

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2018/1276**z 22. februára 2018****o štátnej pomoci SA.31149 (2012/C) – Nemecko****Údajná štátna pomoc v prospech spoločnosti Ryanair***[oznámené pod číslom C(2018) 1034]***(Iba nemecké znenie je autentické)****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾, a so zreteľom na ich pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Listom z 10. júla 2007 (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania z roku 2007“) Komisia informovala Nemecko o rozhodnutí začať konanie podľa článku 108 ods. 2 zmluvy, pokiaľ ide o financovanie letiska Lübeck, finančné vzťahy medzi mestom Lübeck a spoločnosťou Infratil Limited (ďalej len „Infratil“) a finančné vzťahy medzi letiskom a leteckým dopravcom Ryanair. Formálne vyšetrovacie konanie bolo zaevidované ako vec SA.21877 (C 24/2007). Dňa 24. októbra 2007 bolo prijaté korigendum k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2007.
- (2) Rozhodnutie o začatí konania z roku 2007 bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 29. novembra 2007 ⁽²⁾. Korigendum k rozhodnutiu bolo uverejnené 7. decembra 2007 ⁽³⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky k daným opatreniam do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia.
- (3) Dňa 28. januára 2009 poslalo združenie Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV (ďalej len „SGF“) ⁽⁴⁾ sťažnosť vo veci SA.21877; táto sťažnosť bola zaregistrovaná pod číslom SA.27585.
- (4) Združenie SGF predložilo ďalšiu sťažnosť 22. júna 2010 a 30. júna 2010, v ktorej tvrdilo, že Nemecko poskytlo spoločnostiam Flughafen Lübeck GmbH (ďalej len „FLG“) a Infratil neoprávnenú štátnu pomoc. Táto sťažnosť bola zaevidovaná pod číslom SA.31149.
- (5) Listom z 22. februára 2012 (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania z roku 2012“) Komisia informovala Nemecko o rozhodnutí začať konanie podľa článku 108 ods. 2 zmluvy, pokiaľ ide o údajné poskytnutie štátnej pomoci v prospech spoločností FLG, Infratil, Ryanair a ďalších leteckých dopravcov, ktorí pôsobia na letisku Lübeck ⁽⁵⁾.
- (6) Rozhodnutie o začatí konania z roku 2012 bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 10. augusta 2012 ⁽⁶⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky k daným opatreniam do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 241, 10.8.2012, s. 56.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 287, 29.11.2007, s. 27.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 295, 7.12.2007, s. 29.

⁽⁴⁾ Združenie SGF je mimovládna organizácia registrovaná v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/35/ES z 26. mája 2003, ktorou sa ustanovuje účasť verejnosti pri navrhovaní určitých plánov a programov týkajúcich sa životného prostredia, a ktorou sa menia a dopĺňajú s ohľadom na účasť verejnosti a prístup k spravodlivosti, smernice Rady 85/337/EHS a 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 156, 25.6.2003, s. 17).

⁽⁵⁾ Začatie konania predchádzalo vyšetrovanie opatrení vo veciach CP 31/2009 (SA.27585) a CP 162/2010 (SA.31149).

⁽⁶⁾ Rozhodnutie Komisie z 22. februára 2012 o štátnej pomoci SA.27585 a SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 a CP 162/2010) Údajná štátna pomoc v prospech letiska Lübeck, spoločnosti Infratil a leteckých dopravcov používajúcich letisko (Ryanair, Wizz Air a iní) – Nemecko – Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 108 ods. 2 zmluvy (Ú. v. EÚ C 241, 10.8.2012, s. 56).

- (7) Komisia spojila postupy týkajúce sa štátnej pomoci SA.21877, SA.27585 a SA.31149 v roku 2014.
- (8) Dňa 7. februára 2017 Komisia prijala konečné rozhodnutie vo veciach SA.21877 a SA.27585, ako aj vo veci SA.31149 ⁽¹⁾. Pokiaľ ide o možnú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Ryanair, Komisia v rozhodnutí posúdila len dohodu uzavretú v roku 2000 medzi prevádzkovateľom letiska a spoločnosťou Ryanair. V rozhodnutí sa uvádza, že k dátumu prijatia rozhodnutia Komisia nemala vo svojom spise dostatok informácií, aby posúdila, či neskoršie dohody, najmä tie, ktoré boli uzavreté v roku 2010, predstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Ryanair. Z toho dôvodu budú tieto dohody posúdené v samostatnom rozhodnutí. ⁽²⁾
- (9) Dňa 27. júla 2017 bola Nemecku zaslaná žiadosť o informácie, pokiaľ ide o dva sprievodné listy uzavreté medzi spoločnosťami FLG a Ryanair v roku 2010 a o správu spoločnosti Oxera zo 6. februára 2015 ⁽³⁾. Nemecko požiadalo o predĺženie lehoty na odpoveď a Komisia tejto žiadosti vyhovelá 2. augusta 2017. Požadované informácie boli poskytnuté 20. septembra 2017.
- (10) Dňa 22. septembra 2017 bola spoločnosti Ryanair zaslaná žiadosť o informácie, ktorá bola postúpená Nemecku. Spoločnosti Ryanair a Oxera predložili informácie 6. októbra 2017. Dňa 24. októbra 2017 Komisia postúpila Nemecku dokumenty, ktoré prijala od spoločnosti Ryanair, a vyzvala Nemecko, aby predložilo svoje pripomienky.
- (11) Komisia odkazuje na odôvodnenia 1 až 61 rozhodnutia (EÚ) 2017/2336, pokiaľ ide o postup vo veciach SA.21877, SA.27585 a SA.31149.

2. PODROBNÝ OPIS OPATRENÍ

2.1. Súvislosti vyšetrovania a kontext opatrení

2.1.1. Informácie o letisku a vývoj počtu cestujúcich

- (12) Letisko Lübeck sa nachádza približne 73 kilometrov od mesta Hamburg v spolkovej krajine Šlezvicko-Holštajnsko v Nemecku.
- (13) Samotné letisko vymedzuje svoju spádovú oblasť ako metropolitnú oblasť mesta Hamburg a Öresund (metropolitná oblasť Kodaň/Malmö).
- (14) Podľa štúdie trhu, ktorú letisko uskutočnilo v roku 2009 ⁽⁴⁾, väčšina (odlietajúcich) cestujúcich na letisku Lübeck prišla z Hamburgu (konkrétne 47,20 %). Letisko Hamburg sa nachádza 78 kilometrov od letiska Lübeck, približne 65 minút jazdy autom.
- (15) Do roku 2000 bolo letisko Lübeck závislé na výnosoch z leteckých činností, ktoré produkovali charterové lety a všeobecné letectvo. V roku 2000 došlo k zmene obchodného modelu a letisko sa otvorilo pre nízkonákladových dopravcov, pričom výnosy pochádzajú z kombinácie leteckých a neleteckých činností. Od tohto dátumu prevažnú väčšinu letov na letisku Lübeck uskutočňovala spoločnosť Ryanair, ktorá v roku 2010 prevádzkovala približne 90 % letovej prevádzky.
- (16) Pôvodným prevádzkovateľom letiska Lübeck bola spoločnosť s ručením obmedzeným FLG, ktorej výlučným vlastníkom bolo mesto Lübeck. Najprv (v roku 2005) bola táto spoločnosť sprivatizovaná, ale v roku 2009 ju mesto Lübeck odkúpilo naspäť. V apríli 2010 obyvatelia mesta Lübeck verejným hlasovaním rozhodli o zabezpečení záchranu letiska a schválili ďalšie investície do letiska, kým do spoločnosti vstúpi nový súkromný investor. Nový súkromný investor sa našiel v roku 2012. Vlastníctvo letiska sa v posledných rokoch niekoľkokrát zmenilo.
- (17) Počet cestujúcich na letisku vzrástol zo 48 652 v roku 1999 na 697 559 v roku 2009. Odvtedy však postupne klesá, čo je v rozpore s očakávaniami letiska, ktoré očakávalo, že počet cestujúcich sa do roku 2015 zvýši na 2,2 milióna.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/2336 zo 7. februára 2017 SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) a SA.31149 (2012/C) – Nemecko – Údajná štátna pomoc v prospech spoločností Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited, Ryanair a iných leteckých dopravcov, ktorí využívajú dané letisko (Ú. v. EÚ L 339, 19.12.2017, s. 1).

⁽²⁾ Pozri odôvodnenie 186 rozhodnutia (EÚ) 2017/2336.

⁽³⁾ Správa spoločnosti Oxera, Hospodárske posúdenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve: Letisko Lübeck, 6. februára 2015.

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

- (18) K dátumu tohto rozhodnutia z letiska Lübeck nelieta žiadny letecký dopravca. Letisko neponúka ani pravidelné, ani charterové lety.

2.1.2. Dohoda z roku 2000

- (19) Spoločnosť FLG podpísala v máji 2000 dohodu o leteckých službách s leteckým dopravcom Ryanair (ďalej len „dohoda z roku 2000“); v tejto dohode sa stanovili letiskové poplatky, ktoré mal platiť Ryanair, ako aj príspevok na marketingovú podporu, ktorú malo platiť letisko. Dohoda z roku 2000 mala začať platiť 1. júna 2000 a mala trvať do 31. mája 2010.
- (20) V dohode boli uvedené tieto náklady a výnosy zo spojenia s letiskom Stansted:

Tabuľka 1

Náklady a výnosy zahrnuté v dohode z roku 2000 z pohľadu FLG

	< 18 spätočných letov týždenne	≥ 18 spätočných letov týždenne
Náklady spoločnosti FLG:		
Marketingová podpora – náklady na priletajúceho cestujúceho	[...] EUR (*)	[...] EUR
	do 31. mája 2005	od 1. júna 2005
Príjem spoločnosti FLG:		
Poplatky spoločnosti Ryanair splatné za lietadlo	[...] EUR	[...] EUR
Poplatky spoločnosti Ryanair splatné za priletajúceho cestujúceho	[...] EUR	[...] EUR
<i>Čisté splatné poplatky za priletajúceho cestujúceho (poplatky bez marketingovej podpory) spoločnosti Ryanair</i>	[...] EUR	[...] EUR
Iné:		
Poplatok z obratu z letenky predanej spoločnosťou FLG	[...]	[...]
Provízia z obratu z prenájmu auta rezervovaného prostredníctvom spoločnosti FLG	[...]	[...]
Bezpečnostný poplatok (ktorý spoločnosť Ryanair uhrádza príslušnému štátnemu orgánu)	[...] EUR	[...] EUR
(*) Dôverné informácie.		

2.2. Možná štátna pomoc, ktorú prevádzkovateľ letiska FLG poskytol spoločnosti Ryanair

- (21) V marci a októbri 2010 spoločnosti Ryanair a FLG podpísali dva sprievodné listy k uvedenej dohode z roku 2000 (spoločne ďalej len „dohody z roku 2010“ alebo „sprievodné listy z roku 2010“).
- (22) Prvý sprievodný list podpísaný 29. marca 2010 (ďalej len „sprievodný list č. 1“) sa vzťahoval na obdobie od 28. marca 2010 do 30. októbra 2010. V tomto sprievodnom liste sa stanovuje predĺženie dohody z roku 2000, ktorej platnosť by skončila v máji 2010, a zavádza sa nový marketingový poplatok [...] EUR za cestujúceho, ktorý uhradí spoločnosť FLG ako náhradu za dočasnú marketingovú udalosť, ktorú zorganizuje spoločnosť Ryanair. Tento nový marketingový poplatok bolo nutné vyplácať navyše k marketingovému poplatku uvedenému

v dohode z roku 2000, ktorého výška bola [...] EUR za cestujúceho (ak počet spiatocných letov týždenne bol nižší ako 18) alebo [...] EUR za cestujúceho (ak počet spiatocných letov týždenne bol vyšší ako 18). Keďže spoločnosť Ryanair prevádzkovala viac ako 18 spiatocných letov týždenne, spoločnosť FLG mala zaplatiť spoločnosti Ryanair celkovú sumu [...] EUR za celé obdobie platnosti dohody. Keďže ostatné podmienky dohody z roku 2000 boli zachované, poplatky za služby cestujúcim za odchádzajúceho cestujúceho, ktoré bolo potrebné vyplatiť spoločnosti FLG, predstavovali [...] EUR a poplatky za obsluhu rampy za spiatocný let predstavovali [...] EUR.

- (23) Po skončení zmluvného obdobia sprievodného listu č. 1 bol 31. októbra 2010 podpísaný druhý sprievodný list (ďalej len „sprievodný list č. 2“). V sprievodnom liste č. 2 sa nezachovali podmienky sprievodného listu č. 1, ale znamenal návrat k sadzobníku marketingových poplatkov podľa dohody z roku 2000, pričom platnosť týchto podmienok sa predĺžila o tri roky do 1. novembra 2013.
- (24) V deň, keď bol uzatvorený sprievodný list č. 1, t. j. 29. marca 2010, spoločnosť FLG podpísala dohodu o marketingových službách aj so spoločnosťou Airport Marketing Services Limited (ďalej len „AMS“), dcérskou spoločnosťou v úplnom vlastníctve leteckého dopravcu Ryanair. Táto dohoda o marketingových službách sa vzťahovala na obdobie od 29. marca 2010 do 30. októbra 2010 a upravovala reklamné služby, ktoré mala spoločnosť AMS poskytovať na webovom sídle www.ryanair.com za odplatu vo výške [...] EUR od spoločnosti FLG.

2.3. Rozsah vyšetrovania

- (25) Dohodou, ktorú v roku 2000 uzavreli spoločnosti FLG a Ryanair, sa zaoberalo rozhodnutie (EÚ) 2017/2336. Preto sa toto rozhodnutie obmedzuje len na sprievodný list č. 1 a sprievodný list č. 2, ktoré boli podpísané v roku 2010.

2.4. Dôvody na začatie konania

- (26) Komisia sa obávala, že dohody z roku 2010 poskytovali selektívnu výhodu spoločnosti Ryanair, a preto predstavovali štátnu pomoc v zmysle článku 107 zmluvy.

3. PRIPOMIENKY NEMECKA

- (27) Nemecko zaujalo stanovisko, že dohody z roku 2010 nenarúšajú hospodársku súťaž ani nehrozia jej narušením a neovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi, keďže Lübeck je malým regionálnym letiskom a nie je konkurenciou letiska Hamburg ani iných letísk.
- (28) Pokiaľ ide o sprievodný list č. 1, Nemecko uviedlo, že je v súlade s trhovými podmienkami a že spoločnosti Ryanair neposkytuje výhodu. Nemecko odkázalo na vec *Helaba I* ⁽¹⁾ a poukázalo na to, že nejde o výhodu, pokiaľ iní prevádzkovatelia regionálnych letísk ponúkajú spoločnosti Ryanair podobné podmienky. Nemecko ďalej uviedlo, že toto preukázala aj porovnávací analýza spoločnosti Ryanair.
- (29) Nemecko poukázalo na to, že nízkonákladoví dopravcovia, ako napr. Ryanair a Wizz Air, majú znížené potreby na služby pozemnej obsluhy a služby v oblasti infraštruktúry. Po prvé, na letisku Lübeck bolo potrebných menej odbavovacích pultov, keďže odbavenie v spoločnosti Ryanair je pre cestujúcich k dispozícii online. Po druhé, nepoužívali sa autobusy pre cestujúcich. Po tretie, keďže pešie vzdialenosti sú na letisku Lübeck kratšie, čas, ktorý lietadlá spoločnosti Ryanair strávili na zemi, bol kratší. Po štvrté, v ponuke neboli prestupné lety a počet kusov batožiny na cestujúceho bol nižší, čo znamenalo, že neboli potrebné zariadenia na tieto účely. A nakoniec po piate, keďže sa letová posádka často starala o čistenie lietadla, bol menší dopyt po pozemných upratovacích službách.
- (30) Pokiaľ ide o sprievodný list č. 2, Nemecko poukázalo na to, že táto dohoda bola len predĺžením dohody z roku 2000, pričom sa nevykonali žiadne podstatné zmeny. Nemecko zaujalo stanovisko, že dohoda z roku 2000 spĺňa kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.
- (31) Okrem toho Nemecko zastáva názor, že údajné výhody v prospech spoločnosti Ryanair nemôžu byť pripísané štátu na základe rozsudku vo veci *Stardust Marine* ⁽²⁾. Podľa Nemecka spoločnosť FLG konala samostatne a bez akéhokoľvek vplyvu štátu. Nemecko uviedlo, že spoločnosť FLG nebola súčasťou štruktúr verejnej správy. Nemecko navyše uviedlo, že dohľad orgánov verejnej moci nad riadením spoločnosti FLG sa obmedzoval na letectvo a záležitosti verejnoprávneho poslania a nezahŕňal činnosti v rámci riadenia obchodu.

⁽¹⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 3. marca 2010, Bundesverband deutscher Banken/Komisia (Helaba I), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

⁽²⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

4. PRIPOMIENKY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

4.1. Flughafen Lübeck GmbH

- (32) Spoločnosť FLG uviedla, že opatrenia neboli pripísateľné Nemecku, keďže dohody prerokovala táto spoločnosť autonómne.

4.2. Ryanair

- (33) Spoločnosť Ryanair tvrdila, že dohody z roku 2010 nie sú pripísateľné štátu.
- (34) Spoločnosť Ryanair ďalej uviedla, že nebola prítomná selektívnosť, pretože dohody z roku 2010 boli iba krátkymi sprievodnými listami, ktorými sa predĺžili existujúce dojednania v rámci dohody z roku 2000. Jediným novým prvkom bola komerčne prerokovaná úprava marketingovej podpory.
- (35) Spoločnosť Ryanair uviedla, že zmluva so spoločnosťou FLG bola uzatvorená na základe ekonomických úvah. Letisko Lübeck bolo považované za životaschopné sekundárne letisko k letisku Hamburg a samotné mesto Lübeck bolo považované za hodnotnú kultúrnu destináciu. Hoci spoločnosť Ryanair nemohla ponúknuť podnikateľský plán, ktorý by zdôvodnil jej rozhodnutie začať poskytovať služby na letisku Lübeck, spoločnosť Ryanair zdôraznila, že takýto podnikateľský plán sa vo všeobecnosti od súkromného investora na trhu nevyžaduje. Spoločnosť Ryanair vysvetlila, že jej služby z letiska Lübeck boli ukončené z komerčných dôvodov, ktoré zahŕňali aj zvýšené náklady a nižšie výnosy, ako sa predpokladalo (následkom hospodárskej recesie).
- (36) Spoločnosť Ryanair uviedla, že regionálne letiská v Únii sa nachádzajú v zložitej trhovej pozícii. Z toho dôvodu bolo potrebné posúdiť výnosy letiska z leteckých aj neleteckých činností, čo sa nazýva zásadou „jednotnej pokladnice“ (single-till approach). Keďže zmluvy so spoločnosťou Ryanair spravidla sľubujú veľký počet cestujúcich, takéto obchodné vzťahy často pomáhajú zvýšiť identifikovateľnosť letiska a prilákať ďalšie letecké spoločnosti, ako aj maloobchodných predajcov a iných poskytovateľov služieb. Okrem toho spoločnosť Ryanair poukázala na to, že existovali silné dôkazy, že zvýšený počet cestujúcich by viedol k rastu výnosov z neleteckých činností.
- (37) Spoločnosť Ryanair uviedla, že z pohľadu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve každá obchodná ponuka by za bežných okolností mala znamenať zlepšenie terajšej situácie, pokiaľ sa očakáva, že hraničné prínosy prekročia hraničné náklady. Okrem toho spoločnosť Ryanair uviedla, že treba brať do úvahy, že Ryanair má výrazne nižšie potreby ako iné letecké spoločnosti vzhľadom na obchodný model tejto spoločnosti a jej prevádzkovú efektívnosť.
- (38) Spoločnosť Ryanair uskutočnila porovnanie medzi letiskami podobnej veľkosti a v podobnej situácii ako letisko Lübeck. Porovnávané letiská sú letisko Bournemouth, letisko Grenoble, letisko Knock, letisko Maastricht, letisko Nimes a letisko Prestwick. Porovnaním poplatkov, ktoré platila spoločnosť Ryanair na porovnávaných letiskách, sa ukázalo, že náklady, ktoré uhrádzala spoločnosť Ryanair na letisku Lübeck, boli vo všeobecnosti vyššie ako priemerná úroveň na porovnávaných letiskách, a to z hľadiska nákladov na pasažiera a aj na sprievodný let.
- (39) Spoločnosť Ryanair predložila dve správy spoločnosti Oxera, v ktorých bola zhodnotená očakávaná ziskovosť sprievodných listov z roku 2010⁽¹⁾. Obe správy boli založené na podnikateľskom pláne, ktorý vypracovalo letisko Lübeck v roku 2010 pred podpísaním sprievodných listov z roku 2010. V správach sa uvádza, že za primeraných predpokladov v čase podpísania sprievodných listov z roku 2010 sa očakávalo, že oba budú dostatočne ziskové a letisko, ktoré sa správa ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, by pravdepodobne ponúklo podobné podmienky. Podľa spoločnosti Oxera toto platí aj vtedy, ak by sa dohoda o marketingových službách so spoločnosťou AMS posudzovala spoločne so sprievodnými listami z roku 2010, pričom by sa zahrnuli náklady, ale nie výnosy súvisiace so spoločnosťou AMS.
- (40) Pokiaľ ide o dohodu o marketingových službách so spoločnosťou AMS, spoločnosť Ryanair uviedla, že takéto dohody sú vzájomné výhodné vzhľadom na popularnosť webového sídla spoločnosti Ryanair a s tým súvisiace zvýšenie medzinárodného uznania, budovanie značky a nárast počtu cestujúcich, čo potvrdila aj ďalšia správa spoločnosti Oxera z 26. septembra 2014.

⁽¹⁾ Správa spoločnosti Oxera, Hospodárske posúdenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve: Letisko Lübeck, 6. februára 2015; správa spoločnosti Oxera, Response to the European Commission's request (Odpoveď na žiadosť Európskej komisie), 6. októbra 2017.

4.3. Air Berlin

- (41) Spoločnosť Air Berlin uviedla, že spojenia ponúkané spoločnosťou Ryanair z letiska Lübeck priamo konkurujú spojeniam ponúkaným spoločnosťou Air Berlin na letisku Hamburg. Konkrétne išlo o destinácie Londýn, Miláno a Barcelona, ktoré mali obaja dopravcovia v ponuke.
- (42) Spoločnosť Air Berlin uviedla, že cieľom marketingovej stratégie spoločnosti Ryanair je prebrať potenciálnych klientov, okrem iných aj od spoločnosti Air Berlin. Keďže spoločnosť Ryanair má nízke ceny, zákazníci sa presunuli z Hamburgu na letisko Lübeck. Spoločnosť Air Berlin tvrdí, že v dôsledku štátnej pomoci utrpela významné hospodárske straty. Spoločnosť Air Berlin musela ukončiť prevádzku niektorých letov z dôvodu súbežnej ponuky spoločnosti Ryanair na letisku Lübeck. Okrem toho sa spoločnosť Air Berlin vyjadrila, že je pre ňu náročné otvoriť nové destinácie z letiska Hamburg, kým podobné destinácie ponúka Ryanair z letiska Lübeck za príliš nízke ceny.
- (43) Okrem toho spoločnosť Air Berlin uviedla, že dohoda so spoločnosťou Ryanair je pripísateľná Nemecku. Podľa stanov spoločnosti FLG musí dozorná rada spoločnosti odsúhlasiť poplatky vyplývajúce z používania letiska (bod 12 stanov). Štyria zo šiestich členov dozornej rady sú volení mestom Lübeck. Z toho dôvodu spoločnosť Air Berlin usúdila, že mesto Lübeck by mohlo niesť zodpovednosť.
- (44) Podľa názoru spoločnosti Air Berlin ďalšie pochybnosti sa týkajú dohody o marketingových službách medzi spoločnosťami AMS a FLG, pretože sa zdá, že odmeny za „marketingovú podporu“ nesúvisia so skutočnými marketingovými nákladmi spoločnosti Ryanair.

5. PRIPOMIENKY NEMECKA K VYJADRENIAM TRETÍCH STRÁN

5.1. Pripomienky k vyjadreniam spoločnosti Ryanair

- (45) Podľa Nemecka z vyjadrení spoločnosti Ryanair vyplýva, že letisko Lübeck konalo v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.
- (46) Nemecko zdôrazňuje najmä užitočnosť prístupu spoločnosti Ryanair k preukazovaniu súladu dohôd s trhom prostredníctvom analýzy ziskovosti a porovnávacej analýzy.
- (47) Podľa Nemecka sprievodné listy z roku 2010 nie sú pripísateľné štátu, pretože boli autonómne dohodnuté a uzavreté spoločnosťou FLG bez zásahu mesta Lübeck. Navyše, pokiaľ ide o sprievodný list č. 2, Nemecko poukázalo na to, že predstavuje iba predĺženie platnosti dohody z roku 2000, pričom neobsahuje žiadnu podstatnú zmenu. Preto sú relevantné všetky tvrdenia predložené v súvislosti s dohodou z roku 2000.
- (48) Nemecko uviedlo, že nechápe, prečo by dohoda o marketingových službách uzatvorená medzi spoločnosťami FLG a AMS mala byť zahrnutá do vyšetrovania štátnej pomoci, pretože spoločnosť FLG v rámci tejto dohody neminula žiadne verejné finančné prostriedky. Náklady stanovené v dohode o marketingových službách so spoločnosťou AMS boli pokryté zo súkromných zdrojov, pretože peňažné prostriedky pochádzali z *Industrie- und Handelskammer Lübeck* (zastúpenie súkromných podnikov v Lübecku). Nemecko navyše uviedlo, že dohodu o marketingových službách so spoločnosťou AMS možno považovať za dohodu, ktorá spĺňa trhové štandardy. To potvrdzuje aj skutočnosť, že spoločnosť FLG mala nižšie náklady ako iné letiská s podobnou dohodou. Okrem toho, daná dohoda o marketingových službách vychádzala z prísľubu spoločnosti Ryanair rozšíriť ponuku letov o dve destinácie.
- (49) Ďalším bodom, ktorý Nemecko doplnilo, je funkcia letiska Lübeck ako záložného letiska pre letisko Hamburg a ako potrebnej dopravnej infraštruktúry pre severné Nemecko.

5.2. Pripomienky k vyjadreniam spoločnosti Air Berlin

- (50) Podľa Nemecka by spoločnosti Air Berlin boli poskytnuté rovnaké výhody ako spoločnosti Ryanair, keby splnila rovnaké kritériá týkajúce sa počtu cestujúcich a frekvencie letov. Namiesto toho spoločnosť Air Berlin odmietla akúkoľvek ponuku na rokovania s FLG, pretože nikdy nemala v úmysle poskytovať služby na letisku Lübeck. Spoločnosť Air Berlin nikdy nenamietala voči podmienkam, za ktorých spoločnosť Ryanair pôsobila na letisku v Hamburgu. Okrem toho viacerí leteckí dopravcovia sa sťažovali (okrem iných aj Komisia), že spoločnosť Air Berlin využívala výhody významnej štátnej pomoci poskytnutej Spojenými arabskými emirátmi. Preto sa nemôže prezentovať ako obeť svojho hlavného konkurenta, spoločnosti Ryanair.

- (51) Nemecko nesúhlasilo s pripomienkami spoločnosti Air Berlin týkajúcimi sa existencie hospodárskej súťaže medzi letiskom Lübeck a letiskom Hamburg. Nemecko poukazuje predovšetkým na skutočnosť, že v roku 2000 malo letisko Hamburg 70-krát viac cestujúcich ako letisko Lübeck. Absencia sťažností od iných letísk poukazovala na to, že medzi týmito dvoma letiskami neexistovala konkurencia.
- (52) Okrem toho Nemecko odmietlo tvrdenie spoločnosti Air Berlin, že existovala hospodárska výhoda pre spoločnosť Ryanair. Nemecko uviedlo, že spoločnosť Air Berlin použila nepresné výpočty a že jediným testom relevantným na posúdenie toho, či je dohoda medzi letiskom a leteckým dopravcom zlučiteľná s trhom, je zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

6. POSÚDENIE OPATRENIA

- (53) V článku 107 ods. 1 zmluvy sa stanovuje, že pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.
- (54) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 zmluvy sú kumulatívne. S cieľom určiť, či opatrenie predstavuje štátnu pomoc, musí spĺňať tieto podmienky:
- príjemcom je podnik,
 - predmetné opatrenie poskytuje výhodu,
 - výhoda sa poskytuje prostredníctvom štátnych zdrojov,
 - výhoda je selektívna a
 - predmetné opatrenie naruša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

6.1. Hospodárska činnosť a pojem podnik

- (55) Pojem podnik zahŕňa akýkoľvek subjekt, ktorý vykonáva hospodársku činnosť, bez ohľadu na jeho právne postavenie a spôsob, akým je financovaný. Hospodárskou činnosťou je každá činnosť pozostávajúca z ponúkania tovaru alebo služieb na danom trhu.
- (56) Keďže spoločnosť Ryanair je súkromný podnik, ktorý za protihodnotu poskytuje služby v oblasti leteckej dopravy s cieľom dosiahnuť zisk, Ryanair je podnik vykonávajúci hospodársku činnosť. Preto je podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

6.2. Hospodárska výhoda

- (57) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nemohol získať za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu ⁽¹⁾.
- (58) Ak má letisko k dispozícii verejný zdroj, pomoc leteckému dopravcovi sa v zásade môže vylúčiť, ak sa vzťah medzi letiskom a leteckým dopravcom realizuje v súlade s bežnými trhovými podmienkami. Toto tzv. kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve vychádza zo základnej koncepcie, že správanie subjektov verejného sektora treba porovnať so správaním podobných súkromných hospodárskych subjektov za bežných trhových podmienok s cieľom určiť, či sa na základe dohody poskytuje protistrane výhoda ⁽²⁾.

6.2.1. Predbežné poznámky ku kritériu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve

- (59) V súlade s bodom 53 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 ⁽³⁾ možno existenciu pomoci pre leteckého dopravcu využívajúceho konkrétne letisko v zásade vylúčiť, ak cena účtovaná za letiskové služby zodpovedá trhovej cene („prvý prístup“ – porovnanie s trhovou cenou). V rámci druhého prístupu sa na základe analýzy *ex ante* (teda analýzy založenej na informáciách dostupných v čase, keď sa pomoc poskytuje, a na vývoji, ktorý sa dá v tom čase predvídať) preukáže, že tento režim prispeje k vytváraniu kladného prírastkového zisku pre letisko a je súčasťou celkovej stratégie vedúcej k ziskovosti prinajmenšom v dlhodobom horizonte („druhý prístup“ – analýza ziskovosti *ex ante*) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora z 11. júla 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) a i./La Poste a i.*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60.

⁽²⁾ Tamže.

⁽³⁾ Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3).

⁽⁴⁾ Pozri bod 53 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

- (60) Pokiaľ ide o prvý prístup, Komisia sa nedomnieva, že v súčasnosti je možné určiť primeranú referenčnú hodnotu na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované letiskami⁽¹⁾. Komisia preto za najrelevantnejší prístup na posúdenie dohôd uzavretých letiskami s jednotlivými leteckými dopravcami považuje analýzu prírástkov ziskovosti *ex ante*.
- (61) Treba pripomenúť, že uplatňovanie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na základe priemernej ceny na iných podobných trhoch sa vo všeobecnosti môže preukázať ako užitočné, ak možno takúto cenu primerane určiť alebo vyvodiť z iných trhových ukazovateľov. Relevantnosť tejto metódy je však v prípade letiskových služieb obmedzená, keďže štruktúra nákladov a výnosov jednotlivých letísk sa zvyčajne výrazne líši. Dôvodom je, že náklady a výnosy závisia od toho, aké je letisko rozvinuté, od počtu leteckých dopravcov využívajúcich letisko, od jeho kapacity z hľadiska prepravy cestujúcich, stavu infraštruktúry a súvisiacich investícií, regulačného rámca, ktorý sa môže v jednotlivých členských štátoch líšiť, a akýchkoľvek dlhov alebo záväzkov, ktoré letisko v minulosti prijalo⁽²⁾.
- (62) Akúkoľvek čisto porovnávaciu analýzu navyše komplikuje liberalizácia trhu s leteckou dopravou. Ako možno vidieť v tomto prípade, obchodné postupy medzi letiskami a leteckými dopravcami nie sú vždy založené výlučne na uverejnenom rozpise poplatkov. Tieto obchodné vzťahy sa namiesto toho do veľkej miery líšia. Zahŕňajú rozdelenie rizík, pokiaľ ide o osobnú dopravu a prípadnú súvisiacu obchodnú a finančnú zodpovednosť, štandardné systémy stimulov a zmeny rozdelenia rizika počas trvania dohôd. Jednu transakciu preto nemožno skutočne porovnať s inou na základe ceny za spätočný let alebo ceny za cestujúceho.
- (63) Využívanie referenčných hodnôt navyše nie je vhodnou metódou na stanovenie trhových cien, ak dostupné referenčné hodnoty neboli vymedzené s ohľadom na trhové hľadiská alebo ak sú existujúce ceny výrazne narušené verejnými zásahmi. Zdá sa, že v odvetví leteckej dopravy takéto narušenia existujú z dôvodov vysvetlených v bodoch 57 až 59 usmernení v oblasti letectva z roku 2014:

„Verejné orgány tradične považujú letiská vo vlastníctve štátu za infraštruktúru na podporu miestneho rozvoja a nie za podniky fungujúce v súlade s trhovými pravidlami. Ceny týchto letísk preto nebývajú určené s ohľadom na trhové faktory, a najmä dobré vyhliadky na ziskovosť *ex ante*, ale predovšetkým s ohľadom na sociálne alebo regionálne faktory.

Aj keď sú niektoré letiská súkromne vlastnené alebo prevádzkované bez sociálnych alebo regionálnych faktorov, ceny účtované týmito letiskami môžu byť do značnej miery ovplyvnené cenami účtovanými väčšinou verejne dotovaných letísk, lebo takéto ceny letecké spoločnosti zohľadňujú pri rokovaní so súkromne vlastnenými alebo prevádzkovanými letiskami.

Za týchto okolností má Komisia silné pochybnosti, či je v súčasnosti možné určiť vhodné porovnávacie kritérium na stanovenie skutočnej trhovej ceny za služby poskytované letiskami. Táto situácia sa v budúcnosti môže meniť alebo vyvíjať[...].“

- (64) Okrem toho, ako pripomenuli sudy Únie, využívanie referenčných hodnôt s odkazom na dotknuté odvetvie je len jedným z mnohých analytických nástrojov na určenie toho, či príjemca získal hospodársku výhodu, ktorú by nezískal za bežných trhových podmienok⁽³⁾. Komisia preto môže tento prístup využívať, ale nie je povinná ho využiť, pokiaľ by to nebolo vhodné, tak ako v tomto prípade.
- (65) Spoločnosť Ryanair v zásade tvrdila, že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve možno uplatniť na základe porovnania s obchodnými dohodami iných európskych letísk. Konkrétne porovnala poplatky, ktoré platí spoločnosť Ryanair na letiskách v Bournemouthe, Grenobli, Knocku, Maastrichte, Nîmes a Prestwicku, s poplatkami, ktoré platí na základe dohôd na letisku Lübeck. V tejto porovnávačej štúdii sa však neposudzovalo, či vzorka referenčných letísk spĺňa všetky kritériá stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014, keďže sa posudzoval iba objem dopravy, typ letiskovej dopravy a prosperita okolitej oblasti⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Pozri bod 59 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽²⁾ Pozri odôvodnenia 88 a 89 rozhodnutia Komisie 2011/60/EÚ z 27. januára 2010 o štátnej pomoci C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair (Ú. v. EÚ L 27, 1.2.2011, s. 24).

⁽³⁾ V súvislosti s využitím referenčných hodnôt s odkazom na ziskovosť (v protiklade k určovaniu cien) v odvetví pozri rozsudok Všeobecného súdu z 3. júla 2014, Španielske kráľovstvo a i./Komisia, spojené veci T-319/12 a T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, bod 44.

⁽⁴⁾ Pokiaľ ide o ďalšie kritériá na posúdenie, pozri bod 60 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

- (66) V odôvodnení 296 rozhodnutia o začatí konania z roku 2012 Komisia porovnávala poplatky stanovené v sprievodných listoch z roku 2010 s poplatkami na letisku Hamburg; z tohto porovnania vyplynuli pochybnosti o trhovej zlučiteľnosti poplatkov stanovených v sprievodných listoch z roku 2010. Komisia poznamenáva, že objem dopravy na letisku Lübeck je oveľa nižší ako na letisku Hamburg. Letisko Hamburg má v skutočnosti najväčší objem dopravy v severnom Nemecku. Hamburg sa využíval na všetky segmenty leteckej dopravy, zatiaľ čo Lübeck sa špecializoval na nízkonákladových prepravcov, ktorí potrebovali menej odbavovacích pultov a zariadení pre transferových cestujúcich, zaobíhali sa bez osobnej autobusovej dopravy a vyžadovali menej batožinového personálu a zariadení, menej upratovacieho personálu a umožňovali rýchlejšiu cirkuláciu. Letisko Hamburg preto nie je v dostatočnej miere porovnateľné s letiskom Lübeck.
- (67) Na základe týchto úvah sa Komisia domnieva, že v tomto prípade sa musí uplatniť prístup, ktorý sa vo všeobecnosti odporúča v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 pre prípad uplatnenia kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na vzťahy medzi letiskami a leteckými dopravcami, konkrétne analýza postupného rastu ziskovosti *ex ante* ⁽¹⁾.

6.2.2. Časový rámec posudzovania

- (68) Komisia sa domnieva, že primeraným časovým rámcom na posúdenie ziskovosti dojednaní medzi letiskami a leteckými dopravcami je zvyčajne časový horizont samotnej dohody. Súkromný prevádzkovateľ letiska by zvyčajne nepredpokladal, že osobitné podmienky dohody budú platiť aj po uplynutí dohodnutého obdobia jej platnosti, pretože leteckí dopravcovia dokážu rýchlo prispôsobiť svoje operácie a pretože zvyčajne nemožno predvídať špecifický obsah možných budúcich dohôd ⁽²⁾.
- (69) Sprievodné listy z roku 2010 neboli podpísané v tom istom čase, ale s takmer šesťmesačným odstupom a vzťahujú sa na rozličné obdobia. Navyše sa líši aj ich obsah, pretože iba v sprievodnom liste č. 1 sa stanovuje dodatočný marketingový poplatok v značnej výške v súvislosti s dočasnou marketingovou udalosťou.
- (70) Preto sa Komisia domnieva, že dohody existujú navzájom nezávisle a že ziskovosť jednotlivých sprievodných listov treba posudzovať samostatne počas dohodnutého obdobia platnosti ⁽³⁾.
- (71) Súdny dvor v rozsudku vo veci *Stardust Marine* vyhlásil, že: „[...] na preskúmanie, či štát konal ako obozretný investor pôsobiaci v trhovej ekonomike, je potrebné pri posúdení ekonomickej racionálnosti konania štátu postupovať v kontexte obdobia, počas ktorého došlo k prijatiu podporných finančných opatrení, a teda je potrebné zdržať sa akéhokoľvek posúdenia vychádzajúceho z neskoršej situácie“ ⁽⁴⁾.
- (72) Na účely posúdenia daných dohôd sa preto existencia aj výška novej pomoci v týchto dohodách musia posúdiť na základe situácie v čase podpísania dohôd, a najmä na základe dostupných informácií a predvídateľného vývoja v danom čase.

6.2.3. Posúdenie sprievodného listu č. 1

- (73) Podľa rozsudku vo veci *Charleroi* ⁽⁵⁾ je Komisia povinná pri posudzovaní sporných opatrení zohľadniť všetky relevantné skutočnosti a ich kontext. Keď letisko uzatvára dohodu s leteckým dopravcom, treba stanoviť, či je počas trvania dohody schopné pokrývať všetky z nej vyplývajúce náklady s primeranou ziskovou maržou na základe rozumných strednodobých vyhládok ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Pozri body 61 a 63 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽²⁾ Pozri napríklad rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1227 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.22614 (C 53/07) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Pau-Béarn a spoločností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Ú. v. EÚ L 201, 30.7.2015, s. 109).

⁽³⁾ Pozri aj rozsudok Všeobecného súdu z 15. septembra 1998, BP Chemicals Limited/Komisia („BP Chemicals“), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, body 170 a 171; a odôvodnenia 14 až 33 rozhodnutia Komisie z 19. decembra 2012 o štátnej pomoci SA.35378 (2012/N) – Nemecko – Financovanie letiska Berlín-Brandenburg (Ú. v. EÚ C 36, 8.2.2013, s. 10).

⁽⁴⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 71.

⁽⁵⁾ Rozsudok Všeobecného súdu zo 17. decembra 2008, Ryanair Ltd/Komisia („Charleroi“), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, bod 59.

⁽⁶⁾ Pozri bod 63 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

- (74) Určí sa to na základe rozdielu medzi prírastkovými výnosmi, ktoré má dohoda priniesť, a prírastkovými nákladmi, ktoré by mali z dohody vyplynúť, pričom sa výsledné peňažné toky znížia o primeranú diskontnú sadzbu.
- (75) Tento prístup je odôvodnený skutočnosťou, že prevádzkovateľ letiska môže mať objektívny záujem na uzatvorení transakcie s leteckým dopravcom, bez ohľadu na akékoľvek porovnanie s podmienkami, ktoré ponúkajú leteckým dopravcom iní prevádzkovatelia letísk, či dokonca s podmienkami, ktoré ponúka ten istý prevádzkovateľ letiska iným leteckým dopravcom.
- (76) Komisia v tomto kontexte takisto pripomína, že cenová diferenciácia je štandardným obchodným postupom. Takéto diferenciačné cenové politiky by však mali byť obchodne odôvodnené.
- (77) Pri posudzovaní prírastkovej ziskovosti dohody je vhodné zohľadniť iba prírastkové náklady a výnosy realizované počas trvania dohody, t. j. od 28. marca do 30. októbra 2010.
- (78) Spoločnosť Oxera v súlade s týmto prístupom predložila *ex ante* výpočet prírastkovej ziskovosti sprievodných listov z roku 2010 ⁽¹⁾. Spoločnosť Oxera vo výpočte zohľadnila všetku prírastkovú dopravu a všetky náklady a výnosy súvisiace s operáciami spoločnosti Ryanair na letisku Lübeck. Komisia to považuje za primerané, keďže platnosť dohody z roku 2000 by sa skončila v máji 2010.
- (79) Analýza spoločnosti Oxera vychádza z podmienok dohôd medzi spoločnosťami FLG a Ryanair, zo skutočných finančných údajov spoločnosti FLG, ako aj prognóz *ex ante* z podnikateľského plánu, ktorý predložilo Nemecko a ktorý vypracovala spoločnosť FLG 10. marca 2010 ⁽²⁾. V tomto podnikateľskom pláne sa uvádzajú predbežné počty cestujúcich, ako aj očakávané náklady a výnosy letiska Lübeck v období rokov 2010 až 2015. Podnikateľský plán bol pôvodne pripravený v decembri 2009 a neskôr bol revidovaný, pričom v porovnaní s pôvodným plánom sa upravil dopravný scenár smerom nadol a pridali sa dva dodatočné scenáre. Analýza prírastkových nákladov a výnosov od spoločnosti Oxera je založená na údajoch z tejto revidovanej verzie podnikateľského plánu z 10. marca 2010, pretože dátum vypracovania tejto verzie bol bližšie k dátumu uzavretia dohôd z roku 2010.
- (80) V pláne sú uvedené tri scenáre:
- Najpriaznivejší vývoj: v danom období sa predpokladá výrazný nárast dopravy, keďže sa očakáva, že Ryanair si na letisku zriadi svoju základňu. V dôsledku toho sa v pláne predpokladá zvýšenie výnosov z neleteckých činností a rozšírenie neleteckých služieb.
 - Neutrálny vývoj: predpokladá sa rovnaký vývoj ako predtým, t. j. v súlade s údajmi, ktoré sú k dispozícii na rok 2010 (rok vypracovania podnikateľského plánu).
 - Najnepriaznivejší vývoj: predpokladá sa, že letisko bude do roku 2012 uzatvorené, pričom v rokoch 2010 a 2011 bude počet cestujúcich klesať.
- (81) Zatiaľ čo v scenári najpriaznivejšieho vývoja počet cestujúcich rastie z [...] v roku 2010 na [...] v roku 2013 a vedie k zodpovedajúcemu zvýšeniu výnosov, v scenári neutrálneho vývoja sa počet cestujúcich nemení ([...]), v súlade s očakávaným počtom cestujúcich v roku 2010. V scenári najnepriaznivejšieho vývoja sa počet cestujúcich v roku 2011 výrazne zníži a v roku 2012 sa ukončí činnosť všetkých letiskových operácií.
- (82) Spoločnosť Oxera nepovažovala za vhodné prijať prognózy najnepriaznivejšieho vývoja uvedené v podnikateľskom pláne na účely analýzy dohôd z roku 2010, pretože v tomto scenári sa predpokladalo, že obyvatelia mesta Lübeck vo verejnom hlasovaní v roku 2010 rozhodnú o uzatvorení letiska. Vzhľadom na pozitívny výsledok verejného hlasovania, ktorým sa zabezpečili ďalšie investície do letiska a ktoré sa konalo 25. apríla 2010 (pozri odôvodnenie 16), len jeden mesiac po podpísaní sprievodného listu č. 1, Komisia považuje za primeraný predpoklad, že obe strany očakávali, že prevádzka letiska bude pokračovať. ⁽³⁾ S cieľom zabezpečiť uplatnenie konzervatívneho prístupu, spoločnosť Oxera založila svoju analýzu najmä na prognózach spoločnosti FLG, ktoré sú uvedené v scenári neutrálneho vývoja.

⁽¹⁾ Správa spoločnosti Oxera, Hospodárske posúdenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve: Letisko Lübeck, 6. februára 2015; správa spoločnosti Oxera, Response to the European Commission's request (Odpoveď na žiadosť Európskej komisie), 6. októbra 2017.

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

⁽³⁾ Pozri Take-OFF Konzept – Flughafen Lübeck GmbH z 21. decembra 2009. Tento predpoklad je aj v súlade s listom, ktorý spoločnosť Ryanair zaslala v roku 2009 spoločnosti FLG, pričom v liste sa uvádzajú rôzne záväzky spoločnosti Ryanair s ohľadom na budúcu spoluprácu.

- (83) Z tabuľky 2 vyplýva, že sa predpokladalo, že výnosy vyplývajúce zo sprievodného listu č. 1 prevýšia prírastkové náklady, čo podľa scenára vypočítaného spoločnosťou Oxera ⁽¹⁾ povedie k ročnému prebytku vo výške [...] EUR.

Tabuľka 2

Analýza prírastkovej ziskovosti sprievodného listu č. 1

Analýza ziskovosti sprievodného listu č. 1 k dohode o letiskových službách medzi letiskom Lübeck a spoločnosťou Ryanair

	Poznámka:	
	Jednotky	
Používaná diskontná sadzba	%	[...]
Miera rastu	%	2,70
Dĺžka trvania zmluvy	roky	0,6
Pravdepodobnosť predĺženia zmluvy	%	30
Marketing AMS (2 = zahrnúť priaznivejšiu situáciu; 1 = zahrnúť východiskovú situáciu; 0 = vylúčiť)	neuplatňuje sa	0
Sprievodný list č. 1		
Sprievodný list č. 1 – účinnosť od	dátum	28.3.2010
Sprievodný list č. 1 – účinnosť do	dátum	30.10.2010
Podiel z roku 2010, keď bol tento rabat účinný	%	59,5
Podiel z roku 2010, keď bola dohoda platná a tento rabat bol účinný	%	77,8
Marketingové poplatky		
Marketingový rabat na cestujúceho, ktorý vystúpil z lietadla (ďalej len „DPAX“), ak počet spiatočných letov týždenne bol najviac 17:	EUR/DPAX	[...]
Marketingový rabat na cestujúceho, ktorý vystúpil z lietadla, ak počet spiatočných letov týždenne bol najmenej 18:	EUR/DPAX	[...]
Medzný počet spiatočných letov týždenne	ATM	18,00
Marketingový rabat zo sprievodného listu č. 1 (EUR na DPAX)	EUR/DPAX	[...]
Ročný počet spiatočných letov spoločnosti Ryanair	ATM	1 779
Počet spiatočných letov spoločnosti Ryanair týždenne	ATM	34
Marketingový rabat (EUR na DPAX)	EUR/DPAX	[...]
Ziskovosť		
Počet cestujúcich spoločnosti Ryanair, ktorí vystúpili z lietadla	DPAX	[...]
Celkový počet cestujúcich, ktorí vystúpili z lietadla	DPAX	[...]
Počet ATM spoločnosti Ryanair	ATM	1 058
Celkový počet ATM	ATM	1 160

(1) Podľa správy spoločnosti Oxera zo 6. februára 2015 je čistá súčasná hodnota oboch sprievodných listov takisto kladná, ak sú prognózy založené na scenári najpriaznivejšieho vývoja, ktorý je uvedený v podnikateľskom pláne.

Analýza ziskovosti sprievodného listu č. 1 k dohode o letiskových službách medzi letiskom Lübeck a spoločnosťou Ryanair

Výnosy

Bezpečnostný poplatok za cestujúceho	EUR/DPAX	[...]
Poplatky za obsluhu rampy	EUR/spiatočný let	[...]
Poplatok za služby cestujúcim	EUR/DPAX	[...]
Letiskový bezpečnostný poplatok	EUR/DPAX	[...]
Výnosy z leteckých činností	v tis. EUR	[...]
Výnosy z neleteckých činností	v tis. EUR	[...]

Výnosy spolu	v tis. EUR	[...]
---------------------	------------	-------

Náklady

Prevádzkové výdavky	v tis. EUR	[...]
Marketing	v tis. EUR	[...]
Marketing AMS	v tis. EUR	[...]
Odpisy	v tis. EUR	[...]

Náklady spolu	v tis. EUR	[...]
----------------------	------------	-------

Čistý peňažný tok	v tis. EUR	[...]
Konečná hodnota	v tis. EUR	[...]
Peňažné toky spolu	v tis. EUR	[...]

Počet rokov do splatnosti peňažného toku	roky	0,6
Diskontný koeficient	neuplatňuje sa	[...]
Čistá súčasná hodnota	v tis. EUR	[...]
Čistá súčasná hodnota	v mil. EUR	[...]

Zdroj: Správa spoločnosti Oxera, Odpoveď na žiadosť Európskej komisie, 6. októbra 2017.

- (84) Keďže v dohodách z roku 2010 sa spoločnosti Ryanair nestanovuje konkrétny dopravný cieľ, predpoveď letiskovej dopravy vychádza z prognóz spoločnosti FLG na rok 2010 v súlade s vyjadrením v scenári neutrálneho vývoja v rámci podnikateľského plánu. Očakáva sa, že podiel dopravy spoločnosti Ryanair na letisku zotrvá na úrovni 91 %, čo zohľadňuje priemernú úroveň troch rokov predchádzajúcich podpisu sprievodného listu č. 1. Spiatočné lety spoločnosti Ryanair boli vypočítané za predpokladu, že v lietadle je k dispozícii 189 sedadiel, pričom koeficient vyťaženia je 80 %. Je to v súlade s koeficientom vyťaženia spoločnosti Ryanair v roku 2010; podľa výročnej správy a finančného výkazu spoločnosti Ryanair z roku 2010 bol jej koeficient vyťaženia v tom čase na úrovni 81 až 82 %. Očakávaný prírastkový počet cestujúcich počas trvania dohody bol vypočítaný z predpokladaného počtu letov a potom sa vykonala extrapolácia na obdobie platnosti sprievodného listu č. 1.
- (85) Keďže v scenári neutrálneho vývoja sa nepredpokladá nárast počtu cestujúcich, ale prognózy tohto scenára vychádzajú z už existujúcich informácií na rok 2010, pričom predpokladané čísla sú nižšie ako skutočné dopravné údaje za predchádzajúci rok 2009, Komisia považuje tento prístup za primeraný.
- (86) Okrem toho Komisia poznamenáva, že z analýzy citlivosti, ktorú uskutočnila spoločnosť Oxera, vyplýva, že aj keď sa použijú skutočné počty cestujúcich ex post spoločnosti Ryanair, výsledná čistá súčasná hodnota zostáva kladná na úrovni [...] EUR.
- (87) V súlade s praxou Komisie, na posúdenie, či dohoda, ktorú letisko uzatvorilo s leteckým dopravcom, spĺňa kritérium subjektu v trhovom hospodárstve, očakávané výnosy pochádzajúce z neleteckých činností leteckého

dopravcu je nutné zohľadniť spoločne s letiskovými poplatkami po odpočítaní všetkých zliav, marketingovej podpory alebo stimulačných opatrení (tzv. zásada „jednotnej pokladnice“) ⁽¹⁾. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve preto môže od dohody odôvodnene očakávať tieto prírastkové výnosy:

- a) výnosy z leteckých činností zo spolplatenia cestujúcich a pristávacích poplatkov, ktoré platí spoločnosť Ryanair, a
 - b) výnosy z neleteckých činností, napríklad z parkovania vozidiel, licencovaných alebo priamo prevádzkovaných obchodov.
- (88) Spoločnosť Oxera zohľadnila výnosy z leteckých činností na cestujúceho plynúce z letiskových poplatkov stanovených v sprievodnom liste č. 1 v spojení s dohodou z roku 2000 a vynásobila ich príslušnými počtami cestujúcich. V súlade s praxou Komisie boli bezpečnostné poplatky vylúčené z analýzy, pretože spoločnosť FLG ich odovzdávala príslušnému orgánu verejnej moci ⁽²⁾. Spoločnosť Oxera uviedla, že pokiaľ ide o sprievodný list č. 1, letisko mohlo očakávať výnosy z leteckých činností vo výške [...] EUR. Komisia považuje tento výsledok za primeraný.
- (89) Výnosy z neleteckých činností na cestujúceho sa vypočítavajú na základe scenára neutrálneho vývoja v rámci podnikateľského plánu FLG. V súlade s prognózami na rok 2010 sa v tomto scenári predpokladá, že výnosy z neleteckých činností zostanú približne na úrovni [...] výnosov z leteckých činností ⁽³⁾. Zahŕňajú napríklad výnosy z obchodov a reštaurácií a výnosy z parkovania. Spoločnosť Oxera odhadla, že výška výnosov z neleteckej ekonomickej činnosti bude [...] EUR.
- (90) Pokiaľ ide o výpočet prírastkových nákladov, v súlade s praxou Komisie je nutné zohľadniť všetky náklady vynaložené letiskom v súvislosti s činnosťami leteckého dopravcu na letisku. Tieto prírastkové náklady môžu zahŕňať všetky kategórie výdavkov a marketingových nákladov, ako sú prírastkové náklady na zamestnancov a vybavenie, ktoré vznikajú na základe prítomnosti leteckého dopravcu na letisku ⁽⁴⁾.
- (91) V súlade s praxou Komisie by sa na účely kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nemali zohľadňovať náklady, ktoré by letisko muselo znášať bez ohľadu na dohodu uzatvorenú s leteckým dopravcom ⁽⁵⁾.
- (92) Oxera v súlade s týmto prístupom zohľadňuje prírastkové prevádzkové a marketingové náklady.
- (93) Marketingové náklady vyplývajú z dohody z roku 2000; tieto náklady sa v sprievodnom liste č. 1 zachovávajú a navyšujú o marketingové poplatky počas obdobia platnosti sprievodného listu č. 1 od 28. marca do 30. októbra 2010:

Tabuľka 3

Sadzobník marketingových poplatkov na odlietajúceho cestujúceho v sprievodnom liste č. 1

Marketingové poplatky na odlietajúceho cestujúceho v prípade:

najviac 18 spiatočných letov týždenne

najmenej 18 spiatočných letov týždenne

[...] EUR

[...] EUR

- (94) Keďže sa v prognóze počítalo s vyšším počtom spiatočných letov ako 18 týždenne, marketingové poplatky boli založené na sume [...] EUR za odlietajúceho cestujúceho. Tieto marketingové poplatky sa vynásobili príslušnými predpokladanými počtami odlietajúcich cestujúcich spoločnosti Ryanair, a tak sa vypočítali celkové marketingové poplatky. Očakávané prírastkové marketingové náklady za obdobie od marca do októbra 2010 boli vypočítané na sumu [...] EUR.

⁽¹⁾ Pozri bod 64 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽²⁾ Tamže.

⁽³⁾ Komisia poznamenáva, že pri tomto výsledku sa predpokladá zvýšenie výnosov z neleteckých činností na cestujúceho približne z [...] výnosov z leteckých činností, čo bola východisková hodnota dohody z roku 2000, približne na [...] v roku 2010. Komisia považuje tento predpoklad za odôvodnený vzhľadom na nárast ekonomickej činnosti na letisku Lübeck po roku 2000.

⁽⁴⁾ Pozri bod 64 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

⁽⁵⁾ Pozri bod 64 usmernení v oblasti letectva z roku 2014; rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1226 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Angoulême a spoločností SNC-Lavalin, Ryanair a Airport Marketing Services (Ú. v. EÚ L 201, 30.7.2015, s. 48); rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1584 z 1. októbra 2014 o štátnej pomoci SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ktorú poskytlo Taliansko v prospech spoločnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. a iných leteckých dopravcov, ktorí pôsobia na letisku Alghero (Ú. v. EÚ L 250, 25.9.2015, s. 38); rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/2069 z 1. októbra 2014 o opatreniach SA.14093 (C 76/02), ktoré vykonalo Belgicko v prospech letiska Brussels South Charleroi a leteckej spoločnosti Ryanair (Ú. v. EÚ L 325, 30.11.2016, s. 63).

- (95) Prírastkové prevádzkové náklady boli odhadnuté na základe regresnej analýzy, v ktorej sa posudzoval vplyv zmeny celkového počtu cestujúcich na prevádzkové náklady letiska. Keďže sa však v scenári neutrálneho vývoja ročná prognóza prevádzkových nákladov z roka na rok mení, ale prognóza cestujúcich sa nemení, spoločnosť Oxera nemohla vykonať regresnú analýzu na základe tohto scenára. Namiesto toho spoločnosť Oxera vypočítala prírastkové prevádzkové náklady prostredníctvom priemerných odhadovaných hodnôt zo scenárov najpriaznivejšieho a najnepriaznivejšieho vývoja s cieľom zabezpečiť dodržanie konzervatívneho prístupu. Spoločnosť Oxera odhadla prírastkové prevádzkové náklady vo výške [...] EUR.
- (96) Keďže v čase uzatvorenia dohody spoločnosť Ryanair prevádzkovala na letisku Lübeck približne 90 % letovej prevádzky, Komisia považuje tento prístup za primeraný.
- (97) Do výpočtov prírastkovej ziskovosti sprievodného listu č. 1 nie sú zahrnuté náklady na odpisy (investičné náklady).
- (98) Spoločnosť Oxera pri výpočtoch použila diskontnú sadzbu na úrovni 2,24 %, ktorá zodpovedá referenčnej sadzbe Komisie plus 100 bázických bodov. Komisia sa domnieva, že diskontná sadzba 10 % je pravdepodobne bližšie k váženému priemeru nákladov na kapitál súkromného subjektu v trhovom hospodárstve ako referenčná sadzba plus 100 bázických bodov. Komisia však poznamenáva, že z kontroly citlivosti, ktorú vykonala spoločnosť Oxera, vyplýva, že čistá súčasná hodnota by zostala kladná na úrovni [...] EUR, keby sa použila diskontná sadzba 10 %.
- (99) Spoločnosť Oxera navyše vykonala kontrolu citlivosti, pričom zohľadnila rôzne scenáre, okrem iných aj tieto:
- výpočet s diskontnou sadzbou 10 % (kladná čistá súčasná hodnota vo výške [...] EUR);
 - použitie skutočných počtov cestujúcich ex post spoločnosti Ryanair namiesto počtov cestujúcich ex ante, ktoré boli predpokladané v scenári neutrálneho vývoja v rámci podnikateľského plánu (kladná čistá súčasná hodnota vo výške [...] EUR);
 - použitie prevádzkových nákladov odvodených zo skutočných údajov spoločnosti FLG za roky 2000 až 2010 namiesto nákladov, ktoré sa predpokladali v podnikateľskom pláne (kladná čistá súčasná hodnota vo výške [...] EUR).
- (100) Na účely kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sú relevantné len odhady *ex ante* založené na údajoch, ktoré boli známe a očakávané v čase prijatia rozhodnutia. Posúdenie na základe údajov *ex post* však môže slúžiť na potvrdenie predpokladov prijatých na účely určenia očakávaných výnosov a nákladov *ex ante*.
- (101) Podľa spoločnosti Oxera vo všetkých uvedených scenároch čistá súčasná hodnota zostáva kladná.
- (102) Spoločnosť Oxera navyše vykonala ďalšiu analýzu citlivosti, pričom zohľadnila dohodu o marketingových službách so spoločnosťou AMS z 29. marca 2010.
- (103) Komisia poznamenáva, že sprievodný list č. 1 a dohoda o marketingových službách z roku 2010 boli podpísané v rovnaký deň a na rovnaké zmluvné obdobie. Spoločnosť AMS je dcérska spoločnosť v úplnom vlastníctve spoločnosti Ryanair a jej riaditelia sú členmi vrcholového vedenia spoločnosti Ryanair. Komisia preto považuje spoločnosti Ryanair a AMS za jeden hospodársky subjekt v tom zmysle, že spoločnosť AMS koná v súlade so záujmami spoločnosti Ryanair a je pod jej kontrolou, pričom zisky spoločnosti AMS sú určené pre spoločnosť Ryanair vo forme dividend alebo vo forme zvýšenia hodnoty spoločnosti. Komisia z toho dôvodu zastáva názor, že sprievodný list č. 1 a dohoda o marketingových službách z roku 2010 boli uzatvorené medzi rovnakými zmluvnými stranami. V dohode o marketingových službách z roku 2010 sa navyše uvádza, že je založená na záväzku spoločnosti Ryanair prevádzkovať lety z letiska Lübeck a na letisko Lübeck. V dôsledku toho Komisia považuje sprievodný list č. 1 a dohodu o marketingových službách z roku 2010 za súčasť rovnakej obchodnej transakcie. Samotná skutočnosť, že spoločnosť FLG uzatvorila dohodu o marketingových službách z roku 2010 so spoločnosťou AMS, a nie so spoločnosťou Ryanair, nemôže brániť tomu, aby dohoda o marketingových službách a dohoda o letiskových službách, ktoré boli uzatvorené v rovnakom čase, neboli považované za súčasť jednej transakcie.
- (104) Komisia je preto presvedčená, že ziskovosť oboch dohôd by sa mala posudzovať spoločne.
- (105) Z analýzy rizík, ktorú vypracovala spoločnosť Oxera, vyplýva, že ak sa do výpočtu zahrnie platba vo výške [...] EUR, na ktorej sa dohodla spoločnosť FLG so spoločnosťou AMS v dohode o marketingových službách z roku 2010, čistá súčasná hodnota zostáva kladná na úrovni [...] EUR. Dohoda so spoločnosťou AMS má teda len malý vplyv na ziskovosť sprievodného listu č. 1.
- (106) Po hĺbkovom posúdení správ spoločnosti Oxera Komisia zastáva názor, že predložené výsledky sú odôvodnené a že bola použitá primeraná metodika. Toto zistenie podporuje aj skutočnosť, že správy sú založené výlučne na informáciách *ex ante*, ktoré boli k dispozícii v čase uzatvorenia dohody. V analýze citlivosti, ktorú vykonala spoločnosť Oxera, sa navyše potvrdil predpoklad kladnej čistej súčasnej hodnoty.

- (107) Komisia sa preto domnieva, že z hľadiska *ex ante* sa sprievodný list č. 1 pravdepodobne javil ako ziskový. Keďže marketingové opatrenia majú prilákať viac cestujúcich, podobne aj dohodu možno považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie vedúcej k ziskovosti, prinajmenšom z dlhodobého hľadiska.

6.2.4. Posúdenie sprievodného listu č. 2

- (108) Po zohľadnení vysvetlení uvedených v oddiele 6.2.2 by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve bol posúdil prírastkové náklady a výnosy realizované počas uplatňovania dohody, t. j. od 31. októbra 2010 do 1. novembra 2013.
- (109) Spoločnosť Oxera pri výpočtoch, ktoré sa týkajú sa sprievodného listu č. 2, dodržiavala rovnakú metodiku ako v prípade výpočtov týkajúcich sa sprievodného listu č. 1.
- (110) Z tabuľky 4 vyplýva, že sa predpokladalo, že výnosy vyplývajúce zo sprievodného listu č. 2 prevýšia náklady, čo podľa scenára vypočítaného spoločnosťou Oxera povedie k ročnému prebytku vo výške [...] EUR.

Tabuľka 4

Analýza prírastkovej ziskovosti sprievodného listu č. 2

Analýza ziskovosti sprievodného listu č. 2 k dohode o letiskových službách medzi letiskom Lübeck a spoločnosťou Ryanair

	Poznámka:	
	Jednotky	
Používaná diskontná sadzba	%	[...]
Miera rastu	%	2,70
Dĺžka trvania zmluvy	roky	3,0
Pravdepodobnosť predĺženia zmluvy		30

Sprievodný list č. 2

Sprievodný list č. 2 – účinnosť od		31.10.2010
Rok začiatku platnosti zmluvy	rok	2010
Úprava dňa začatia platnosti zmluvy	%	17,0
Sprievodný list č. 2 – účinnosť do		1.11.2013
Rok konca platnosti zmluvy	rok	2013
Úprava dňa konca platnosti zmluvy	%	83,6
Kombinovaná úprava dňa začatia	%	76,4
Podiel z roku 2010, keď bola dohoda platná	%	22,2

Marketingové poplatky

Marketingový rabat na cestujúceho, ktorý vystúpil z lietadla (ďalej len „DPAX“), ak počet spiatocných letov týždenne bol najviac 17:	EUR/DPAX	[...]
Marketingový rabat na cestujúceho, ktorý vystúpil z lietadla, ak počet spiatocných letov týždenne bol najmenej 18:	EUR/DPAX	[...]
Medzný počet spiatocných letov týždenne	ATM	18,00

Analýza ziskovosti sprievodného listu č. 2 k dohode o letiskových službách medzi letiskom Lübeck a spoločnosťou Ryanair

Ročný počet spiatocných letov spoločnosti Ryanair	ATM	1 779				
Počet spiatocných letov spoločnosti Ryanair týždenne	ATM	34				
Marketingový rabat (EUR na DPAX)	EUR/DPAX	[...]				
Ziskovosť		2010	2011	2012	2013	
Úprava dátumu	%	22	100	100	100	
Počet cestujúcich spoločnosti Ryanair, ktorí vystúpili z lietadla	DPAX	[...]	[...]	[...]	[...]	
Celkový počet cestujúcich, ktorí vystúpili z lietadla	DPAX	[...]	[...]	[...]	[...]	
Počet ATM spoločnosti Ryanair	ATM	302	1 779	1 779	1 487	
Celkový počet ATM	ATM	331	1 951	1 951	1 630	
Výnosy						
Bezpečnostný poplatok za cestujúceho	EUR/DPAX	0	0	0	0	
Poplatky za obsluhu rampy	EUR/spiatocný let	[...]	[...]	[...]	[...]	
Poplatok za služby cestujúcim	EUR/DPAX	[...]	[...]	[...]	[...]	
Letiskový bezpečnostný poplatok	EUR/DPAX	0	0	0	0	
Výnosy z leteckých činností	v tis. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Výnosy z neleteckých činností	v tis. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Výnosy spolu	v tis. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Náklady						
Prevádzkové výdavky	v tis. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Marketing	v tis. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Marketing AMS	v tis. EUR	0	0	0	0	
Odpisy	v tis. EUR	0	[...]	[...]	[...]	
Náklady spolu	v tis. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Čistý peňažný tok	v tis. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Konečná hodnota	v tis. EUR	0	0	0	0	
Peňažné toky spolu	v tis. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Počet rokov do splatnosti peňažného toku	roky	0,2	1,2	2,2	3,0	
Diskontný koeficient	neuplatňuje sa	[...]	[...]	[...]	[...]	
Čistá súčasná hodnota	v tis. EUR	[...]				
Čistá súčasná hodnota	v mil. EUR	[...]				

Zdroj: Správa spoločnosti Oxera, Odpoveď na žiadosť Európskej komisie, 6. októbra 2017.

- (111) Spoločnosť Oxera uviedla, že na základe poplatkov stanovených v dohode z roku 2000 a v sprievodnom liste č. 2 mohlo letisko očakávať výnosy z leteckých činností v celkovej výške [...] EUR. Pokiaľ ide o výnosy z neleteckých činností, spoločnosť Oxera opäť vychádzala z informácií uvedených v scenári neutrálneho vývoja v rámci podnikateľského plánu spoločnosti FLG; v tomto scenári sa predpokladá, že výnosy zostanú na rovnakej úrovni ako v roku 2010, a na základe toho spoločnosť Oxera odhadla výnosy vo výške [...] EUR.
- (112) Na základe rovnakého prístupu spoločnosť Oxera odhadla celkové prírastkové prevádzkové náklady vo výške [...] EUR. Výpočet marketingových nákladov vychádzal z podmienok pôvodnej dohody z roku 2000; tieto hodnoty sa vynásobili príslušnými prognózami počtu odlietajúcich cestujúcich spoločnosti Ryanair.
- (113) Z dôvodov uvedených v odôvodneniach 82 a 96 Komisia považuje prístup spoločnosti Oxera za primeraný.
- (114) Komisia poznamenáva, že spoločnosť Oxera zahrnula do výpočtu sprievodného listu č. 2 investičné náklady, ktoré tvorí podiel nákladov na odpisy súvisiaci s cestujúcimi. Odhad nákladov je založený na regresnej analýze plánovaných investícií a očakávaných počtov cestujúcich v súlade s podnikateľským plánom.
- (115) Komisia poznamenáva, že podľa scenára neutrálneho vývoja v rámci podnikateľského plánu spoločnosti FLG z roku 2010 sa žiadne investície nevzťahovali osobitne na spoločnosť Ryanair, ale mohli ich potenciálne využívať aj ostatní leteckí dopravcovia. Z toho vyplýva, že investičné náklady nemuseli byť zahrnuté do prírastkových nákladov sprievodného listu č. 2. Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že Nemecko zdôraznilo, že spoločnosť FLG sa neustále usilovala prilákať aj iných leteckých dopravcov a bola v tomto smere aj úspešná, pretože na letisku prevádzkovala lety aj spoločnosť Wizz Air. Komisia ďalej poznamenáva, že v zmysle dohôd z roku 2010 spoločnosť FLG nebola povinná realizovať investície.
- (116) Na základe týchto úvah Komisia dospela k záveru, že by bolo neodôvodnené pripísať investície realizované na letisku Lübeck sprievodnému listu č. 2. Komisia však takisto poznamenáva, že ak by sa aj investičné náklady pripísali dohode, očakávaná čistá súčasná hodnota by aj tak bola kladná vo výške [...] EUR.
- (117) Z analýzy citlivosti, ktorú vykonala spoločnosť Oxera, navyše vyplýva, že čistá súčasná hodnota by bola kladná v týchto prípadoch:
- výpočet s diskontnou sadzbou 10 % (kladná čistá súčasná hodnota vo výške [...] EUR);
 - použitie skutočných počtov cestujúcich *ex post* spoločnosti Ryanair namiesto počtov cestujúcich *ex ante*, ktoré boli predpokladané v scenári neutrálneho vývoja v rámci podnikateľského plánu (kladná čistá súčasná hodnota vo výške [...] EUR);
 - použitie prevádzkových nákladov odvodených zo skutočných údajov spoločnosti FLG za roky 2000 až 2010 ⁽¹⁾ namiesto nákladov, ktoré sa predpokladali v podnikateľskom pláne (kladná čistá súčasná hodnota vo výške [...] EUR).
- (118) V tejto súvislosti sa predchádzajúce tvrdenia uvedené v odôvodneniach 98 až 101 uplatňujú aj na sprievodný list č. 2.
- (119) Preto sa Komisia domnieva, že z hľadiska *ex ante* sa sprievodný list č. 2 pravdepodobne javil ako ziskový. Vzhľadom na jasne priaznivý príspevok možno podobne aj dohodu považovať za súčasť vykonávania celkovej stratégie vedúcej k dlhodobej ziskovosti.

6.2.5. Výsledok posúdenia

- (120) Na základe uvedených informácií sa Komisia domnieva, že spoločnosť FLG mohla očakávať kladnú prírastkovú návratnosť dohôd so spoločnosťou Ryanair z roku 2010.
- (121) Okrem toho bolo možné odôvodnene očakávať, že sprievodný list č. 1 bude prírastkovo ziskový aj po zohľadnení dohody o marketingových službách so spoločnosťou AMS.
- (122) Komisia sa preto domnieva, že spoločnosť FLG konala ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, keď so spoločnosťou Ryanair uzatvorila dohody z roku 2010. Tieto dohody teda neposkytujú hospodársku výhodu, ktorú by spoločnosť Ryanair nezískala za bežných trhových podmienok.

⁽¹⁾ Podľa spoločnosti Oxera nebolo možné od spoločnosti FLG získať údaje vzťahujúce sa na obdobie po roku 2010.

7. ZÁVER

(123) Komisia dospela k záveru, že sprievodné listy z roku 2010 neposkytujú spoločnosti Ryanair hospodársku výhodu. Sprievodný list č. 1 ani sprievodný list č. 2 teda nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Sprievodný list č. 1 z 29. marca 2010 uzatvorený medzi spoločnosťami Ryanair Ltd a Flughafen Lübeck GmbH nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

Článok 2

Sprievodný list č. 2 z 31. októbra 2010 uzatvorený medzi spoločnosťami Ryanair Ltd a Flughafen Lübeck GmbH nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 22. februára 2018

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie
