letih zastaralo. V skladu s členom 17(2) Uredbe (EU) 2015/1589 se začetek roka izračuna od dneva dodelitve pomoči, pri čemer je odločilen datum zadnjega plačila. Zadnje plačilo je bilo izvršeno konec leta 2003, tako da se je zastaralni rok iztekel konec leta 2013. Nemčija trdi, da je bila podpora za usposabljanje prvič proučena v zahtevi Komisije za pojasnila z dne 13. marca 2017. Takrat je bil zastaralni rok pretečen že več kot tri leta, zato ga ni bilo več mogoče prekiniti.

4.2.3 *Financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje*

(137) Nemčija nasprotuje obstoju državne pomoči, ker naj bi bila odločitev o gradnji objekta za vzdrževanje ter financiranju šole za posadko in pilote avtonomna odločitev vodstva družbe FFHG.

(138) Poleg tega zavrača trditev pritožnice, da je bilo mogoče v objektu za vzdrževanje vzdrževati le glavne vrste zrakoplovov, ki jih je takrat uporabljala družba Ryanair (Boeing 737). Tam bi se lahko vzdrževali tudi drugi zrakoplovi za srednje dolge razdalje, kot je Airbus A320. Nemčija je pojasnila, da je objekt za vzdrževanje zasnovan tako, da ima dolgo uporabno dobo približno 30 let. Ker je pogodba z družbo Ryanair sklenjena za obdobje 15 let, družba FFHG ne bi imela interesa za snovanje objekta za vzdrževanje za izključno uporabo družbe Ryanair.

(139) Nemčija trdi, da ni dokazov, ki bi podpirali ugotovitev, da je bila družbi Ryanair s sklenitvijo pogodb zagotovljena prednost. Družba FFHG je izvedla podrobno študijo donosnosti, ki je bila predstavljena nadzornemu svetu. Komisija je podvomila o nekaterih predpostavkah v tej študiji. Nemčija nima dokazov, na podlagi katerih bi bilo mogoče sklepati, da so bile takratne predpostavke vodstva z zadevnega vidika *ex ante* očitno napačne.

(140) Poleg tega Nemčija poudarja, da tudi če bi se v obravnavani zadevi domnevalo, da je družbi Ryanair zagotovljena prednost na podlagi zakonodaje o državni pomoči in da je treba ukrep pripisati državi (kar se ni zgodilo), bi se taka pomoč za naložbe lahko štela za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 107(3) PDEU in Smernic Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč iz leta 2005 ([28]) (v nadaljnjem besedilu: smernice za letalski promet iz leta 2005), ki so se takrat uporabljale.

([27]) Deutsche Lufthansa AG/Komisija, obravnava z dne 9. julija 2018.
([28]) UL C 312, 9.12.2005, str. 1.

(141) Nazadnje, Nemčija trdi, da je financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje združljivo z notranjim trgom. Po navedbah Nemčije je bilo z gradnjo objekta za vzdrževanje ter gradnjo šole za posadko in pilote ustvarjenih približno 50 kvalificiranih delovnih mest. Nemčija meni, da je bila vzpostavljena infrastruktura potrebna in primerna za doseganje cilja regionalnega razvoja, kar dokazuje njena dobra izkoriščenost, ki izpolnjuje tudi srednjeročne obete.

4.2.4 *Pogodbe o letaliških storitvah med družbama FFHG in Ryanair iz let 2013, 2015 in 2016*

(142) Nemčija vztraja pri stališču, da pogodbe o letaliških storitvah iz let 2013, 2015 in 2016 med družbama FFHG in Ryanair ne pomenijo državne pomoči. Poleg tega Nemčija poudarja, da se v nasprotju s predpostavko Komisije iz sklepa o začetku postopka (uvodni izjavi 108 in 109) ocena in obrazložitev Nemčije sčasoma nista spremenili.

(143) Sprememba in prilagoditev pogodbene podlage v obdobju približno 15 let je običajna praksa v tej industriji. To je na primer posledica sprememb veljavnega regulativnega okvira in zlasti dejstva, da so bile nove smernice Komisije o državni pomoči letališčem in letalskim družbam v tem obdobju uvedene dvakrat, s čimer je bila na novo opredeljena praksa upravljanja regionalnega letališča.

(144) Nemčija dvomi, da bi bilo mogoče državi pripisati kakršna koli prednost. Ponovno poudarja, da je takratno vodstvo družbe FFHG ravnalo neodvisno, kar pomeni, da se je o takih pogodbah z družbo Ryanair pogajalo samostojno. Zlasti za navedene pogodbe ni bila potrebna odobritev nadzornega sveta (*Aufsichtsrat*), temveč jih je lahko zakonito sklenilo vodstvo samo.

(145) Dejstvo, da je zvezna dežela Porenje-Pfalška leta 2005 in pozneje leta 2017 z družbo Ryanair sklenila pogodbi o trženju, ne pomeni, da je zvezna dežela nameravala ohraniti in spodbujati dejavnosti zračnega prevoza družbe Ryanair na letališču Frankfurt-Hahn.

(146) Poleg tega Nemčija dvomi, da glede na najnovejšo sodno prakso sodišč Unije obstaja selektivnost. Nemčija trdi, da dejstvo, da je bila sklenjena dvostranska pogodba, samo po sebi ne zadostuje za ugotovitev selektivnosti. Splošno sodišče je v sodbi v zadevi T-77/16 z dne 13. decembra 2018 ([29]) poudarilo, da samo dejstvo, da dvostranske pogodbe odstopajo od zahtev veljavnega seznama letaliških pristojbin ali drugih dvostranskih pogodb, ne povzroči selektivnosti. Nasprotno mora biti Komisija zmožna dokazati, da se pogoji, odobreni letalskemu prevozniku, razlikujejo od pogojev, ki bi veljali za druge letalske prevoznike. Nemčija pojasnjuje, da pogodbi o letaliških storitvah iz let 2013 in 2015 ne določata novih letaliških pristojbin, ki bi odstopale od splošnega seznama letaliških pristojbin, ki se uporablja na letališču Frankfurt-Hahn. Nasprotno, pogodbi o letaliških storitvah iz let 2013 in 2015 pomenita dodatno podaljšanje obstoječih pogojev za obdobje treh oziroma petih let.

(147) Nemčija meni, da so dogovorjene pristojbine z družbo Ryanair v skladu s splošnim seznamom letaliških pristojbin, ki se uporablja na letališču Frankfurt-Hahn in se od leta 2006 večinoma ni spremenil. Edina razlika med dodatkom št. 2 iz leta 2016 in splošnim seznamom letaliških pristojbin, ki se uporablja na letališču Frankfurt-Hahn, je, da se letališke pristojbine v višini […] EUR na odhajajočega potnika že uporabljajo za […] odhajajočih in prihajajočih potnikov in ne le za […] potnikov. Poleg tega Nemčija trdi, da bi letališče lahko uporabljal kateri koli drug letalski prevoznik, ki bi ustvaril primerljivo število potnikov, pod primerljivimi in nediskriminatornimi pogoji, tj. z družbo FFHG bi lahko sklenil podobno pogodbo.

(148) Nemčija trdi, da je bil tudi dodatek št. 2 iz leta 2016 skladen z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, v ta namen pa je predložila analizo dodatne donosnosti, ki jo je pripravila družba PwC (v nadaljnjem besedilu: študija družbe PwC). V uvodni izjavi 287 sklepa o začetku postopka je navedeno, da je bila študija naročena najpozneje dva dni pred sklenitvijo dodatka št. 2 iz leta 2016. Nemčija je pojasnila, da je bila študija družbe PwC že dalj časa v pripravi in predmet pogovorov z družbo FFHG, zato je bilo vodstvo družbe FFHG ob sklenitvi pogodbe z njo v celoti seznanjeno. Nemčija zato nasprotuje trditvi, da je bila študija naročena le dva dni pred sklenitvijo pogodbe. Nemčija pojasnjuje, da je družba PwC že od začetka podpirala pogajalski proces.

([29]) Sodba Splošnega sodišča z dne 13. decembra 2018, Ryanair in Airport Marketing Services/Komisija, T-77/16, ECLI:EU:T:2018:947.

(149) Poleg tega Nemčija trdi, da družbi Ryanair z dodatkom št. 2 iz leta 2016 ni bila zagotovljena nobena prednost in da je ocena družbe PwC pravilna. V dveh letih po sklenitvi pogodbe je število potnikov presegalo 2 milijona, tj. v povprečju približno 2,28 milijona, kar je več kot [7–10] %, kot je bilo predvideno.

(150) V zvezi s tem Nemčija poudarja tudi, da dodatna pogodba z leta 2013 ne vsebuje nobene določbe, ki bi določala, da se letališke pristojbine v višini […] EUR na potnika uporabljajo za […] odhajajoče in prihajajoče potnike. To ni bilo potrebno, saj je v dodatni pogodbi izrecno navedeno, da stroški v zvezi s potniki za odhajajoče potnike niso vključeni v dodatno pogodbo iz leta 2013. Namesto tega je bil podlaga za letališke pristojbine za odhajajoče in prihajajoče potnike vedno seznam letaliških pristojbin, ki se uporablja na letališču Frankfurt-Hahn in velja enako za vse uporabnike letališča Frankfurt-Hahn. Pristojbine, dogovorjene z družbo Ryanair, so bile torej v skladu s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2012, ki se uporablja na letališču Frankfurt-Hahn in se od leta 2006 skorajda ni spremenil. Nemčija poudarja, da je Komisija že ugotovila, da s seznamom letaliških pristojbin iz leta 2006, ki se je uporabljal na letališču Frankfurt-Hahn, uporabnikom letališča ni bila dodeljena gospodarska prednost ([30]).

(151) Poleg tega je bil glavni namen opombe iz leta 2015 podaljšati obstoječe pogodbe do 31. marca 2017, da se na začetku postopka privatizacije zagotovi pravna varnost. Opomba iz leta 2015 vključuje številne vidike, od katerih so bili nekateri prej neregulirani, kot je podpora družbi Ryanair pri iskanju zmogljivosti letalskega hangarja. Vendar so bile nekatere določbe tako splošne in nespecifične (npr. sodelovati pri iskanju nizkocenovnih objektov za letalske hangarje), da je jasno, da so stranke v zvezi s tem izražale le namere. Ni pa povzročila pravnih obveznosti s konkretnimi merljivimi denarnimi posledicami, ki bi lahko bile predmet ekonomske analize. Nasprotno, potrebna bi bila dodatna pogodbena pojasnila, do česar pa ni prišlo.

5. **OCENA UKREPOV**

5.1 **Obstoj državne pomoči**

(152) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

(153) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Da torej ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti izpolnjeni vsi od naslednjih pogojev. Finančno podporo mora dodeliti država ali pa mora biti zagotovljena iz državnih sredstev, dajati mora prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, izkrivljati mora ali bi lahko izkrivljala konkurenco ter prizadeti mora trgovino med državami članicami.

(154) Komisija bo v naslednjih oddelkih ocenila, ali ukrepi, opisani v oddelku 2, izpolnjujejo ta kumulativna merila in zato pomenijo pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

5.1.1 *Glede ukrepov morebitne pomoči v zvezi z družbo FFHG*

5.1.1.1 Poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje-Pfalška dodelila družbi FFHG

5.1.1.1.1 Pojma podjetje in gospodarska dejavnost

(155) Komisija v skladu s sklepom o začetku postopka ugotavlja, da je družba FFHG podjetje, ki opravlja gospodarsko dejavnost v smislu člena 107(1) PDEU (glej uvodni izjavi 148 in 149 sklepa o začetku postopka).

([30]) Sklep Komisije (EU) 2016/789 z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07), ki jo je Nemčija izvedla v zvezi s financiranjem letališča Frankfurt Hahn ter finančnimi povezavami med letališčem in družbo Ryanair (UL 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 sredstev in pripisljivost državi

(156) Komisija v skladu s sklepom o začetku postopka (glej uvodno izjavo 150) meni, da je poroštvo treba pripisati državi in da zajema državna sredstva.

5.1.1.1.3 Gospodarska prednost

(157) V sklepu o začetku postopka ni bil izpeljan noben sklep glede gospodarske prednosti.

(158) Vprašanje je, ali poroštvo, ki ga je družbi FFHG dodelila zvezna dežela, zlasti pa cena poroštva, o kateri sta se dogovorili družba FFHG in zvezna dežela, pomeni gospodarsko prednost. V ta namen je treba ugotoviti, ali je poroštvo skladno z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, tj. treba je presoditi, ali bi se lahko zasebni vlagatelj primerljive velikosti, ki posluje v običajnih tržnih razmerah, v podobnih okoliščinah odločil za zadevno poroštvo ([31]).

(159) Oddelek 3 Obvestila Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštev ([32]) iz leta 2008 (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o poroštvih) določa številne pogoje za lažjo oceno skladnosti poroštva z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, obstoj prednosti pa je mogoče izključiti.

(160) Kumulativni pogoji iz točke 3.2 obvestila o poroštvih, ki morajo biti izpolnjeni, da se izključi obstoj gospodarske prednosti, so: (a) upravičenec do poroštva ni v finančnih težavah, (b) obseg poroštva je mogoče pravilno določiti ob njegovi dodelitvi, (c) poroštvo ne zajema več kot 80 % neodplačanega posojila ali druge finančne obveznosti in (d) za poroštvo se plača tržno oblikovana cena.

(161) Zvezna dežela in družba FFHG sta se dogovorili o poroštveni premiji v višini 2,56 % na podlagi ocene svetovalca, najetega v ta namen ([33]). Svetovalec, ki so ga najeli nemški organi, je v svoji oceni z orodjem Moody's RiskCalc najprej ocenil samostojno bonitetno oceno družbe FFHG. Na podlagi revidiranih računovodskih izkazov družbe FFHG za leto 2012 je znašala ocena samostojne bonitetne ocene za eno leto […], za obdobje petih let pa […] ([34]). Svetovalec nemškim organom je to samostojno bonitetno oceno prilagodil na podlagi pogodbenih značilnosti poroštva in tako pridobil oceno […] (ki ustreza […] na lestvici Standard & Poor's).

(162) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke glede ocen svetovalcev, ki so jih najeli nemški organi. Pomisleki so se nanašali na uporabljeno metodo in ustreznost podatkov, uporabljenih za določitev poroštvene premije. Poleg tega je pritožnica izrazila pomisleke glede uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(163) Komisija bo zato ocenila, ali se uporablja načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu, in če se uporablja, ali je poroštvena premija v višini 2,56 % skladna s trgom.

([31]) Glej na primer sodbo Sodišča z dne 21. marca 1990, Belgija/Komisija („Tubemeuse"), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, točka 29; sodbo Sodišča z dne 21. marca 1991, Italija/Komisija („Alfa Romeo"), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, točki 18 in 19; sodbo Splošnega sodišča z dne 30. aprila 1998, Cityflyer Express/Komisija, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, točka 51; sodbo Splošnega sodišča z dne 21. januarja 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke in Lech-Stahlwerke/Komisija, združene zadeve T-129/95, T-2/96 in T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, točka 104; sodbo Splošnega sodišča z dne 6. marca 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale in Land Nordrhein-Westfalen/Komisija, združeni zadevi T-228/99 in T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

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

([33]) Uvodna izjava 21.

([34]) Ocena bonitetne ocene družbe FFHG z uporabo orodja Moody's RiskCalc in nerevidiranih računovodskih izkazov za leto 2012 je enaka […].

5.1.1.1.3.1 Uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu

(164) Prvo vprašanje je, ali bi zasebni udeleženec na podlagi ekonomske analize načeloma lahko ravnal enako kot zvezna dežela Porenje-Pfalška. Pri tem se predpostavlja, da je zadevna dejavnost gospodarska dejavnost in da bi zasebni vlagatelj tako dejavnost opravljal *a priori*.

5.1.1.1.3.1.1 Sklenitev poroštvene pogodbe je gospodarska dejavnost

(165) Po mnenju Sodišča je „[z]ato […] uporaba merila zasebnega vlagatelja na koncu odvisna od tega, ali država članica kot delničarka in ne kot javna oblast dodeli gospodarsko prednost podjetju, katerega lastnica je“ ([35]). V obravnavani zadevi je država z družbo Haitec sklenila poroštveno pogodbo v korist družbe FFHG. Poroštvena pogodba z družbo Haitec in pogodba o poroštveni premiji z družbo FFHG spadata na področje civilnega prava, v tem primeru nemškega *Kreditsicherungsrecht* (prava zavarovanih poslov). Zato država s sklenitvijo te pogodbe ni delovala v svojstvu nosilke javne oblasti, temveč kot zasebni udeleženec. Niti družba Lufthansa niti nemška vlada ne nasprotujeta, da zadevna dejavnost ne pomeni izvajanja javnih pooblastil in je torej gospodarska dejavnost.

5.1.1.1.3.1.2 Zasebni udeleženec bi lahko sklenil zadevno poroštveno pogodbo

(166) Po mnenju Sodišča je treba presojo, ali bi zasebni udeleženec opravljal tako gospodarsko dejavnost, razlagati široko ([36]). Za skladno z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu se šteje, če javni sektor zagotovi kapital za zagotovitev začasnega preživetja podjetja, pod pogojem, da po prestrukturiranju še naprej posluje z dobičkom ([37]). Šele ko ekonomski položaj družbe, v katero se vlaga kapital, skupaj s položajem v zadevnem gospodarskem sektorju ne kaže nobenih obetov za izboljšanje, se vložek dodatnega kapitala ne more več šteti za združljivega z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. To razlogovanje velja tudi za poroštvene premije v trenutku njihove določitve ([38]).

(167) V nasprotju s tem, kar trdi pritožnica v svojih pripombah, je Nemčija Komisiji potrdila, da družba Haitec ni bila v finančnih težavah. Poleg tega je vprašanje, ali takrat dejansko noben drug zasebni vlagatelj družbi Haitec ne bi dodelil takega poroštva v korist družbe FFHG, neupoštevno. Edini odločilni dejavnik je, ali je dejavnost še vedno ekonomsko vzdržna, tako da bi lahko *hipotetični* vlagatelj razmislil o taki odločitvi. Samo dejstvo, da je bila družba FFHG pravno zavezana z družbo Ryanair še naprej poslovati z domnevno izgubo (kar v tem primeru ne drži), ne zadostuje, da bi se poroštvo zvezne dežele družbi Haitec štelo za ekonomsko nevzdržno. Kot je navedeno zgoraj, začasni primanjkljaji ne izključujejo uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, dokler je razvidno dolgoročno trajnostno izboljšanje. V tem primeru informacije, ki jih je predložila družba Haitec, kažejo, da so bile naložbe družbe Haitec v objekt za vzdrževanje v višini približno 40 milijonov EUR znatno višje od prvotno načrtovanih, kar kaže, da je imelo poroštvo ekonomsko spodbujevalen učinek, ki je pripeljal do trajnostnega izboljšanja lokacije, in je bilo zato ekonomsko smiselno.

(168) Da se lahko oceni, ali bi zadevno gospodarsko dejavnost opravljal zasebni udeleženec, je treba upoštevati tudi pravni okvir same gospodarske dejavnosti, v tem primeru poroštveno pogodbo. Povedano drugače, za to, da se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu ne bi uporabljalo, bi morala biti poroštvena pogodba tudi v teoretičnem smislu nedonosna. Kot je navedeno zgoraj, je bilo poroštvo zasnovano tako, da bi imelo pozitiven ekonomski učinek, in tega je imelo. Vendar je bila tudi v primeru hipotetičnega neuspeha gradbenega projekta zaradi ene od okoliščin iz uvodne izjave 19 poroštvena pogodba zasnovana tako, da bi bila kljub tem okoliščinam še vedno ekonomsko

([35]) Glej sodbo Sodišča z dne 5. junija 2012, Komisija/Électricité de France (EDF), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, točka 82 in naslednje.
([36]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisija, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, točka 107.
([37]) Glej sodbo Sodišča z dne 21. marca 1991, Italijanska republika/Komisija, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, točka 20: „Dodati je treba, da čeprav ravnanje zasebnega vlagatelja, s katerim je treba primerjati posredovanje javnega vlagatelja, ki sledi ciljem ekonomske politike, ni nujno ravnanje običajnega vlagatelja, ki vloži sredstva zaradi njihove donosnosti v bolj ali manj kratkem roku, pa mora biti vsaj ravnanje zasebnega holdinga ali skupine zasebnih podjetij, ki sledijo strukturni politiki, globalni ali sektorski, ter jih vodijo dolgoročne perspektive donosnosti“.
([38]) Glej sodbo Sodišča z dne 21. marca 1991, Italijanska republika/Komisija, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, točki 23 in 24.

donosna. Poroštvena pogodba je bila namreč sestavljena tako, da bi v primeru unovčenja poroštva znesek poroštva zvezni deželi zapadel v plačilo le hkrati z vračilom nepremičnine s strani družbe Haitec, družbi FFHG pa v skladu z oddelkom C, člen 8, točka 3, pogodbe ne bi bilo treba družbi Haitec povrniti nobenih stroškov. To pomeni, da bi družba FFHG v primeru unovčenja poroštva prejela zemljišče, vključno z objektom, zgrajenim na njem, ne da bi morala družbi Haitec povrniti s tem povezane stroške. Družba FFHG bi tako prejela nepremičnino z višjo vrednostjo in bi jo lahko uporabila za druge komercialne namene. Posledično bi se povečala vrednost deležev zvezne dežele v družbi FFHG. Komisija tudi ugotavlja, da bi morala v primeru unovčenja poroštva po prenosu deležev zvezne dežele v družbi FFHG na družbo HNA leta 2017 družba FFHG prenesti nepremičnino, vključno z objektom, zgrajenim na njej, na zvezno deželo. Torej bi zasebni vlagatelj lahko razmislil o taki gospodarski dejavnosti.

(169) Komisija ugotavlja, da se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporablja.

5.1.1.1.3.2 Skladnost poroštvene premije s trgom

(170) Drugo vprašanje je, ali je poroštvena premija v višini 2,56 % skladna s trgom.

(171) Komisija je navedla pomisleke, opisane v nadaljevanju ([39]). Prvič, za izračun donosa na obveznice, ki so jih izdale družbe z bonitetno oceno […], z zapadlostjo 15 let, se pri „ugodnem pristopu“ upošteva donos na obveznice, ki so jih izdale navedene družbe, z zapadlostjo 10 let, nato pa se doda razlika v donosu na nemške državne obveznice z zapadlostjo 15 in 10 let. Ta razlika bo verjetno manjša od iste razlike za družbe z bonitetno oceno […], ker imajo nemške državne obveznice zelo visoko bonitetno oceno AAA (tj. pri tako visokokakovostnih bonitetnih ocenah razlika med donosi obveznic z različnimi zapadlostmi ni velika v primerjavi s podobno razliko za podjetja z nižjo bonitetno oceno). Zato je Komisija ugotovila, da je v oceni poroštvene premije, ki jo je [družba za svetovanje] pripravila na podlagi te metode, tržna referenčna vrednost verjetno podcenjena. Drugič, isti pomislek vzbuja uporaba primerjalnega pristopa z obrestnimi merami kreditnih zamenjav, ki so splošno priznani kazalniki kreditnega tveganja. Obrestne mere kreditnih zamenjav kažejo, da bi morala biti ustrezna poroštvena premija za podjetje s samostojno bonitetno oceno […] v razponu 3,10 % – 4,41 %, odvisno od tega, ali je vključena prilagoditev za pogodbene značilnosti. Dogovorjena poroštvena premija v višini 2,56 % je pod spodnjo mejo tega razpona. Tretjič, Komisija je ugotovila, da je tudi s sprejetjem vseh prilagoditev bonitetne ocene, ki jih je predlagala Nemčija, in ob upoštevanju […] kot bonitetne ocene družbe FFHG, poroštvena premija, pridobljena na podlagi obrestnih mer kreditnih zamenjav (3,1 %), višja od obrestne mere 2,56 %, o kateri sta se dogovorili stranki. Na splošno so ti argumenti vzbudili pomislek, da je dogovorjena poroštvena premija morda prenizka v primerjavi s tržnimi pogoji za družbe, ki imajo enako bonitetno oceno kot družba FFHG.

(172) Navedba Nemčije, da se je zvezna dežela upravičeno zanašala na znanje in izkušnje [družbe za svetovanje] in da v zvezi s poroštveno premijo, ki jo je določila [družbe za svetovanje], naknadno ni mogoče izraziti pomisleke, je treba zavrniti. To bi pomenilo, da bi bilo mogoče izključno pristojnost Komisije za pregled državne pomoči zaobiti z napačnimi ocenami nacionalnih ali zasebnih svetovalnih podjetij. Komisija je zato imela pravico podvomiti v izračune [družbe za svetovanje], da bi presodila obstoj ali neobstoj gospodarske prednosti.

(173) Podobno trditev Nemčije, da Komisija pri svojem izračunu ni upoštevala dejstva, da je zadevno poroštvo „poroštvo za dobro izvedbo pogodbenih obveznosti“, ki zvezni deželi Porenje-Pfalško zagotavlja gospodarsko prednost, ki izravnava nižjo poroštveno premijo, ni upoštevna za izračun tržne cene.

(174) Nasprotno je družba Lufthansa trdila, da je poroštvena premija, pridobljena na podlagi obrestnih mer kreditnih zamenjav (3,1 %), napačna referenčna vrednost, ker je Komisija družbo FFHG napačno obravnavala kot „posojilojemalko“.

([39]) Sklep o začetku postopka, uvodne izjave 154–159.

(175) Poleg tega bi morala po mnenju družbe Lufthansa poroštvena premija znašati najmanj 7,98 %, kar bi pomenilo prednost v višini 5,42 %. Družba Lufthansa pojasnjuje, da bi bilo treba sporočilo o referenčnih obrestnih merah sicer upoštevati, vendar le kot približek za izračun poroštvene premije. Družba Lufthansa trdi, da je bil ekonomski položaj družbe FFHG dejansko tak, da noben drug zasebni vlagatelj ne bi razmišljal o taki pogodbi, in da bi bilo treba ta profil tveganja upoštevati.

(176) Komisija zavrača obe trditvi. Komisija je imela pravico uporabiti sporočilo o referenčnih obrestnih merah in je družbo FFHG ustrezno ocenila z oceno […], pri kateri, kot je pojasnjeno zgoraj (uvodna izjava 171), ne gre za visokokakovostno oceno, izhaja pa prav iz ekonomskega položaja družbe FFHG.

(177) Komisija zato ugotavlja, da poroštvena premija ni bila skladna s trgom.

(178) Razlika v ceni med najnižjo trgu primerno stopnjo, ki jo je določila Komisija (3,10 %), in dejansko stopnjo (2,56 %) za poroštvo pomeni gospodarsko prednost (0,54 %).

5.1.1.1.4 Selektivnost

(179) V skladu s členom 107(1) PDEU se ukrep šteje za državno pomoč, kadar daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Poroštvo družbi Haitec po ceni, ki je nižja od tržne cene, daje prednost samo družbi FFHG kot podjetju in je zato selektivno.

5.1.1.1.5 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

(180) Komisija je v sklepu o začetku postopka menila, da družba FFHG vsaj potencialno konkurira drugim upravljavcem letališč v Uniji, da bi privabila letalske prevoznike iz Unije, saj lahko letalski prevozniki v Uniji v skladu z zakonodajo Unije o zračnem prevozu svobodno ponujajo storitve zračnega prevoza na vsaki ruti v Uniji. Zato gospodarska prednost, ki je bila predhodno ugotovljena na ravni poroštva Haitec, vsaj potencialno izkrivlja konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami ([40]).

(181) Vendar je treba proučiti, ali je razlika v višini 0,54 točke, ki pomeni gospodarsko prednost, ukrep pomoči, ki je v skladu s členom 3(1) Uredbe (EU) št. 1407/2013 izvzet iz zahteve glede priglasitve na podlagi člena 108(3) PDEU.

(182) Prvič, poroštvena premija spada na področje uporabe člena 1 Uredbe (EU) št. 1407/2013.

(183) Drugič, v skladu s členom 3(2), prvi pododstavek, Uredbe (EU) št. 1407/2013 skupni znesek pomoči *de minimis*, ki ga država članica dodeli podjetju, ne sme presegati 200 000 EUR v katerem koli obdobju treh poslovnih let.

(184) Če pa je zadevni ukrep poroštvo, kot v obravnavani zadevi, je treba v skladu s členom 4(6) Uredbe (EU) št. 1407/2013 upoštevati bruto ekvivalent nepovratnih sredstev in izpolnjeni morajo biti drugi posebni pogoji. V skladu s členom 4(1) Uredbe (EU) št. 1407/2013 se Uredba (EU) št. 1407/2013 uporablja le za pomoč, za katero je mogoče bruto ekvivalent nepovratnih sredstev natančno izračunati vnaprej (v nadaljnjem besedilu: pregledna pomoč). V skladu s členom 4(6) Uredbe (EU) št. 1407/2013 pomoč v obliki jamstev pomeni pregledno pomoč *de minimis*, če na eni strani jamstvo na podjetje krije do 80 % zadevnega posojila, na drugi strani pa zajamčeni znesek ne presega 1,5 milijona EUR v obdobju petih let ali 750 000 EUR v obdobju desetih let. Hkrati je treba v skladu s členom 4(6), točka (a), Uredbe (EU) št. 1407/2013 zagotoviti, da upravičenec do pomoči ni v insolvenčnem postopku niti ne izpolnjuje v nacionalnem pravu določenih pogojev za uvedbo insolvenčnega postopka na predlog njegovih upnikov.

([40]) Sklep o začetku postopka, uvodna izjava 161.

(185) V obravnavani zadevi niti družbi FFHG niti nobenemu z njo povezanemu podjetju v smislu člena 2(2) Uredbe št. 1407/2013 v treh letih pred dodelitvijo poroštva ni bila dodeljena državna pomoč na podlagi Uredbe Komisije št. 1407/2013. Družba FFHG takrat ni bila niti v insolvenčnem postopku niti ni izpolnjevala pogojev za uvedbo takega postopka v obdobju, v katerem je bila pomoč dodeljena. Nemčija je tudi potrdila, da poroštvo ne presega 80 % prodajne pogodbe. Nazadnje, razlika 0,54 točke med najnižjo trgu primerno stopnjo, ki jo je določila Komisija (3,10 %), in dejansko stopnjo (2,56 %) se pretvori v letni bruto ekvivalent nepovratnih sredstev v višini 33 480 EUR, ki po treh letih znaša skupaj 100 440 EUR, kar je precej pod najvišjim zneskom iz Uredbe (200 000 EUR).

(186) Skratka, prednost, dodeljena družbi FFHG s poroštvom, izpolnjuje pogoj iz Uredbe (EU) št. 1407/2013.

5.1.1.1.6 Sklepne ugotovitve

(187) V skladu s členom 3(1) Uredbe (EU) št. 1407/2013 se za ukrep šteje, da ne izpolnjuje vseh meril iz člena 107(1) PDEU, zato je izvzet iz zahteve glede priglasitve iz člena 108(3) PDEU.

5.1.1.2 „Dvojna“ prodaja zemljišča s strani družbe FFHG

(188) Komisija v zvezi z uveljavljanjem pravice družbe FFHG do odstopa od prodaje zemljišča „stanovanja“ zvezni deželi Porenje-Pfalška meni, da je analizo primerno začeti z edino točko, v zvezi s katero je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke, in sicer, ali je ponovni prenos lastništva parcele „stanovanja“ z zvezne dežele Porenje-Pfalška na družbo FFHG potekal po tržni vrednosti.

(189) Prvič, Komisija obžaluje, da v nasprotju s tem, kar je bilo predvideno v prodajni pogodbi iz leta 2014, v času, ko je družba FFHG uveljavljala pravico do odstopa od pogodbe, ni bilo naročeno nobeno izvedensko mnenje. Ta okoliščina na prvi pogled kaže, da ponovni prenos lastništva morda ni potekal po tržni vrednosti.

(190) Namesto tega je ponovni prenos parcele „stanovanja“ potekal po isti ceni, ki jo je za prodajno pogodbo iz leta 2014 določil odbor za izvedenska mnenja o vrednosti nepremičnin na območju Osteifel-Hunsrück in je bila dopolnjena s poročilom direktorata SGD Nord, tj. po ceni nič EUR.

(191) Drugič, Komisija ugotavlja, da je družba FFHG en mesec po tem, ko je uveljavila svojo pravico do odstopa, isto zemljišče prodala za 1,25 milijona EUR družbi ADC, zasebni vlagateljici, in sicer s pogodbo z dne 6. julija 2016, sklenjeno med družbo ADC, družbo FFHG in zvezno deželo Porenje-Pfalška (uvodna izjava 25).

(192) Tretjič, Komisija pripominja, kar je pojasnila Nemčija v svojem sporočilu z dne 26. oktobra 2017, in sicer da ima podpis te prodajne pogodbe zgodovino, v kateri sta imeli vlogo družba FFHG in tudi zvezna dežela Porenje-Pfalška (uvodne izjave 22–26).

(193) Sodišče je v zadevi Land Burgenland/Komisija menilo, da je, če javni organ namerava prodati podjetje v svoji lasti v okviru odprtega, preglednega in nepogojnega postopka javnega razpisa, mogoče domnevati, da je tržna cena enaka najvišji ponudbi, pri čemer je treba ugotoviti, prvič, ali je ta ponudba zavezujoča in kredibilna, in drugič, ali ni poleg cene upravičeno upoštevati tudi druge ekonomske dejavnike. V takih okoliščinah namreč Komisiji ni mogoče naložiti, naj pri preverjanju tržne cene uporabi druga sredstva, kot so neodvisna strokovna mnenja ([41]).

([41]) Sodba Sodišča z dne 24. oktobra 2013, Land Burgenland in drugi/Komisija, združene zadeve C-214/12 P, C-215/12 P in C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, točki 94 in 95).

(194) V obravnavani zadevi je zvezna dežela Porenje-Pfalška vedela, da je družba FFHG v okviru javnega razpisa prejela ponudbo v višini 1,25 milijona EUR za parcelo „stanovanja“, saj je to ponudbo uporabila za določitev cene za navedeno parcelo v pogodbi o privatizaciji z družbo SYT. Poleg tega je zvezna dežela Porenje-Pfalška, ker je bila stranka prodajne pogodbe, sklenjene med zvezno deželo Porenje-Pfalška, družbo FFHG in družbo ADC 6. julija 2016, tj. en mesec po tem, ko je družba FFHG uveljavila svojo pravico do odstopa, tudi vedela, da je bilo v navedeni pogodbi zemljišče „stanovanja“ ovrednoteno na 1,25 milijona EUR.

(195) Ker je zvezna dežela Porenje-Pfalška brez ugovora sprejela, da je družba FFHG uveljavila svojo pravico do odstopa od pogodbe, ne da bi imenovala izvedenca za oceno tržne vrednosti parcele „stanovanja“, ni ravnala kot udeleženec v tržnem gospodarstvu. Udeleženec v tržnem gospodarstvu bi vztrajal pri imenovanju izvedenca, ki bi določil vrednost parcele. V skladu z načeli iz uvodne izjave 193 in glede na ponudbo družbe ADC, prejeto med postopkom za oddajo javnega naročila, je vrednost, ki jo je bil trg pripravljen plačati za zemljišče „stanovanja“, takrat znašala 1,25 milijona EUR. Zvezna dežela je imela pravico od družbe FFHG zahtevati to ceno kot nadomestilo za parcelo „stanovanja“.

(196) Zato Komisija ugotavlja, da je bila z uveljavitvijo pravice do odstopa po ceni nič EUR namesto 1,25 milijona EUR družbi FFHG zagotovljena prednost v višini 1,25 milijona EUR.

(197) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka (uvodne izjave 179, 180 in 190), so drugi pogoji za ugotovitev obstoja državne pomoči (podjetje in gospodarska dejavnost, uporaba državnih sredstev in pripisljivost državi, selektivnost, izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino) izpolnjeni. Niti Nemčija niti zainteresirane strani v svojih pripombah temu niso oporekale.

(198) Zato uveljavitev pravice do odstopa v višini nič EUR namesto 1,25 milijona EUR pomeni državno pomoč družbi FFHG v višini 1,25 milijona EUR.

5.1.2 *Glede ukrepov morebitne pomoči v zvezi z družbo Ryanair*

5.1.2.1 Podpora za usposabljanje za družbo Ryanair

5.1.2.1.1 Pojma podjetje in gospodarska dejavnost

(199) Komisija je v sklepu o začetku postopka predhodno menila, da je družba Ryanair podjetje, zagotavljanje usposabljanja pa pomeni gospodarsko dejavnost ([42]).

(200) Ker Nemčija vztraja pri svojem stališču, tj. da podpora za usposabljanje ne pomeni državne pomoči, saj pomeni izvajanje javnih pooblastil, mora Komisija obravnavati argumente, ki jih je predložila Nemčija.

(201) Nemški organi so navedli, da ima ukrep za zmanjšanje brezposelnosti, kot je ukrep, ki se ocenjuje, socialno komponento, ki je v javnem interesu. Vendar ne glede na to, ali bi ta ukrep lahko spadal v okvir obveznosti nemške države, da je „socialna država“ (*Sozialstaatsprinzip*, določen v členu 20(1) nemške ustave), in torej pomenil izvajanje javnih pooblastil v skladu z nemškim pravnim redom, sta pojma „gospodarska dejavnost“ in „izvajanje javnih pooblastil“ samostojna pojma evropskega prava o državni pomoči in ju je zato treba razumeti v skladu s tem. Za subjekt se lahko šteje, da izvaja javna pooblastila, kadar njegove dejavnosti pomenijo nalogo, ki je del bistvenih funkcij države ali pa je povezana s temi nalogami po svoji naravi, namenu in pravilih, ki jih mora upoštevati ([43]). Kot je bilo že navedeno v sklepu o začetku postopka ([44]), se je ukrep za boj proti brezposelnosti v preteklosti obravnaval kot podpora gospodarski dejavnosti in zato kot državna pomoč ([45]).

([42]) Sklep o začetku postopka, uvodne izjave 205–208.
([43]) Sodba Sodišča z dne 18. marca 1997, Calì & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, točki 22 in 23.
([44]) Sklep o začetku postopka, uvodna izjava 207.
([45]) Glej na primer Sklep Komisije z dne 2. julija 2016 v zadevi v zvezi z državno pomočjo SA.36671 (2013/N) – Švedska – Pomoč za zaposlovanje mladih delavcev pri poklicnem uvajanju (UL C 204, 18.7.2013, str. 9).

(202) Komisija je ocenila, ali se zadevna podpora za usposabljanje, namenjena boju proti brezposelnosti, lahko šteje za socialno storitev splošnega pomena in s tem za „izvajanje javnih pooblastil“ v skladu z evropskim pravom o državni pomoči. Vendar se socialne storitve splošnega pomena štejejo za „izvajanje javnih pooblastil“ le, če temeljijo na načelu solidarnosti. Ker ukrep sestavlja več plačil, ni sistema vzajemnih in hkrati neodvisnih prispevkov, ki temeljijo na članstvu. Ukrep prav tako ni vključen v nemški nacionalni izobraževalni sistem.

(203) Poleg tega pomoč za usposabljanje ni le v javnem interesu, temveč tudi v ekonomskem interesu družbe Ryanair. Ker je družbi Ryanair oddano plačljivo javno naročilo, družba Ryanair v prvi vrsti opravlja standardno poslovno storitev, za katero obstaja trg.

(204) Nazadnje, čeprav je država morda opravljeno usposabljanje proučila pred dodelitvijo sredstev, se zdi, da ni bilo stalnega spremljanja. Nemčija očitno tudi ni določila vsebine usposabljanj. Zato podpora za usposabljanje ne pomeni izvajanja javnih pooblastil.

(205) Če ukrep ne pomeni izvajanja javnih pooblastil, javni interes ni upošteven za presojo obstoja „državne pomoči“ v smislu člena 107(1) PDEU.

(206) Ker Nemčija ni predložila nobenega novega elementa, na podlagi katerega bi Komisija lahko prišla do drugačnega sklepa, se podpora za usposabljanje nanaša na gospodarsko dejavnost.

5.1.2.1.2 Uporaba državnih sredstev in pripisljivost državi

(207) Nemčija je v svojih pripombah k sklepu o začetku postopka (glej uvodno izjavo 132) potrdila, da je družba Ryanair končna prejemnica plačil zvezne dežele in da je bila družba HCM le posrednica. Zato je treba nasprotne trditve družbe Ryanair zavrniti.

(208) Dejstvo, da naj bi Nemčija financirala le 50 % sredstev, ki jih je družba HCM izplačala družbi Ryanair, kot trdi družba Ryanair, ni upoštevno za presojo, ali so bila uporabljena državna sredstva in ali je podporo za usposabljanje treba pripisati Nemčiji, saj se tu preiskuje le del, ki ga je financirala Nemčija.

(209) Zato Komisija ugotavlja, da so bila uporabljena državna sredstva, ki jih je treba pripisati državi.

5.1.2.1.3 Gospodarska prednost

(210) Da bi se ugotovilo, ali je imela družba Ryanair zaradi podpore za usposabljanje prednost ali ne, so bile Nemčija in zainteresirane strani pozvane, naj predložijo informacije o tem, ali družba Ryanair običajno sama krije zadevne stroške usposabljanja, in o vprašanju, ali je bila družba Ryanair plačana dvakrat (enkrat s strani učečih se in enkrat s strani družbe HCM) za stroške usposabljanja, ki so nastali v okviru tega programa.

(211) Po mnenju Sodišča mora Komisija v svojem sklepu dokazati obstoj državne pomoči ([46]). Vendar je treba to obveznost presoditi glede na podatke, ki jih je Komisija imela na voljo, ko je sprejela sklep ([47]). Dejansko „ni mogoče na splošno izključiti možnosti, da se Komisija opre na vse okoliščine, ki bi lahko razkrile dejanski obstoj programa pomoči“ ([48]). V okviru te celovite presoje mora Komisija upoštevati vse možnosti, ki bi jih zasebni udeleženec razumno predvidel, vse razpoložljive podatke, ki bi lahko pomembno vplivali na njegovo odločitev, in predviden razvoj na dan, ko je bila sprejeta odločitev o dodelitvi prednosti ([49]).

(212) Nemčija in družba Ryanair nista predložili nobenih informacij o tem, ali družba Ryanair običajno sama krije zadevne stroške usposabljanja, in o vprašanju, ali je bila družba Ryanair plačana dvakrat. Nemčija in družba Ryanair sta trdili, da jima po šestih letih v skladu z irsko zakonodajo in desetih letih v skladu z nemško zakonodajo ni treba več hraniti informacij. Vendar je Komisija potem, ko je družba Lufthansa 4. marca 2011 vložila uradno pritožbo, ki je bila 18. marca 2011 posredovana Nemčiji, Nemčiji postavila konkretna vprašanja o podpori za usposabljanje, na katera je Nemčija odgovorila 14. junija 2011. Nacionalna zakonodaja o vodenju evidenc ne sme zmanjšati obveznosti države članice ali zainteresirane strani, da sodeluje s Komisijo. Tudi v tem primeru je Nemčija za morebitno opredelitev podpore za usposabljanje kot državne pomoči izvedela leta 2011, tj. v času, ko je morala še vedno hraniti dokument v arhivu. Takrat je bilo jasno, da bo verjetno sledil sklep Komisije o tem ukrepu. Nemčija je zato odgovorna, da se dokumenti niso hranili. Komisija zato ocenjuje obstoj pomoči na podlagi informacij, ki jih je prejela.

(213) V pripombah Nemčije iz leta 2019 je zapisano, da je v obdobju 2001–2003 financiranje v višini [1,5–2,0 milijona] EUR družbi HCM dodelilo ministrstvo za delo, socialne zadeve, družino in zdravje zvezne dežele Porenje-Pfalška.

(214) V pripombah Nemčije iz leta 2019 je zapisano, da je družba HCM družbi Ryanair izdala najmanj dva čeka v višini 220 427,64 EUR in 639 146,04 EUR. Čeka sta bila 17. januarja 2003 knjižena v breme računa družbe HCM.

(215) Poleg tega je ministrstvo za delo, socialne zadeve, družino in zdravje zvezne dežele Porenje-Pfalška leta 2003 družbi HCM plačalo dodatnih 680 627,94 EUR.

(216) Niti Nemčija niti družba Ryanair nista predložili dokazov o tem, da je bila cena usposabljanja, ki ga zagotavlja družba Ryanair, skladna s trgom in njegovimi potrebami.

(217) Zato Komisija meni, da podpora za usposabljanje pomeni gospodarsko prednost za družbo Ryanair.

5.1.2.1.4 Selektivnost

(218) Niti stališče Nemčije niti stališča udeležencev niso nasprotovala selektivnosti ukrepa. Komisija zato vztraja pri svoji predhodni ugotovitvi, da bi bila vsaka gospodarska prednost, povezana z ukrepom, ki bi koristila samo družbi Ryanair, selektivna v smislu člena 107(1) PDEU.

([46]) Glej sodbo Sodišča z dne 17. novembra 2022, Volotea in easyJet/Komisija, združeni zadevi C-331/20 P in C-343/20 P, ECLI:EU:C:2022:886, točka 111.

([47]) Glej sodbo Sodišča z dne 17. novembra 2022, Volotea in easyJet/Komisija, združeni zadevi C-331/20 P in C-343/20 P, ECLI:EU:C:2022:886, točka 112; glej tudi sodbo Sodišča z dne 10. julija 1986, Belgija/Komisija, C-234/84, EU:C:1986:302, točka 16, in sodbo Sodišča z dne 20. septembra 2017, Komisija/Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, točka 70.

([48]) Glej sodbo Sodišča z dne 13. aprila 1994, Zvezna republika Nemčija in Pleuger Worthington GmbH/Komisija, združeni zadevi C-324/90 in C-342/90, ECLI:EU:C:1994:129, točka 15.

([49]) Glej sodbo Sodišča z dne 17. novembra 2022, Volotea in easyJet/Komisija, združeni zadevi C-331/20 P in C-343/20 P, ECLI:EU:C:2022:886, točka 113.

5.1.2.1.5 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

(219) Kot je bilo ugotovljeno v sklepu o začetku postopka in ker ni bilo pripomb, ki bi oporekale izkrivljanju konkurence in učinku na trgovino, Komisija meni, da je to merilo izpolnjeno.

5.1.2.1.6 Sklepne ugotovitve

(220) Zato Komisija ugotavlja, da podpora za usposabljanje pomeni državno pomoč.

5.1.2.2 Financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje

5.1.2.2.1 Pojma podjetje in gospodarska dejavnost

(221) Družba Ryanair je podjetje, financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje pa gospodarska dejavnost v smislu člena 107(1) PDEU.

5.1.2.2.2 Gospodarska prednost

(222) Kot je navedeno v uvodni izjavi 105 sklepa o začetku postopka, je Nemčija predložila analizo donosnosti spornih pogodb, da bi dokazala njihovo skladnost z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Ta analiza vključuje izračun skupne neto sedanje vrednosti denarnih tokov, ki jih je treba pripisati pogodbam (tj. objekt za vzdrževanje, šola za posadko in pilote ter nastanitev za učeče se). Ti denarni tokovi vključujejo prihodke, kot so najemnine od družbe Ryanair in plačila za uporabo nastanitev, ter stroške, kot so stroški vzdrževanja. Projekcije denarnih tokov zajemajo obdobje 2010–2024 in so diskontirane po [4,0–4,5]-odstotni stopnji. Na podlagi teh predpostavk analiza kaže pozitivno neto sedanjo vrednost v višini [100 000–200 000] EUR, kar pomeni, da diskontirani denarni prilivi prevladajo nad odlivi. Po navedbah Nemčije ta rezultat razkriva donosnost pogodb in kaže na njihovo skladnost z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(223) Zdi se, da analiza donosnosti, ki jo je predložila Nemčija, vsebuje več pomanjkljivosti, navedenih v sklepu o začetku postopka.

(224) Prvič, Komisija je predhodno menila, da so denarni tokovi, ki jih je izračunala Nemčija, vključevali amortizacijsko osnovo v višini [40 000–50 000] EUR do [60 000–70 000] EUR na leto, ki načeloma ne bi smela biti vključena v izračun, saj je amortizacija računovodski koncept, ki ne ustreza dejanskim denarnim tokovom. Če bi bila amortizacijska osnova izključena iz izračuna, bi neto sedanja vrednost postala negativna pri približno [– 500 000 do – 400 000] EUR.

(225) Drugič, zdelo se je, da v analizo niso bili vključeni začetni stroški naložbe za spremembo prostorov v bivalne prostore. To se ni zdelo verjetno, saj je Nemčija poudarila, da je bila sprememba prostorov potrebna.

(226) Tretjič, analiza je vključevala denarni priliv v višini [1 000–10 000] EURna leto, vrsta katerega ni bila jasna. Z ustrezno prilagoditvijo denarnih tokov bi bila neto sedanja vrednost, povezana s temi tremi pogodbami, še bolj negativna.

(227) Nazadnje, Komisija je predhodno menila, da se diskontna stopnja [4,0–4,5] % ni zdela upravičena in se je zdela pretirano nizka za obdobje, v katerem so bile te pogodbe podpisane (2009/2010).

(228) Družba FFHG je za te pomanjkljivosti podala obrazložitev, kar po mnenju Komisije zadostuje za razveljavitev predhodne analize Komisije iz sklepa o začetku postopka.

(229) Prvič, po oceni analize donosnosti, ki jo je predložila Nemčija, Komisija ugotavlja, da je bila amortizacijska osnova že izključena iz denarnih tokov, ki jih je izračunala Nemčija.

(230) Drugič, Komisija ugotavlja, da so bili začetni naložbeni stroški v višini približno [100 000–200 000] EUR že upoštevani v analizi donosnosti, in priznava, da tudi če ne bi bili upoštevani (kar se ni zgodilo), bi njihova vključitev še vedno privedla do pozitivne neto sedanje vrednosti.

(231) Tretjič, Komisijo pojasnila družbe FFHG, da so se letni denarni prilivi, v zvezi s katerimi so bili v sklepu o začetku postopka izraženi pomisleki, dejansko nanašali na letne stroške pobiranja ali fiksne dodatne stroške, ki predstavljajo denarne odlive in so bili ustrezno izračunani v analizi donosnosti, prepričajo.

(232) Četrtič, Komisija priznava, da tudi ob predpostavki, da je bila diskontna stopnja v višini [4,0–4,5] %, v zvezi s katero so bili v sklepu o začetku postopka izraženi pomisleki (uvodna izjava 266), prenizka, bi imela ta višja diskontna stopnja zaradi profila denarnega toka teh pogodb v celoti pozitiven učinek na neto sedanjo vrednost. Komisija dejansko ugotavlja, da je posebno plačilo najemnine s strani družbe Ryanair za leto 2010 pomenilo znaten denarni priliv v višini [0–5] milijonov EUR, v vsakem od naslednjih 14 let pa zelo majhne denarne odlive. Komisija ugotavlja, da bi zvišanje diskontne stopnje še vedno pripeljalo do sklepa, da so bile pogodbe skladne z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(233) Komisija na podlagi navedenih dodatnih pojasnil, ki jih je preverila, spreminja stališče, izraženo v sklepu o začetku postopka, in ugotavlja, da družbi Ryanair ni bila dodeljena gospodarska prednost.

5.1.2.2.3 Sklepne ugotovitve

(234) Komisija ugotavlja, da financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje v korist družbe Ryanair ne pomeni državne pomoči družbi Ryanair v smislu člena 107(1) PDEU.

5.1.2.3 Pogodbi o trženju iz let 2005 in 2017 med zvezno deželo Porenje-Pfalška in družbo Ryanair

5.1.2.3.1 Pojma podjetje in gospodarska dejavnost

(235) Kot letalski prevoznik družba Ryanair pomeni podjetje v smislu člena 107(1) PDEU. Storitve trženja in storitve zračnega prevoza pomenijo gospodarske dejavnosti. Prvo merilo iz člena 107(1) PDEU je torej izpolnjeno.

5.1.2.3.2 Uporaba državnih sredstev in pripisljivost državi

(236) Pogodbi o trženju sta bili sklenjeni med zvezno deželo Porenje-Pfalška in družbo Ryanair. Plačila podpore za trženje so se financirala neposredno iz proračuna zvezne dežele, torej so se financirala iz državnih sredstev in jih je treba pripisati državi.

5.1.2.3.3 Gospodarska prednost

(237) Za presojo, ali ukrep pomeni pomoč, je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso ugotoviti, ali je upravičeno podjetje pridobilo gospodarsko prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobilo ([50]).

(238) Analizirati je treba, ali se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporablja za zadevne pogodbe, in v primeru pritrdilnega odgovora, ali so te pogodbe v skladu s tem načelom.

5.1.2.3.3.1 Posamična ocena pogodb o trženju

(239) Prvo vprašanje je, ali je treba pogodbi o trženju iz let 2005 in 2017 ter pogodbe o letaliških storitvah iz let 2013, 2015 in 2016 oceniti posamično ali skupaj. Drugo vprašanje je, ali se zvezna dežela Porenje-Pfalška in upravljavec letališča Frankfurt-Hahn družba FFHG za namene uporabe načela zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu štejeta za en sam subjekt.

([50]) Glej na primer sodbo Sodišča z dne 29. aprila 1999, Španija/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.

(240) V zvezi s prvim vprašanjem Nemčija meni, da družba FFHG nikakor ni bila vključena v sklepanje pogodb o trženju. Zlasti po privatizaciji letališča Frankfurt-Hahn leta 2017 zvezna dežela Porenje-Pfalška ni imela nobenega razloga, da bi družbo FFHG vključila v sklepanje pogodb o trženju. Zvezna dežela Porenje-Pfalška tudi leta 2005 kot manjšinska družbenica ni izvajala nadzora nad družbo FFHG (17,5 %) in ni imela nobenega razloga, da bi družbo vključila v pogodbo o trženju. Pogodbeni stranki sta bili le zvezna dežela in družba Ryanair. Zato je treba strategijo trženja proučiti ločeno od razvoja letališča Frankfurt-Hahn.

(241) Poleg tega je glede drugega vprašanja Komisija že v sklepu o začetku postopka ugotovila, da je zvezna dežela Porenje-Pfalška obe pogodbi o trženju sklenila v času, ko zvezna dežela ni izvajala nadzora nad družbo FFHG. Dejansko so organi zvezne dežele Porenje-Pfalška imeli ob sklenitvi pogodbe o trženju iz leta 2005 z družbo Ryanair v družbi FFHG le 17,5-odstotni delež, medtem ko je imela večino deležev v družbi FFHG (65 %) v lasti družba Fraport, deležev katere zvezna dežela Porenje-Pfalška v nobenem trenutku ni imela v lasti ([51]). Ko je bila oktobra 2017 sklenjena pogodba o trženju iz leta 2017, zvezna dežela Porenje-Pfalška prav tako ni izvajala nadzora nad družbo FFHG, saj je svoje deleže v družbi prodala družbi HNA Airport Group GmbH na podlagi pogodbe o nakupu deležev, sklenjene 9. avgusta 2017, torej pred sklenitvijo pogodbe o trženju. Zato se zvezna dežela Porenje-Pfalška v okviru uporabe navedenega načela ne more šteti za upravljavca letališča, ki z družbo FFHG tvori en sam gospodarski subjekt. Izhodiščni položaj v zadevi, v kateri je bila izdana prva sodba o letališču Charleroi ([52]), je bil drugačen. V navedeni zadevi je bilo letališče v lasti Regije Valonije, ki je sklenila sporni sporazum z družbo Ryanair, in je bilo od nje gospodarsko odvisno, kar je pomenilo, da je Regija Valonija sodelovala pri gospodarski dejavnosti, ki jo izvaja letališče, in za odobritev ukrepov prejela finančno nadomestilo.

(242) Družba Ryanair trdi, da lahko tudi neobvladujoči delež, kot je delež zvezne dežele v družbi FFHG pred letom 2009, upraviči skupno analizo s pravnega vidika, saj je pri družbi Fraport in zvezni deželi Hessen, drugih dveh družbenicah v družbi FFHG, šlo prav tako za družbo v državni lasti oziroma državni subjekt. Družba Ryanair zato trdi, da preden je zvezna dežela Porenje-Pfalška 1. januarja 2009 pridobila 82,5-odstotni delež v družbi FFHG, so tako podpisnica pogodbe o trženju iz leta 2005 kot lastnici družbe FFHG dejansko predstavljale nemško državo.

(243) Komisija to razlogovanje zavrača iz naslednjih razlogov: prvič, kot je navedeno zgoraj, zvezna dežela Porenje-Pfalška ni imela v lasti deležev v družbi Fraport. Drugič, zvezna dežela Hessen in zvezna dežela Porenje-Pfalška sta ločena subjekta ozemeljske skupnosti, ustanovljena po javnem pravu (*Körperschaften des Öffentlichen Rechts*, tj. *Gebietskörperschaften*), zaradi zveznega sistema v Nemčiji pa pri sklepanju pogodb o trženju ali letaliških storitvah nista pod nadzorom zvezne države, saj so regionalne gospodarske naložbe v letališče, če ni zvezne pristojnosti, v pristojnosti zveznih dežel (člen 30 in člen 70(1) nemške ustave). Zato deleži, ki jih ima zvezna dežela Hessen, ne bi mogli vplivati na pooblastila družbenikov, ki bi jih lahko zvezna dežela Porenje-Pfalška izvajala v zvezi z družbo FFHG. Gospodarske koristi, ki jih ima zvezna dežela Hessen kot družbenica, ne koristijo zvezni deželi Porenje-Pfalška, saj sta proračuna obeh subjektov javnega prava jasno ločena. Zato bo Komisija ocenila le, ali je zvezna dežela Porenje-Pfalška kot en sam subjekt ravnala kot zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

(244) Glede na navedeno bo Komisija posamično ocenila pogodbe o trženju, načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu pa samo za zvezno deželo Porenje-Pfalška.

([51]) Glej Odločbo Hahn I, uvodna izjava 17 in naslednje ter uvodno izjavo 182. Ob sklenitvi pogodbe o trženju iz leta 2005 so bile glavne družbenice v družbi Fraport zvezna dežela Hessen (31,7 %), družba Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH – družba v lasti mesta Frankfurt na Majni (20,3 %), Zvezna republika Nemčija (zamenljiva obveznica; 6,6 %), družba Julius Bär Investment Management LLC (5,4 %) in družba Deutsche Lufthansa AG (4,95 %).

([52]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 17. decembra 2008, Ryanair/Komisija, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, točke 53–61.

(245) Ker za namene ocene pogodb o trženju iz let 2005 in 2017 zvezne dežele Porenje-Pfalška ni mogoče šteti za upravljavca letališča Frankfurt-Hahn, se metoda dodatnih stroškov iz smernic za letalski promet iz leta 2014 v zvezi z uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbe med letališči pod javnim nadzorom in letalskimi prevozniki za pogodbi o trženju iz let 2005 in 2017 ne uporablja.

5.1.2.3.3.2 Uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu

(246) Po navedbah Nemčije zadevni plačili ne pomenita državne pomoči, ker so zneski, ki jih je plačala zvezna dežela Porenje-Pfalška družbi Ryanair, ustrezali tržni ceni opravljenih storitev trženja.

(247) Najprej je treba presoditi, ali pogodbe o trženju pomenijo izvajanje javnih pooblastil. Te pogodbe o trženju običajno skleneta dva subjekta zasebnega prava, npr. letališče in letalski prevoznik. Kar zadeva vprašanje uporabe načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, je treba opozoriti, da ne gre za postavljanje v položaj katerega koli udeleženca v tržnem gospodarstvu, ampak udeleženca v tržnem gospodarstvu v položaju zvezne dežele Porenje-Pfalška.

(248) Treba je torej analizirati obseg načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za zvezno deželo Porenje-Pfalška.

(249) V skladu s točko 77 obvestila Komisije o pojmu državne pomoči „se morajo upoštevati samo koristi in obveznosti, ki so povezane z vlogo, ki jo ima država kot gospodarski subjekt, izključene pa so tiste, ki so povezane z njeno vlogo javnega organa“, kar med drugim pomeni, da se ne upoštevajo preudarki javnega interesa, kot je regionalni razvoj.

(250) Koristi pogodb o trženju na področju razvoja regionalnega turizma, in sicer morebitnih prihodkov, ustvarjenih s turizmom za regijo, ni mogoče upoštevati pri morebitni analizi upoštevanja meril udeleženca v tržnem gospodarstvu ([53]). V obravnavani zadevi Nemčija in družba Ryanair nista predložili nobenih dokazov o tem, da bi si lahko zvezna dežela Porenje-Pfalška kot udeleženec v tržnem gospodarstvu od sklenitve pogodb o trženju obetala kakršen koli finančni dobiček, razen razvoja turizma v regiji.

(251) Zato ni pomembno, kako temeljito je Nemčija ocenila, da ima družba Ryanair visoko raven usposobljenosti na področju trženja lokacij in da je edini letalski prevoznik, ki deluje na letališču Frankfurt-Hahn, ki bi lahko bil primeren za nakup storitev trženja. Prav tako ni pomembno, ali je bila družba Ryanair izbrana v skladu z nemško zakonodajo o javnih naročilih. Ocena je omejena na vprašanje, ali bi lahko pogodbe o trženju razen razvoja regionalnega turizma prinesle tudi finančni dobiček.

(252) Nemčija ni zanikala, da zvezna dežela Porenje-Pfalška nima koristi od povečanja prihodkov upravljavca letališča Frankfurt-Hahn, ki bi lahko bilo posledica povečanja obsega prometa. Zvezna dežela Porenje-Pfalška ne upravlja letališča Frankfurt-Hahn in je bila ob sklenitvi pogodbe o trženju iz leta 2005 le manjšinska družbenica (17,5 %) letališča Frankfurt-Hahn, ob sklenitvi pogodbe o trženju iz leta 2017 pa ni bila družbenica, to pa sta tudi edina trenutka, ki sta pomembna za oceno na podlagi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu. Nemški organi niso navedli nobenih dobičkov, povezanih s povečanjem prihodkov letališča Frankfurt-Hahn, ki bi lahko koristili zvezni deželi Porenje-Pfalška kot družbenici letališča.

(253) Nasprotno, Nemčija je v svojih pripombah k sklepu o začetku postopka ponovno poudarila, da bi bilo treba za pogodbe o trženju šteti, da olajšujejo promocijo turizma skupaj z dostopnostjo, povezljivostjo in gospodarskim razvojem regije, pri čemer njihov cilj ni ustvarjanje dobička iz upravljanja letališča Frankfurt-Hahn.

([53]) Glej Sklep Komisije (EU) 2020/1671, uvodna izjava 178.

(254) Pred odločitvami o podpisu pogodb o trženju z družbo Ryanair ni bil izdelan noben poslovni načrt za oceno takih morebitnih koristi.

(255) Prihodnji prihodki od letaliških pristojbin in drugi prihodki, ki jih ima družba FFHG zaradi operacij zračnega prevoza družbe Ryanair na letališču Frankfurt-Hahn, niso del prihodkov, ki bi jih hipotetični udeleženec v tržnem gospodarstvu zaradi možnosti donosa in v enakem položaju kot zvezna dežela Porenje-Pfalška upošteval pri presoji, ali naj sklene sporni pogodbi o trženju. Ko je bila sklenjena pogodba o trženju iz leta 2017, zvezna dežela Porenje-Pfalška tudi ni bila več družbenica družbe FFHG. Ko je bila sklenjena pogodba o trženju iz leta 2005, je bila zvezna dežela Porenje-Pfalška manjšinska družbenica družbe FFHG. Čeprav bi zvezna dežela imela leta 2005 kot manjšinska družbenica družbe FFHG z dividendami in kapitalskimi dobički posredno korist od povečanja dobička, ki ga je ustvarila družba FFHG, zvezna dežela Porenje-Pfalška ne bi imela interesa za popolno financiranje ukrepov za povečanje obsega prometa na letališču Frankfurt-Hahn brez sofinanciranja s strani družbe FFHG ali njenega obvladujočega družbenika in brez pridobitve dodatnega deleža v družbi FFHG.

(256) Vsi ti elementi kažejo, da odločitve o sklenitvi pogodb o trženju niso bile ekonomsko povezane z deleži, ki jih je imela zvezna dežela Porenje-Pfalška v družbi FFHG ([54]). Nemčija temu ni nasprotovala.

(257) Za zaključek, plačila, ki jih je zvezna dežela izvršila družbi Ryanair na podlagi pogodb o trženju, so enake narave kot plačila javnega subjekta letalskemu prevozniku za uvedbo ali ohranitev storitev zračnega prevoza na danem letališču, da bi se spodbudil gospodarski razvoj regije, v kateri je letališče. Čeprav je to praksa, ki jo je mogoče pogosto opaziti pri javnih subjektih, pristojnih za gospodarski razvoj regije, ni značilna za udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po donosnosti. Komisija zato meni, da se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu ne uporablja.

(258) Zato se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu ne uporablja za sklenitev pogodb o trženju iz let 2005 in 2017 s strani zvezne dežele Porenje-Pfalška z družbo Ryanair, ker zvezna dežela Porenje-Pfalška od njiju ni imela koristi v vlogi gospodarskega subjekta, temveč je uresničevala cilje javne politike.

(259) Nazadnje, Komisija opozarja, da se posredovanje ne šteje za prednost, če posredovanje države pomeni nadomestilo za storitve, ki jih opravljajo podjetja, pooblaščena za opravljanje storitev splošnega gospodarskega interesa, da bi izpolnila obveznosti javne službe, če navedena podjetja v resnici nimajo finančne prednosti in če to posredovanje ne učinkuje tako, da bi ta podjetja postavilo v ugodnejši konkurenčni položaj v primerjavi s konkurenčnimi podjetji ([55]). Vendar v tem primeru Nemčija ni navedla, da bi bila družba Ryanair pooblaščena za opravljanje obveznosti javne službe.

5.1.2.3.3.3 Zaradi celovitosti: določitev prednosti, dodeljene družbi Ryanair

(260) Ugotovitev, da se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu ne uporablja za pogodbe o trženju, zadostuje za ugotovitev, da plačila, ki jih je prejela družba Ryanair, pomenijo prednost za družbo Ryanair.

([54]) Glej Sklep Komisije (EU) 2020/1671, uvodna izjava 178.

([55]) Glej sodbo Sodišča z dne 2. septembra 2010, Komisija/Deutsche Post AG, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, točka 41, in sodbo Sodišča z dne 9. junija 2011, Comitato „Venezia vuole vivere“ in drugi/Komisija, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, točka 92.

(261) Zaradi celovitosti je Komisija za določitev obstoja prednosti za družbi Ryanair, če bi se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabljalo za pogodbe o trženju, kar pa se ni zgodilo, preučila vse upoštevne okoliščine obravnavanega primera v skladu z obvestilom o pojmu državne pomoči. Na primer, obstajajo lahko izjemne okoliščine, v katerih se šteje, da nakup blaga ali storitev s strani javnega organa ni v skladu s tržnimi pogoji, čeprav je bil opravljen po tržnih cenah, zlasti kadar nakup zadevne storitve ne ustreza dejanskim potrebam javnega organa ([56]).

(262) Vprašanje, ki je v središču analize Komisije glede obstoja prednosti, dodeljene družbi Ryanair v tem alternativnem scenariju, je, ali je zvezna dežela Porenje-Pfalška dejansko potrebovala storitve trženja, ki jih je kupila pri družbi Ryanair, da bi izpolnila svoj cilj javne politike, in sicer promocijo zvezne dežele Porenje-Pfalška.

(263) Trditev Nemčije in družbe Ryanair, da je zvezna dežela Porenje-Pfalška kupila storitve trženja od družbe Ryanair po tržnih cenah, je neupoštevna. Pri tem je odločilno vprašanje, ali so bile navedene storitve dejansko potrebne. Komisija zato ne bo obravnavala niti izvedenskega mnenja zunanjega izvedenca o skladnosti cene s trgom niti sistema, ki je bil vzpostavljen za spremljanje nadaljnje domnevne skladnosti izvajanja pogodbe o trženju s trgom.

(264) Komisija oceni, ali so bile pogodbe o trženju sklenjene za nakup dejanskih storitev trženja ali pa je bil resnični namen teh pogodb dodeliti pomoč družbi Ryanair v zameno za opravljanje storitev zračnega prevoza družbe Ryanair z letališča Frankfurt-Hahn.

5.1.2.3.3.3.1 Z nakupom storitev trženja so se zgolj utemeljila plačila družbi Ryanair, da bi ta ostala na letališču Flughafen-Hahn

(265) Komisija je iz razlogov, navedenih v nadaljevanju, ugotovila, da so se z nakupom storitev trženja zgolj utemeljila plačila družbi Ryanair, da bi ta ostala na letališču Frankfurt-Hahn; tudi če bi storitve trženja imele določen učinek trženja (kar se ni zgodilo), to ni bil glavni namen pogodb, ki jih je treba obravnavati bolj kot prikrite subvencije, finančne koristi učinka trženja pa niso pripadale zvezni deželi Porenje-Pfalška.

— *Neobstoj dejanskega namena zvezne dežele Porenje-Pfalška za regionalno oglaševanje*

(266) Nemčija nasprotuje ugotovitvi Komisije iz sklepa o začetku postopka, da namen pogodb o trženju ni bil oglaševanje regije. Nemški organi trdijo, da dokazno breme za to domnevo nosi Komisija. Komisija se s tem ne strinja. V sklepu o začetku postopka je ugotovila, da je bil na prvi pogled namen pogodb o trženju zagotoviti, da družba Ryanair leti na letališče Frankfurt-Hahn z določeno pogostostjo letov. Nato je morala Nemčija dokazati, da je zvezna dežela Porenje-Pfalška v resnici kupila prave storitve trženja.

(267) Iz razlogov, navedenih v nadaljevanju, Komisija na podlagi prejetih pripomb potrjuje predhodno oceno iz sklepa o začetku postopka.

(268) Prvič, na to, da zvezna dežela Porenje-Pfalška ni imela namena oglaševati regijo, kažejo okoliščine, v katerih je bila sklenjena pogodba o trženju.

([56]) Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 14. junija 2023, Ryanair in Airport Marketing Services/Komisija, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, točka 167: V zvezi z očitkom tožečih strank glede pravne podlage merila „resnične potrebe“ je treba opozoriti, da je treba zakonitost sklepa Komisije o ugotovitvi obstoja državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU presojati predvsem glede na objektivna pravila PDEU (glej v tem smislu sodbo z dne 16. julija 2014, Nemčija/Komisija, T-295/12, neobjavljena, ECLI:EU:T:2014:675, točka 181 in navedena sodna praksa).

(269) V interesu gospodarske politike zvezne dežele Porenje-Pfalška je bilo, da bi družba Ryanair ostala na letališču Frankfurt-Hahn. Zvezna dežela Porenje-Pfalška je družbi Ryanair v letih od 2001 do 2003 dodelila pomoč za usposabljanje pilotov in posadke (uvodni izjavi 199 in 220). Nemčija je pojasnila, da je letališče Frankfurt-Hahn pomemben delodajalec, ustrezen za zmanjšanje brezposelnosti v regiji Frankfurt-Hahn.

(270) Poleg tega je bila v segmentu potniškega prometa konkurenčnost letališča Frankfurt-Hahn v primerjavi z bližnjimi letališči močno odvisna od družbe Ryanair. Letališče Frankfurt-Hahn zaradi svoje geografske lege ni tako lahko dostopno z javnim prevozom iz najbližjega mesta kot na primer letališča Köln-Bonn, Frankfurt na Majni ali Strasbourg, od katerih ima vsako neposredno železniško povezavo. Letališče Frankfurt-Hahn je privlačno za potnike predvsem zaradi nizkocenovnih letov, ki jih ponuja. Zato je bilo močno odvisno od tega, ali bo družba Ryanair še naprej delovala na letališču in ponujala nizkocenovne voznine.

(271) Drugič, Komisija ne more razumeti, zakaj si je zvezna dežela Porenje-Pfalška prizadevala za promocijo regije kot turistične destinacije z vlaganjem znatnega deleža svojega proračuna za trženje – družba Lufthansa, ki ji Nemčija v zvezi s tem ni oporekala, je navaja 30 % do 50 % – v storitve trženja enega samega letalskega prevoznika.

(272) V zvezno deželo Porenje-Pfalška je mogoče prispeti z različnimi prevoznimi sredstvi, vključno z avtomobilom, vlakom in avtobusom. Zaradi svoje geografske lege je najprimernejši način za prihod ali potovanje z letališča z avtomobilom ali avtobusom. Za turiste ni posebej privlačno, če morajo najeti avtomobil, da bi prispeli na najbližjo turistično destinacijo (približno eno uro do Trierja ali Koblenza). To kaže, da je sama zasnova letališča bolj usmerjena v letalske potnike, ki potujejo iz zvezne dežele Porenje-Pfalška nekam drugam. V skladu s pripombami Nemčije je bilo v študiji družbe Dornier Consulting ugotovljeno, da je [75–80] % letališkega prometa odhodnega, kar pomeni, da velika večina potnikov družbe Ryanair z letališča Frankfurt-Hahn odhaja. To kaže, da obstaja večja verjetnost, da bo promocija rut s tega letališča/na to letališče izboljšala turizem drugod.

(273) Poleg tega se Nemčija ni opredelila do domneve družbe Ryanair, da je zvezna dežela uporabila storitve trženja družbe Ryanair kot portfelj blagovnih znamk. Zato te naknadne domneve družbe Ryanair ni mogoče potrditi.

(274) Zato Komisija meni, da glavni pričakovani učinek in cilj spornih pogodb za zvezno deželo Porenje-Pfalška ni bil pridobiti storitve trženja za promocijo ozemlja Porenje-Pfalška, temveč finančno podpreti operacije zračnega prevoza družbe Ryanair na letališče Frankfurt-Hahn in z njega.

— *Ciljna usmeritev na letalske operacije družbe Ryanair namesto na storitve trženja*

(275) Storitve, ki jih je kupila zvezna dežela Porenje-Pfalška na podlagi pogodb o trženju, vključujejo povezave na spletišču družbe Ryanair do turističnih ponudb v zvezni deželi Porenje-Pfalška ([57]), ponovno ciljno usmerjanje oglasov na podlagi podatkov, zbranih od obiskovalcev spletnega mesta družbe Ryanair ([58]), objavo regije Porenje-Pfalška na strani Facebook in blogu družbe Ryanair ([59]), dve strani v reviji družbe Ryanair na letalu ([60]) in tiskovno kampanjo v korist turistične industrije Porenja-Pfalške ([61]). Ti medijski kanali so ciljno usmerjeni predvsem v (potencialne) stranke družbe Ryanair in niti ne v vse. Na primer, pogodba o trženju iz leta 2017 določa le pojavitev destinacije Porenje-Pfalška na domačih spletnih straneh družbe Ryanair v Združenem kraljestvu, na Irskem in v Italiji, pri čemer so v zvezi s tem izrecno navedene letalske povezave družbe Ryanair z letališči London-Stansted, Edinburgh, Newquay in Rim. Zato se zdi, da omejene storitve trženja, ki jih je družba Ryanair zagotavljala na podlagi pogodb o trženju iz let 2005 in 2017, zlasti oglasi, ki so bili prikazani le na delih spletnih mest letalskega prevoznika, povezanih z zadevnimi destinacijami, ne promovirajo samega ozemlja zvezne dežele Porenje-Pfalška, temveč predvsem operacije zračnega prevoza družbe Ryanair v regijo Porenje-Pfalška in iz nje.

([57]) Glej člen 1 pogodbe o trženju iz leta 2005 in Prilogo 1 k pogodbi o trženju iz leta 2017.
([58]) Glej Prilogo 1 k pogodbi o trženju iz leta 2017.
([59]) Glej Prilogo 1 k pogodbi o trženju iz leta 2017.
([60]) Člen 2 pogodbe o trženju iz leta 2005.
([61]) Člen 3 pogodbe o trženju iz leta 2005.

(276) Komisija ne nasprotuje trditve družbe Ryanair, da bi lahko trženje na njenem spletnem mestu stranke dejansko privabilo k nakupu leta v regijo Porenje-Pfalška. Kot trdi družba Ryanair v svojih pripombah k sklepu o začetku postopka, imajo morda obiskovalci nemoten prehod z ogleda oglasa na nakup vozovnice na istem spletnem mestu ali, obratno, z rezervacije vozovnice na ogled oglasa, povezanega z destinacijo, kar bi lahko vplivalo na izbiro njihovega cilja za naslednje potovanje.

(277) Kot je pojasnjeno zgoraj (uvodna izjava 275), je ključno, da so storitve trženja družbe Ryanair posebej namenjene tistim, ki so se že odločili obiskati spletno mesto družbe Ryanair. Kot je navedla družba Ryanair, se to lahko zgodi ob nakupu letalske vozovnice, tj. običajno s strani oseb, ki so že stranke družbe Ryanair. Zato je ta značilnost dodaten pokazatelj, da storitve trženja niso bile zasnovane za promocijo regije na splošno niti niso imele učinka takšne promocije, temveč so posebej spodbujale storitve zračnega prevoza do letališča Frankfurt-Hahn, ki jih je ponujala družba Ryanair.

(278) Poleg tega obe pogodbi o trženju vsebujeta natančne zaveze družbe Ryanair v zvezi z dejavnostmi zračnega prevoza (stacioniranje določenega števila zrakoplovov na letališču Frankfurt-Hahn v skladu s pogodbo o trženju iz leta 2005 in prevoz določenega števila potnikov na leto v skladu s pogodbo o trženju iz leta 2017). Subjekt, ki bi želel le pridobiti storitve trženja, v pogodbe, ki formalizirajo to pridobitev, ne bi vključil obveznosti za ponudnika storitev trženja, ki bi bile povezane z operacijami zračnega prevoza. Obstoj teh obveznosti v pogodbah o storitvah trženja dejansko pomeni, da je bila s plačili za trženje, ki jih je izvršila zvezna dežela Porenje-Pfalška, družba Ryanair plačana za svoje dejavnosti zračnega prevoza z letališča Frankfurt-Hahn/na letališče Frankfurt-Hahn.

— *Ciljna usmeritev na družbo Ryanair namesto na katerega koli ponudnika spletnega trženja*

(279) Oglaševanje v reviji družbe Ryanair na letalu je bilo namenjeno le ozkemu krogu potencialnih potnikov, tistim namreč, ki že uporabljajo storitve družbe Ryanair. Turisti, v katere je bila ciljno usmerjena družba Ryanair, niso glavne zainteresirane stranke za turizem v zvezni deželi Porenje-Pfalška. V zvezno deželo Porenje-Pfalška je mogoče prispeti z različnimi prevoznimi sredstvi, vključno z avtomobilom, vlakom in avtobusom. To protislovje nakazuje, da zvezna dežela Porenje-Pfalška s sklenitvijo pogodb o trženju z družbo Ryanair v resnici ni imela namena promovirati turizem.

(280) Storitve trženja so družbi Ryanair koristile bolj, kot so promovirale zvezno deželo Porenje-Pfalška in njeno okolico. S storitvami trženja, ki jih je zagotavljala družba Ryanair, ni bilo mogoče učinkovito promovirati zvezne dežele Porenje-Pfalška in njene okolice, zato izbira družbe Ryanair ni bila dovolj ekonomsko utemeljena. Storitve trženja družbe Ryanair nimajo zatrjevanega učinka in tudi če bi sporne pogodbe imele učinek, so koristile predvsem družbi Ryanair.

(281) Kot je navedeno zgoraj, Komisija dvomi, da so imele pogodbe o trženju, sklenjene z družbo Ryanair, pozitiven učinek za zvezno deželo. Ob predpostavki, da bi trženjske kampanje stranke družbe Ryanair spodbudile k nakupu letalskih vozovnic za regijo Porenje-Pfalška, bi ta učinek koristil predvsem letalskemu prevozniku Ryanair in ustrezal prizadevanju za promocijo njegovih storitev, ki bi jo morala ta družba prevzeti sama.

(282) Komisija je v odločbi Montpellier ugotovila, da družba Ryanair na podlagi svoje cenovne politike („yield management“) dosega svoje cilje zasedenosti letal. Cilj „yield managementa“ družbe Ryanair je spodbuditi njene morebitne stranke k izbiri določene destinacije po idealni ceni za to družbo. Glavni element „yield managementa“ družbe Ryanair je, da se določi najvišja cena, ki jo je potnik pripravljen plačati za letalsko vozovnico, obenem pa zagotovi optimalna zasedenost letala s ciljem čim večjega povečanja prihodkov te družbe in osvojitve evropskega trga ([62]). Pri družbi Ryanair je mogoče opaziti veliko razliko med cenami v glavni sezoni in zunaj glavne sezone. To pomeni, da potniki, ki potujejo v glavni sezoni, družbi Ryanair prinesejo več kot potniki, ki potujejo zunaj glavne sezone.

(283) Promocija destinacij, ki družbi Ryanair omogočajo, da doseže ceno v glavni sezoni, bo prav tako v interesu družbe Ryanair. Če ima torej trženjska kampanja učinek, bo imela družba Ryanair neposredne koristi.

([62]) Glej Sklep Komisije (EU) 2020/1671, uvodna izjava 294.

(284) Poleg tega lahko vsak ukrep trženja prispeva k pritegnitvi potnikov, ki jih ne bi premamila samo cena ali ki ne bi nameravali potovati v regijo Porenje-Pfalška z družbo Ryanair, če ne bi bili izpostavljeni ukrepu trženja. S privabljanjem potnikov z ukrepi trženja se tako zmanjša pritisk na družbo Ryanair, da privabi potnike zgolj na podlagi svoje cenovne politike in tako doseže svoje cilje zasedenosti letal.

5.1.2.3.3.3.2 Praksa družbe Ryanair, opažena v drugih zadevah

(285) Komisija tudi ugotavlja, da uporaba pogodb o trženju za utemeljitev plačil družbi Ryanair, da bi ta prevoznik ostal na regionalnem letališču, ni prvi tak primer. Med drugim iz formalnega postopka preiskave Komisije v zadevi SA.33961 v zvezi z letališčem Nîmes izhaja, da je družba Ryanair v položaju, v katerem se je koeficient zasedenosti na zadevni povezavi bistveno zmanjšal, izvajala pritisk na zadevne javne subjekte, da bi kupili dodatne storitve trženja, pri čemer je grozila, da bo v primeru neobstoja enkratnega povečanja finančnega prispevka prenehala opravljati lete na tej povezav ([63]). Kar zadeva letališče Altenburg-Nobitz, je formalni postopek preiskave Komisije v zadevi SA.26500 ([64]) razkril, da je, potem ko je upravljavec letališča zavrnil plačilo zneska, ki ga je družba Ryanair zahtevala kot pristojbino za trženje za načrt letov za poletje 2011, ta družba marca 2011 ustavila svoje dejavnosti na letališču ([65]). Komisija je nazadnje v zadevi SA.47867 v zvezi z letališčem Montpellier ([66]) menila, da so bile v pogodbah o trženju z lokalnim združenjem prikrite subvencije za promocijo letalskih rut družbe Ryanair. Splošno sodišče je pozneje potrdilo, da je ta ugotovitev točna ([67]).

5.1.2.3.3.3.3 Zaradi celovitosti: sklepna ugotovitev o prednosti, dodeljeni družbi Ryanair

(286) Komisija na podlagi zgoraj navedenih dokazov ugotavlja, da nakup storitev trženja s strani zvezne dežele Porenje-Pfalška od družbe Ryanair zgolj utemeljuje plačila, ki so bila izvršena družbi Ryanair za njene letalske operacije, ne zagotavlja pa finančnega dobička zvezni deželi Porenje-Pfalška v njeni vlogi gospodarskega subjekta in ne ustreza dejanskemu nakupu storitev za promocijo turizma. Pogodbi o trženju iz let 2005 in 2017 sta torej tudi iz tega razloga družbi Ryanair zagotovili prednost.

5.1.2.3.4 Selektivnost

(287) Kolikor je Komisiji znano, so bile pogodbe o trženju sklenjene z družbo Ryanair po individualnih pogajanjih in tudi brez predhodnega javnega razpisa. Zato bi bila vsaka gospodarska prednost, vključena v navedene pogodbe, selektivna ([68]).

5.1.2.3.5 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

(288) Ker si letalski prevozniki medsebojno konkurirajo v trgovini znotraj Unije in ker je družba Ryanair letalski prevoznik, ki deluje po vsej Uniji, Komisija predhodno meni, da bi lahko vsaka gospodarska prednost, vključena v zadevne pogodbe, izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino znotraj Unije.

([63]) Sklep Komisije (EU) 2016/633 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico Nîmes-Uzès-Le Vigan ter družbe Veolia Transport Aéroport Nîmes, Ryanair in Airport Marketing Services (UL L 113, 27.4.2016, str. 32), uvodne izjave 102, 547 in 548.

([64]) Sklep Komisije (EU) 2016/287 z dne 15. oktobra 2014 o državni pomoči SA.26500 – 2012/C (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), ki jo je Nemčija odobrila družbama Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair Ltd. (UL L 59, 4.3.2016, str. 22).

([65]) Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 13. decembra 2018, Ryanair in Airport Marketing Services/Komisija, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, točka 258.

([66]) Glej Sklep (EU) 2020/1671, uvodna izjava 245.

([67]) Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 14. junija 2023, Ryanair in Airport Marketing Services/Komisija, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, točke 161–310.

([68]) Glej točko 126 obvestila o pojmu državne pomoči in sodbo Sodišča z dne 4. junija 2015, Komisija/MOL, zadeva C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, točka 60 in naslednje.

5.1.2.3.6 Sklepne ugotovitve

(289) Komisija ugotavlja, da zadevne pogodbe o trženju pomenijo državno pomoč družbi Ryanair v smislu člena 107(1) PDEU.

5.1.2.4 Pogodbe o letaliških storitvah med družbama FFHG in Ryanair iz let 2013, 2015 in 2016

(290) Kar zadeva pogodbe o letaliških storitvah med družbama FFHG in Ryanair iz let 2013, 2015 in 2016, Komisija meni, da je presojo primerno začeti z uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, da se oceni, ali je bila s pogodbami o letaliških storitvah iz let 2013, 2015 in 2016 družbi Ryanair zagotovljena prednost.

(291) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je bilo razmerje med družbo Ryanair in letališčem pred sklenitvijo teh pogodb urejeno s pogodbama o letaliških storitvah iz let 2002 in 2005. V zvezi s temi pogodbami je Komisija v odločbi Hahn I ugotovila, da so skladne z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in zato ne pomenijo državne pomoči.

(292) Poleg tega je treba upoštevati, da letališke pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačala na podlagi pogodb o letaliških storitvah iz let 2013 in 2015, ustrezajo letališkim pristojbinam, vključenim v splošni seznam letaliških pristojbin, ki se uporablja za letališče Frankfurt-Hahn. Komisija je splošna seznama letaliških pristojbin za leti 2002 in 2006 ocenila v odločbi Hahn I in ugotovila, da ne pomenita državne pomoči.

(293) Pogodba o letaliških storitvah iz leta 2002 naj bi se prvotno uporabljala do 13. februarja 2017, z možnostjo podaljšanja do 13. februarja 2022, pogodba o letaliških storitvah iz leta 2005 pa naj bi se prvotno uporabljala do leta 2027.

(294) Zato je treba pogodbe o letaliških storitvah iz let 2013, 2015 in 2016 oceniti glede na ta osnovni scenarij, saj je imela družba Ryanair načeloma pravico nadaljevati poslovanje na letališču Frankfurt-Hahn na podlagi trgu primernih pogojev, ki so bili z družbo FFHG dogovorjeni v pogodbah o letaliških storitvah iz let 2002 in 2005, in sicer do leta 2022 oziroma 2027. Dokler poznejše pogodbe o letaliških storitvah zgolj ustrezajo obstoječim pogodbam (pogodbi o letaliških storitvah iz let 2002 in 2005), ki bi običajno še naprej veljale, se ekonomski položaj družb Ryanair in FFHG s sklenitvijo pogodb o letaliških storitvah iz let 2013, 2015 in 2016 ne spremeni.

5.1.2.4.1 Dodatna pogodba iz leta 2013

(295) Dodatna pogodba iz leta 2013 je dodatek k standardni pogodbi o storitvah zemeljske oskrbe. Kot sta Nemčija in družba Ryanair poudarili v svojih pripombah po sprejetju sklepa o začetku postopka, dodatna pogodba iz leta 2013 ne odstopa od seznama letaliških pristojbin, temveč potrjuje njegovo uporabo in zgolj posodablja pravila o storitvah zemeljske oskrbe, ki se uporabljajo za družbo Ryanair, glede na splošni razvoj v letalski industriji.

(296) Ker v dodatni pogodbi iz leta 2013 pravila, ki so se uporabljala prej, niso bistveno spremenjena in ker so pravila, ki so se uporabljala prej, v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu (kot je ugotovila Komisija v sklepu Hahn I), Komisija ugotavlja, da z dodatno pogodbo iz leta 2013 družbi Ryanair ni dodeljena nobena prednost in zato ne pomeni državne pomoči.

5.1.2.4.2 Opomba iz leta 2015

(297) Kot je opisano v uvodni izjavi 41, je z opombo iz leta 2015 dodatna pogodba iz leta 2013 podaljšana za tri leta, tj. do leta 2017. Poleg tega vključuje spremembe v zvezi z zagotavljanjem vozila letaliških služb/vozila za vzdrževanje ter zagotavljanjem upravnih pisarn in skladiščnih prostorov za rezervne dele.

(298) Samo zagotavljanje vozila letaliških služb/vozila za vzdrževanje ter upravnih pisarn in skladiščnih prostorov ne presega poslovne geste do glavne stranke letališča. Ne more spremeniti ugotovitve Komisije iz odločbe Hahn I, da so plačila družbe Ryanair družbi FFHG za letališke storitve v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(299) Ker v opombi iz leta 2015 pravila, ki so se uporabljala prej, niso bistveno spremenjena in ker so pravila, ki so se uporabljala prej, v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, Komisija ugotavlja, da z opombo iz leta 2015 družbi Ryanair ni dodeljena nobena prednost in zato ne pomeni državne pomoči.

5.1.2.4.3 Dodatek št. 2 iz leta 2016

(300) Dodatek št. 2 iz leta 2016 vsebuje dve spremembi v zvezi z letališkimi pristojbinami, ki jih mora plačati družba Ryanair: (a) znižana letališka pristojbina v višini […] EUR na potnika se uporablja od […] potnika na leto (pred tem je na podlagi splošnega seznama pristojbin iz leta 2006 veljala samo od […] potnika na leto) in (b) nov sistem podpore za trženje, v skladu s katerim se letališke pristojbine ne uporabljajo za nobenega potnika, s katerim je preseženo število odhajajočih potnikov iz prejšnjega leta. Pogodba velja do 31. marca 2022.

(301) Nemčija je odgovorila na pridržke, ki jih je Komisija izrazila v sklepu o začetku postopka in jih je družba Lufthansa ponovila v svojih pripombah v zvezi z datumom študije družbe PwC. Nemčija je zlasti v skladu s pojasnili, ki jih je družba FFHG predložila v svojih pripombah k sklepu o začetku postopka, pojasnila, da študija družbe PwC ni bila naročena dva dni pred sklenitvijo pogodbe, temveč je bila že dalj časa v pripravi in predmet pogovorov z družbo FFHG, zato je vodstvo družbe FFHG ob sklenitvi pogodbe vedelo za ugotovitve iz študije.

(302) Komisija mora popraviti tudi predhodno ugotovitev iz sklepa o začetku postopka (uvodna izjava 288), da bi hipotetični scenarij pomenil postopno zmanjševanje števila potnikov družbe Ryanair v naslednjih letih.

(303) Kot je Nemčija podrobno pojasnila, je bilo ozadje sklenitve dodatka št. 2 iz leta 2016 načrtovana privatizacija letališča. Družba Ryanair je vztrajala pri sklenitvi petletne pogodbe o letaliških storitvah in zagrozila, da bo v nasprotnem primeru letališče nemudoma zapustila. Na podlagi informacij, ki jih je posredovala Nemčija, Komisija ugotavlja, da se je ta grožnja letališču morala zdeti verjetna. Verjetnost te grožnje dejansko potrjujeta družba Lufthansa, ki se večkrat opira na dejstvo, da bi družba Ryanair zlahka zapustila letališče, in poročilo družbe Oxera, ki ga je predložila družba Ryanair. V nasprotju s tem, kar je Komisija menila v sklepu o začetku postopka (uvodna izjava 288), se domneva iz študije družbe PwC, da bi družba Ryanair v hipotetičnem scenariju z letom 2016 takoj prenehala opravljati vse dejavnosti v družbi FFHG, zato šteje za realistično.

(304) Nemčija je pojasnila tudi, da so bile napovedi stroškov in prihodkov iz študije družbe PwC družbi FFHG na voljo pred podpisom pogodbe, družba FFHG pa jih je uporabila za oceno možnosti sklenitve pogodbe.

(305) Študija družbe PwC vsebuje predpostavko, da bi lahko družba FFHG v skladu z osnovnim scenarijem pričakovala, da bo stalno število potnikov, ki jih bo prepeljala družba Ryanair, od leta 2017 do leta 2021 znašalo [2–3] milijone na leto. Komisija je v sklepu o začetku postopka (uvodna izjava 287) menila, da je ta scenarij precej optimističen. Vendar so te predpostavke temeljile na dokumentih notranjega načrtovanja družbe FFHG, ki jih je družba FFHG dala na voljo družbi PwC, kot je bilo potrjeno v pripombah Nemčije k sklepu o začetku postopka. Ker ni verodostojnih indicev o nasprotnem, Komisija navedene scenarije sprejema.

(306) Študija družbe PwC vsebuje primerjavo scenarija, v katerem družba Ryanair ostane na letališču, s scenarijem, v katerem družba Ryanair zapusti letališče. V študiji je ugotovljeno, da bi pogodba z družbo Ryanair v letu 2017 ustvarila dodaten letni prosti denarni tok v višini EUR [4–5 milijonov] EUR, ki bi se postopoma povečeval, leta 2021 pa dosegel [4,5–5,5 milijona] EUR. Kljub nekaterim pomanjkljivostim študije, zlasti dejstvu, da se število potnikov družbe Ryanair pri preverjanju občutljivosti ni spreminjalo, Komisija nazadnje meni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu svojo odločitev lahko utemeljil na taki študiji.

(307) Študija je pokazala, da je kapitalizirana vrednost dodatka št. 2 iz leta 2016 znašala [20–25] milijonov EUR, kar je rezultat združevanja prostih denarnih tokov in njihovega diskontiranja s [5–10] % na leto.

(308) Tega rezultata ne omaja niti izvedensko mnenje družbe AT Kearney, ki je imelo drugačen namen. Analizira donosnost družbe FFHG kot celote. Vendar se za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu za dodatek št. 2 iz leta 2016 pomembno vprašanje, ali bi bila družba FFHG brez navedene pogodbe v slabšem položaju. Kaže, da je tako, saj bi imela med [4–5] in [4,5–5,5] milijona EUR manj prostega denarnega toka na leto.

(309) Na podlagi tega Komisija ugotavlja, da je dodatek št. 2 iz leta 2016 skladen z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Zato z dodatkom št. 2 iz leta 2016 družbi Ryanair ni dodeljena prednost in ne pomeni državne pomoči.

5.2 **Združljivost pomoči**

(310) V tem oddelku bo Komisija ocenila združljivost ukrepov, za katere je bilo ugotovljeno, da pomenijo državno pomoč:

(a) državna pomoč družbi FFHG na podlagi odstopa od pogodbe o prodaji zemljišča iz leta 2014 v zvezi s parcelo „stanovanja“, do katerega je prišlo leta 2016;

(b) pomoč za usposabljanje za družbo Ryanair;

(c) podpora za trženje družbi Ryanair.

5.2.1 *Glede ukrepa pomoči družbi FFHG*

(311) Edini ukrep za družbo FFHG v preiskavi, v zvezi s katerim Komisija ugotavlja, da pomeni pomoč, je „dvojna prodaja“ zemljišča s strani družbe FFHG (uvodna izjava 200).

(312) Komisija je v sklepu o začetku postopka (uvodne izjave 326–330) navedla, zakaj, če uveljavljanje pravice do odpovedi s strani družbe FFHG v višini nič EUR pomeni državno pomoč, dvomi o njeni združljivosti z notranjim trgom, in Nemčijo opozorila, da nosi dokazno breme za dokazovanje združljivosti.

(313) Nemčija se ni sklicevala na noben razlog za združljivost pomoči, temveč je svojo utemeljitev omejila na trditev, da ta ukrep ne pomeni pomoči družbi FFHG.

(314) Zato Komisija ugotavlja, da pomoč v višini 1,25 milijona EUR za prodajo zemljišča „stanovanja“ ni združljiva z notranjim trgom. Nemčija jo mora izterjati od upravičenke.

5.2.2 *Glede ukrepov pomoči družbi Ryanair*

5.2.2.1 Pomoč za usposabljanje za družbo Ryanair

(315) Najprej je treba proučiti, ali pomoč za usposabljanje izpolnjuje pogoje za skupinsko izjemo, in če je odgovor nikalen, ali so izpolnjeni pogoji iz člena 107(2) in (3) PDEU.

5.2.2.1.1 Uredba o splošnih skupinskih izjemah

(316) Komisija je v sklepu o začetku postopka zavzela predhodno stališče, da bi pomoč za usposabljanje lahko izpolnjevala pogoj iz člena 31 uredbe o splošnih skupinskih izjemah, vendar so bile za dokončno stališče potrebne dodatne informacije. Vendar Komisija kljub zahtevi po dodatnih informacijah od Nemčije ali zainteresiranih strani ni prejela nobenih informacij.

(317) Nemčija in družba Ryanair sta pojasnili, da ne moreta predložiti dodatnih dokumentov, saj se je njuna obveznost hrambe zahtevanih dokumentov v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo iztekla.

(318) Sodišče je odločilo, da so države članice tiste, ki morajo zagotoviti možne razloge za združljivost in dokazati, da so pogoji za združljivost izpolnjeni ([69]). Države članice in zainteresirane strani so seznanjene z desetletnim zastaralnim rokom iz člena 17 Uredbe (EU) 2015/1589. Zato se ne morejo sklicevati na domnevno krajši nacionalni zastaralni rok, ki ureja njihovo obveznost hrambe dokumentov, da bi se izognile temu dokaznemu bremenu.

(319) Komisija nima informacij o natančnih stroških, financiranih s pomočjo za usposabljanje, zato ne more oceniti, ali so bili stroški na podlagi uredbe o splošnih skupinskih izjemah upravičeni. V skladu s členom 31(3) uredbe o splošnih skupinskih izjemah bi bili upravičeni stroški (a) stroški osebja za inštruktorje za ure, ko inštruktorji sodelujejo pri usposabljanju; (b) stroški poslovanja v zvezi z inštruktorji in udeleženci usposabljanja, ki so neposredno povezani s projektom usposabljanja; (c) stroški svetovalnih storitev, povezanih s projektom usposabljanja; (d) stroški osebja v zvezi z udeleženci usposabljanja in splošni posredni stroški za ure, ko udeleženci usposabljanja sodelujejo pri usposabljanju.

(320) Poleg tega Nemčija ni predložila informacij o naravi in vsebini usposabljanja, na podlagi katerih bi Komisija lahko ugotovila, da usposabljanje ali njegov del ni bil take vrste, ki ga podjetja zagotavljajo zaradi usklajenosti z obveznimi nacionalnimi standardi za usposabljanje (člen 31(2) uredbe o splošnih skupinskih izjemah).

(321) Nemčija prav tako ni predložila informacij, ki bi kazale, da je bila upoštevana največja intenzivnost pomoči iz člena 31(4) uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

(322) Ker teh informacij ni, Komisija meni, da Nemčija ni dokazala, da pomoč za usposabljanje izpolnjuje pogoj iz člena 31 uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

5.2.2.1.2 Člen 107(2) PDEU

(323) Komisija pomoči za usposabljanje ne more razglasiti za združljivo na podlagi člena 107(2) PDEU, ker ne gre za pomoč socialnega značaja v ožjem smislu člena 107(2), točka (a), PDEU niti ni namenjena povrnitvi škode, ki so jo povzročile naravne nesreče ali izjemni dogodki (člen 107(2), točka (b), PDEU), niti ni dodeljena gospodarstvu nekaterih območij Zvezne republike Nemčije, ki jih je prizadela delitev Nemčije (člen 107(2), točka (c), PDEU).

5.2.2.1.3 Člen 107(3) PDEU

(324) V skladu s sodno prakso Sodišča mora Komisija izvajati svojo diskrecijsko pravico za oceno ukrepa državne pomoči, ki ni v skladu s pogoji iz uredbe o splošnih skupinskih izjemah, v skladu s členom 107(3) PDEU. Pri tem se lahko opira na izkušnje, pridobljene v prejšnjih zadevah, kot so povzete v merilih iz uredbe o splošnih skupinskih izjemah ([70]), in v sporočilu Komisije ([71]) o določitvi meril za oceno združljivosti pomoči za usposabljanje, za katero velja posamična priglasitev (v nadaljnjem besedilu: Sporočilo) od leta 2009.

([69]) Glej sodbo Sodišča z dne 28. aprila 1993, Italija/Komisija, C-364/90 P, ECLI:EU:C:1993:157, točka 20.

([70]) Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 14. julija 2011, Freistaat Sachsen (Nemčija)/Evropska komisija, T-357/02 RENV, ECLI:EU:T:2011:376, točke 42–48.

([71]) Sporočilo Komisije – Merila za analizo združljivosti državne pomoči za usposabljanje, za katero velja posamična priglasitev (UL C 188, 11.8.2009, str. 1), točka 3: „Te smernice so namenjene zagotavljanju preglednosti odločitev Nadzornega organa ter ustvarjanju predvidljivosti in pravne varnosti. V skladu s členom 6(1)(g) Uredbe Komisije (ES) št. 800/2008 z dne 6. avgusta 2008 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive s skupnim trgom z uporabo členov 87 in 88 Pogodbe (Uredba o splošnih skupinskih izjemah) […], bodo te smernice veljale za vsako individualno pomoč za usposabljanje, dodeljeno kot *ad hoc* pomoč ali na podlagi sheme, kadar ekvivalent dotacije presega 2 milijona EUR na projekt usposabljanja“.

(325) V obravnavani zadevi se izjeme iz člena 107(3), točke (a), (b) in (d) ne uporabljajo ([72]).

(326) Da bi bila pomoč združljiva z notranjim trgom v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU, mora izpolnjevati dva pogoja, pri čemer je prvi ta, da mora biti namenjena za spodbujanje razvoja nekaterih gospodarskih dejavnosti ali nekaterih gospodarskih območij, drugi pa je ta, da ne sme imeti negativnega učinka na pogoje trgovanja v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi ([73]).

(327) Komisija najprej ugotavlja, da je leta 2009 sprejela Sporočilo. Kadar Komisija sprejme smernice, jo te smernice načeloma zavezujejo pri izvajanju njene diskrecijske pravice. Kadar pa se države članice sklicujejo na posebne razloge, zaradi katerih bi morala Komisija odstopati od svojih smernic, mora Komisija navedene argumente proučiti in ob upoštevanju navedenih argumentov uporabiti svojo diskrecijsko pravico ([74]).

(328) V obravnavani zadevi je bila pomoč dodeljena pred sprejetjem Sporočila. Nemčija in zainteresirane strani niso predložile posebnih pripomb glede skladnosti pomoči s Sporočilom. Zato Komisija meni, da je primerno, da njena ocena temelji neposredno na členu 107(3), točka (c), PDEU, pri čemer se opira na načela iz Sporočila.

(329) Prvič, pomoč mora biti namenjena pospeševanju razvoja gospodarske dejavnosti. Nemčija je navedla, da pomoč za usposabljanje temelji na politiki trga dela zvezne dežele Porenje-Pfalška. Cilj pomoči je usposobiti ljudi za dostop do trga dela, zlasti v sektorju zračnega prevoza. Po eni strani je usposabljanje potencialnih zaposlenih naložba v gospodarski razvoj sektorja zračnega prevoza. Po drugi strani pa povečanje zaposlenosti v regiji neposredno vpliva na gospodarstvo regije, saj vpliva na potrošnjo in naložbe. Zato je pogoj selektivnosti izpolnjen.

(330) Drugič, pomoč za usposabljanje ne sme negativnovplivati na trgovinske pogoje v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.

(331) V skladu s točkami 9, 10, 12 in 16 Sporočila se za pomoč za usposabljanje domneva, da ne vpliva negativno na trgovinske pogoje v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi, kadar (a) obstaja tržna pomanjkljivost, ki upravičuje pomoč, (b) pomoč ni edini instrument politike, ki je na voljo državam članicam za spodbujanje usposabljanja, (c) ima pomoč za usposabljanje spodbujevalni učinek in je bila potrebna ter nazadnje (d) je pomoč sorazmerna.

(332) V Sporočilu je navedeno, da je treba pomoč za usposabljanje dodeliti le v primeru obstoja tržnih pomanjkljivosti. Pri tej oceni imata pomembno vlogo narava usposabljanja in tudi prenosljivost znanja, pridobljenega med usposabljanjem. Bolj kot je usposabljanje splošno in bolj kot je znanje prenosljivo, večja je verjetnost, da bo usposabljanje zagotovilo pozitivne zunanje učinke. Poleg tega vključevanje invalidnih ali prikrajšanih delavcev povečuje pozitivne zunanje učinke usposabljanja.

([72]) Člen 107(3), točka (a), PDEU se nanaša na pomoč za pospeševanje gospodarskega razvoja območij, kjer je življenjska raven izjemno nizka ali kjer je podzaposlenost velika. Ta izjema se nanaša samo na tiste regije, kjer so gospodarske razmere izjemno neugodne v primerjavi z EU kot celoto, kar pa ne velja za regijo Porenje-Pfalška.
Člen 107(3), točka (b), PDEU se nanaša na pomoč za pospeševanje izvedbe pomembnega projekta skupnega evropskega interesa ali za odpravljanje resne motnje v gospodarstvu države članice. Politika trga dela, omejena na regijo Porenje-Pfalška, ni pomemben projekt skupnega evropskega interesa.
Nazadnje, pomoč ni pomoč za pospeševanje kulture in ohranjanja kulturne dediščine na podlagi člena 107(3), točka (d), PDEU.

([73]) Glej sodbo Sodišča z dne 22. septembra 2020, Republika Avstrija/Komisija in drugi, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, točke 18–20.

([74]) Glej sodbo Sodišča z dne 19. julija 2016, Kotnik in drugi, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, točke 37–41.

(333) Pomoč je bila del politike trga dela, ki je zajemala programe „Usposobljenost pilotov za delovno mesto kapitana ali prvega častnika v pilotski kabini za obdobje 2001/2002“, „Usposobljenost kabinskega osebja za obdobje 2001/2002“, „Usposobljenost pilotov za delovno mesto kapitana ali prvega častnika v pilotski kabini za obdobje 2002/2003“ in „Usposobljenost kabinskega osebja za obdobje 2002/2003“.

(334) Narava usposabljanja je zelo specifična. Usposabljanje pripravnikom omogoča, da delajo samo kot kabinsko osebje ali pilot/prvi častnik. Kar zadeva prenosljivost pridobljenih znanj, je usposabljanje zagotovila le družba Ryanair, Nemčija in družba Ryanair pa nista predložili nobenih dokazov, na podlagi katerih bi bilo mogoče zanikati, da je družba Ryanair po usposabljanju zaposlila 80–90 % zadevnega osebja, kot je trdila pritožnica. Domnevati je mogoče, da so spretnosti, pridobljene z usposabljanjem, prenosljive na delo pri drugih letalskih prevoznikih, tako da se lahko osebje, tudi če je ta trditev pritožnice pravilna, odloči, da ne bo ostalo pri družbi Ryanair. Vendar ni znano, ali je bilo usposabljanje certificirano, kar pomeni, da bi lahko drugi letalski prevozniki dejansko zaposlili osebo, ki je opravila to usposabljanje. Nemčija je navedla le, da so bila zadevna usposabljanja namenjena brezposelnim osebam in osebam, ki jim grozi brezposelnost. Ni pa pojasnila, ali je bilo usposabljanje namenjeno invalidnim ali prikrajšanim delavcem, ki take priložnosti na trgu dela ne bi imeli.

(335) Na podlagi informacij iz spisa imajo letalski prevozniki različne politike glede tega, ali usposabljanje pilotov in kabinskega osebja plačajo sami (kot velja za „tradicionalne“ letalske prevoznike), ali pa morajo kandidati za delovna mesta svoje usposabljanje plačati sami. Vendar se pri obeh modelih usposabljanje običajno zagotovi na trgu in ni potrebe po državnem posredovanju ali državnem financiranju usposabljanja.

(336) Zato Komisija meni, da Nemčija ni dokazala obstoja tržne pomanjkljivosti, in ugotavlja, da se na trgu na splošno zagotavlja zadevno usposabljanje, ne da bi morala država posredovati z dodelitvijo pomoči za usposabljanje.

(337) Vsekakor je treba za dokaz nujnosti in spodbujevalnega učinka pomoči dokazati, da je bilo v primerjavi s položajem brez pomoči usposabljanje, ki ga je ponujalo zadevno podjetje, izboljšano v smislu intenzivnosti, kakovosti, obsega ali ciljnih udeležencev. Komisija ni prejela nobenih informacij o učinku usposabljanja na brezposelnost v regiji in splošnih gospodarskih razmerah v zvezni deželi Porenje-Pfalška. Nemčija ni predložila nobene analize nasprotnih dejstev, v kateri bi primerjala ravni načrtovanega usposabljanja s pomočjo in brez nje. Nemčija dejansko ni mogla dokazati, da so bile osebe, ki so se usposabljale, pozneje dejansko zaposlene. Komisija zato ne ve, ali je bilo usposabljanje kabinskega osebja ali pilotov nujno za zmanjšanje brezposelnosti. Nemčija ni dokazala, kako je pomoč za usposabljanje spodbudila letalsko industrijo, da bi zaposlila več osebja. Komisija zato ne more oceniti nujnosti in spodbujevalnega učinka pomoči za usposabljanje.

(338) Da bi bila pomoč sorazmerna, mora biti omejena na najmanjši znesek, ki je potreben za doseganje zastavljenega cilja. Ker je bilo že ugotovljeno, da ni dokazov o tržni pomanjkljivosti in da zato niso potrebni ukrepi politike za spodbujanje usposabljanja, da pomoč ni bila potrebna in ni imela spodbujevalnega učinka, ni treba oceniti, ali je bil znesek pomoči omejen na najnižji možni znesek, da bi se dosegel cilj pomoči. Pomoč za usposabljanje zato ni združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU, ki se razlaga ob upoštevanju meril iz Sporočila.

(339) Pomoč za usposabljanje v korist družbe Ryanair je bila zato nezdružljiva državna pomoč.

5.2.2.2 Pogodbi o trženju iz let 2005 in 2017 med zvezno deželo Porenje-Pfalška in družbo Ryanair

(340) Pogodbe o trženju pomenijo pomoč za tekoče poslovanje v korist družbe Ryanair, ki zmanjšuje stroške poslovanja, ki bi jih običajno morala nositi za opravljanje letov z letališča Frankfurt-Hahn in nanj.

(341) V skladu s sodno prakso Sodišča so države članice tiste, ki morajo uveljavljati morebitne razloge za združljivost in dokazati, da so pogoji za takšno združljivost izpolnjeni ([75]).

(342) Nemčija ne meni, da pogodbi o trženju z družbo Ryanair iz let 2005 in 2017 pomenita državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, zato ni predložila nobenih argumentov v zvezi z združljivostjo teh pogodb z notranjim trgom.

(343) Združljivost pomoči je treba oceniti na datum njene dodelitve ([76]). Za pogodbo o trženju iz leta 2005 je bil to 4. november 2005, tj. pred začetkom veljavnosti smernic za letalski promet iz leta 2005, tj. 9. decembra 2005. Za leto 2017 je bil to 20. oktober 2017. Smernice za letalski promet iz leta 2014 se uporabljajo za pogodbo o trženju iz leta 2017.

(344) Kar zadeva pogodbo o trženju iz leta 2005, Komisija uporablja enak pristop kot v prejšnjih sklepih, ko je morala oceniti združljivost pomoči, dodeljene pred začetkom veljavnosti sedanjih smernic za letalski promet iz leta 2014 in smernic za letalski promet iz leta 2005 ([77]).

(345) Komisija je pred uvedbo smernic za letalski promet iz leta 2005 sprejela smernice za letalski promet iz leta 1994 ([78]). Vendar v smernicah za letalski promet iz leta 1994 niso bili izrecno določeni pogoji za združljivosti za pomoč za tekoče poslovanje, namenjeno spodbujanju zračnega prometa z regionalnih letališč. Komisija mora zato v skladu s pristopom iz prejšnjih sklepov oceniti združljivost zadevne pomoči neposredno na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU.

(346) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Komisija sčasoma izpopolnila oceno tovrstnih državnih pomoči, čeprav se nekateri vidiki niso spremenili. Ti vidiki izhajajo iz splošnih načel, ki urejajo združljivost pomoči v skladu z navedeno določbo PDEU.

(347) V skladu s tem je Komisija v odločbi o letališču Manchester iz junija 1999 ([79]) ugotovila, da so znižanja letaliških pristojbin, odobrena na nediskriminatoren način kot časovno omejeni ukrepi za spodbujanje novih rut, združljiva s pravili o državnih pomočeh.

(348) Komisija je nato v svojem sklepu iz februarja 2004 o letališču Charleroi ([80]) pojasnila, da so ukrepi pomoči za tekoče poslovanje, ki naj bi prispevali k prihodu novih letalskih prevoznikov ali povečali pogostost nekaterih letov, nujno orodje za razvoj majhnih regionalnih letališč. Ti ukrepi lahko zainteresirane družbe dejansko prepričajo, da sprejmejo tveganje vlaganja v nove rute. Vendar je treba za razglasitev take pomoči za združljivo

([75]) Sodba Sodišča z dne 28. aprila 1993, Italija/Komisija, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, točka 20.

([76]) Glej uvodno izjavo 85 smernic za letalski promet iz leta 2005 in uvodno izjavo 174 smernic za letalski promet iz leta 2014.

([77]) Glej na primer Sklep Komisije (EU) 2015/1227 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.22614 (C 53/07), ki jo je Francija odobrila Gospodarski zbornici Pau-Béarn ter družbam Ryanair, Airport Marketing Services in Transavia (UL L 201, 30.7.2015, str. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj), uvodne izjave 452–470; Sklep (EU) 2016/633, uvodne izjave 511–531.

([78]) Sporočilo Komisije – Smernice o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma EGP za državno pomoč v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

([79]) Glej Sklep Komisije z dne 14. junija 1999 o državni pomoči NN 109/98 Združeno kraljestvo, Letališče Manchester (UL C 65, 13.3.2004, str. 5.)

([80]) Sklep Komisije 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki jih Regija Valonija in Brussels South Charleroi Airport priznavata letalski družbi Ryanair ob njeni namestitvi v Charleroiju (UL L 137, 30.4.2004, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) (v nadaljnjem besedilu: sklep Charleroi). Sklep je bil razveljavljen s sodbo Sodišča prve stopnje v zadevi Ryanair/Komisija, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Vendar kaže, kako se je razvila ocena Komisije v zvezi z zadevno pomočjo.

na podlagi člena 87(3), točka (c), Pogodbe ugotoviti, ali je ta pomoč potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem ter ali vpliva na trgovino v obsegu, ki je v nasprotju s skupnimi interesi. Komisija je zato opredelila nekatere pogoje, ki morajo biti izpolnjeni, da se lahko te pomoči za tekoče poslovanje razglasijo za združljive, in sicer zlasti ([81]):

(a) pomoč mora prispevati k doseganju cilja v interesu Skupnosti, in sicer razvoja regionalnega letališča prek neto povečanja prometa na novih rutah ([82]);

(b) pomoč mora biti potrebna v smislu, da se ne dodeli za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski prevoznik, ali za podobno ruto ([83]);

(c) pomoč mora imeti spodbujevalni učinek v smislu, da prispeva k razvoju dejavnosti, ki bo po določenem obdobju verjetno postala donosna, kar pomeni, da je pomoč časovno omejena ([84]);

(d) pomoč mora biti sorazmerna, tj. znesek mora biti povezan z neto razvojem prometa ([85]), ter

(e) pomoč mora biti dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter ne sme biti kombinirana z drugimi vrstami pomoči.

(349) Smernice za letalski promet iz leta 2005 in smernice za letalski sektor iz leta 2014 natančno opredeljujejo ta načela združljivosti, vendar še vedno velja, da lahko Komisija pomoči za tekoče poslovanje, dodeljene letalskim prevoznikom, razglasi za združljive, če te prispevajo k razvoju manjših letališč prek neto povečanja prometa na novih rutah, če je pomoč potrebna (tj. da ni dodeljena za ruto, na kateri že deluje isti ali drug letalski prevoznik, ali za podobno ruto), če je pomoč časovno omejena, če bo ruta, za katero je pomoč dodeljena, verjetno postala donosna, če je znesek povezan z neto razvojem prometa, če je pomoč dodeljena na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril ter če pomoč ni kombinirana z nobeno drugo vrsto pomoči ([86]).

(350) Skratka, Komisija meni, da je treba v obravnavani zadevi združljivost pogodbe o trženju iz leta 2005 oceniti na podlagi navedenih splošnih načel.

(351) Združljivost pogodbe o trženju iz leta 2017 bi bilo treba oceniti na podlagi smernic za letalski promet iz leta 2014, ki odražajo tudi ta splošna načela. V skladu z uvodnimi izjavami 138–155 smernic za letalski promet iz leta 2014 mora zagonska pomoč letalskim prevoznikom izpolnjevati naslednje pogoje:

(a) prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa, tj. povečanje mobilnosti državljanov Unije ali spodbujanje regionalnega razvoja oddaljenih regij;

(b) potreba po posredovanju države;

(c) ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike;

(d) obstoj spodbujevalnega učinka;

(e) sorazmernost zneska pomoči;

(f) izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino;

(g) zahteve glede preglednosti, nekopičenja pomoči in nediskriminacije, ki izhajajo iz uvodnih izjav 133, 159 in 161–163 smernic za letalski promet iz leta 2014.

([81]) Komisija je podobno oceno opravila tudi v drugih nedavnih zadevah. Glej na primer Sklep Komisije (EU) 2015/1227, uvodne izjave 452–470; Sklep (EU) 2016/633, uvodne izjave 511–531.
([82]) Glej uvodne izjave 283–297 sklepa Charleroi.
([83]) Glej uvodne izjave 288–309 sklepa Charleroi.
([84]) Glej uvodne izjave 311–317 sklepa Charleroi.
([85]) Glej uvodne izjave 318–325 sklepa Charleroi.
([86]) Glej Sklep Komisije (EU) 2015/1227, uvodna izjava 457; Sklep (EU) 2016/633, uvodna izjava 516.

(352) Nemčija in družba Ryanair nista navedli, kako bi pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena družbi Ryanair na podlagi pogodb o trženju iz let 2005 in 2017, prispevala k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa. Komisija je zgoraj (uvodne izjave 266–288) ovrgla trditev, da je bil namen zvezne dežele promovirati turizem ali gospodarski razvoj v regiji.

(353) Tudi če bi se z nakupom storitev trženja uresničeval cilj skupnega interesa, kar pa se ni zgodilo, Nemčija in družba Ryanair nikakor nista predložili nobenega argumenta, s katerim bi dokazali, da je pomoč, dodeljena na podlagi pogodb o trženju iz let 2005 in 2017, skladna z drugimi zgoraj navedenimi zahtevami.

(354) Zato Komisija ugotavlja, da Nemčija in družba Ryanair nista dokazali potrebe po posredovanju države in da je bila pomoč družbi Ryanair primerna za spodbujanje gospodarskega razvoja v regiji. Nemčija in družba Ryanair prav tako nista dokazali, da je bil znesek pomoči sorazmeren in da bi bilo mogoče preprečiti neupravičene negativne učinke na konkurenco in trgovino. Nazadnje, Nemčija in družba Ryanair nista dokazali, da so bile izpolnjene zahteve glede preglednosti, nekopičenja pomoči in nediskriminacije iz smernic za letalski promet iz leta 2014.

(355) Pomoč, dodeljena s pogodbama o trženju iz let 2005 in 2017, zato pomeni nezakonito in nezdružljivo državno pomoč.

6. **VRAČILO**

(356) Komisija je v skladu s Pogodbo o delovanju Evropske unije in ustaljeno sodno prakso sodišč Unije pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica spremeniti ali odpraviti pomoč, za katero je Komisija ugotovila, da ni združljiva z notranjim trgom ([87]). Prav tako sodišča Unije dosledno menijo, da je obveznost države članice, da odpravi pomoč, za katero Komisija meni, da ni združljiva z notranjim trgom, namenjena ponovni vzpostavitvi prejšnjega stanja ([88]).

(357) V zvezi s tem so sodišča Unije odločila, da je ta cilj dosežen, ko prejemnik vrne zneske, ki so bili dodeljeni z nezakonito pomočjo, in se tako odpove prednosti, ki jo je imel v primerjavi s konkurenti na notranjem trgu, ter se znova vzpostavi stanje pred plačilom pomoči ([89]).

(358) V skladu s sodno prakso člen 16(1) Uredbe (EU) 2015/1589 določa, da „[č]e se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativni sklepi, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč […]“.

(359) Ker so se državna pomoč družbi FFHG zaradi odstopa (2016) od pogodbe o prodaji zemljišča iz leta 2014 v zvezi s parcelo „stanovanja“ in tudi pomoč za usposabljanje ter pogodba o trženju iz let 2005 in 2017 družbi Ryanair izvajale v nasprotju s členom 108(3) PDEU in jih je treba šteti za nezakonito in nezdružljivo pomoč, jih je treba vrniti, da se ponovno vzpostavijo razmere, kakršne so bile na notranjem trgu pred njihovo dodelitvijo. Vračilo pomoči zajema obdobje od datuma, ko je bila pomoč dana na voljo upravičenkama, do datuma dejanskega vračila. Znesek, ki ga je treba vrniti, vključuje obresti od datuma, ko je bila državna pomoč dana na voljo upravičenkama, do datuma dejanskega vračila.

(360) V skladu s členom 17(1) Uredbe (EU) 2015/1589 „[imajo] [p]ooblastila Komisije zahtevati vračilo pomoči […] desetletni zastaralni rok“, v skladu z odstavkom 2, prvi stavek, pa „[začne] [z]astaralni rok […] teči na dan, ko je dodeljena nezakonita pomoč upravičencu kot individualna pomoč ali kot pomoč v okviru sheme pomoči“.

([87]) Sodba Sodišča z dne 12. julija 1973, Komisija/Nemčija, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, točka 13.
([88]) Sodba Sodišča z dne 21. marca 1990, Belgija/Komisija, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, točka 66.
([89]) Sodba Sodišča z dne 17. junija 1999, Belgija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točki 64 in 65.

(361) Kar zadeva pomoč za usposabljanje v korist družbe Ryanair, je Nemčija navedla, da je bilo družbi HCM med letoma 2001 in 2003 dodeljenih 1 880 197,11 EUR. Nemčija je predložila dokaze o najmanj dveh plačilih s čekoma v višini 220 427,64 EUR in 639 146,04 EUR družbi Ryanair prek družbe a und o Gettmann. Ti plačili sta bili izvršeni z računa družbe HCM 17. januarja 2003. Po navedbah Nemčije je bila pomoč v celoti izplačana pred koncem leta 2003. Komisija zato meni, da je bila pomoč dodeljena leta 2003.

(362) V členu 17(2) Uredbe (EU) 2015/1589 je navedeno: „[k]akršen koli ukrep glede nezakonite pomoči, ki ga sprejme Komisija ali država članica na zahtevo Komisije, prekine zastaralni rok. Po vsaki prekinitvi začne rok teči znova. Zastaralni rok se začasno prekine, vse dokler je sklep Komisije v postopku pred Sodiščem Evropske unije“.

(363) Uradno obvestilo Komisije državi članici, da je bila vložena pritožba, je dejanje, ki prekine zastaralni rok v smislu člena 17(2) Uredbe (EU) 2015/1589.

(364) Dejansko je družba Lufthansa 4. marca 2011 vložila uradno pritožbo, ki je bila 18. marca 2011 posredovana Nemčiji. Komisija je med presojo te pritožbe postavila konkretna vprašanja o dejstvih v zvezi s pomočjo za usposabljanje, na katera je Nemčija odgovorila 14. junija 2011.

(365) S tem ukrepom, sprejetim v letu 2011, je bil prekinjen zastaralni rok v smislu člena 17(2) Uredbe (EU) 2015/1589, tako da vračilo pomoči, dodeljene leta 2003, ni zastaralo.

7. **SKLEPNE UGOTOVITVE**

(366) Komisija ugotavlja, da poroštvo, ki ga je zvezna dežela Porenje-Pfalška dodelila družbi FFHG, pomeni pomoč *de minimis* in je zato izvzeto iz predhodne priglasitve. Komisija ugotavlja tudi, da so pogodbe o letaliških storitvah iz let 2013, 2015 in 2016 med družbama FFHG in Ryanair ter financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje v korist družbe Ryanair v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu in ne pomenijo državne pomoči.

(367) Komisija ugotavlja, da je Nemčija v nasprotju s členom 108(3) PDEU nezakonito izvedla ukrepe, navedene v nadaljevanju, in da navedenih ukrepov ni mogoče razglasiti za združljive z notranjim trgom, zato Nemčija nezdružljivo državno pomoč izterja z obrestmi:

(a) državno pomoč družbi FFHG zaradi odstopa od pogodbe o prodaji zemljišča iz leta 2014 v zvezi s parcelo „stanovanja“, do katerega je prišlo leta 2016;

(b) pomoč za usposabljanje v korist družbe Ryanair;

(c) državno pomoč družbi Ryanair na podlagi pogodb o trženju iz let 2005 in 2017 –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Pogodbe o letaliških storitvah iz let 2013, 2015 in 2016 med družbama FFHG in Ryanair, pa tudi financiranje šole za posadko in pilote ter objekta za vzdrževanje v korist družbe Ryanair, ki jih je izvajala Nemčija, ne pomenijo pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

Poroštvo, ki ga je dodelila zvezna dežela Porenje-Pfalška družbi FFHG, ki ga je izvajala Nemčija, je v skladu s členom 108(3) PDEU izvzeto iz predhodne priglasitve, ker pomeni pomoč *de minimis*.

Člen 2

Naslednji ukrepi, ki jih je Nemčija v nasprotju s členom 108(3) PDEU nezakonito izvedla v korist družb FFHG in Ryanair, so nezdružljivi z notranjim trgom:

(a) državna pomoč v višini 1,25 milijona EUR, dodeljena družbi FFHG leta 2016 zaradi odstopa od pogodbe o prodaji zemljišča iz leta 2014 v zvezi s parcelo „stanovanja“, izvedenega leta 2016;

(b) državna pomoč v višini 220 427,64 EUR, 639 146,04 EUR in 680 627,93 EUR, dodeljena družbi Ryanair za financiranje usposabljanja;

(c) državna pomoč, dodeljena družbi Ryanair na podlagi pogodbe o trženju iz leta 2005 v obdobju 2005–2016 v znesku 11,2 milijona EUR (glej letno razčlenitev zgoraj v preglednici 1), in na podlagi pogodbe o trženju iz leta 2017 v znesku, ki ga morajo nemški organi še določiti (350 000 EUR za leto 2017 in do 1,2 milijona EUR za vsako naslednje leto).

Člen 3

1. Nemčija od upravičenk izterja državno pomoč iz člena 2.

2. Zneskom, ki jih je treba vrniti, se prištejejo obresti, nastale od datuma, ko so bili zadevni zneski dani na voljo upravičenkama, do datuma njihovega dejanskega vračila.

3. Obresti se izračunajo na podlagi obrestnoobrestnega računa v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004 ([90]).

Člen 4

1. Vračilo pomoči iz člena 2 je takojšnje in učinkovito.

2. Nemčija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu.

([90]) Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 140, 30.4.2004, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

Člen 5

1. Nemčija v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu predloži naslednje informacije:

(a) skupni znesek (glavnico in obresti), ki ga morata upravičenki vrniti;

(b) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;

(c) dokumente, ki dokazujejo, da je bilo upravičenkama odrejeno vračilo pomoči.

2. Nemčija obvešča Komisijo o napredku glede nacionalnih ukrepov, sprejetih za izvajanje tega sklepa, dokler vračilo pomoči iz člena 2 ni v celoti izvedeno. Na zahtevo Komisije takoj predloži informacije o že sprejetih ali načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Predloži tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih za vračilo, ki sta jih upravičenki že vrnili.

Člen 6

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

Komisija lahko objavi zneske pomoči in obresti za vračilo, vrnjene z izvajanjem tega sklepa, brez poseganja v člen 30 Uredbe (EU) 2015/1589.

Če ta sklep vsebuje zaupne podatke, ki ne smejo biti objavljeni, prosimo, da o tem obvestite Komisijo v petnajstih delovnih dneh od datuma prejema. Če Komisija v predvidenem roku ne prejme utemeljenega zahtevka, pomeni, da se strinjate z objavo sklepa v celoti. Zahtevek, v katerem navedete te podatke, pošljite v elektronski obliki na naslov:

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

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

V Bruslju, 9. septembra 2024

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
izvršna podpredsednica