

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2018/1276**od 22. veljače 2018.****o predmetu SA.31149 (2012/C) – Njemačka****Navodna državna potpora zračnom prijevozniku Ryanair***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2018) 1034)***(Vjerodostojan je samo tekst na njemačkom jeziku)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

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

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

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ⁽¹⁾ i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Komisija je dopisom od 10. srpnja 2007. („odluka o pokretanju postupka iz 2007.”) obavijestila Njemačku o svojoj odluci da pokrene postupak predviđen člankom 108. stavkom 2. Ugovora u pogledu financiranja zračne luke Lübeck, financijskih odnosa između grada Hansestadt Lübeck i društva Infratil Limited („Infratil”) te financijskih odnosa između navedene zračne luke i zračnog prijevoznika Ryanair. Službeni istražni postupak registriran je pod brojem predmeta SA.21877 (C 24/2007). Ispravak odluke o pokretanju postupka iz 2007. donesen je 24. listopada 2007.
- (2) Odluka o pokretanju postupka iz 2007. objavljena je u *Službenom listu Europske unije* 29. studenoga 2007. ⁽²⁾ Ispravak je objavljen 7. prosinca 2007. ⁽³⁾ Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe o predmetnim mjerama u roku od jednog mjeseca od dana objave.
- (3) Udruženje Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV („SGF”) ⁽⁴⁾ poslalo je 28. siječnja 2009. pritužbu koja se odnosi na predmet SA.21877, upisanu pod brojem predmeta SA.27585.
- (4) SGF je 22. lipnja 2010. i 30. lipnja 2010. dostavio dodatne pritužbe, u kojima je tvrdio da je Njemačka dodijelila dodatnu nezakonitu državnu potporu u korist društava Flughafen Lübeck GmbH („FLG”) i Infratil. Ta je pritužba upisana pod brojem predmeta SA.31149.
- (5) Dopisom od 22. veljače 2012. („odluka o pokretanju postupka iz 2012.”) Komisija je obavijestila Njemačku o svojoj odluci o pokretanju postupka predviđenog člankom 108. stavkom 2. Ugovora u pogledu navodne državne potpore društvima FLG, Infratil, Ryanair i drugim zračnim prijevoznicima koji upotrebljavaju zračnu luku Lübeck ⁽⁵⁾.
- (6) Odluka o pokretanju postupka iz 2012. objavljena je u *Službenom listu Europske unije* 10. kolovoza 2012. ⁽⁶⁾ Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe o predmetnim mjerama u roku od jednog mjeseca od dana objave.

⁽¹⁾ SL C 241, 10.8.2012., str. 56.⁽²⁾ SL C 287, 29.11.2007., str. 27.⁽³⁾ SL C 295, 7.12.2007., str. 29.⁽⁴⁾ SGF je nevladina organizacija registrirana u skladu s pravilima iz Direktive 2003/35/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. svibnja 2003. o osiguravanju sudjelovanja javnosti u izradi određenih planova i programa koji se odnose na okoliš i o izmjeni direktiva Vijeća 85/337/EEZ i 96/61/EZ s obzirom na sudjelovanje javnosti i pristup pravosuđu (SL L 156, 25.6.2003., str. 17.).⁽⁵⁾ Prije pokretanja te su mjere istražene u okviru predmeta CP 31/2009 (SA.27585) i CP 162/2010 (SA.31149).⁽⁶⁾ Odluka Komisije od 22. veljače 2012. o državnim potporama SA.27585 i SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 i CP 162/2010) Navodna državna potpora zračnoj luci Lübeck, društvu Infratil i zračnim prijevoznicima koji upotrebljavaju zračnu luku (Ryanair, Wizz Air i drugi) – Njemačka – Poziv na podnošenje primjedbi u skladu s člankom 108. stavkom 2. Ugovora (SL C 241, 10.8.2012., str. 56.).

- (7) Komisija je 2014. spojila postupke SA.21877, SA.27585 i SA.31149.
- (8) Komisija je 7. veljače 2017. donijela konačnu odluku u predmetima SA.21877 i SA.27585 te u predmetu SA.31149 ⁽¹⁾. Kad je riječ o potencijalnoj državnoj potpori u korist zračnog prijevoznika Ryanair, u toj odluci Komisije ocijenjen je samo ugovor koji su upravitelj zračne luke i Ryanair sklopili 2000. U odluci je navedeno da na dan njezina donošenja Komisija u svojem spisu nije imala dovoljno informacija da bi ocijenila čine li kasniji ugovori, konkretno oni sklopljeni 2010., državnu potporu u korist zračnog prijevoznika Ryanair. Stoga će se ti ugovori ocijeniti u zasebnoj odluci ⁽²⁾.
- (9) Zahtjev za informacije o dvama popratnim pismima koja su sklopili FLG i Ryanair 2010. i izvješće društva Oxera od 6. veljače 2015. ⁽³⁾ poslani su Njemačkoj 27. srpnja 2017. Njemačka je zatražila produljenje roka za odgovor, koje je Komisija odobrila 2. kolovoza 2017. Zatražene su informacije dostavljene 20. rujna 2017.
- (10) Zračnom prijevozniku Ryanair 22. rujna 2017. poslan je zahtjev za informacije, koji je prosljeđen i Njemačkoj. Zatim su Ryanair i Oxera dostavili informacije 6. listopada 2017. Komisija je 24. listopada 2017. Njemačkoj prosljedila dokumente koje je primila od zračnog prijevoznika Ryanair i pozvala Njemačku da dostavi primjedbe.
- (11) Komisija upućuje na uvodne izjave od 1. do 61. Odluke (EU) 2017/2336 u pogledu postupka u predmetima SA.21877, SA.27585 i SA.31149.

2. DETALJNI OPIS MJERA

2.1. Pozadina istražnog postupka i kontekst mjera

2.1.1. Činjenice o zračnoj luci i razvoj putničkog prometa

- (12) Zračna luka Lübeck udaljena je približno 73 kilometra od grada Hamburga, a nalazi se u saveznoj pokrajini Schleswig-Holstein u Njemačkoj.
- (13) Zračna luka svoje prihvatno područje definira kao metropolitanska područja grada Hamburga i Öresunda (šire područje Kopenhagena/Malmöa).
- (14) Prema studiji tržišta koju je zračna luka provela 2009. ⁽⁴⁾ većina (odlaznih) putnika u zračnoj luci Lübeck dolazila je iz Hamburga (točnije 47,20 %). Zračna luka Hamburg udaljena je 78 kilometara od zračne luke Lübeck, što je oko 65 minuta putovanja automobilom.
- (15) Do 2000. zračna luka Lübeck ovisila je o prihodima od zračnog prometa ostvarenima čarterskim letovima i općim zrakoplovstvom. Zračna je luka 2000. promijenila svoj poslovni model i postala zračna luka za niskotarifne prijevoznike u kojoj se prihod ostvaruju kombinacijom zrakoplovnih i nezaletoplovnih djelatnosti. Otad je veliku većinu letova u zračnoj luci Lübeck izvršio Ryanair, koji je 2010. obavljao oko 90 % prometa.
- (16) Zračnom lukom Lübeck u početku je upravljao FLG, društvo s ograničenom odgovornošću, čiji je jedini član društva bio grad Hansestadt Lübeck. Najprije je privatizirana 2005., ali ju je Hansestadt Lübeck ponovno kupio 2009. Javnim glasanjem građana grada Hansestadt Lübeck osiguran je opstanak zračne luke u travnju 2010. i odobrena su daljnja ulaganja za zračnu luku dok se novi privatni ulagatelj ne priključi tom društvu. Novi privatni ulagatelj pronađen je 2012. Vlasništvo nad zračnom lukom nekoliko se puta promijenilo tijekom zadnjih godina.
- (17) Putnički promet u zračnoj luci povećao se s 48 652 putnika 1999. na 697 559 putnika 2009. Nakon toga se postupno smanjivao suprotno očekivanjima zračne luke, koja je očekivala da će se broj putnika do 2015. povećati na 2,2 milijuna.

⁽¹⁾ Odluka Komisije (EU) 2017/2336 od 7. veljače 2017., SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) i SA.31149 (2012/C) – Njemačka – Navodna državna potpora društvima Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited, Ryanair i drugim zračnim prijevoznicima koji upotrebljavaju zračnu luku (SL L 339, 19.12.2017., str. 1.).

⁽²⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 186. Odluke (EU) 2017/2336.

⁽³⁾ Izvješće društva Oxera, Ekonomska procjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu: zračna luka Lübeck, 6. veljače 2015.

⁽⁴⁾ Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 21. prosinca 2009., str. 23.

- (18) Na datum donošenja ove Odluke nijedan zračni prijevoznik ne posluje u zračnoj luci Lübeck. Ne nude se ni redovni ni čarterski letovi.

2.1.2. Ugovor iz 2000.

- (19) FLG je u svibnju 2000. sklopio ugovor o uslugama zračnog prijevoza sa zračnim prijevoznikom Ryanair („ugovor iz 2000.”), u kojem su utvrđene naknade zračne luke koje plaća Ryanair i marketinška podrška koju plaća zračna luka. Ugovor iz 2000. trebao je početi 1. lipnja 2000. i trajati do 31. svibnja 2010.
- (20) Za liniju prema Stanstedu ugovor je sadržavao sljedeće troškove i prihode:

Tablica 1.

Troškovi i prihodi uključeni u ugovor iz 2000. sa stajališta FLG-a

	< 18 operacija prihvata i opreme tjedno	≥ 18 operacija prihvata i opreme tjedno
Troškovi FLG-a:		
Marketinška podrška – troškovi po dolaznom putniku	EUR [...] (*)	[...] EUR
	Do 31. svibnja 2005.	Od 1. lipnja 2005.
Prihodi FLG-a:		
Naknade koje Ryanair plaća po zrakoplovu	[...] EUR	[...] EUR
Naknade koje Ryanair plaća po dolaznom putniku	[...] EUR	[...] EUR
<i>Neto naknade koje Ryanair plaća po dolaznom putniku (naknade umanjene za marketinšku podršku)</i>	[...] EUR	[...] EUR
Ostalo:		
Naknada za prihod po karti koju je prodao FLG	[...]	[...]
Provizija na prihod po unajmljenom automobilu koji je knjižio FLG	[...]	[...]
Sigurnosna pristojba (koju Ryanair plaća odgovarajućem tijelu vlasti)	[...] EUR	[...] EUR
(*) Povjerljive informacije.		

2.2. Potencijalna državna potpora koju je upravitelj zračne luke FLG dodijelio društvu Ryanair

- (21) U ožujku i listopadu 2010. Ryanair i FLG potpisali su dva popratna pisma uz prethodno navedeni ugovor iz 2000. (zajedno „ugovori iz 2010.” ili „popratna pisma iz 2010.”).
- (22) Prvo popratno pismo potpisano 29. ožujka 2010. („prvo popratno pismo”) odnosilo se na razdoblje od 28. ožujka 2010. do 30. listopada 2010. Riječ je o produljenju ugovora iz 2000., koji bi bio istekao u svibnju 2010., kojim je uvedena nova marketinška naknada od [...] EUR po putniku koju FLG treba plaćati u zamjenu za privremenu marketinšku aktivnost koju je organizirao Ryanair. Ta nova marketinška naknada trebala se plaćati uz marketinšku naknadu utvrđenu u ugovoru iz 2000. na iznos od [...] EUR po putniku (za manje od 18 operacija prihvata i otpreme tjedno) ili [...] EUR po putniku (za više od 18 operacija prihvata i otpreme tjedno). Budući da je Ryanair obavljao više od 18 operacija prihvata i otpreme tjedno, FLG je tijekom trajanja ugovora zračnom

prijevozniku Ryanair trebao platiti iznos od ukupno [...] EUR. S obzirom na to da su zadržani svi ostali uvjeti iz ugovora iz 2000., naknade za usluge prijevoza putnika po odlaznom putniku koje su se trebale plaćati FLG-u iznosile su [...] EUR, a naknade za rukovanje na stajanci po operaciji prihvata i otpreme iznosile su [...] EUR.

- (23) Nakon isteka ugovornog razdoblja prvog popratnog pisma 31. listopada 2010. potpisano je još jedno popratno pismo („drugo popratno pismo”). U drugom popratnom pismu nisu zadržani uvjeti iz prvog popratnog pisma, nego se ponovno počeo upotrebljavati cjenik marketinških naknada naveden u ugovoru iz 2000. i njegovi su uvjeti produljeni za tri godine, do 1. studenoga 2013.
- (24) Na dan sklapanja prvog popratnog pisma, odnosno 29. ožujka 2010., FLG je potpisao i ugovor o marketinškim uslugama s društvom Airport Marketing Services Limited („AMS”), društvom kćeri u stopostotnom vlasništvu zračnog prijevoznika Ryanair. Taj ugovor o marketinškim uslugama odnosio se na razdoblje od 29. ožujka 2010. do 30. listopada 2010. i u njemu su utvrđene usluge oglašavanja koje je AMS trebao pružiti na web-mjestu www.ryanair.com u zamjenu za iznos od [...] EUR koji je trebao platiti FLG.

2.3. Opseg istražnog postupka

- (25) Ugovor iz 2000. između društava FLG i Ryanair obuhvaćen je Odlukom (EU) 2017/2336. Stoga je ova Odluka ograničena na prvo i drugo popratno pismo koja su sklopljena 2010.

2.4. Razlozi za pokretanje postupka

- (26) Komisija je izrazila zabrinutost da se ugovorima iz 2010. davala selektivna prednost zračnom prijevozniku Ryanair i da su stoga činili državnu potporu u smislu članka 107. Ugovora.

3. PRIMJEDBE NJEMAČKE

- (27) Njemačka je smatrala da se ugovorima iz 2010. nije narušilo ili prijetilo da će se narušiti tržišno natjecanje i da nisu utjecali na trgovinu među državama članicama jer je zračna luka Lübeck mala regionalna zračna luka koja nije u tržišnom natjecanju sa zračnom lukom Hamburg ni s drugim zračnim lukama.
- (28) Kad je riječ o prvom popratnom pismu, Njemačka je tvrdila da je ono u skladu s tržišnim uvjetima i nije podrazumijevalo prednost za Ryanair. Njemačka je, upućujući na predmet *Helaba I* ⁽¹⁾, tvrdila da nije bilo prednosti u slučajevima kad su drugi upravitelji regionalnih zračnih luka zračnom prijevozniku Ryanair nudili slične uvjete. Njemačka je nadalje tvrdila da je to dokazano analizom usporedivih subjekata zračnog prijevoznika Ryanair.
- (29) Njemačka je tvrdila da niskotarifni prijevoznici, kao što su Ryanair i Wizz Air, imaju manje zahtjeve kad je riječ o zemaljskim uslugama i infrastrukturi. Prvo, u zračnoj luci Lübeck bilo je potrebno manje šaltera za prijavu putnika jer Ryanair putnicima omogućuje prijavu internetom. Drugo, nije bilo autobusa za prijevoz putnika. Treće, budući da su udaljenosti u zračnoj luci Lübeck koje je potrebno prijeći pješice kraće, kraće je bilo i vrijeme koje su zrakoplovi prijevoznika Ryanair provodili na tlu. Četvrto, nije bilo transfernih letova i količina prtljage po putniku bila je manja, zbog čega nisu bili potrebni objekti namijenjeni tim svrhama. Peto i posljednje, budući da je letačko osoblje često na sebe preuzimalo čišćenje unutar zrakoplova, bila je manja potražnja za uslugama čišćenja na tlu.
- (30) Kad je riječ o drugom popratnom pismu, Njemačka je istaknula da je njime produljen ugovor iz 2000. bez znatnih promjena. Njemačka je smatrala da je ugovor iz 2000. bio u skladu s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (31) Nadalje, Njemačka smatra da se navodne prednosti za Ryanair nisu mogle pripisati državi na temelju presude u predmetu *Stardust Marine* ⁽²⁾. Njemačka je tvrdila da je FLG djelovao autonomno i bez utjecaja države. Njemačka je navela da FLG nije bio integriran u strukture javne uprave. Osim toga, Njemačka je navela da je nadzor tijela javne vlasti nad upravljanjem FLG-om bio ograničen na zrakoplovstvo i pitanja javne politike te nije uključivao djelatnosti upravljanja poslovanjem.

⁽¹⁾ Presuda Općeg suda od 3. ožujka 2010., Bundesverband deutscher Banken protiv Komisije („*Helaba I*”), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

⁽²⁾ Presuda Suda od 16. svibnja 2002., Francuska protiv Komisije („*Stardust Marine*”), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

4. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

4.1. Flughafen Lübeck GmbH

- (32) FLG je naveo da mjere nisu bile pripisive Njemačkoj jer je autonomno pregovarao o ugovorima.

4.2. Ryanair

- (33) Ryanair je tvrdio da ugovori iz 2010. nisu bili pripisivi državi.
- (34) Nadalje, Ryanair je tvrdio da nije bilo selektivnosti jer su ugovori iz 2010. bili samo kratka popratna pisma kojima je produljeno trajanje postojećih dogovora na temelju ugovora iz 2000. Jedini novi element bila je komercijalno dogovorena prilagodba marketinške podrške.
- (35) Ryanair je naveo da je ugovor s FLG-om sklopljen na temelju razmatranja gospodarskih čimbenika. Zračna luka Lübeck smatrala se održivom sekundarnom zračnom lukom uz zračnu luku Hamburg, a sam se grad Lübeck smatrao vrijednim kulturnim odredištem. Iako Ryanair nije mogao ponuditi poslovni plan kojim bi potkrijepio svoju odluku o početku pružanja usluga u zračnoj luci Lübeck, taj je prijevoznik istaknuo da se takav poslovni plan obično nije zahtijevao za ulagatelja iz privatnog sektora. Ryanair je objasnio da su usluge koje je pružao u zračnoj luci Lübeck prekinute zbog komercijalnih razloga, uključujući povećane troškove i prinose manje od očekivanih (kao posljedica gospodarske recesije).
- (36) Ryanair je naveo da su regionalne zračne luke u Uniji u teškom tržišnom položaju. Stoga je u obzir trebalo uzeti prihode zračne luke od zrakoplovnih i nezaoplovnih djelatnosti, što je poznato kao „pristup jedne blagajne”. Budući da ugovori sa zračnim prijevoznikom Ryanair obično obećavaju velik broj putnika, zahvaljujući takvim poslovnim odnosima često se povećava prepoznatljivost zračne luke i privlače se drugi zračni prijevoznici te maloprodajne trgovine i pružatelji drugih usluga. Osim toga, Ryanair je naveo da su postojali čvrsti dokazi za to da bi povećanje broja putnika dovelo do povećanja prihoda od nezaoplovnih djelatnosti.
- (37) Ryanair je tvrdio da bi, sa stajališta subjekta u tržišnom gospodarstvu, svaka komercijalna ponuda obično bila poboljšanje u odnosu na postojeće stanje, sve dok se očekuje da će granične koristi premašiti njegove granične troškove. Nadalje, Ryanair je tvrdio da je trebalo uzeti u obzir da taj prijevoznik ima znatno manje potrebe u odnosu na druge zračne prijevoznike s obzirom na njegov poslovni model i operativnu učinkovitost.
- (38) Ryanair je proveo usporedbu zračnih luka slične veličine i u sličnoj situaciji kao što je zračna luka Lübeck. Usporedive su zračne luke zračna luka Bournemouth, zračna luka Grenoble, zračna luka Knock, zračna luka Maastricht, zračna luka Nîmes i zračna luka Prestwick. Usporedba naknada koje je Ryanair plaćao u usporedivim zračnim lukama pokazala je da su troškovi koje je Ryanair plaćao u zračnoj luci Lübeck bili općenito veći od prosječne razine troškova u usporedivim zračnim lukama, ne samo po putniku nego i po operaciji prihvata i otpreme.
- (39) Ryanair je dostavio dva izvješća društva Oxera u kojima se ocjenjuje očekivana profitabilnost popratnih pisama iz 2010. ⁽¹⁾ Oba su se izvješća temeljila na poslovnom planu koji je zračna luka Lübeck izradila 2010. prije potpisivanja popratnih pisama iz 2010. U izvješćima se navodi da se, na temelju razumnih pretpostavki u trenutku potpisivanja popratnih pisama iz 2010., od ugovora očekivalo da će biti dovoljno profitabilni i da bi zračna luka koja postupa kao subjekt u tržišnom gospodarstvu vjerojatno ponudila slične uvjete. Oxera navodi da bi to bio slučaj čak i da se ugovor o marketinškim uslugama s AMS-om razmatra zajedno s popratnim pismima iz 2010. i da su uključeni troškovi, ali ne i prihodi povezani s AMS-om.
- (40) Kad je riječ o ugovoru o marketinškim uslugama s AMS-om, Ryanair je tvrdio da su takvi ugovori korisni za obje stranke zbog popularnosti *web*-mjestu zračnog prijevoznika Ryanair i povezane povećane međunarodne prepoznatljivosti, jačanja trgovačke marke i povećanja broja putnika, što je potvrđeno drugim izvješćem društva Oxera od 26. rujna 2014.

⁽¹⁾ Izvješće društva Oxera, Ekonomska procjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu: zračna luka Lübeck, 6. veljače 2015.; Izvješće društva Oxera, Odgovor na zahtjev Europske komisije, 6. listopada 2017.

4.3. Air Berlin

- (41) Air Berlin je naveo da su linije koje Ryanair nudi iz zračne luke Lübeck u izravnom tržišnom natjecanju s onima koje Air Berlin nudi u zračnoj luci Hamburg. Konkretno, riječ je o Londonu, Milanu i Barceloni jer oba zračna prijevoznika u svojem portfelju imaju ta odredišta.
- (42) Air Berlin je tvrdio da je tržišna strategija zračnog prijevoznika Ryanair usmjerena na vrbovanje potencijalnih klijenata zračnog prijevoznika Air Berlin i drugih. Zbog niskih cijena zračnog prijevoznika Ryanair klijenti su iz zračne luke Hamburg prešli u zračnu luku Lübeck. Air Berlin tvrdi da je zbog državne potpore pretrpio znatne ekonomske gubitke. Air Berlin je morao ukinuti neke svoje letove zbog slične ponude zračnog prijevoznika Ryanair u zračnoj luci Lübeck. Osim toga, Air Berlin je naveo da mu je bilo teško uspostavljati letove prema novim odredištima iz zračne luke Hamburg dok je Ryanair nudio slična odredišta iz zračne luke Lübeck po pretjerano niskim cijenama.
- (43) Air Berlin je naveo i da se ugovor sa zračnim prijevoznikom Ryanair može pripisati Njemačkoj. U skladu sa statutom FLG-a nadzorni odbor morao je odobriti troškove koji proizlaze iz upotrebe zračne luke (članak 12. statuta). Hansestadt Lübeck birao je četiri od šest članova nadzornog odbora. Stoga je Air Berlin zaključio da se Hansestadt Lübeck može smatrati odgovornim.
- (44) Air Berlin navodi da je još jedan razlog za zabrinutost bio ugovor o marketinškim uslugama između AMS-a i FLG-a jer se čini da koristi od „marketinške podrške” nisu povezane sa stvarnim marketinškim troškovima koje je zabilježio Ryanair.

5. PRIMJEDBE NJEMAČKE NA PODNESKE TREĆIH STRANA

5.1. Primjedbe na podneske zračnog prijevoznika Ryanair

- (45) Njemačka navodi da podnesci zračnog prijevoznika Ryanair otkrivaju da je zračna luka Lübeck postupala u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (46) Njemačka posebno ističe koliko je koristan pristup zračnog prijevoznika Ryanair koji uključuje dokazivanje usklađenosti ugovora s tržištem analizom profitabilnosti i analizom usporedivih zračnih luka.
- (47) Njemačka smatra da popratna pisma iz 2010. nisu bila pripisiva državi jer je FLG o njima autonomno pregovarao i sklopio ih, bez uplitanja grada Hansestadt Lübeck. Nadalje, u pogledu drugog popratnog pisma Njemačka je istaknula da je njime samo produljen ugovor iz 2000. i da ne sadržava nikakve bitne promjene. Stoga su bili relevantni svi argumenti izneseni s obzirom na ugovor iz 2000.
- (48) Njemačka je navela da ne razumije zašto je ugovor o marketinškim uslugama između FLG-a i AMS-a uključen u istražni postupak u pogledu državne potpore jer FLG u okviru tog ugovora nije trošio nikakva javna sredstva. Troškovi utvrđeni u ugovoru o marketinškim uslugama sklopljenom s AMS-om bili su pokriveni privatnim izvorima jer je novac osigurao *Industrie- und Handelskammer Lübeck*, koji zastupa privatna društva u Lübecku. Nadalje, Njemačka je navela da se ugovor o marketinškim uslugama sklopljen s AMS-om može smatrati usklađenim s tržišnim standardima. To potkrepljuje primjedba da je FLG plaćao manje troškove od drugih zračnih luka koje su sklopile slične ugovore. Osim toga, predmetni ugovor o marketinškim uslugama temeljio se na obećanju zračnog prijevoznika Ryanair da će svoj portfelj letova proširiti za dva odredišta.
- (49) Njemačka je kao dodatni argument navela i funkciju zračne luke Lübeck kao pomoćne zračne luke za zračnu luku Hamburg i kao nužne prometne infrastrukture za sjevernu Njemačku.

5.2. Primjedbe na podneske prijevoznika Air Berlin

- (50) Njemačka navodi da bi Air Berlin bio dobio iste prednosti kao Ryanair da je ispunio iste kriterije u pogledu broja putnika i učestalosti letova. Umjesto toga, Air Berlin je odbio sve ponuđene pregovore s FLG-om jer nikad nije namjeravao početi pružati usluge u zračnoj luci Lübeck. Air Berlin se nikad nije usprotivio uvjetima u kojima je Ryanair poslovao u zračnoj luci Hamburg. Osim toga, nekoliko zračnih prijevoznika uputilo je pritužbe (među ostalim i Komisiji) da je Air Berlin ostvarivao koristi od znatne državne potpore Ujedinjenih Arapskih Emirata. Stoga se ne može predstavljati kao žrtva u odnosu na Ryanair, svojeg glavnog konkurenta.

- (51) Njemačka se nije složila s primjedbama prijevoznika Air Berlin o postojanju tržišnog natjecanja između zračnih luka Lübeck i Hamburg. Konkretno, Njemačka je uputila na činjenicu da je 2000. u zračnoj luci Hamburg bilo 70 puta više putnika nego u zračnoj luci Lübeck. Izostanak pritužbi drugih zračnih luka pokazao je da nije bilo tržišnog natjecanja između tih dviju zračnih luka.
- (52) Nadalje, Njemačka je odbila argument zračnog prijevoznika Air Berlin da je postojala gospodarska prednost za Ryanair. Njemačka je navela da je Air Berlin upotrijebio netočne izračune i da je načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu jedini test primjeren za ocjenu tržišne usklađenosti ugovora između zračne luke i zračnog prijevoznika.

6. OCJENA MJERA

- (53) Člankom 107. stavkom 1. Ugovora propisano je da je svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj nespojiva s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.
- (54) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. Ugovora kumulativni su. Stoga, kako bi se odredilo čini li neka mjera državnu potporu, moraju biti ispunjeni sljedeći uvjeti:
- korisnik je poduzetnik,
 - mjerom se daje prednost,
 - prednost se dodjeljuje iz državnih sredstava,
 - prednost je selektivna, i
 - mjerom se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje i ona može utjecati na trgovinu među državama članicama.

6.1. Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika

- (55) Pojmom poduzetnika obuhvaćen je svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na njegov pravni oblik i način na koji se financira. Sve djelatnosti koje se sastoje od ponude robe ili usluga na određenom tržištu gospodarske su djelatnosti.
- (56) Budući da je Ryanair privatno društvo koje pruža usluge zračnog prijevoza u zamjenu za naknadu kako bi ostvarilo dobit, Ryanair je poduzetnik koji obavlja gospodarsku djelatnost. Stoga se smatra poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

6.2. Gospodarska prednost

- (57) Prednost u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora svaka je gospodarska korist koju poduzetnik ne bi mogao ostvariti u uobičajenim tržišnim uvjetima, odnosno bez intervencije države ⁽¹⁾.
- (58) Ako zračna luka ima na raspolaganju javna sredstva, potpora zračnom prijevozniku može, u načelu, biti isključena kada je odnos između zračne luke i zračnog prijevoznika u skladu s uobičajenim tržišnim uvjetima. Taj takozvani „test subjekta u tržišnom gospodarstvu” slijedi osnovni koncept da bi ponašanje javnih tijela trebalo usporediti s ponašanjem sličnih privatnih gospodarskih subjekata u uobičajenim tržišnim uvjetima kako bi se odredilo daje li se nekim ugovorom prednost drugoj strani ⁽²⁾.

6.2.1. Uvodne napomene o testu subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (59) U skladu s točkom 53. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. ⁽³⁾ postojanje potpore za zračnog prijevoznika koji upotrebljava određenu zračnu luku može se, u načelu, isključiti kad cijena koja se zaračunava za usluge zračne luke odgovara tržišnoj cijeni („prvi pristup” – usporedba s tržišnom cijenom). Drugi je pristup da se *ex ante* analizom, odnosno analizom koja se temelji na informacijama dostupnima u trenutku dodjeljivanja potpore i na događajima koje je u to vrijeme bilo moguće predvidjeti, dokaže da će dogovor dovesti do pozitivnog dodatnog doprinosa dobiti za zračnu luku i da je on dio cjelokupne strategije koja bi barem dugoročno dovela do profitabilnosti („drugi pristup” – *ex ante* analiza profitabilnosti) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Vidjeti na primjer presudu Suda od 11. srpnja 1996., *Syndicat français de l'Express international (SFEI) i dr. protiv La Poste i dr.*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, točku 60.

⁽²⁾ *Ibidem*.

⁽³⁾ Komunikacija Komisije – Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (SL C 99, 4.4.2014., str. 3.).

⁽⁴⁾ Vidjeti točku 53. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

- (60) Kad je riječ o prvom pristupu Komisija ne smatra da se trenutačno može utvrditi odgovarajuća referentna vrijednost koja bi omogućila određivanje istinske tržišne cijene usluga koje pružaju zračne luke ⁽¹⁾. Stoga *ex ante* analizu dodatne profitabilnosti smatra najrelevantnijim pristupom za ocjenu dogovora koje zračne luke zaključuju s pojedinačnim zračnim prijevoznicima.
- (61) Trebalo bi napomenuti da se primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na bazi prosječne cijene na drugim sličnim tržištima u načelu može pokazati korisnom ako se ta cijena može razumno utvrditi ili izvesti iz drugih pokazatelja na tržištu. Međutim, relevantnost te metode ograničena je u slučaju usluga zračnih luka jer se zračne luke međusobno obično znatno razlikuju po strukturi troškova i prihoda. To je zato što troškovi i prihodi ovise o stupnju razvijenosti zračne luke, o broju zračnih prijevoznika koji upotrebljavaju zračnu luku, njezinu kapacitetu u pogledu putničkog prometa, stanju infrastrukture i povezanih ulaganja, regulatornom okviru koji se može razlikovati od jedne države članice do druge i dugovanjima ili obvezama koje je zračna luka preuzela u prošlosti ⁽²⁾.
- (62) Osim toga, liberalizacija tržišta zračnog prijevoza otežava svaku strogo usporednu analizu. Kako se može vidjeti u ovom predmetu, poslovne prakse između zračnih luka i zračnih prijevoznika ne temelje se uvijek isključivo na objavljenom cjeniku. Naprotiv, ti se poslovni odnosi uvelike međusobno razlikuju. Uključuju dijeljenje rizika s obzirom na putnički promet te svu povezanu poslovnu i financijsku odgovornost, standardne programe poticaja i promjenu raspodjele rizika tijekom trajanja ugovora. Stoga se jedna transakcija ne može stvarno usporediti s drugom na temelju cijene operacije prihvata i opreme ili cijene po putniku.
- (63) Osim toga, određivanje referentne vrijednosti nije primjerena metoda za utvrđivanje tržišnih cijena ako dostupne referentne vrijednosti nisu definirane u odnosu na tržišna pitanja ili su javne intervencije znatno narušile postojeće cijene. Zbog razloga objašnjenih u točkama od 57. do 59. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. čini se da su ta narušavanja prisutna u zrakoplovnoj industriji:

„Zračne luke u javnom vlasništvu javna tijela tradicionalno smatraju infrastrukturama za olakšavanje lokalnog razvoja, a ne kao poduzeća koja rade prema tržišnim uvjetima. Stoga postoji tendencija da se cijene tih zračnih luka ne određuju uzimajući u obzir tržišne uvjete i, posebice, zdrave *ex ante* izgleda za profitabilnošću, već se one uglavnom promatraju uzimajući u obzir socijalne ili regionalne okolnosti.

Čak i kada su neke zračne luke u privatnom vlasništvu ili pod privatnom upravom ne uzimajući u obzir socijalna ili regionalna pitanja, na cijene koje zaračunavaju te zračne luke snažno mogu utjecati cijene koje zaračunava većina zračnih luka s javnim subvencijama jer zračni prijevoznici uzimaju te druge cijene u obzir tijekom pregovora s privatnim ili privatno upravljanim zračnim lukama.

U tim okolnostima Komisija snažno dvoji u to da se trenutačno može odrediti odgovarajuća referentna točka radi definiranja pravih tržišnih cijena usluga koje pružaju zračne luke. Ta se situacija u budućnosti može promijeniti ili razviti [...].”

- (64) Nadalje, kako podsjećaju sudovi Unije, određivanje referentne vrijednosti uz upućivanje na predmetni sektor samo je jedan od analitičkih alata koji se upotrebljavaju kako bi se odredilo je li za korisnika nastala gospodarska prednost koju ne bi dobio u uobičajenim tržišnim uvjetima ⁽³⁾. Stoga Komisija može primjenjivati taj pristup, ali nije to obvezna činiti u slučajevima u kojima bi to bilo neprimjereno, kao što je ovaj.
- (65) Ryanair je u suštini tvrdio da se test subjekta u tržišnom gospodarstvu može primijeniti na temelju usporedbe s poslovnim dogovorima drugih europskih zračnih luka. Konkretno, usporedio je naknade koje Ryanair plaća u zračnim lukama Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes i Prestwick s naknadama koje na temelju ugovora plaća u zračnoj luci Lübeck. Međutim, u toj studiji koja se temelji na usporedbi nije ocijenjeno je li uzorak referentnih zračnih luka ispunjavao sve kriterije iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. jer su ocijenjeni samo intenzitet prometa, vrsta prometa u zračnoj luci i prosperitet okolnog područja ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Vidjeti točku 59. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽²⁾ Vidjeti uvodne izjave 88. i 89. Odluke Komisije 2011/60/EU od 27. siječnja 2010. o državnoj potpori C 12/2008 (ex NN 74/07) – Slovačka – Ugovor između zračne luke Bratislava i zračnog prijevoznika Ryanair (SL L 27, 1.2.2011., str. 24.).

⁽³⁾ Vidjeti, u pogledu određivanja referentnih vrijednosti uz upućivanje na profitabilnost (za razliku od određivanja cijena) u sektoru, presudu Općeg suda od 3. srpnja 2014., Kraljevina Španjolska i dr. protiv Komisije, spojeni predmeti T-319/12 i T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, točku 44.

⁽⁴⁾ Za dodatne kriterije koje bi trebalo ocijeniti vidjeti točku 60. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

- (66) U uvodnoj izjavi 296. svoje odluke o pokretanju postupka iz 2012. Komisija je usporedila naknade utvrđene u popratnim pismima iz 2010. s naknadama u zračnoj luci Hamburg, što je dovelo do dvojbi u pogledu usklađenosti naknada utvrđenih u popratnim pismima iz 2010. s tržištem. Komisija navodi da je intenzitet prometa u zračnoj luci Lübeck bio mnogo manji od onog u zračnoj luci Hamburg. Činjenica je da je Hamburg bio najprometnija zračna luka u sjevernoj Njemačkoj. Hamburg se upotrebljavao za sve segmente zračnog prijevoza, dok je Lübeck bio usmjeren na niskotarifne zračne prijevoznike koji su zahtijevali manji broj šaltera za prijavu i objekata za transferne putnike, nisu zahtijevali autobuse za putnike, zahtijevali su manji broj zaposlenika i objekata za rukovanje prtljagom te manje osoblja za čišćenje i omogućivali su brži prihvat i otpremu. Stoga zračna luka Hamburg nije bila dovoljno usporediva sa zračnom lukom Lübeck.
- (67) S obzirom na ta razmatranja Komisija smatra da se na ovaj predmet mora primijeniti pristup koji se općenito preporučuje u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. za primjenu testa subjekta u tržišnom gospodarstvu na odnose između zračnih luka i zračnih prijevoznika, tj. mora se primijeniti *ex ante* analiza dodatne profitabilnosti ⁽¹⁾.

6.2.2. Vremenski okvir za ocjenu

- (68) Komisija smatra da je odgovarajući vremenski okvir za ocjenu profitabilnosti dogovora između zračnih luka i zračnih prijevoznika obično jednak vremenskom okviru samog ugovora. Budući da zračni prijevoznici mogu u kratkom roku prilagoditi svoje poslovanje i konkretan se sadržaj mogućih budućih ugovora obično ne može predvidjeti, privatni upravitelj zračne luke obično ne bi pretpostavio da će se određeni uvjeti nekog ugovora nastaviti primjenjivati i nakon njegova dogovorenog trajanja ⁽²⁾.
- (69) Popratna pisma iz 2010. nisu sklopljena istodobno, nego u razmaku većem od šest mjeseci, i odnosila su se na različita razdoblja. Nadalje, razlikuju se po sadržaju jer samo prvo popratno pismo sadržava znatnu dodatnu marketinšku naknadu povezanu s privremenom marketinškom aktivnošću.
- (70) Komisija stoga smatra da su ugovori međusobno neovisni i da je profitabilnost svakog popratnog pisma potrebno zasebno ocijeniti za razdoblje njegova dogovorena trajanja ⁽³⁾.
- (71) U presudi u predmetu *Stardust Marine* Sud je utvrdio sljedeće: „[...] u cilju ispitivanja ponaša li se država kao razumni ulagač u tržišnom gospodarstvu, nužno je staviti se u kontekst razdoblja u kojem su poduzete mjere financijske potpore radi ocjene gospodarske razumnosti postupanja države i tako se suzdržati od ocjenjivanja utemeljenog na kasnijoj situaciji” ⁽⁴⁾.
- (72) Za potrebe ocjene predmetnih ugovora postojanje i iznos moguće potpore u ugovorima stoga je potrebno ocijeniti s obzirom na situaciju u vrijeme njihova potpisivanja i, konkretnije, s obzirom na dostupne informacije i događaje koji su se mogli predvidjeti u to vrijeme.

6.2.3. Ocjena prvog popratnog pisma

- (73) U skladu s presudom u predmetu *Charleroi* ⁽⁵⁾, Komisija pri ocjeni predmetnih mjera mora uzeti u obzir sva bitna obilježja mjera i njihov kontekst. Treba utvrditi je li, kad sklapa dogovor sa zračnim prijevoznikom, zračna luka sposobna tijekom trajanja dogovora pokriti sve troškove koji proizlaze iz dogovora uz razumnu profitnu maržu na temelju razumnih srednjoročnih izgleda ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Vidjeti točke 61. i 63. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽²⁾ Vidjeti na primjer Odluku Komisije (EU) 2015/1227 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.22614 (C 53/07) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn te društava Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (SL L 201, 30.7.2015., str. 109.).

⁽³⁾ Vidjeti i presudu Općeg suda od 15. rujna 1998., BP Chemicals Limited protiv Komisije („BP Chemicals”), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, točke 170. i 171.; uvodne izjave od 14. do 33. Odluke Komisije od 19. prosinca 2012. o državnoj potpori SA.35378 (2012/N) – Njemačka – Financiranje zračne luke Berlin Brandenburg (SL C 36, 8.2.2013., str. 10.).

⁽⁴⁾ Presuda Suda od 16. svibnja 2002., Francuska protiv Komisije („Stardust Marine”), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, točka 71.

⁽⁵⁾ Presuda Općeg suda od 17. prosinca 2008., Ryanair Ltd protiv Komisije („Charleroi”), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, točka 59.

⁽⁶⁾ Vidjeti točku 63. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

- (74) To se mora odrediti na temelju razlike između dodatnih prihoda za koje se očekuje da će se ostvariti ugovorom i dodatnih troškova za koje se očekuje da će nastati kao posljedica ugovora, pri čemu se novčani tokovi koji iz toga proizađu diskontiraju po odgovarajućoj diskontnoj stopi.
- (75) Taj je pristup opravdan činjenicom da upravitelj zračne luke može imati objektivan interes za sklapanje transakcije sa zračnim prijevoznikom, neovisno o usporedbi s uvjetima koje zračnim prijevoznicima nude drugi upravitelji zračnih luka ili čak s uvjetima koje isti upravitelj zračne luke nudi drugim zračnim prijevoznicima.
- (76) Komisija u tom kontekstu primjećuje i da je diferencijacija cijena standardna poslovna praksa. Takve politike diferencijacije cijena trebale bi, međutim, biti komercijalno opravdane.
- (77) Pri ocjeni dodatne profitabilnosti ugovora primjereno je uzeti u obzir samo dodatne troškove i prihode ostvarene tijekom trajanja ugovora, odnosno od 28. ožujka do 30. listopada 2010.
- (78) U skladu s tim pristupom društvo Oxera dostavilo je *ex ante* izračun dodatne profitabilnosti popratnih pisama iz 2010. ⁽¹⁾ U svojim izračunima Oxera uzima u obzir sav dodatni promet te sve troškove i prihode povezane s poslovanjem zračnog prijevoznika Ryanair u zračnoj luci Lübeck. Komisija to smatra razumnim jer bi ugovor iz 2000. bio istekao u svibnju 2010.
- (79) Analiza društva Oxera temelji se na uvjetima ugovora koje su sklopili FLG i Ryanair, stvarnim financijskim podacima FLG-a te *ex ante* predviđanjima iz poslovnog plana koji je dostavila Njemačka, a izradio ga je FLG 10. ožujka 2010. ⁽²⁾ U tom se poslovnom planu nalaze *ex ante* brojke putnika te očekivani troškovi i prihodi zračne luke Lübeck za razdoblje od 2010. do 2015. Poslovni je plan izvorno pripremljen u prosincu 2009. i zatim revidiran smanjenjem količine prometa u scenariju predviđenom izvornim planom te dodavanjem dvaju dodatnih scenarija. Analiza dodatnih troškova i prihoda koju je provelo društvo Oxera temelji se na podacima iz te revidirane verzije poslovnog plana od 10. ožujka 2010. jer je ona izrađena bliže datumu potpisivanja ugovora iz 2010.
- (80) U planu se razlikuju tri scenarija:
- najbolji slučaj: pretpostavlja se da će se promet znatno povećati tijekom tog razdoblja jer se očekuje da će Ryanair uspostaviti bazu u zračnoj luci. U skladu s tim, u planu se pretpostavlja povećanje prihoda od neizrakoplovnih djelatnosti i proširenje neizrakoplovnih usluga,
 - srednji slučaj: pretpostavlja se da će se poslovanje nastaviti kao i dosad, odnosno u skladu s podacima dostupnima za 2010., godinu izrade poslovnog plana, i
 - najgori slučaj: pretpostavlja se da će se zračna luka zatvoriti do 2012., pri čemu će se broj putnika smanjivati tijekom 2010. i 2011.
- (81) Dok se u najboljem scenariju broj putnika povećava s [...] 2010. na [...] 2013., što dovodi do odgovarajućeg povećanja prihoda, u srednjem se scenariju broj putnika zadržava na [...], u skladu s očekivanim brojkama za 2010. U najgorem se slučaju broj putnika brzo smanjuje 2011., a sve poslovanje u zračnoj luci prestaje 2012.
- (82) Za potrebe analize ugovora iz 2010. Oxera je utvrdila da nije prikladno usvojiti predviđanja iz najgoreg scenarija poslovnog plana jer se u njemu pretpostavljalo da bi građani grada Hansestadt Lübeck u javnom glasovanju 2010. izglasali zatvaranje zračne luke. S obzirom na pozitivan ishod javnog glasovanja kojim su 25. travnja 2010., samo jedan mjesec nakon sklapanja prvog popratnog pisma, osigurana daljnja ulaganja u zračnu luku (vidjeti uvodnu izjavu 16.) Komisija razumno smatra pretpostavku da su obje stranke očekivale nastavak poslovanja zračne luke ⁽³⁾. Kako bi se osigurala konzervativnost pristupa, društvo Oxera svoju je analizu temeljilo ponajprije na predviđanjima FLG-a za srednji scenarij.

⁽¹⁾ Izvješće društva Oxera, Ekonomska procjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu: zračna luka Lübeck, 6. veljače 2015.; Izvješće društva Oxera, Odgovor na zahtjev Europske komisije, 6. listopada 2017.

⁽²⁾ Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Takeoff-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung, 10. ožujka 2010.

⁽³⁾ Vidjeti Take-OFF Konzept - Flughafen Lübeck GmbH od 21. prosinca 2009. Ta je pretpostavka u skladu i s dopisom upućenim FLG-u 2009. koji je dostavio Ryanair i u kojem se navode različite obveze koje je Ryanair preuzeo u pogledu buduće suradnje.

- (83) Iz tablice 2. vidljivo je da se očekivalo da će prihodi ostvareni na temelju prvog popratnog pisma premašiti dodatne troškove, što bi dovelo do godišnjeg viška od [...] EUR u scenariju koji je izračunalo društvo Oxera ⁽¹⁾.

Tablica 2.

Analiza dodatne profitabilnosti prvog popratnog pisma

Analiza profitabilnosti prvog popratnog pisma uz ugovor o uslugama zračne luke koji su sklopili Lübeck i Ryanair		
	Napomena:	
	jedinice	
Diskontna stopa koja se primjenjuje	%	[...]
Stopa rasta	%	2,70
Trajanje ugovora	godine	0,6
Vjerojatnost obnove ugovora	%	30
Marketing AMS-a (2 = uključen bolji scenarij, 1 = uključen osnovni scenarij, 0 = isključeno)	n/p	0
Prvo popratno pismo		
Prvo popratno pismo s učinkom od	datum	28.3.2010.
Prvo popratno pismo s učinkom do	datum	30.10.2010.
Postotak 2010. tijekom kojeg se primjenjivao taj rabat	%	59,5
Postotak 2010. tijekom kojeg je ugovor bio na snazi, a tijekom kojeg se primjenjivao taj rabat	%	77,8
Marketinške naknade		
Marketinški rabat po odlaznom putniku (DPAX) u slučaju 17 ili manje operacija prihvata i otpreme tjedno	EUR/DPAX	[...]
Marketinški rabat po odlaznom putniku (DPAX) u slučaju 18 ili više operacija prihvata i otpreme tjedno	EUR/DPAX	[...]
Prag operacija prihvata i opreme tjedno	ATM	18,00
Marketinški rabat na temelju prvog popratnog pisma (EUR po DPAX-u)	EUR/DPAX	[...]
Broj godišnjih operacija prihvata i otpreme (TA) prijevoznika Ryanair	ATM	1 779
Broj tjednih operacija prihvata i otpreme prijevoznika Ryanair	ATM	34
Marketinški rabat (EUR po DPAX-u)	EUR/DPAX	[...]
Profitabilnost		2010.
DPAX prijevoznika Ryanair	DPAX	[...]
DPAX ukupno	DPAX	[...]
Broj kretanja u zračnom prometu (ATM) prijevoznika Ryanair	ATM	1 058
ATM ukupno	ATM	1 160

⁽¹⁾ Prema izvješću društva Oxera od 6. veljače 2015. neto sadašnja vrijednost obaju popratnih pisama isto je tako pozitivna ako se predviđanja temelje na najboljem scenariju iz poslovnog plana.

 Analiza profitabilnosti prvog popratnog pisma uz ugovor o uslugama zračne luke koji su sklopili Lübeck i Ryanair

Prihodi

Sigurnosna naknada po putniku	EUR/DPAX	[...]
Naknade za prihvata i otpremu na stajanci	EUR/TA	[...]
Naknada za usluge prijevoza putnika	EUR/DPAX	[...]
Sigurnosna naknada zračne luke	EUR/DPAX	[...]
Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	u tisućama EUR	[...]
Prihodi od nezaletoplovnih djelatnosti	u tisućama EUR	[...]

Ukupni prihodi	u tisućama EUR	[...]
-----------------------	----------------	-------

Troškovi

Operativni troškovi	u tisućama EUR	[...]
Marketing	u tisućama EUR	[...]
Marketing AMS-a	u tisućama EUR	[...]
Amortizacija	u tisućama EUR	[...]

Ukupni troškovi	u tisućama EUR	[...]
------------------------	----------------	-------

Neto novčani tok	u tisućama EUR	[...]
Terminalna vrijednost	u tisućama EUR	[...]
Ukupni novčani tokovi	u tisućama EUR	[...]

Broj godina u kojima se očekuje novčani tok	godine	0,6
Diskontni faktor	n/p	[...]
Neto sadašnja vrijednost	u tisućama EUR	[...]
Neto sadašnja vrijednost	u milijunima EUR	[...]

 Izvor: izvješće društva Oxera, Odgovor na zahtjev Europske komisije, 6. listopada 2017.

- (84) Budući da u ugovorima iz 2010. nije propisan konkretan cilj za Ryanair u pogledu prometa, prognoza prometa u zračnoj luci proizlazi iz predviđanja FLG-a za 2010., kako su izražena u srednjem scenariju iz poslovnog plana. Očekuje se da će udio prometa zračnog prijevoznika Ryanair u zračnoj luci ostati 91 %, što odražava prosječnu razinu u trima godinama prije potpisivanja prvog popratnog pisma. Broj operacija prihvata i otpreme zračnog prijevoznika Ryanair izračunan je na temelju pretpostavke da postoji 189 dostupnih sjedala po zrakoplovu i faktora opterećenja od 80 %. To je u skladu s faktorom opterećenja zračnog prijevoznika Ryanair 2010. koji je, prema godišnjem izvješću i financijskom izvještaju tog zračnog prijevoznika za 2010., tada iznosio od 81 % do 82 %. Očekivani dodatni broj putnika tijekom trajanja ugovora izračunan je na temelju predviđenog broja letova i ekstrapoliran za razdoblje trajanja prvog popratnog pisma.
- (85) S obzirom na to da se u srednjem scenariju iz poslovnog plana ne pretpostavlja povećanje broja putnika, nego se predviđanja u tom scenariju temelje na već postojećim informacijama za 2010., i uzimajući u obzir da su predviđene brojke manje od stvarnog prometa u prethodnoj, 2009. godini, Komisija taj pristup smatra razumnim.
- (86) Nadalje, Komisija uzima u obzir da analiza osjetljivosti koju je provelo društvo Oxera pokazuje da je, čak i kad se upotrijebi stvarni *ex post* broj putnika zračnog prijevoznika Ryanair, neto sadašnja vrijednost koja iz toga proizlazi i dalje pozitivna te iznosi [...] EUR.
- (87) U skladu s praksom Komisije, kako bi se ocijenilo zadovoljava li dogovor koji je zračna luka sklopila sa zračnim prijevoznikom test subjekta u tržišnom gospodarstvu, očekivani prihodi od nezaletoplovnih djelatnosti koji

proizlaze iz aktivnosti zračnog prijevoznika moraju se uzeti u obzir zajedno s naknadama zračne luke, bez popusta, marketinške podrške ili programa poticaja („pristup jedne blagajne“) ⁽¹⁾. Stoga dodatni prihodi koje bi privatni subjekt u tržišnom gospodarstvu razumno očekivao na temelju ugovora uključuju:

- a) prihode od zrakoplovnih djelatnosti od putnika i naknada za slijetanje koje plaća Ryanair; i
 - b) prihode od nezaletoplovnih djelatnosti od, na primjer, parkirališta za automobile, trgovina koje posluju u franšizama ili trgovina kojima se izravno upravlja.
- (88) Oxera uzima u obzir prihode od zrakoplovnih djelatnosti po putniku iz naknada zračne luke utvrđenih u prvom popratnom pismu u vezi s ugovorom iz 2000. te ih množi s primjenjivim brojem putnika. U skladu s praksom Komisije sigurnosne pristojbe isključene su iz analize jer ih je FLG prosljedio nadležnom tijelu javne vlasti ⁽²⁾. Društvo Oxera navelo je da je za prvo popratno pismo zračna luka mogla očekivati prihode od zrakoplovnih djelatnosti u iznosu od [...] EUR. Komisija taj rezultat smatra razumnim.
- (89) Prihodi od nezaletoplovnih djelatnosti po putniku izračunavaju se na temelju srednjeg scenarija iz poslovnog plana FLG-a. U skladu s predviđanjima za 2010. pretpostavlja se da će prihodi od nezaletoplovnih djelatnosti ostati na približno [...] prihoda od zrakoplovnih djelatnosti ⁽³⁾. Oni uključuju, na primjer, prihode od trgovina i restorana te prihode od parkiranja. Oxera procjenjuje prihode od nezaletoplovnog poslovanja na iznos od [...] EUR.
- (90) Kad je riječ o izračunu dodatnih troškova, u skladu s praksom Komisije, treba uzeti u obzir sve troškove koji nastanu za zračnu luku s obzirom na aktivnosti zračnog prijevoznika u zračnoj luci. Takvi dodatni troškovi mogu obuhvaćati sve kategorije rashoda ili ulaganja, kao što su dodatni troškovi osoblja i opreme koji su nastali zbog prisutnosti zračnog prijevoznika u zračnoj luci ⁽⁴⁾.
- (91) U skladu s praksom Komisije troškovi koje bi zračna luka svejedno morala snositi, bez obzira na dogovor sa zračnim prijevoznikom, ne bi trebalo uzeti u obzir u testu subjekta u tržišnom gospodarstvu ⁽⁵⁾.
- (92) U skladu s tim pristupom Oxera uzima u obzir dodatne operativne i marketinške troškove.
- (93) Marketinški troškovi proizlaze iz ugovora iz 2000., a zadržani su u prvom popratnom pismu i uvećani za marketinške naknade tijekom razdoblja valjanosti prvog popratnog pisma od 28. ožujka do 30. listopada 2010.:

Tablica 3.

Cjenik marketinških naknada po odlaznom putniku iz prvog popratnog pisma

Marketinške naknade po odlaznom putniku u slučaju:

manje od 18 operacija prihvaća i otpreme tjedno

18 ili više operacija prihvaća i otpreme tjedno

[...] EUR

[...] EUR

- (94) Budući da je predviđeni broj operacija prihvaća i otpreme premašivao 18 tjedno, marketinške naknade temeljile su se na iznosu od [...] EUR po odlaznom putniku. Kako bi se izračunale ukupne marketinške naknade, te su marketinške naknade pomnožene s odgovarajućim predviđenim brojem odlaznih putnika zračnog prijevoznika Ryanair. Izračunano je da očekivani dodatni marketinški troškovi za razdoblje od ožujka do listopada 2010. iznose [...] EUR.

⁽¹⁾ Vidjeti točku 64. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽²⁾ *Ibidem*.

⁽³⁾ Komisija napominje da se u tom rezultatu pretpostavlja povećanje prihoda od nezaletoplovnih djelatnosti po putniku s približno [...] prihoda od zrakoplovnih djelatnosti, što je bila osnova za ugovor iz 2000., na [...] 2010. Komisija tu pretpostavku smatra razumnom s obzirom na povećanje poslovanja u zračnoj luci Lübeck nakon 2000.

⁽⁴⁾ Vidjeti točku 64. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁵⁾ Vidjeti točku 64. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.; Odluku Komisije (EU) 2015/1226 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Angoulêmea te društava SNC-Lavalin, Ryanair i Airport Marketing Services (SL L 201, 30.7.2015., str. 48.); Odluku Komisije (EU) 2015/1584 od 1. listopada 2014. o državnoj potpori SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) koju je provela Italija u korist društva Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. i različitih zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero (SL L 250, 25.9.2015., str. 38.); Odluku Komisije (EU) 2016/2069 od 1. listopada 2014. o mjerama SA.14093 (C 76/2002) koje je poduzela Belgija u korist društava Brussels South Charleroi Airport i Ryanair (SL L 325, 30.11.2016., str. 63.).

- (95) Dodatni operativni troškovi procijenjeni su na temelju regresivne analize u kojoj je utvrđen učinak promjene ukupnog broja putnika na operativne troškove zračne luke. Međutim, budući da se u srednjem scenariju predviđeni godišnji operativni troškovi razlikuju po godinama, ali predviđeni se broj putnika ne razlikuje, društvo Oxera nije moglo provesti regresivnu analizu na temelju tog scenarija. Umjesto toga to je društvo izračunalo dodatne operativne troškove na temelju prosječnih procijenjenih iznosa iz najboljeg i najgoreg slučaja kako bi se osigurao konzervativan pristup. Društvo Oxera procijenilo je dodatne operativne troškove na iznos od [...] EUR.
- (96) S obzirom na udio zračnog prijevoznika Ryanair u prometu zračne luke Lübeck od oko 90 % u trenutku sklapanja ugovora Komisija taj pristup smatra razumnim.
- (97) U izračun dodatne profitabilnosti prvog popratnog pisma nisu uključeni troškovi amortizacije (troškovi ulaganja).
- (98) Društvo Oxera za svoje je izračune upotrijebilo diskontnu stopu od 2,24 %, što odgovara referentnoj stopi Komisije uvećanoj za 100 baznih bodova. Komisija smatra da bi diskontna stopa od 10 % vjerojatno bila bliža ponderiranom prosjeku troškova kapitala subjekta u tržišnom gospodarstvu od referentne stope uvećane za 100 baznih bodova. Međutim, Komisija navodi da je provjera osjetljivosti koju je provelo društvo Oxera pokazala da bi pri upotrebi diskontne stope od 10 % neto sadašnja vrijednost i dalje bila pozitivna te iznosila [...] EUR.
- (99) Osim toga, društvo Oxera provelo je provjeru osjetljivosti tijekom koje su u obzir uzeti različiti scenariji, među ostalim:
- (a) izračun s diskontnom stopom od 10 % (neto sadašnja vrijednost pozitivna je i iznosi [...] EUR);
 - (b) upotreba stvarnog *ex post* broja putnika zračnog prijevoznika Ryanair umjesto pretpostavljenog *ex ante* broja putnika iz srednjeg scenarija poslovnog plana (neto sadašnja vrijednost pozitivna je i iznosi [...] EUR);
 - (c) upotreba operativnih troškova dobivenih iz stvarnih podataka FLG-a za razdoblje od 2000. do 2010. umjesto troškova pretpostavljenih u poslovnom planu (neto sadašnja vrijednost pozitivna je i iznosi [...] EUR).
- (100) Za test subjekta u tržišnom gospodarstvu relevantne su samo *ex ante* procjene koje se temelje na podacima koji su bili poznati i očekivani u vrijeme donošenja odluke. Međutim, ocjena koja se temelji na *ex post* podacima može služiti za potvrdu pretpostavki na temelju kojih su određeni *ex ante* očekivani prihodi i troškovi.
- (101) Društvo Oxera navodi da u svim prethodno opisanim scenarijima neto sadašnja vrijednost ostaje pozitivna.
- (102) Nadalje, društvo Oxera provelo je dodatnu analizu osjetljivosti uzimajući u obzir ugovor o marketinškim uslugama sklopljen s AMS-om 29. ožujka 2010.
- (103) Komisija napominje da su prvo popratno pismo i ugovor o marketinškim uslugama iz 2010. koji su sklopili FLG i AMS potpisani na isti dan i imaju isto ugovorno razdoblje. AMS je društvo kći u stopostotnom vlasništvu zračnog prijevoznika Ryanair, a njegovi su direktori viši rukovoditelji tog zračnog prijevoznika. Komisija stoga smatra da Ryanair i AMS čine jedan gospodarski subjekt u smislu da AMS djeluje u skladu s interesima zračnog prijevoznika Ryanair i pod njegovom kontrolom, a dobit koju ostvari prosljeđuje zračnom prijevozniku Ryanair u obliku dividendi ili povećanja vrijednosti društva. Stoga Komisija smatra da su prvo popratno pismo i ugovor o marketinškim uslugama iz 2010. sklopile iste stranke. Osim toga, u ugovoru o marketinškim uslugama iz 2010. navedeno je da se on temelji na obvezi zračnog prijevoznika Ryanair da leti na linijama iz Lübecka i prema Lübecku. Stoga Komisija smatra da su prvo popratno pismo i ugovor o marketinškim uslugama iz 2010. dio iste komercijalne transakcije. Sama činjenica da je FLG sklopio ugovor o marketinškim uslugama iz 2010. s AMS-om, a ne sa zračnim prijevoznikom Ryanair, ne može spriječiti da se ugovor o marketinškim uslugama i ugovor o uslugama zračne luke koji su istodobno sklopljeni smatraju dijelovima jedne transakcije.
- (104) Stoga Komisija vjeruje da bi profitabilnost obaju ugovora trebalo zajednički razmatrati.
- (105) Analiza rizika koju je provelo društvo Oxera pokazala je da neto sadašnja vrijednost ostaje pozitivna i iznosi [...] EUR ako se u izračun uključi naknada u iznosu od [...] EUR koju je FLG pristao plaćati na temelju ugovora o marketinškim uslugama iz 2010. sklopljenog s AMS-om. Stoga ugovor s AMS-om ne utječe mnogo na profitabilnost prvog popratnog pisma.
- (106) Nakon detaljne ocjene izvješća društva Oxera Komisija smatra da su predstavljeni rezultati razumni i da je upotrijebljena odgovarajuća metodologija. Taj se nalaz potkrepljuje činjenicom da se izvješća temelje isključivo na *ex ante* informacijama dostupnima u trenutku potpisivanja ugovora. Nadalje, analizom osjetljivosti koju je provelo društvo Oxera potvrđuje se pretpostavka pozitivne neto sadašnje vrijednosti.

- (107) Stoga Komisija smatra da je iz *ex ante* perspektive bilo vjerojatno da će prvo popratno pismo biti profitabilno. Slično tomu, s obzirom na to da su marketinške mjere usmjerene na privlačenje većeg broja putnika, ugovor se može smatrati i dijelom provedbe ukupne strategije koja će barem dugoročno dovesti do profitabilnosti.

6.2.4. Ocjena drugog popratnog pisma

- (108) Uzimajući u obzir objašnjenja iz odjeljka 6.2.2., subjekt u tržišnom gospodarstvu procijenio bi dodatne troškove i prihode tijekom razdoblja primjene ugovora, odnosno od 31. listopada 2010. do 1. studenoga 2013.
- (109) Izračuni koje je društvo Oxera provelo u pogledu drugog popratnog pisma slijede istu metodologiju kao izračuni za prvo popratno pismo.
- (110) Iz tablice 4. vidljivo je da se očekivalo da će prihodi ostvareni na temelju drugog popratnog pisma premašiti troškove, što bi dovelo do godišnjeg viška od [...] EUR u scenariju koji je izračunalo društvo Oxera.

Tablica 4.

Analiza dodatne profitabilnosti drugog popratnog pisma

Analiza profitabilnosti drugog popratnog pisma uz ugovor o uslugama zračne luke koji su sklopili Lübeck i Ryanair		
Napomena:		
	Jedinice	
Diskontna stopa koja se primjenjuje	%	[...]
Stopa rasta	%	2,70
Trajanje ugovora	godine	3,0
Vjerojatnost obnove ugovora		30
Drugo popratno pismo		
Drugo popratno pismo s učinkom od		31.10.2010.
Godina početka ugovora	godina	2010.
Prilagodba datuma početka ugovora	%	17,0
Drugo popratno pismo s učinkom do		1.11.2013.
Godina završetka ugovora	godina	2013.
Prilagodba datuma završetka ugovora	%	83,6
Kombinirana prilagodba datuma početka	%	76,4
Postotak 2010. tijekom kojeg je ugovor bio na snazi	%	22,2
Marketinške naknade		
Marketinški rabat po odlaznom putniku (DPAX) u slučaju 17 ili manje operacija prihvata i otpreme tjedno	EUR/DPAX	[...]
Marketinški rabat po odlaznom putniku (DPAX) u slučaju 18 ili više operacija prihvata i otpreme tjedno	EUR/DPAX	[...]
Prag operacija prihvata i opreme tjedno	ATM	18,00

Analiza profitabilnosti drugog popratnog pisma uz ugovor o uslugama zračne luke koji su sklopili Lübeck i Ryanair

Broj godišnjih operacija prihvata i otpreme (TA) prijevoznika Ryanair	ATM	1 779				
Broj tjednih operacija prihvata i otpreme prijevoznika Ryanair	ATM	34				
Marketinški rabat (EUR po DPAX-u)	EUR/DPAX	[...]				
Profitabilnost		2010.	2011.	2012.	2013.	
Prilagodba datuma	%	22	100	100	100	
DPAX prijevoznika Ryanair	DPAX	[...]	[...]	[...]	[...]	
DPAX ukupno	DPAX	[...]	[...]	[...]	[...]	
Broj kretanja u zračnom prometu (ATM) prijevoznika Ryanair	ATM	302	1 779	1 779	1 487	
ATM ukupno	ATM	331	1 951	1 951	1 630	
Prihodi						
Sigurnosna naknada po putniku	EUR/DPAX	0	0	0	0	
Naknade za prihvata i otpremu na stajanci	EUR/TA	[...]	[...]	[...]	[...]	
Naknada za usluge prijevoza putnika	EUR/DPAX	[...]	[...]	[...]	[...]	
Sigurnosna naknada zračne luke	EUR/DPAX	0	0	0	0	
Prihodi od zrakoplovnih djelatnosti	u tisućama EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Prihodi od nezaoplovnih djelatnosti	u tisućama EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ukupni prihodi	u tisućama EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Troškovi						
Operativni troškovi	u tisućama EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Marketing	u tisućama EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Marketing AMS-a	u tisućama EUR	0	0	0	0	
Amortizacija	u tisućama EUR	0	[...]	[...]	[...]	
Ukupni troškovi	u tisućama EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Neto novčani tok	u tisućama EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Terminalna vrijednost	u tisućama EUR	0	0	0	0	
Ukupni novčani tokovi	u tisućama EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Broj godina u kojima se očekuje novčani tok	godine	0,2	1,2	2,2	3,0	
Diskontni faktor	n/p	[...]	[...]	[...]	[...]	
Neto sadašnja vrijednost	u tisućama EUR	[...]				
Neto sadašnja vrijednost	u milijunima EUR	[...]				

Izvor: izvješće društva Oxera, Odgovor na zahtjev Europske komisije, 6. listopada 2017.

- (111) Društvo Oxera navelo je da je na temelju naknada utvrđenih u ugovoru iz 2000. i drugom popratnom pismu zračna luka mogla očekivati prihode od zrakoplovnih djelatnosti u iznosu od ukupno [...] EUR. Kad je riječ o prihodima od nezaletovnih djelatnosti, društvo Oxera ponovno se oslonilo na informacije iz srednjeg scenarija iz poslovnog plana FLG-a, u kojem se predviđa da će prihodi ostati na istoj razini kao 2010. te su prihodi procijenjeni na iznos od [...] EUR.
- (112) U skladu s istim pristupom društvo Oxera procijenilo je ukupne dodatne operativne troškove na iznos od [...] EUR. Izračun marketinških troškova temeljio se na uvjetima iz izvornog ugovora iz 2000., pomnoženima s odgovarajućim predviđenim brojem odlaznih putnika zračnog prijevoznika Ryanair.
- (113) Zbog razloga navedenih u prethodnim uvodnim izjavama od 82. do 96. Komisija smatra pristup društva Oxera razumnim.
- (114) Komisija navodi da je društvo Oxera u izračun za drugo popratno pismo uključilo troškove ulaganja, koji se sastoje od udjela u troškovima amortizacije povezanog s putnicima. Trošak je procijenjen na temelju regresivne analize planiranih ulaganja i očekivanog broja putnika u skladu s poslovnim planom.
- (115) Komisija navodi da se, prema srednjem scenariju iz poslovnog plana FLG-a iz 2010., nijedno ulaganje nije odnosilo posebno na Ryanair, nego su ga mogli iskoristiti i drugi zračni prijevoznici. Iz toga proizlazi da troškovi ulaganja nisu trebali biti uključeni u dodatne troškove drugog popratnog pisma. U tom pogledu Komisija napominje da je Njemačka naglasila kako je FLG stalno pokušavao privući druge zračne prijevoznike, što mu je i uspjelo jer je i Wizz Air poslovao u predmetnoj zračnoj luci. Komisija nadalje napominje da se ugovorima iz 2010. od FLG-a nije zahtijevalo da provodi ulaganja.
- (116) S obzirom na ta razmatranja Komisija zaključuje da nije razumno ulaganja provedena u zračnoj luci Lübeck pripisati drugom popratnom pismu. Međutim, Komisija navodi i da je, čak i da su troškovi ulaganja pripisani ugovoru, očekivana neto sadašnja vrijednost i dalje pozitivna te iznosi [...] EUR.
- (117) Nadalje, analiza osjetljivosti koju je provelo društvo Oxera pokazala je pozitivnu neto sadašnju vrijednost u sljedećim scenarijima:
- (a) izračun s diskontnom stopom od 10 % (neto sadašnja vrijednost pozitivna je i iznosi [...] EUR);
 - (b) upotreba stvarnog *ex post* broja putnika zračnog prijevoznika Ryanair umjesto pretpostavljenog *ex ante* broja putnika iz srednjeg scenarija poslovnog plana (neto sadašnja vrijednost pozitivna je i iznosi [...] EUR);
 - (c) upotreba operativnih troškova dobivenih iz stvarnih podataka FLG-a za razdoblje od 2000. do 2010. (⁽¹⁾) umjesto troškova pretpostavljenih u poslovnom planu (neto sadašnja vrijednost pozitivna je i iznosi [...] EUR).
- (118) U tom se pogledu prethodne izjave iz uvodnih izjava od 98. do 101. primjenjuju i na drugo popratno pismo.
- (119) Komisija stoga smatra da je iz *ex ante* perspektive bilo vjerojatno da će drugo popratno pismo biti profitabilno. Slično tomu, s obzirom na očito pozitivan doprinos, ugovor se može smatrati i dijelom provedbe ukupne strategije koja će dugoročno dovesti do profitabilnosti.

6.2.5. Rezultat ocjene

- (120) Na temelju dostavljenih informacija Komisija smatra da je FLG mogao očekivati pozitivan dodatni povrat na ugovore iz 2010. sklopljene sa zračnim prijevoznikom Ryanair.
- (121) Nadalje, moglo se razumno očekivati da će prvo popratno pismo donijeti dodatnu profitabilnost kad se uzme u obzir ugovor o marketinškim uslugama sklopljen s AMS-om.
- (122) Stoga Komisija smatra da je FLG postupio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu kad je sklopio ugovore iz 2010. sa zračnim prijevoznikom Ryanair. Stoga tim ugovorima nije nastala gospodarska prednost koju Ryanair ne bi dobio u uobičajenim tržišnim uvjetima.

(¹) Društvo Oxera navodi da nije moglo od FLG-a dobiti podatke koji se odnose na razdoblje nakon 2010.

7. ZAKLJUČAK

(123) Komisija zaključuje da popratnim pismima iz 2010. nije nastala gospodarska prednost za Ryanair. Stoga ni prvo ni drugo popratno pismo ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Prvo popratno pismo od 29. ožujka 2010. koje su sklopili Ryanair Ltd i Flughafen Lübeck GmbH ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

Članak 2.

Drugo popratno pismo od 31. listopada 2010. koje su sklopili Ryanair Ltd i Flughafen Lübeck GmbH ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

Članak 3.

Ova Odluka upućena je Saveznoj Republici Njemačkoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 22. veljače 2018.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije
