

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/287**z dne 15. oktobra 2014****o državni pomoči SA.26500 – 2012/C (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), ki jo je Nemčija odobrila družbama Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair Ltd.***(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 7369)***(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

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

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Družba Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (zvezno združenje nemških letalskih prevoznikov; v nadaljnjem besedilu: BDF) je s pritožbo z dne 27. avgusta 2008 obvestila Komisijo o domnevni nezakoniti državni pomoči družbama Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair Ltd. (v nadaljnjem besedilu: Ryanair). Pritožba je bila evidentirana pod številko državne pomoči CP 227/2008.
- (2) Komisija je 9. avgusta 2010 posredovala pritožbo in od Nemčije zahtevala informacije. Nemčija je zahtevane informacije predložila z dopisom z dne 30. septembra 2010.
- (3) Komisija je 8. aprila 2011 zahtevala informacije od družb Air Berlin in Ryanair. Družba Air Berlin je zahtevane informacije predložila 10. maja 2011, družba Ryanair pa 20. junija 2011. Komisija je z dopisom z dne 11. avgusta 2011 Nemčiji posredovala prevedeno različico teh pripomb in prilog. Nemčija je 28. septembra 2011 Komisiji sporočila, da v tej fazi ne bo predložila nobenih pripomb.
- (4) Komisija je z dopisom z dne 26. januarja 2012 Nemčijo obvestila o odločitvi, da bo začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) ⁽²⁾ (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) v zvezi s pomočjo za naložbe in tekoče poslovanje za družbo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, nižjimi letališkimi taksami za letalske prevoznike ter sporazumi o trženju z družbo Ryanair.
- (5) Odločitev Komisije o začetku postopka je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽³⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe v zvezi z domnevnimi ukrepi pomoči.
- (6) Komisija je 21. februarja 2012 Nemčijo zaprosila za dodatne informacije. Nemčija je 24. februarja 2012, 30. marca 2012 in 2. aprila 2012 predložila pripombe k sklepu o začetku postopka in odgovore, ki jih je zahtevala Komisija.

⁽¹⁾ UL C 149, 25.5.2012, str. 5.

⁽²⁾ Člena 87 in 88 Pogodbe ES sta s 1. decembrom 2009 postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU). Oba sklopa členov sta vsebinsko popolnoma enaka. V tem sklepu je treba sklicevanje na člena 107 in 108 PDEU razumeti kot sklicevanje na člena 87 in 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno. S PDEU so bile uvedene tudi nekatere spremembe v terminologiji, pri čemer je bila na primer beseda „Skupnost“ nadomeščena z besedo „Unija“, besedna zveza „skupni trg“ pa z besedno zvezo „notranji trg“. V tem sklepu se uporablja terminologija iz PDEU.

⁽³⁾ Glej opombo 1.

- (7) Komisija je 13. aprila 2012 prejela pripombe dveh zainteresiranih strani (družb Ryanair in Airport Marketing Services ⁽⁴⁾) – v nadaljnjem besedilu: AMS).
- (8) Komisija je 20. aprila 2012 od Nemčije zahtevala dodatne informacije, ker ta ni zagotovila nekaterih odgovorov v okviru zahteve po informacijah z dne 21. februarja 2012. Nemčija je odgovorila 11. maja 2012.
- (9) Komisija je 25. junija 2012 prejela nadaljnje pripombe zainteresiranih strani (družbe Ryanair, njene hčerinske družbe AMS in svetovalne družbe, ki svetuje družbi Ryanair), ki jih je Nemčiji poslala z dopisom z dne 22. avgusta 2012. Nemčija je zahtevala prevod dokumentov in 4. decembra 2012 poslala svoje pripombe.
- (10) Komisija je z dopisom z dne 29. novembra 2012 od Nemčije zahtevala nadaljnje informacije. Nemčija je odgovorila 17. januarja 2013.
- (11) Družba Ryanair je 10. aprila 2013 predložila nadaljnje pripombe ⁽⁵⁾, ki so bile Nemčiji posredovane 3. maja 2013.
- (12) Komisija je 14. novembra 2013 od Nemčije zahtevala nadaljnje informacije. Nemčija je odgovorila 14. januarja 2014. Ker so bili odgovori Nemčije nepopolni, ji je Komisija 19. marca 2014 poslala opomin. Nemčija je odgovorila 22. aprila 2014.
- (13) Družba Ryanair je 20. decembra 2013 predložila nadaljnje pripombe, ki so bile Nemčiji posredovane 8. januarja 2014. Nemčija je 27. januarja 2014 predložila pripombe glede pripomb družbe Ryanair.
- (14) Družba Ryanair je 17. januarja 2014 in 31. januarja 2014 predložila nadaljnje pripombe, ki so bile Nemčiji posredovane 7. marca 2014. Nemčija je 7. aprila 2014 razglasila, da glede prispevka družbe Ryanair nima nobenih pripomb.
- (15) Komisija je z dopisom z dne 25. februarja 2014 Nemčijo obvestila, da so bile 20. februarja 2014 sprejete smernice za letalski sektor iz leta 2014 ⁽⁶⁾ in da se bodo začele uporabljati v zvezi z obravnavanim primerom na datum objave v *Uradnem listu Evropske unije*. Nemčiji je dala tudi priložnost, da v 20 delovnih dneh od objave smernic v *Uradnem listu* predloži pripombe k smernicam in njihovi uporabi.
- (16) Komisija je z dopisi z dne 24. februarja 2014 tudi tretje strani obvestila, da so bile 20. februarja 2014 sprejete smernice za letalski sektor iz leta 2014 in da se bodo začele uporabljati v zvezi z obravnavanim primerom na datum njihove objave v *Uradnem listu Evropske unije*. Tudi tretjim stranem je dala priložnost, da v 20 delovnih dneh od objave smernic v *Uradnem listu* predložijo pripombe k smernicam in njihovi uporabi.
- (17) Smernice za letalski sektor iz leta 2014 so bile v *Uradnem listu Evropske unije* objavljene 4. aprila 2014. Z njimi so bile nadomeščene smernice za letalski sektor iz leta 1994 ⁽⁷⁾ ter smernice za letalski sektor iz leta 2005 ⁽⁸⁾.
- (18) Komisija je 15. aprila 2014 v *Uradnem listu Evropske unije* objavila obvestilo, v katerem je države članice in zainteresirane strani pozvala, naj v enem mesecu od objave smernic za letalski sektor iz leta 2014 predložijo pripombe o njihovi uporabi v tem primeru ⁽⁹⁾.
- (19) Komisija je 29. aprila 2014 Nemčiji poslala zahtevo po informacijah, na katero je Nemčija odgovorila 7. maja 2014.

⁽⁴⁾ Airport Marketing Services Limited je hčerinska družba v 100-odstotni lasti družbe Ryanair. Njena glavna dejavnost je prodaja oglaševalskega prostora na spletnem mestu družbe Ryanair.

⁽⁵⁾ Družba Ryanair je predložila skupne pripombe v zvezi z več primeri v letalstvu, vključno z obravnavanim primerom.

⁽⁶⁾ Sporočilo Komisije – Smernice o državnih pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

⁽⁷⁾ Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

⁽⁸⁾ Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim prevoznikom z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).

⁽⁹⁾ UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

- (20) Družba Deutsche Lufthansa AG je 6. maja 2014 predložila pripombe k temu primeru v zvezi s sprejetjem novih smernic. Nezaupna različica teh pripomb je bila Nemčiji posredovana 8. maja 2014. Nemčija je 15. maja 2014 predložila pripombe v zvezi s tem.
- (21) Pritožnik je 7. maja 2014 predložil pripombe k temu primeru v zvezi s sprejetjem novih smernic, nezaupna različica teh pripomb pa je bila Nemčiji poslana 21. maja 2014. Nemčija je odgovorila 28. maja 2014.
- (22) Komisija je 10. septembra 2014 od Nemčije in družbe Ryanair zahtevala nadaljnje informacije. Nemčija in družba Ryanair sta odgovorili 16. septembra 2014.
- (23) Družba Ryanair in svetovalna družba, ki deluje v njenem imenu, sta 12. septembra 2014 predložili pripombe k temu primeru, nezaupna različica teh pripomb pa je bila Nemčiji poslana 19. septembra 2014. Nemčija je 6. oktobra 2014 predložila pripombe v zvezi s tem.

2. OZADJE PREISKAVE

2.1 PRVA PREUREDITEV LETALIŠČA V NIZKOCENOVNE LETALSKE STORITVE

- (24) Družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ⁽¹⁰⁾, ki je v javni lasti, je že od leta 1992 lastnik in upravljavec letališča Leipzig-Altenburg (prej letališče Altenburg-Nobitz, v nadaljnjem besedilu: letališče AOC) v južnem delu zvezne dežele Turingije v Nemčiji. Letališče AOC je nekdanje rusko vojaško letališče, ki je bilo zapuščeno v začetku devetdesetih let 20. stoletja. Nato je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH postala odgovorna za gradnjo in uporabo letališča AOC. V skladu s statutom je cilj družbe izboljšati gospodarsko pomembno infrastrukturo, da bi se okreplila gospodarska moč vzhodne Turingije in zahodne Saške.
- (25) Letališča, ki so najbližje letališču AOC, so:
- (a) letališče Leipzig-Halle, ki je od letališča AOC oddaljeno približno 85 km ter 1 uro in 10 minut vožnje z avtomobilom;
 - (b) letališče Dresden, ki je od letališča AOC oddaljeno približno 113 km ter 1 uro in 16 minut vožnje z avtomobilom;
 - (c) letališče Erfurt, ki je od letališča AOC oddaljeno približno 140 km ter 1 uro in 37 minut vožnje z avtomobilom;
 - (d) letališče Hof-Plauen, ki je od letališča AOC oddaljeno približno 122 km ter 1 uro in 37 minut vožnje z avtomobilom.
- (26) Odkar je letališče AOC začelo delovati kot civilno letališče, ima na leto manj kot 150 000 potnikov. Preglednica 1 vsebuje pregled števila potnikov na letališču AOC od leta 2000.

Preglednica 1 ⁽¹⁾

Število potnikov na letališču AOC v obdobju 2000–2013 ⁽²⁾

Leto	Skupno število potnikov ⁽³⁾	Potniki na rednih letih ⁽⁴⁾
2000	27 876	—
2001	27 345	—
2002	26 811	—
2003	71 006	51 289

⁽¹⁰⁾ Delničarji družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH so: okrožje Altenburger Land (60 %), občina Nobitz (5 %) in družba THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %). Vsi delničarji so javni organi ali v celoti v javni lasti, družba sama pa ima v lasti 32 % svojih delnic. Vir: finančno poročilo družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH iz leta 2012. To je zadnje poročilo, ki ga je Nemčija predložila Komisiji.

Leto	Skupno število potnikov ⁽³⁾	Potniki na rednih letih ⁽⁴⁾
2004	93 946	76 742
2005	118 442	101 846
2006	105 213	90 551
2007	147 100	124 411
2008	138 400	126 972
2009	140 800	133 411
2010	119 000	112 985
2011	15 000	9 328
2012	5 400	—
2013	5 000	—

⁽¹⁾ Vir: finančna poročila družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Nemčije.

⁽²⁾ Vir: finančna poročila družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

⁽³⁾ Po navedbah Nemčije družba Ryanair med 17. decembrom 2004 in 11. januarjem 2005 ni imela nobenih letov. Leta 2006 so bile vse dejavnosti letenja dva tedna prekinjene zaradi gradbenih del.

⁽⁴⁾ Komisija meni, da se lahko potniki na rednih letih („Linienflugverkehr“) v obdobju 2003–2011 pripišejo letom družbe Ryanair.

- (27) Družba Eurowings je leta 2000 ponujala devet letov; družba Air Berlin je leta 2001 izvedla 62 letov, leta 2002 57 letov in nato prenehala delovati na letališču AOC.
- (28) Upravljavec letališča AOC, tj. družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, in družba Ryanair sta 3. marca 2003 sklenili sporazum o letaliških storitvah za deset let.
- (29) V letih viška (2008–2010) je družba Ryanair z letališča AOC ponujala do štiri destinacije. Družba Ryanair je najprej ponujala dnevne lete v London in od leta 2007 lete v Barcelono/Girono. Družba je imela leta 2009 tudi lete v Edinburg, leta 2010 pa je odprla še ruto v Alicante. Ryanair je bil od 1. maja 2003 edina družba, ki je zagotavljala redne letalske storitve do letališča AOC in z njega.
- (30) Te storitve je prenehala opravljati 31. marca 2011. Od takrat ni imel noben drug letalski prevoznik rednih letov z letališča AOC, kot potrjuje tudi spletno mesto letališča.

2.2 DRUGA PREUREDITEV LETALIŠČA V SPLOŠNI LETALSKI PROMET

- (31) Na podlagi priporočil svetovalne družbe KE-Consult GbR ⁽¹¹⁾ iz leta 2010 (v nadaljnjem besedilu: študija KE-Consult) je začelo letališče razvijati dejavnosti splošnega letalskega prometa, pri čemer se je osredotočilo na poslovne lete in izkoristilo bližino regije Chemnitz-Zwickau z rastočim gospodarstvom. Letališče je prenehalo izvajati nizkocenovne letalske dejavnosti ter je bilo poleg tega preoblikovano v center za usposabljanje letalskega in varnostnega osebja.

⁽¹¹⁾ Študija „Studie über den Verkehrslandeplatz Leipzig-Altenburg und das angrenzende Industriegebiet“, KE-Consult, Kurte & Esser GbR, september 2010.

- (32) Glavni razlogi za to preureditev so ⁽¹²⁾:
- (a) Velika odvisnost letališča od javnih prispevkov, ki jih zagotavljajo zlasti zvezna dežela Turingija in delničarji družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH: v poročilu, ki ga je leta 2011 pripravilo vodstvo družbe, je navedeno, da je bilo od leta 1992 v letališče vloženih približno 21 milijonov EUR, pri čemer je 17 milijonov EUR vložila zvezna dežela Turingija in približno 4 milijone EUR delničarji družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Kljub temu je v proračunskih letih 2009 in 2010 nastala vrzel v financiranju ⁽¹³⁾ v znesku približno 270 000 EUR. Zaradi manjkajočih prispevkov delničarjev je bila likvidnost letališča takrat ogrožena, kar je ogrozilo prihodnost družbe.
 - (b) V skladu s statutom družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH naj bi nizkocenovnim letalskim dejavnostim prinašal koristi gospodarski razvoj regije. Kljub temu je bila donosnost naložb v letališče negativna: pozitivni davčni učinek, ki ga je letališče AOC ustvarilo za občine in javne organe financiranja, je bil manjši od prispevkov, plačanih letališču ⁽¹⁴⁾.
 - (c) Spremembe strukture delničarjev: Družba Stadtwerke Altenburg GmbH (SWA) se je 31. decembra 2010 odrekla svoji udeležbi, do katere je imelo mesto Altenburg prednostno kupno pravico.
 - (d) Leta 2009 se je zamenjala vlada zvezne dežele Turingije in izkazalo se je, da nova vlada še manj zagotavlja nadaljnje prispevke za letališče. Nova vlada je zlasti zavrnila odločitve prejšnje vlade, da se letališču zagotovijo prispevki za trženje za obdobje 2009–2012. Ker javni delničarji v zimski sezoni 2010/2011 družbi Ryanair niso hoteli zagotoviti nadaljnjih prispevkov za trženje, se je na podlagi finančne podpore regionalnih podjetij izvajala le ruta v London in iz Londona. Delničarji in upravni odbor družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH so nato zavrnilo dodelitev 420 000 EUR, ki jih je družba Ryanair zahtevala kot pristojbino za trženje za načrt letov za poletje 2011. Družba Ryanair se je nato odločila, da bo svoje regionalno vozlišče prestavila v Magdeburg/Cochstedt in da bo marca 2011 prenehala izvajati dejavnosti na letališču AOC.
- (33) Vodstvo letališča je predvidelo številne možnosti preureditve. Najbolj izvedljiva je bila ponudba novih rut in čarterskih letov za leto 2012 brez kakršnih koli prispevkov za trženje: zato so se leta 2011 začela pogajanja z družbo Rheinjet za lete v Barcelono. Potem ko se je družba Ryanair 26. julija 2011 odločila, da bo letela z letališča Leipzig-Halle, se je položaj letališča AOC na trgu spremenil in navedene nove rute so se opustile.
- (34) Zato je bila leta 2011 v zvezi s preureditvijo letališča sprejeta odločitev o novih dejavnostih:
- (a) razvoj poslovnega prevoza, ki bi moral biti donosnejši zaradi milejših varnostnih zahtev;
 - (b) ustanavljanje podjetij, zainteresiranih za letalske dejavnosti;
 - (c) ustanavljanje zagonskih podjetij;
 - (d) vzpostavljanje fotonapetostnih elektrarn (fotonapetostna naprava je bila zgrajena leta 2012), najmanjše parkirnih prostorov in objektov, organiziranje dogodkov.
- (35) Po navedbah vodstva naj bi ti ukrepi na podlagi bistvenega znižanja stroškov družbi omogočili, da si sama zagotovi srednjeročno financiranje, saj bi se lahko na leto privarčevalo 520 000 EUR, s čimer bi se sčasoma zmanjšala vrzel v financiranju letališča. Letališče bi se vzdrževalo in tako prispevalo k razvoju regionalnega gospodarstva.

⁽¹²⁾ Vir: Poročilo upraviteljev družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH“, 9. september 2011.

⁽¹³⁾ „Deckungslücke“.

⁽¹⁴⁾ To pojasnjuje študija KE-Consult.

3. UKREPI, KI SE OCENJUJEJO, IN OZADJE TEH UKREPOV

3.1 PREGLED JAVNIH PRISPEVKOV, KI JIH JE PREJELA DRUŽBA FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH

- (36) Med letoma 1992 in 2010 je bilo v družbo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vloženih približno 21 milijonov EUR, pri čemer je približno 17 milijonov EUR vložila zvezna dežela Turingija in približno 4 milijone EUR javni delničarji družbe ⁽¹⁵⁾.
- (37) Družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je v obdobju 2000–2011 prejela dve vrsti javnih prispevkov, ki so jih zagotovili njeni delničarji in druge javne organizacije, zlasti zvezna dežela Turingija ⁽¹⁶⁾. Po navedbah Nemčije in v skladu s finančnimi poročili družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je zvezna dežela Turingija financirala zlasti naložbe v infrastrukturo, delničarji pa so prispevali k financiranju izgub iz poslovanja. V preglednici 2 so navedeni vsi javni prispevki, ki jih je prejelo letališče in so bili namenjeni naslednjim glavnim ciljem:
- (a) financiranje naložb, zlasti naložb v infrastrukturo;
 - (b) financiranje operativne dejavnosti (kritje izgube);
 - (c) financiranje ukrepov za trženje v okviru različnih sporazumov z družbo Ryanair;
 - (d) financiranje dejavnosti javnega interesa.

Preglednica 2 ⁽¹⁾

Pregled vseh javnih prispevkov, ki jih je prejela družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH

(v tisoč EUR)

Proračunsko leto	Prispevki delničarjev	Drugi javni prispevek ⁽²⁾	Skupaj
2000	256	321	577
2001	256	655	911
2002	256	226	482
2003	960	561	1 521
2004	1 280	395	1 675
2005	914	690	1 604
2006	769	404	1 173
2007	1 057	780	1 837
2008	925	2 032	2 957
2009	957	1 416	2 373

⁽¹⁵⁾ Vir: Poročilo upraviteljev družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH“, 9. september 2011.

⁽¹⁶⁾ Statut upravljalca letališča omejuje letni kapitalski prispevek posameznega delničarja na njegov petkratni delež (člen 24(3)).

(v tisoč EUR)

Proračunsko leto	Prispevki delničarjev	Drugi javni prispevek ⁽²⁾	Skupaj
2010	1 147	367	1 514
2011	302	0	302
Skupaj	9 079	7 847	16 926

⁽¹⁾ Vir: letna finančna poročila družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, na voljo na naslednjih straneh:

leto 2000: str. 28 in Priloga 6, str. 20;
 leto 2001: str. 28 in Priloga 6, str. 23;
 leto 2002: str. 28 in Priloga 6, str. 21;
 leto 2003: str. 7 in Priloga 6, str. 21;
 leto 2004: Priloga 3, str. 5, in Priloga 6, str. 19;
 leto 2005: Priloga VI, list 13, in Priloga III, list 19;
 leto 2006: Priloga VI, list 12, in Priloga III, lista 15 in 16;
 leto 2007: Priloga VI, list 13, in Priloga III, lista 15 in 16;
 leto 2008: Priloga VI, list 12, in Priloga III, lista 15 in 16;
 leto 2009: Priloga VI, str. 15, in Priloga III, str. 14;
 leto 2010: Priloga VI, str. 15, in Priloga III, str. 14;
 leto 2011: Priloga VI, str. 13, in Priloga III, str. 14.

⁽²⁾ Te prispevke je zagotovila zlasti zvezna dežela Turingija, čeprav so morda prispevali tudi drugi javni organi.

3.2 FINANCIRANJE NALOŽB V INFRASTRUKTURO V OBDOBJU 2000–2011

- (38) Nemčija navaja, da se je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v obdobju 2000–2011 zavezala naložbam v infrastrukturo v skupnem znesku 6 474 035 EUR, ki so podrobno razčlenjene v preglednici 3. Te naložbe vključujejo skupni znesek 687 882 EUR za širitev vzletno-pristajalne steze v letih 2003 in 2004 ter znesek 1 003 571 EUR za gradnjo novega terminala leta 2009 (terminal je bil odprt šele leta 2010 ⁽¹⁷⁾).

Preglednica 3 ⁽¹⁾

Pregled naložb v infrastrukturo in njihovega financiranja na letališču AOC v obdobju 2000–2011

(v EUR)

Leto	Infrastrukturni ukrep	Javni prispevki	Lastna sredstva ⁽²⁾	Skupna vrednost naložbe
2000	vreme – pridobitev centralnega računalnika, dodatne opreme itd.	13 914	9 276	23 190
	tehnično sprejetje naprave za iskanje smeri RT 1000C	3 590	2 393	5 983
	oskrba z vodo (prikluček, sprememba) ⁽²⁾	10 205	6 803	17 008
2001	obnova vzletno-pristajalne steze in delov vozne steze	72 652	8 072	80 724
	pridobitev zračnega zaganjalnika	34 495	42 949	77 443

⁽¹⁷⁾ www.nachrichten.lvz-online.de: „Aus für Linienflüge ab Altenburg – Ryanair zieht sich komplett zurück“.

(v EUR)

Leto	Infrastrukturni ukrep	Javni prispevki	Lastna sredstva (²)	Skupna vrednost naložbe
2002	ograja okrog letališča (preostanek)	26 144	17 429	43 573
	stroški načrtovanja – načrtovana širitev območja RESA 22 in praga 22	46 183	5 131	51 314
2003	razširitev območja RESA 22, obnova vzletno-pristajalne steze (1. plačilo leta 2003, 2. plačilo leta 2004)	314 550	187 882	687 882
2004	razširitev območja RESA 22, obnova vzletno-pristajalne steze (2. plačilo leta 2004)	185 450		
2006	letališki svetilnik, pridobitev programske opreme, pridobitev petih alarmnih naprav s pomočjo radijskega prenosa, gradnja zasilnega izhoda, razširitev terminala, nakup 27 biometričnih transponderjev, podaljšanje kabla vremenske postaje,	28 787	12 337	41 124
	pridobitev gasilske brizgalne (1. obrok leta 2006)	193 526	82 940	276 466
2007	pridobitev gasilske brizgalne (2. obrok leta 2007)	387 052	165 879	552 931
	pridobitev vozila za čiščenje	230 040	153 360	383 400
2008	mreža za spremljanje varnosti	11 430	4 899	16 329
	univerzalna kosilnica	5 514	3 676	9 190
	pridobivanje zemljišč	56 144	24 062	80 206
	obnova vzletno-pristajalne steze – varnostna nadgradnja	1 816 538	778 516	2 595 054 (³)
2009	obnova terminala	702 500	50 672	753 172 (⁴)
	označevanje letališke ploščadi	4 429	1 898	6 327
	popravila vzletno-pristajalne steze pred pragom 04	336 853	0	336 853
2010	obnova terminala	0	250 399	250 399 (⁴)
	označevanje letališke ploščadi	0	0	0
	popravila vzletno-pristajalne steze pred pragom 04	0	144 366	144 366

(v EUR)

Leto	Infrastrukturni ukrep	Javni prispevki	Lastna sredstva ⁽²⁾	Skupna vrednost naložbe
2012	naprava za preskušanje tornih lastnosti GripTester (varnost letenja)	28 770	12 330	41 100
SKUPAJ		4 508 766	1 965 269	6 474 034

⁽¹⁾ Vir: Nemčija.⁽²⁾ Lastna sredstva družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.⁽³⁾ Ta znesek trenutno preučuje in obravnava zvezno upravno sodišče, zato bo morda spremenjen.⁽⁴⁾ Znesek se lahko spremeni – glej opombo 26.

- (39) Kot je podrobno opisano v oddelku 3.4.2, je bilo letališče AOC k razširitvi vzletno-pristajalne steze in zagotovitvi službenih prostorov za družbe za izposajo avtomobilov zavezano na podlagi sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair. V finančnih poročilih družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH za zadevna leta je navedeno, da je bila vzletno-pristajalna steza podaljšana ⁽¹⁸⁾.
- (40) Odbor družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz je na sestanku 23. junija 2000 v zvezi z razvojem letališča obravnaval splošen desetletni naložbeni program, katerega skupni znesek naložb bi znašal približno 20 milijonov EUR.

3.3 FINANCIRANJE IZGUB IZ POSLOVANJA DRUŽBE FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH V OBDOBJU 2000–2011

- (41) Družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je v obdobju 2000–2011 z delovanjem na letališču AOC ustvarila letne izgube, kot so navedene v preglednici 4.

Preglednica 4 ⁽¹⁾

Pregled letnih izgub družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in financiranja teh izgub

(v tisoč EUR)

Proračunsko leto	Poslovni izid brez javnih prispevkov in stroškov javne politik ⁽²⁾	Naložbe ⁽³⁾	Amortizacija	Neto finančni rezultat ⁽⁴⁾	Neto rezultat
2000	– 244	204	1 509	– 19	+ 34
2001	– 591	77	1 469	– 24	– 31
2002	– 214	61	1 393	0	+ 51
2003	– 1 161	509	620	+ 2	– 64
2004	– 1 192	428	612	– 1	0
2005	– 671	92	445	– 12	– 272
2006	– 496	2 613	531	– 26	– 253

⁽¹⁸⁾ V finančnem poročilu za leto 2004 je zlasti navedeno, da so se vzletne in pristajalne razdalje na vzletno-pristajalni stezi podaljšale in omogočajo uporabo zrakoplova B 737-800. V skladu s sporazumom med letališčem AOC in družbo Ryanair je slednja na letališču AOC uporabljala zrakoplov B 737-300 ali drugo različico zrakoplova B 737.

(v tisoč EUR)

Proračunsko leto	Poslovni izid brez javnih prispevkov in stroškov javne politik (2)	Naložbe (3)	Amortizacija	Neto finančni rezultat (4)	Neto rezultat
2007	- 719	1 071	533	- 1	- 301
2008	- 511	664	645	- 2	- 460
2009	- 906	2 354	821	+ 7	- 562
2010	- 1 150	1 296	965	- 2	- 567
2011	- 424	8	907	- 13	- 437

(1) Vir: Nemčija in letna finančna poročila družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

(2) Poslovni izid se izračuna kot prihodki od operativnih dejavnosti – od katerih se je odštel skupni znesek javnih prispevkov, kot so navedeni v preglednici 2 – brez neposrednih stroškov poslovanja (osebje in materiali ter drugi stroški) v skladu s podatki iz letnih finančnih poročil družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

(3) Zneski naložb iz preglednice 4 so vzeti iz letnih finančnih poročil družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in se razlikujejo od zneskov naložb iz preglednice 3, ki jih je zagotovila Nemčija.

(4) Neto finančni rezultat pomeni razliko med finančnimi prihodki in finančnimi izdatki. Po navedbah Nemčije družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v tem obdobju ni vzela bančnega posojila; finančni izdatki so bili povezani zlasti z obrestmi za že prejete prispevke, ki se še niso uporabili.

- (42) Nemčija je predložila podatke iz preglednice 5 o letnih prispevkih delničarjev za kritje izgub iz poslovanja družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (19); ti kapitalski prispevki skupaj znašajo 8,9 milijona EUR.

Preglednica 5

Prispevki delničarjev za operativne namene

(v EUR)

2000	200 000–300 000 [...]*
2001	200 000–300 000 [...]*
2002	200 000–300 000 [...]*
2003	300 000–400 000 [...]*
2004	475 000–575 000 [...]*
2005	700 000–800 000 [...]*
2006	925 000–1 025 000 [...]*
2007	1 250 000–1 350 000 [...]*

(19) Podatki iz preglednice 5, ki jih je predložila Nemčija, se razlikujejo od podatkov iz preglednice 2, zagotovljenih iz letnih finančnih poročil družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

(v EUR)

2008	1 125 000–1 225 000 [...]*
2009	1 125 000–1 225 000 [...]*
2010	1 325 000–1 425 000 [...]*
2011	425 000–525 000 [...]*
Skupaj	8 897 000

[...]* Velja obveznost varovanja poslovne skrivnosti.

- (43) Glede na finančna poročila družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je finančni položaj letališča že od začetka zadevnega obdobja precej odvisen od prispevkov delničarjev. V finančnem poročilu iz leta 2002 je navedeno, da bi bil obstoj družbe brez finančnih prispevkov delničarjev ogrožen in da so potrebni dodatni prispevki delničarjev. V več drugih finančnih poročilih (iz let 2003 in 2004) je prav tako navedeno, da je družba preživela le zaradi kapitalskih prispevkov delničarjev⁽²⁰⁾. V letni napovedi iz finančnega poročila za leto 2003 je bilo že predvideno, da bodo v naslednjem finančnem obdobju potrebni kapitalski prispevki delničarjev. Glede na finančno poročilo za leto 2006 se je bilo mogoče stečajno leto 2006 izogniti le s prispevki delničarjev.
- (44) Po navedbah Nemčije so stroški javne politike povezani s stroški osebja, odgovornega za kontrolo zračnega prometa, kontrolo ograje, upravo, prijavo na let, usposabljanje, in piloti ter so se financirali z lastnim kapitalom družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in zvezne dežele Turingije, kot je prikazano v preglednicah 6 in 7.

Preglednica 6

Financiranje stroškov javne politike družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH⁽¹⁾

(v EUR)

Leto	Stroški javne politike skupaj	Lastniški kapital	Finančni prispevki zvezne dežele Turingije
2000	276 420	106 031	170 389
2001	278 773	127 043	151 730
2002	292 270	134 801	157 469
2003	412 325	247 279	165 046
2004	461 067	293 713	167 354
2005	685 406	529 734	155 672
2006	683 415	527 017	156 398

⁽²⁰⁾ Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2002, Lagebericht 2002, str. 4.

(v EUR)

Leto	Stroški javne politike skupaj	Lastniški kapital	Finančni prispevki zvezne dežele Turingije
2007	732 355	597 858	134 497
2008	700 772	599 954	100 818
2009	718 416	347 598	370 818
2010	657 982	313 933	344 049
2011	598 056	261 654	336 402
Skupaj	6 497 257	4 086 615	2 410 642

(¹) Vir: Nemčija. Nemčija je navedla, da stroški javne politike presegajo zneske iz preglednice 6, vendar ni zagotovila nobenih nadaljnjih informacij o natančnem znesku.

Preglednica 7 (¹)**Porazdelitev finančnih prispevkov zvezne dežele Turingije glede na vrsto stroškov javne politike**

(v EUR)

Leto	Nadzor zračnega prometa	Storitve nadzora na letališču	Finančni prispevki zvezne dežele Turingije skupaj
2000	170 389	0	170 389
2001	151 730	0	151 730
2002	157 469	0	157 469
2003	165 046	0	165 046
2004	167 354	0	167 354
2005	155 672	0	155 672
2006	156 398	0	156 398
2007	134 497	0	134 497
2008	100 818	0	100 818
2009	100 818	270 000	370 818
2010	94 049	250 000	344 049
2011	86 402	250 000	336 402
Skupaj	1 640 642	770 000	2 410 642

(¹) Vir: Nemčija.

3.4 LETALIŠKE TAKSE IN PLAČILA DRUŽBI RYANAIR V SKLADU S SPORAZUMI O LETALIŠKIH STORITVAH IN TRŽENJU

3.4.1 Seznam letaliških taks na letališču AOC

- (45) V preglednici 8 so navedeni ključni podatki standardnih seznamov letaliških taks, ki so se na letališču AOC uporabljale v obdobju 2002–2010 ⁽²¹⁾.

Preglednica 8

Seznam letaliških taks, ki so se na letališču AOC uporabljale v obdobju 2002–2010 ⁽¹⁾

Cene brez DDV	Pristajalne takse za zrakoplove, ki tehtajo več kot 6 001 kg/na 1 000 kg	Potniške takse/na potnika
Seznam letaliških taks od 1.1.2002	7,78 EUR	2,67 EUR
Seznam letaliških taks od 18.9.2006	7,45 EUR	3,00 EUR

⁽¹⁾ Vir: Nemčija.

- (46) Januarja 2011 je bil pripravljen nov seznam letaliških taks, katerega ključni podatki so navedeni v preglednicah 9 in 10.

Preglednica 9

Seznam letaliških taks, ki se za zrakoplove uporabljajo od leta 2011 ⁽¹⁾

Seznam letaliških taks od januarja 2011 (Cene brez DDV)	Čas obračanja letal do 30 min	Čas obračanja letal nad 30 min
Za potniške lete s predvidenimi rotacijami ⁽²⁾	0 EUR	7,45 EUR
Za potniške lete brez predvidenih rotacij in tovarne lete	7,45 EUR	

⁽¹⁾ Vir: Nemčija.

⁽²⁾ Nemški izraz za predvidene rotacije je „Linienflugbetrieb“.

Preglednica 10

Seznam letaliških taks, ki se od leta 2011 uporabljajo za potnike ⁽¹⁾

Seznam letaliških taks od januarja 2011 (Cene brez DDV)	Število potnikov manjše od 50 000	Število potnikov med 50 000 in 100 000
Taksa na potnika	6,00 EUR	4,20 EUR

⁽¹⁾ Vir: Nemčija.

⁽²¹⁾ Takse iz preglednic 8 in 9 se uporabljajo za zrakoplove, vključene v poseben seznam, imenovan „Bonusliste“, ki zajema različne vrste zrakoplovov glede na njihove tehnične značilnosti v zvezi z emisijami onesnaževal: v seznam so vključeni zrakoplovi z najboljšo okoljsko učinkovitostjo, pri čemer so novi zrakoplovi samodejno vključeni.

3.4.2 Sporazum z družbo Ryanair o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003

- (47) Družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (v sporazumu imenovana letališče AOC) in Ryanair (Ryanair Limited) sta 3. marca 2003 sklenili sporazum o letaliških storitvah za deset let. Sporazum je začel veljati z rednimi dnevnimi leti do letališča London Stansted, ki naj bi se začeli izvajati 1. maja 2003.
- (48) V skladu s tem sporazumom družba Ryanair plačuje letališču AOC:
- (a) pristojbino za izvajanje potniškega zračnega prevoza v skladu s tarifo letališča AOC, veljavno na dan opravljanja storitve;
 - (b) znesek, ki ustreza taksam za varnost potnikov in državnim taksam (davek DE) po tarifi, veljavni v času leta. Prvotna taksa znaša „štiri evre in enainpetdeset centov (4,08 EUR)“ ⁽²²⁾. V sporazumu je tudi določeno, da si bosta obe stranki prizadevali znižati davek DE, če se bo število potnikov, ki potujejo prek letališča, povečalo. Družba Ryanair vsekakor kot minimalno takso zaračuna prvotno takso.
- (49) Nemčija je navedla, da je družba Ryanair plačevala pristojbine za opravljanje storitev v skladu s takrat veljavno standardno uredbo letališča AOC o pristojbinah, pri čemer je fiksna pristajalna pristojbina znašala [...] * na zrakoplov, potniška pristojbina pa [...] * na potnika (brez DDV) ⁽²³⁾ (pristojbine, plačane junija 2009).
- (50) Ta sporazum o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003 določa, da mora letališče AOC v zameno:
- (a) zagotoviti vzletno-pristajalno stezo, ki bo do 31. decembra 2003 izpolnjevala posebne tehnične specifikacije ter bo dokončana in podaljšana do 31. maja 2004;
 - (b) zagotavljati terminalne in infrastrukturne storitve ([...]) * ter storitve v zvezi s prodajo, trženjem in javnimi odnosi (storitve iz Priloge A k sporazumu o storitvah);
 - (c) zagotavljati oskrbo ali s tem povezane storitve (storitve iz Priloge B k sporazumu o storitvah);
 - (d) zagotavljati avtobusni prevoz med letališčem AOC in postajo v Leipzigu ter med letališčem AOC in postajo v Dresdnu po običajnih lokalnih prevozninah;
 - (e) skrbeti za službo za rezervacije (storitve iz Dodatka k Prilogi B k sporazumu o storitvah).
- (51) Poleg obveznosti družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, da zagotovi vzletno-pristajalno stezo, je v Prilogi A k sporazumu določenih več drugih storitev, ki naj bi jih opravljalo letališče AOC:
- (a) terminalne in infrastrukturne storitve: [...] * in druge „razumne priložnostne zahteve družbe Ryanair za zagotovitev, da lahko družba ohrani 25-minutni čas obračanja“;
 - (b) storitve v zvezi s prodajo, trženjem in javnimi odnosi: [...] *.
- (52) Pristojbine iz uvodne izjave 48, ki jih plačuje družba Ryanair, vključujejo več storitev v skladu s Prilogo B o oskrbi in s tem povezanih storitvah, ki jih opravljajo izvajalci storitev zemeljske oskrbe, k sporazumu o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003, na primer ⁽²⁴⁾: natovarjanje in raztovarjanje prtljage (brez tovora); na zahtevo storitve za uporabo sanitarij in vode [...] *; [...] * ter dobava in uporaba snovi za odtajanje na zahtevo družbe Ryanair, pri čemer stroški za tekočino znašajo [...] * na liter; prijava potnikov na let, vkrcanje in izkrcanje ter preverjanje potnih listin.

⁽²²⁾ Komisija je seznanjena z razliko med zneskom, izraženim z besedami, in zneskom, izraženim s številkami.

⁽²³⁾ Nemčija je predložila račun, ki ga je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poslala družbi Ryanair za junij 2009. Nemčija kljub nadaljnjim zahtevam Komisije ni predložila nobenih nadaljnjih informacij v zvezi s točnimi pristojbinami na potnika in zrakoplov, ki jih je družba Ryanair plačevala v obdobju 2003–2011.

⁽²⁴⁾ Navedeni so le nekateri ukrepi. Popoln seznam storitev je v Prilogi B.

- (53) V skladu z Dodatkom k Prilogi B o službi za rezervacije k sporazumu o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003 mora izvajalec storitev zemeljske oskrbe vzpostaviti in voditi oddelek za storitve prevoza potnikov, skrbeti za ustrezno usposobljenost osebja za rezervacije in plačevati računalniško strojno opremo in telefon, telefaks, računalniške in telekomunikacijske naprave v zračnem prevozu (SITA) ter vse stroške vzdrževanja in nadomeščanja opreme, ki jih ima navedeni izvajalec storitev v času vodenja potniškega oddelka. Vendar [...]*

3.4.3 Sporazumi o storitvah trženja

- (54) Družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je sklenila tri sporazume o storitvah trženja, prvega z družbo Ryanair, druga dva pa z družbo Airport Marketing Services Limited (AMS), in zadnjemu sporazumu z dne 25. januarja 2010 priložila spremni dopis.

Preglednica 11

Sporazumi o trženju med družbama Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair/AMS

Sporazum	Trajanje	Namen	Pristojbine, ki jih mora letališče AOC plačati družbi Ryanair
Sporazum z dne 7.4.2003 med letališčem AOC in družbo Ryanair	15.4.2003–30.4.2013	Oglasi v angleškem jeziku za internetno promocijo in spodbujanje prodaje ter odnose z javnostjo, da bi se spodbudilo trženje zračnega turizma na območju Altenburga	— nagrada za uspešnost, ki temelji na številu odhajajočih potnikov in se odšteje od takse za letališke storitve, ki jih plačuje družba Ryanair — nagrada za uspešnost, ki temelji na določenem odstotku kakršnega koli povišanja letaliških pristojbin
Sporazum z dne 28.8.2008 med letališčem AOC in družbo AMS	28.8.2008–27.8.2010	Storitve trženja, ki vključujejo uporabo spletnega mesta <i>ryanair.com</i> kot glavnega orodja: odstavek (odstavki), dolg 150 besed, v delu „Top Five Things To Do“ (Pet stvari, ki jih morate narediti) na strani destinacije AOC	[...]* za leto 2008 [...]* za leto 2009 ⁽¹⁾ (oba zneska brez DDV)
Sporazum z dne 25.1.2010 med letališčem AOC in družbo AMS	25.1.2010–konec prvega leta od datuma začetka izvajanja prve storitve	Sklop storitev trženja, ki se opravljajo eno leto	[...]* na leto ⁽¹⁾ (brez DDV)
Spremni dopis z dne 21.9.2010 med letališčem AOC in družbo AMS	21.9.2010–31.3.2011	Dopolnilni sporazum k prvotnemu sporazumu z dne 25.1.2010	[...]* za zimo v letu 2010

⁽¹⁾ Sporazum zadeva trenutno tarifo družbe AMS.

3.4.3.1 Sporazum o trženju z dne 7. aprila 2003

- (55) V skladu s prvim sporazumom o trženju, ki sta ga letališče Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (v sporazumu imenovano letališče AOC) in družba Ryanair sklenila 7. aprila 2003 in je od 15. aprila 2003 veljal deset let, mora družba Ryanair izvajati storitve trženja za promocijo območja Altenburg. V skladu s sporazumom ima družba Ryanair končno besedo pri vseh odločitvah glede promocije in oglaševanja, razen v zvezi s spletnim mestom letališča AOC.

- (56) Ob upoštevanju nalog, ki jih opravlja družba Ryanair, mora letališče Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH plačevati naslednje pristojbine:
- (a) „nagrado za uspešnost“ na odhajajočega potnika, na podlagi katere se določita neto taksa, ki jo družba Ryanair plačuje na potnika za pristajanje, kontrolo lokalnega zračnega prometa, razsvetlavo, parkiranje (brez parkiranja čez noč), oskrbo na ploščadi in oskrbo potnikov in infrastrukturo, ter taksa za storitve prevoza potnikov v okviru potniškega zračnega prevoza. Letališče AOC na podlagi dokumentov o številu potnikov izračuna neto takso na potnika in izračun ob koncu vsakega tedna predloži družbi Ryanair. Ryanair izračuna nagrado za uspešnost in izračun letališču AOC predloži v 30 dneh po koncu vsakega meseca; v izračunu se upoštevajo storitve predhodnega koledarskega meseca. Ryanair lahko svojo nagrado za uspešnost odšteje od mesečnih računov letališča AOC za pristajalne pristojbine;

Preglednica 12

Neto taksa na potnika, ki jo družba Ryanair plačuje letališču AOC

(v EUR)

Število rotacij storitev	Neto taksa na odhajajočega potnika, vključno z vsemi taksami (razen za varnost) 1.–5. leto	Neto taksa na odhajajočega potnika, vključno z vsemi taksami (razen za varnost) 6.–10. leto
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*

- (b) nagrada za uspešnost, ki temelji na določenem odstotku kakršnega koli povišanja letaliških pristojbin in vključuje:
- 100 % kakršnega koli povišanja prispevkov za varnost, ki jih pobira država, do največ 10 % nad veljavno objavljeno tarifo v petletnem obdobju in
 - 100 % kakršnega koli povišanja veljavnih objavljenih pristojbin ali dodatnih pristojbin, taks ali prispevkov, uvedenih v okviru objavljenih letaliških taks, do največ 10 % celotne veljavne objavljene pristojbine, ki jo plačuje družba Ryanair, v petletnem obdobju.

3.4.3.2 Sporazum o trženju z dne 28. avgusta 2008

- (57) Drugi sporazum o storitvah trženja sta 28. avgusta 2008 sklenila letališče Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (v sporazumu imenovano letališče AOC) in družba Airport Marketing Services. Letališče AOC namerava v skladu s sporazumom dejavno spodbujati mestne in regionalne zmogljivosti ter povečati delež prihajajočih potnikov v okviru storitev družbe Ryanair in s tem čim bolj povečati prihodke letališča iz neletalskih dejavnosti. Sporazum je povezan z zavezo družbe Ryanair, da bo odprla ruto z letališča AOC do letališča London Stansted, ki bo obratovala poleti (vsak dan) in pozimi (štirikrat na teden), ter ruto do Girone, ki bo obratovala le poleti (trikrat na teden).
- (58) Sporazum bo sprva trajal dve leti. Letališče AOC plačuje [...] EUR* v 1. letu in [...] EUR* v 2. letu. V zameno prejme letališče AOC [...]*. Sporazum ne vključuje nobene dodatne navedbe glede trajanja, namestitve ali drugih podrobnosti o povezavi.
- (59) Letališče Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ima pravico do izbire preferenčnih slotov za izvajanje ukrepov trženja. Vendar zaradi omejene razpoložljivosti teh slotov ni mogoče zagotoviti. Letališče Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ima tudi pravico do izbire spletnih mest, ki se lahko prek povezave povežejo s spletnim mestom družbe Ryanair. Vendar to pravico omejuje določba, da spletna mesta ne smejo vključevati storitev letov, najemanja avtomobilov ali namestitve in/ali katerih koli drugih storitev, ki se oglašujejo tudi na spletnem mestu družbe Ryanair. Poleg tega ima družba Ryanair končno besedo in lahko zavrne objavo spletnega mesta. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH mora tudi preverjati, ali se storitve opravljajo v skladu s sporazumom.

3.4.3.3 Sporazum o trženju z dne 25. januarja 2010

- (60) Tretji sporazum o storitvah trženja sta 25. januarja 2010 sklenila letališče Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (v sporazumu imenovano letališče AOC) in družba Airport Marketing Services. V skladu s sporazumom družba AMS na spletnem mestu družbe Ryanair ponuja s turizmom povezane storitve trženja, tako da lahko letališče AOC oglašuje svojo poslovno in turistično ponudbo. Sporazum je povezan z zavezo družbe Ryanair, da bo odprla poletne rute – začetek obratovanja poleti 2010 in le za poletno sezono IATA ⁽²⁵⁾ – z letališča AOC do letališč London Stansted (sedemkrat na teden), Girona (trikrat na teden) in Alicante (dvakrat na teden).
- (61) Sporazum bo sprva trajal eno leto. Letališče AOC plačuje [...] EUR* za eno leto za naslednji sklop storitev trženja: [...]*. Pravice in dolžnosti letališča AOC v zvezi s sloti, naravo spletnih mest in končno besedo družbe Ryanair so popolnoma enake kot pravice in dolžnosti iz prejšnjega sporazuma.

3.4.3.4 Spremni dopis z dne 21. septembra 2010

- (62) Spremni dopis z dne 21. septembra 2010 sta podpisala letališče Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (v sporazumu imenovano letališče AOC) in družba Airport Marketing Services. Sporazum dopolnjuje prvotni sporazum o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010, saj želi letališče AOC kupiti dodatne oglaševalske storitve ⁽²⁶⁾ v vrednosti [...] EUR*, in sicer le za obdobje zime 2010. Spremni dopis preneha veljati 31. marca 2011.
- (63) Oglaševalske storitve, ki jih mora družba AMS zagotoviti v skladu s spremnim dopisom, vključujejo „prisotnost povezave do spletnega mesta, ki ga določi letališče Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, pri čemer je ta povezava 12 dni v času trajanja tega spremnega dopisa prikazana na britanski domači strani www.ryanair.com“.
- (64) Po navedbah Nemčije so plačila v okviru tega spremnega dopisa izvedle zasebne družbe, potem ko so se dogovorile o ohranjanju dejavnosti družbe Ryanair na letališču AOC.

4. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE IN ZAČETNA OCENA KOMISIJE

- (65) Komisija je v sklepu o začetku postopka opozorila na naslednja vprašanja v zvezi z ukrepi, ki se ocenjujejo:
- (a) Ukrep 1: Financiranje naložb v infrastrukturo v obdobju 2000–2011: Ali plačila, izvedena za letališko infrastrukturo v obdobju 2000–2011, v skupnem znesku 6 474 034 EUR – vključno s podaljšanjem vzletno-pristajalne steze, kot je predvideno v sporazumu z dne 3. marca 2003, ki sta ga sklenila letališče Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in družba Ryanair – pomenijo državno pomoč in ali je v tem primeru ta državna pomoč združljiva z notranjim trgovom?
- (b) Ukrep 2: Financiranje izgub iz poslovanja letališča Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v obdobju 2000–2011: Ali so javni delničarji ravnali v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ko so v obdobju 2000–2011 letališču Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dodelili letno pomoč za tekoče poslovanje v znesku 9,079 milijona EUR, in ali je v nasprotnem primeru ta državna pomoč združljiva z notranjim trgovom?
- (c) Ukrep 3: Letališke takse in plačila družbi Ryanair v skladu s sporazumi o letaliških storitvah in trženju: Ali je letališče Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH s tem, ko je sprejelo zmanjšanje prihodkov iz letaliških storitev na podlagi mehanizma pristojbin za trženje, ki so se družbi Ryanair/AMS plačevale v obdobju od 1. maja 2003 do 31. marca 2011, ravnalo kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu, in če to znižanje pomeni državno pomoč, ali je ta pomoč združljiva z notranjim trgovom? Javni upravljavec letališča, tj. družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, se je s sprejetjem znižanih letaliških taks odpovedal prihodkom. Družbama Ryanair in AMS je plačila za trženje zagotovil javni upravljavec letališča, razen v okviru zadnjega sporazuma o trženju, tj. spremnega dopisa z dne 21. septembra 2010, v zvezi s katerim so plačila zagotovile zasebne družbe. Zato bo Komisija iz svoje analize izključila ta zadnji sporazum o trženju, ki je bil z družbo AMS sklenjen 21. septembra 2010, ker so financiranje v zvezi s tem sporazumom zagotovile zasebne regionalne družbe, ki so se strinjale z ohranjanjem dejavnosti družbe Ryanair na letališču.

⁽²⁵⁾ Poletna sezona IATA se je začela 28. marca 2010 in končala 30. oktobra 2010.

⁽²⁶⁾ Odstavek 3.2 sporazuma z dne 25. januarja 2010 dopušča možnost, da družba AMS na podlagi sporazuma med strankama zagotovi dodatne storitve trženja.

5. PRIPOMBE NEMČIJE

5.1 FINANCIRANJE NALOŽB V INFRASTRUKTURO V OBDOBJU 2000–2011 (UKREP 1):

- (66) Nemčija pojasnjuje, da so javni prispevki k naložbam v letališko infrastrukturo temeljili neposredno na logiki, ki je bila podlaga za preureditev letališča. Preureditev vojaškega letališča v civilno je bila upravičena z gospodarskim razvojem regij vzhodne Turingije in zahodne Saške ⁽²⁷⁾. Odstavek 2(1) statuta družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dejansko določa, da je cilj družbe izboljšati poslovno infrastrukturo, da bi se z gospodarskega vidika okrepile regije vzhodne Turingije in zahodne Saške. Poročilo, ki ga je pripravilo vodstvo družbe ⁽²⁸⁾, letne prihodke od tujih potnikov, ki vstopajo na letališče, ocenjuje na 10,7 milijona EUR za celotno osrednjo Nemčijo.
- (67) Po navedbah Nemčije spada zagotavljanje infrastrukture med pristojnosti države v okviru njenih pristojnosti za prostorsko načrtovanje, regionalni razvoj in regionalno prometno politiko. Zato tovrstne naložbe v infrastrukturo ne temeljijo samo na ekonomskih razlogih v korist podjetja, ampak so zajete tudi v vlogi države pri opravljanju storitev splošnega pomena.
- (68) Nemčija dodaja, da ima zvezna dežela pravico ⁽²⁹⁾ le do financiranja nekaterih dejavnosti, ki so v njenem neposrednem interesu in ki brez državnih subvencij ne bi bile izvedljive. Prekomerno nadomestilo se preprečuje z *naknadnim* nadzorom pravilne uporabe zagotovljenih sredstev ⁽³⁰⁾.
- (69) Po navedbah Nemčije je znano, da zlasti regionalna letališča svojih stroškov in naložb pogosto ne morejo pokriti z letališkimi taksami, zato je morda nujno potrebno javno sofinanciranje. Nemčija zlasti trdi, da so morali naložbe v infrastrukturo financirati javni organi, da bi se izpolnile nujne zakonske zahteve z vidika varovanja in varnosti. Letališče AOC kot regionalno letališče z letališkimi taksami ne more ustvariti zadostnih prihodkov za financiranje vseh naložb v infrastrukturo. Poleg tega družba brez državnih subvencij ne bi mogla izpolniti svojih zakonskih obveznosti, vključno z varnostnimi zahtevami za letalske dejavnosti.
- (70) Nemčija izpostavlja, da je bil terminal leta 2009 obnovljen zaradi varnostnih zahtev, da bi se izpolnila zahteva glede ločenega obravnavanja potnikov s schengenskega območja in potnikov zunaj tega območja. Po navedbah Nemčije so se poleg obnove obravnavale tudi druge možnosti, vendar je bila zaradi večjega števila potnikov in visokih stroškov teh nadomestnih možnosti izbrana dolgoročna rešitev obnove terminala.
- (71) Nemčija je navedla, da je bil skupni znesek 6 474 034 EUR, ki je bil vložen v infrastrukturo v obdobju 2000–2011 ⁽³¹⁾, izključno povezan z negospodarskimi dejavnostmi. Po navedbah Nemčije te naložbe v infrastrukturo ne pomenijo državne pomoči, zato se v zvezi z njimi ne uporabljajo pravila o državni pomoči iz člena 107 PDEU. Nemčija nadalje pojasnjuje, da je mogoče ta znesek naložb v negospodarske dejavnosti razdeliti na naložbe v vrednostne papirje ter naložbe v javno varnost in varnost v letalstvu. Nemčija opozarja, da varnostne in policijske dejavnosti, ukrepi protipožarne zaščite, javna in operativna varnost, meteorološke storitve ter varnost med letom spadajo na področje javne politike. Nemčija tudi opozarja, da se je znaten znesek prejetih sredstev namenil zagotovitvi varnosti infrastrukture in njeni obnovi, ne pa gradnji nove infrastrukture.
- (72) Poleg tega je Nemčija navedla, da se je 30 % celotnega zneska naložb v višini 6 474 034 EUR financiralo iz lastniškega kapitala družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, preostali del pa je zagotovila zvezna dežela Turingija. Nemčija izpostavlja, da je bilo financiranje teh naložb v infrastrukturo zagotovljeno z nepovratnimi sredstvi in ne posojili. Pogoji za ta nepovratna sredstva izhajajo iz zahtev iz uredbe *Thüringer Landeshaushaltsordnung* ⁽³²⁾.

⁽²⁷⁾ Nemčija je navedla, da je bilo več kot 16,5 milijona EUR vloženih v razvoj industrijskega območja, na katerem je na približno 58 hektarjih trenutno zaposlenih okrog 250 ljudi.

⁽²⁸⁾ „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH“, 9. september 2011.

⁽²⁹⁾ Odstavek 23 uredbe *Thüringer Landeshaushaltsordnung*.

⁽³⁰⁾ Nemčija v zvezi s tem navaja primer subvencije, odobrene in plačane leta 2009, v zvezi s katero se je izvedel naknadni nadzor in ki je bila delno vrnjena leta 2012.

⁽³¹⁾ Glej preglednico 3.

⁽³²⁾ Uredba *Thüringer Landeshaushaltsordnung* je proračunski zakonik zvezne dežele Turingije. V oddelku 23 proračunskega zakonika so določene zahteve, ki morajo biti izpolnjene za prejemanje finančnih prispevkov iz proračuna zvezne dežele. Zvezna dežela Turingija mora imeti močan interes za izvajanje projekta, za katerega se zagotovijo prispevki in ki se brez teh prispevkov ne bi mogel ustrezno izvesti ali pa se sploh ne bi mogel izvesti. Pogoji za prejemanje prispevkov so podrobneje opredeljeni v *Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)*, ki zajema splošne pogoje za prispevke k razvojnim projektom.

- (73) Nemčija je navedla še, da so se projekti preureditve v skladu s členom 107(3)(c) PDEU tudi v drugih zveznih deželah v celoti financirali z javnimi sredstvi, da bi se spodbudil regionalni gospodarski razvoj. Sklicuje se tudi na predhodno odločbo Komisije ⁽³³⁾, v kateri je navedeno, da je gradnja ali širitev regionalnih letališč na strukturno šibkih območjih združljiva s Pogodbo Evropske unije.

Namenska infrastruktura za družbo Ryanair

- (74) V zvezi z naložbami, ki jih družba Ryanair zahteva v sporazumu o storitvah (zahteva, da se vzletno-pristajalna steza z določenimi tehničnimi značilnostmi zagotovi do 31. decembra 2003 ter dokonča in podaljša do 31. maja 2004 ⁽³⁴⁾), je Nemčija navedla, da to podaljšanje ni bilo v celoti izvedeno in se ni obravnavalo kot pogodbeno obveznost, temveč kot predpogoj za katerega koli letalskega prevoznika, ki želi pristajati na letališču AOC. Nemčija je navedla, da se je dolžina vzletno-pristajalne steze na letališču AOC z leti podaljšala z 2 185 m (7.7.2003) na 2 235 m (9.9.2004) in nazadnje na 2 435 m (9.12.2008). Vendar je bila vzletno-pristajalna steza odprta za vse uporabnike. Po navedbah Nemčije dejstvo, da je to vzletno-pristajalno stezo uporabljala le družba Ryanair, ne spremeni ocene.
- (75) Nemčija je tudi zavrnila trditev pritožnika, da se je vzletno-pristajalna steza podaljšala zlasti zaradi zrakoplova Boeing 737-800 družbe Ryanair (107 teh zrakoplovov leta 2007), saj ta zrakoplov dejansko pogosto uporabljajo tudi drugi letalski prevozniki, na primer Deutsche Lufthansa (132 letal leta 2007). Poleg tega Nemčija opozarja, da je navedba pritožnika, da je bilo do leta 2007 v posodobitev letališča vloženi 28 milijonov EUR javnih sredstev, napačna. Pritožnik naj bi se skliceval na informacije, ki so vključevale zgolj ocene glede morebitnih stroškov. Po navedbah Nemčije so dejanske naložbe znašale 16,7 milijona EUR.
- (76) Poleg tega Nemčija trdi, da so obveznosti, ki jih družba Ryanair zahteva v Prilogah A in B ter v Dodatku k Prilogi B k sporazumu o storitvah, splošne obveznosti, ki jih mora letališče izpolnjevati, da bi lahko opravljalo storitve, ki jih zahtevajo letalski prevozniki: Navedla je, da so storitve iz uvodnih izjav 50 do 53 običajne obveznosti katerega koli letališča in da je letališka infrastruktura dostopna vsem uporabnikom. Prav tako je dodala, da nekatere storitve iz Priloge A k sporazumu o storitvah, kot so tiskovne konference, novinarski izleti in večeri potovalnih agencij, niso bile zagotovljene.

Ocena državne pomoči

- (77) Med letoma 1993 in 1997 je zvezna dežela Turingija vložila 12,25 milijona EUR v letališko infrastrukturo. V obdobju 1998–2011 je zvezna dežela Turingija odobrila finančne prispevke za družbo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v znesku 4,5 milijona EUR. Ta sredstva so se zagotovila na podlagi objavljenih shem pomoči zvezne dežele Turingije, katerih priglasitev se ni štela za potrebno. Po navedbah Nemčije je pomoč v okviru teh shem dostopna vsem upravljavcem letališč v Turingiji. V okviru teh shem pomoči se javna sredstva odobrijo za naložbe v infrastrukturo, ki so nujne za zračni promet, dostopne vsem morebitnim uporabnikom in namenjene splošnemu javnemu interesu. Poleg tega so ta sredstva omejena na ustrezne in potrebne zneske, pri čemer Nemčija opozarja, da od leta 1997 tudi letališča krijejo del infrastrukturnih stroškov. Po navedbah Nemčije zato te sheme ne morejo povzročiti nobenega izkrivljanja konkurence.
- (78) V zvezi z naložbami v infrastrukturo, izvedenimi med 12. decembrom 2000 – datum sodbe Sodišča v zadevi *Aéroports de Paris* – in 9. decembrom 2005 – datum začetka uporabe smernic za letalski sektor iz leta 2005 –, Nemčija meni, da so merila, ki se uporabljajo, nejasna: ob uporabi smernic za letalski sektor iz leta 1994 se infrastruktura ne more že v izhodišču obravnavati kot državna pomoč. Nemčija v zvezi s tem trdi, da so se smernice iz leta 1994 uporabljale do začetka veljavnosti smernic iz leta 2005 in da sodba v zadevi *Aéroports de Paris* tega ne spremeni. Ker smernice iz leta 1994 zavezujejo Komisijo v skladu z načelom legitimnih pričakovanj, se morajo torej za naložbe v infrastrukturo uporabljati do leta 2005. Zato ukrepa ni mogoče šteti za državno pomoč: čeprav so se plačila za infrastrukturo izvedla v okviru javnega financiranja, se to financiranje nanaša na dejavnosti s področja javne politike in ne na gospodarsko dejavnost.

⁽³³⁾ SA 16588 (N 644i/2002) – Deutschland – Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen (Nemčija – Gradnja in razvoj regionalnih letališč).

⁽³⁴⁾ Glej uvodno izjavo 50(a).

- (79) Kar zadeva naložbe v infrastrukturo, izvedene po 9. decembru 2005, Nemčija kot prvo meni, da ne pomenijo pomoči, kar utemeljuje z razlogi iz uvodnih izjav 66 do 73. Če bi Komisija kljub temu sklenila, da te naložbe pomenijo državno pomoč, Nemčija trdi, da je ta pomoč v skladu s členom 107(3)(c) PDEU združljiva z notranjim trgov, saj izpolnjuje zahteve iz točke 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005:
- (a) Nemčija v zvezi s prvo zahtevo trdi, da imajo naložbe v infrastrukturo jasen cilj splošnega interesa, tj. zagotoviti prometno infrastrukturo in regionalni razvoj v strukturno šibki regiji. Tako je bilo letališče AOC prvo vojaško letališče, ki je bilo po ponovni združitvi Nemčije preurejeno v letališče za civilno uporabo. Letališče AOC je pomembno tudi za podjetja na bližnjem industrijskem območju. Poleg tega se bosta z receptivnim turizmom izboljšala regionalni turizem in ustvarjanje delovnih mest.
 - (b) Nemčija v zvezi z drugo zahtevo trdi, da so naložbe v infrastrukturo potrebne in sorazmerne z zastavljenim ciljem. Ponovno poudarja, da je bil namen vseh naložb obnova in posodobitev letališča. Ker upravljavec letališča, tj. družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, ni imel dovolj sredstev, je bilo potrebno javno financiranje.
 - (c) Nemčija v zvezi s tretjo zahtevo meni, da so bile srednjeročne možnosti za uporabo infrastrukture zadovoljive vsaj do leta 2009. V skladu s tremi študijami, izvedenimi leta 2007 ⁽³⁵⁾, naj bi upravljavec letališča do leta 2015 izboljšal letne rezultate letališča in dosegel skoraj uravnotežene poslovne prihodke ter okrepil bližnje industrijsko območje. Ena študija ⁽³⁶⁾ obravnava zlasti donosnost prometa nizkocenovnega prevoznika in kot mogoč scenarij navaja, da bi lahko letališče AOC do leta 2015 doseglo 500 000 potnikov, kar je celo opisano kot previdna ocena. Po navedbah Nemčije to dokazuje, da so družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in njeni delničarji vedno ravnali kot zasebni vlagatelji.
 - (d) Nemčija v zvezi s četrto zahtevo pojasnjuje, da lahko do infrastrukture pravično in brez diskriminacije dostopajo vsi njeni morebitni uporabniki.
 - (e) Nemčija je v zvezi s tretjo zahtevo navedla, da vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju s splošnim interesom. Letališče AOC je letališče z manj kot 150 000 potniki na leto, torej letališče kategorije D, pri čemer ni izkrivljanja konkurence v odnosu z drugimi letališči.
- (80) Nemčija nazadnje meni, da ukrep ne bo povzročil izkrivljanja ali ne izkrivlja konkurence na notranjem trgu, saj je infrastruktura brez diskriminacije dostopna vsem uporabnikom. Poleg tega kot letališče kategorije D v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005 na leto oskrbi manj kot 150 000 potnikov in kot tako ne konkurira drugim letališčem. Konkurenca med letališčem AOC ter letališči Dresden, Erfurt-Weimar in Hof je zanemarljiva. Poleg tega delež letališča AOC predstavlja le 0,1 % skupnega prometa vseh nemških letališč iz ADV ⁽³⁷⁾, zato je Nemčija navedla, da to letališče ne konkurira nobenim evropskim letališčem, kar pomeni, da ne vpliva na konkurenco na notranjem trgu in trgovino med državami članicami. Nemčija v zvezi s tem opozarja, da na primer delovna obremenitev letališča AOC predstavlja le 2 % delovne obremenitve letališča Leipzig-Halle.

Ugotovitve študije KE-Consult iz leta 2010 o prihodnjih razvojnih možnostih letališča in regije, v kateri deluje

- (81) Ko je postalo očitno, da se scenarij, predviden v študijah iz leta 2007, ne bo uresničil, je letališče pri svetovalni družbi KE-Consult naročilo študijo o letališču AOC in sosednjem industrijskem območju; študija je bila predložena leta 2010. Ugotovitve kažejo, da nadaljnji razvoj letališča kot nizkocenovnega letališča ne bi bil poslovno uspešen, in priporoča se, da se letališče osredotoči na splošni letalski promet. Tako je upravni odbor družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH septembra 2011 predložil nov načrt za razvoj letališča, ki ga je potrdil

⁽³⁵⁾ „Plausibilitätsprüfung über die Wirtschaftlichkeit der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH unter Berücksichtigung des Wirtschafts- und Finanzplanes für die Jahre 2007 bis 2010“ (31. avgust 2007) in „Kapitalflussrechnungen FAN für die Geschäftsjahre 2007 bis 2015“ (16. november 2007), ki ju je izvedla družba BDO – Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft; „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz“, ki jo je izvedel prof. dr. Richard Klophaus (september 2007); „Planentwurf für den Zeitraum 2011 – 2015: Wirtschafts-, Vermögens-, Finanz- und Investitionsplan“, ki jo je izvedla družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (15. november 2007).

⁽³⁶⁾ „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz“, ki jo je izvedel prof. dr. Richard Klophaus (september 2007).

⁽³⁷⁾ Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (poklicno združenje nemških letališč).

nadzorni odbor, potrjen pa je bil tudi na sestanku delničarjev. Letališče AOC ne bo odprto za nizkocenovne letalske prevoznike ali kakršne koli komercialne letalske dejavnosti, ampak za splošni letalski promet, poleg tega pa bi moralo s tem novim poslovnim razvojem postati donosno do leta 2015.

- (82) Študija KE-Consult priznava, da so delničarji družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH družbo stalno subvencionirali. Ker se je bila potreba po subvencijah vse večja, je bila dosežena meja gospodarske učinkovitosti delničarjev.
- (83) Študija KE-Consult je bila izvedena, da bi se preučile mogoče razvojne možnosti letališča AOC na podlagi njegovega regionalnega, političnega, gospodarskega in fiskalnega učinka. V zvezi s tem so bili izdelani različni scenariji o ukinitvi, nespremenjenem nadaljnjem izvajanju ali razširitvi letalskega prometa z nizkocenovnimi prevozniki ter o razvoju industrijskega parka okrog letališča.
- (84) Zahteve za mikroekonomsko in fiskalno ravnovesje se lahko izpolnijo le s scenarijem „splošnega letalskega prometa“, ki pomeni ukinitve letalskega prometa z nizkocenovnimi prevozniki na letališču AOC. To je edini scenarij, ko letališče ne potrebuje nobenih drugih plačil, temveč le obvezni letni dodatni prispevek delničarjev v znesku 227 000 EUR na delničarja. Ta scenarij je ugoden z makroekonomskega vidika. Do leta 2015 bi ta scenarij delničarje stal 0,83 milijona EUR, kar se lahko krije z obveznimi letnimi prispevki v znesku 227 000 EUR. Če se bo amortizacija še naprej zmanjševala, po letu 2015 ne bodo potrebne dodatne subvencije delničarjev. Regionalna gospodarska učinkovitost je veliko večja kot v vseh drugih scenarijih. Pozitiven je tudi javnofinančni saldo Turingije in njenih občin za leto 2015.
- (85) Vsi drugi scenariji, ki vključujejo nadaljnje izvajanje ali razširitev letalskega prometa z nizkocenovnimi prevozniki, niso gospodarsko trajnostni na podlagi obveznih prispevkov delničarjev. Fiskalni učinek za Turingijo bi znašal med 115 000 EUR in 375 000 EUR na leto, odvisno od scenarija. V vseh scenarijih z nizkocenovnimi letalskimi prevozniki bi bil pozitiven fiskalni učinek letališča AOC in občin manjši od prispevkov, ki bi jih potrebovalo letališče, zato je fiskalno ravnovesje med prihodki in stroški negativno.
- (86) Dodatni makroekonomski učinek letalskega prometa z nizkocenovnimi prevozniki bo mogoče doseči le, če se bodo poleg obveznih prispevkov delničarjev zagotovile naložbe v znesku 6,7 milijona EUR do 10 milijonov EUR. Regionalna gospodarska učinkovitost je v scenarijih z nizkocenovnimi letalskimi prevozniki manjša kot v scenariju splošnega letalskega prometa. V primerjavi s scenarijem splošnega letalskega prometa je raven potrebnih prispevkov v scenarijih z nizkocenovnimi letalskimi prevozniki enajst- do petnajstkrat višja, medtem ko so učinki dodane vrednosti le dva- do trikrat večji. Medtem ko je fiskalno ravnovesje med prihodki in stroški v scenariju splošnega letalskega prometa pozitivno, je v vseh scenarijih z nizkocenovnimi prevozniki negativno.
- (87) Poleg tega se je upoštevalo več okvirnih pogojev:
- (a) negotovost zaradi monopolnih uporabnikov in zunanjih vplivov: razvoj letalskega prometa na letališču AOC je v precej – vsaj v zvezi s prometom nizkocenovnih prevoznikov – odvisen od pogodb z zadevnimi letalskimi prevozniki in od zunanjih vplivov, kot je britanska turistična taksa ali nemška taksa za zračni promet, ki lahko izrazito negativno vplivajo na obseg prometa z nizkocenovnimi prevozniki;
- (b) neodobritev nadaljnega stalnega subvencioniranja: ogrozila bi se poštena konkurenca brez subvencioniranja, kar ne bi bilo v skladu z načrtom zračnega prometa za Nemčijo in sporazumi politične koalicije na ravni zvezne dežele;
- (c) pomanjkanje trajnosti: scenariji z nizkocenovnimi prevozniki ne kažejo izboljšanja fiskalnega in mikroekonomskega ravnovesja. Poslovni model na podlagi nizkocenovnih prevoznikov bi povzročil samo vse večjo potrebo po subvencijah do leta 2015 in pozneje.
- (88) Zato študija KE ugotavlja, da delničarjem in zvezni deželi Turingiji ni mogoče priporočiti nadaljnega izvajanja ali razširitve letalskega prometa nizkocenovnih prevoznikov.

5.2 FINANCIRANJE IZGUB IZ POSLOVANJA DRUŽBE FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH V OBDOBJU 2000–2011 (UKREP 2)

- (89) V finančnih poročilih družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz je navedeno, da letališče ne more zagotoviti operativne dejavnosti brez javnih prispevkov za kritje izgub. Družba je vzpostavila sistem, v okviru katerega se vsako leto pripravijo letni poslovni načrti za prihodnje leto, ki se odobrijo na sestanku delničarjev in nato v zadevnem letu posodablajo z aktualnimi podatki, ki jih pridobi letališče ⁽³⁸⁾. Ta sistem je letališču omogočil posodabljanje javnega finančnega prispevka, potrebnega za kritje izgub.
- (90) Nemčija je navedla, da izgube, zabeležene po letu 2000, ki so zahtevale prispevke delničarjev, niso povzročile le naložb v infrastrukturo: amortizacija ne pojasnjuje v celoti izgub, povzročili pa jih niso niti finančni stroški, saj letališče ni imelo kreditnega financiranja. Letne izgube družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH so bile le delno povezane s stroški amortizacije, poleg tega pa jih Nemčija ne povezuje neposredno z družbo Ryanair.
- (91) Kar zadeva trditve pritožnika, kot so navedene v sklepu o začetku postopka, jih Nemčija v celoti zavrača. Po navedbah Nemčije pritožnik ne upošteva pristopa na podlagi enojnega zaračunavanja ⁽³⁹⁾ na letališču AOC. Nemčija je navedla, da so bili prihodki iz neletalskih dejavnosti leta 2009 enaki tistim iz letalskih dejavnosti. V zvezi s tem zavrača trditve, da je naraščajoče število potnikov zaradi skrivnih plačil družbi Ryanair pomenilo vse večje izgube za družbo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Navedla je, da so bile izgube posledica najrazličnejših dejavnikov, ki niso bili povezani z družbo Ryanair.
- (92) Nemčija zlasti zavrača trditve, da ruta družbe Ryanair z letališča AOC na letališče London Stansted neposredno konkurira ruti družbe Air Berlin z letališča Leipzig-Halle na letališče London Stansted in da je bil to razlog, da je družba Air Berlin ukinila zadnje navedeno ruto. Nemčija poudarja, da je družba Air Berlin ukinila ruto na letališče London Stansted, ker letališče Leipzig-Halle ni več subvencioniralo družbe Air Berlin in ker je bila uvedena prepoved nočnih letov.
- (93) Nemčija meni, da letna plačila delničarjev družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ne pomenijo državne pomoči, saj so izpolnjene zahteve načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu, v skladu s katerim je treba upoštevati vse gospodarske ugodnosti, zagotovljene glavnemu delničarju, tj. okrožju Altenburger Land ⁽⁴⁰⁾. Sklicuje se na študijo iz leta 2007, ki jo je izvedel prof. dr. Klophaus ⁽⁴¹⁾ (v nadaljnjem besedilu: študija Klophaus) in v kateri so navedene „izgubljene subvencije“ okrožja Altenburger Land: gospodarski učinek plačil delničarjev na okrožje Altenburger Land je bil pozitiven zaradi dodatnih plačil davkov. Skupni prihodki od davkov v letu 2006, ustvarjeni z delovanjem na letališču AOC, znašajo 7,9 milijona EUR, pri čemer je 1 milijon EUR zlasti v korist okrožja Altenburger Land. Če bi se letno število potnikov povečalo na 500 000, bi se ta vsota do leta 2015 potrojila. Ker je donosnost plačil davkov večja od letnih plačil delničarjev, je Nemčija sklenila, da je okrožje Altenburger Land ravnalo kot zasebni vlagatelj.
- (94) Kar zadeva trditve glede morebitnega zaprtja letališča namesto nadaljnjih prispevkov delničarjev, Nemčija potrjuje, da je okrožje Altenburger Land ravnalo kot zasebni vlagatelj: če bi se letališče zaprlo, bi moral upravljavec letališča zvezni deželi Turingiji povrniti približno 7 milijonov EUR, saj bi to pomenilo predčasen konec uporabe infrastrukture. Da bi se izognili temu povračilu, so tudi delničarji ravnali kot zasebni vlagatelji.

Študija Klophaus

- (95) Ugotovitve študije Klophaus iz leta 2007 so naslednje. Študija navaja, da so neposredni, posredni, inducirani in spodbujevalni učinki letališča AOC na gospodarstvo in privlačnost regije, zlasti z vidika delovnih mest, pozitivni in veliki. Po ugotovitvah študije so pozitivni tudi prihodnji obeti letališča AOC, saj bi lahko postalo baza družbe Ryanair za osrednjo Nemčijo, za kar si prizadeva družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Ker je na letališču AOC nameščenih toliko zrakoplovov družbe Ryanair, bi se lahko torej število potnikov vsako leto povečalo za milijon. Tako bi lahko AOC postalo regionalno letališče, kar bi okrožju Altenburger Land zagotovilo priložnost,

⁽³⁸⁾ Nemčija je Komisiji predložila poslovne načrte za leta 2000–2005 („Wirtschaftsplan“) in posodobitve teh načrtov, pripravljene naslednje leto („Nachtrag zum Wirtschaftsplan“).

⁽³⁹⁾ Pristop na podlagi enojnega zaračunavanja pomeni, da je treba upoštevati ves dobiček, torej prihodke iz letalskih (potniške takse) in neletalskih (npr. najemnine za trgovine na letališču, parkirnine) dejavnosti ter ne le število potnikov in s tem povezane potniške takse.

⁽⁴⁰⁾ Nemčija se sklicuje na sodbo Sodišča z dne 17. decembra 2008 v zadevi T-196/04, *Ryanair proti Komisiji*, ŽOdl. 2008, str. II-3643, točka 59 (sodba *Charleroi*).

⁽⁴¹⁾ Študija prof. dr. Richarda Klophausa z naslovom „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz“, september 2007.

da spremeni svoj mednarodni profil ter tako izboljša svojo gospodarsko in poslovno strukturo. V študiji je navedeno, da bo AOC kot nizkocenovno letališče zagotovilo velike splošne gospodarske ugodnosti.

- (96) Po ugotovitvah študije bo letališče AOC do leta 2015 predvidoma zagotovilo 658 delovnih mest (95,3-odstotna rast v primerjavi z letom 2006). Poleg tega bo ustvarjenih 881 posrednih delovnih mest (157,6-odstotna rast) in 438 induciranih delovnih mest (184,4-odstotna rast). Študija poudarja tudi pomen dostopnosti regij na nacionalni in mednarodni ravni, kar zelo vpliva na gospodarski razvoj zadevne regije.
- (97) V zvezi s tem je treba v skladu s študijo upoštevati tako javne prispevke za obnovo in razširitev letališča AOC ter s tem povezane stroške trženja kot tudi prihodke od davkov za zvezno deželo Turingijo in njene občine. Študija ugotavlja, da je treba upoštevati tako mikroekonomske vidike kot tudi makroekonomske učinke.

5.3 LETALIŠKE TAKSE IN PLAČILA DRUŽBI RYANAIR V SKLADU S SPORAZUMI O LETALIŠKIH STORITVAH IN TRŽENJU (UKREP 3)

- (98) Nemčija trdi, da niti letališke takse niti sporazumi o storitvah trženja ne pomenijo državne pomoči. Poudarja, da ni nobene povezave med sporazumi o letaliških storitvah in sporazumi o storitvah trženja, ki jih je treba oceniti ločeno; sporazumi o storitvah trženja ne pomenijo zmanjšanja prihodkov letališča, ampak zagotavljajo storitve oglaševanja.

Sporazum o storitvah družbe Ryanair

- (99) Nemčija je navedla, da je letališče upoštevalo pozitivna gospodarska pričakovanja, ki temeljijo na razvoju letalske dejavnosti prek družbe Ryanair. Pri sprejemanju odločitve glede poslovanja z letalskim prevoznikom so se na sestanku delničarjev dne 22. aprila 2003 upoštevali podatki ⁽⁴²⁾, prikazani v preglednici 13, pri čemer je bilo sklenjeno, da bi se lahko tudi v previdnem scenariju (en let dnevno s 70-odstotnim koeficientom zasedenosti) z družbo Ryanair dosegel skupni letni rezultat [...]*.

Preglednica 13

Pričakovani prihodki od dejavnosti družbe Ryanair na letališču AOC ⁽¹⁾ (2003)

(v EUR)

Pristojbina na potnika	[...]*
Število potnikov na zrakoplov s 70-odstotnim koeficientom zasedenosti ⁽²⁾	104
Pričakovani mesečni prihodki	[...]*
Mesečni stroški za načrtovane naložbe	12 138
Pričakovani mesečni rezultat	[...]*
Pričakovani letni rezultat	[...]*

⁽¹⁾ Previdni scenarij za en dnevni let.

⁽²⁾ Nemčija oblikuje svoje napovedi na podlagi predpostavke, da je lahko zrakoplov, ki ga je družba Ryanair uporabljala leta 2003, sprejel 148 potnikov.

⁽⁴²⁾ „Umsatzaufstellung Ryanair“ – to preglednico je pripravila družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na podlagi različnih predpostavk v zvezi s številom dnevni letov (1 do 10) in koeficientom zasedenosti (70 do 90 %).

- (100) Mesečni stroški, ki so se upoštevali v preglednici 13, vključujejo stroške osebja ter storitve odtajanja vzletno-pristajalne steze in odstranjevanja snega. Komisija ugotavlja, da je v dokumentu, ki je bil 22. aprila 2003 predložen na sestanku delničarjev, naveden skupni znesek letnih naložb v višini 902 155 EUR. Napovedi iz preglednice 13 tega zneska ne upoštevajo.
- (101) Nemčija je navedla, da je družba Ryanair v skladu s seznamom takrat veljavnih letaliških taks plačevala takso za pristajanje [...] na zrakoplov in potniško takso [...] na potnika ⁽⁴³⁾, tj. taksi, ki veljata za vse morebitne letalske prevoznike in ki sta po mnenju družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH razumni, če se upoštevajo promet in prihodki, ki jih družba Ryanair ustvarja za letališče AOC.
- (102) Nemčija je navedla, da storitve, ki naj bi jih letališče AOC zagotovilo v skladu s Prilogo A k sporazumu, ki je bil 3. marca 2003 sklenjen z družbo Ryanair, niso bile zagotovljene. Storitve iz Priloge B in Dodatka k Prilogi B o službi za rezervacije k sporazumu z dne 3. marca 2003 so bile družbi Ryanair zagotovljene brez dodatnih stroškov.

Sporazumi o trženju družbe Ryanair

- (103) Nemčija pojasnjuje, da je družba Ryanair v skladu s sporazumom o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003 letališču AOC plačevala pristojbine za letališke storitve glede na običajni seznam letalskih taks, kar je v obdobju 2003–2011 skupaj znašalo [...] EUR*. V skladu s sporazumom o trženju z dne 7. aprila 2003 je letališče AOC v obdobju 2003–2011 družbi Ryanair plačalo prispevek za storitve trženja v skupnem znesku [...] EUR*. Na podlagi razlike med obema plačiloma je družba Ryanair v obdobju 2003–2011 letališču AOC plačevala neto znesek [...] EUR*. Ker je bilo število potnikov v tem obdobju 408 291 ⁽⁴⁴⁾, je Nemčija sklenila, da je družba Ryanair letališču AOC plačala neto pristojbino v znesku približno [...] EUR* na odhajajočega potnika.

Preglednica 14

Računi, ki jih je družba Ryanair izdala in prejela v obdobju 2003–2011 ⁽¹⁾

(v EUR)

Leto	Prejeti računi družbe Ryanair	Izdani računi letališča	Število potnikov
2003	[...]*	[...]*	25 750
2004	[...]*	[...]*	37 160
2005	[...]*	[...]*	50 714
2006	[...]*	[...]*	44 580
2007	[...]*	[...]*	60 678
2008	[...]*	[...]*	62 876
2009	[...]*	[...]*	66 367
2010	[...]*	[...]*	55 641
2011	[...]*	[...]*	4 525
Skupaj	[...]*	[...]*	408 291

⁽¹⁾ Informacije, ki jih je predložila Nemčija.

- (104) Nemčija je navedla, da poleg napovedi družbe Ryanair, da bo marca 2011 ukinila rute z letališča AOC, upravljavec letališča februarja in marca 2011 ni plačal nobenih dodatnih prispevkov za trženje.

⁽⁴³⁾ Ti zneski izhajajo iz mesečnega računa, ki ga je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH junija 2009 poslala družbi Ryanair. Nemčija kljub zahtevi Komisije ni predložila nobenih informacij o mesečnih pristojbinah na potnika in zrakoplov, ki naj bi jih družba Ryanair plačevala v obdobju 2003–2011.

⁽⁴⁴⁾ Nemčija je v zvezi s tem predložila podatke o številu potnikov, ki se razlikujejo od podatkov o številu potnikov iz finančnih poročil upravljavca letališča – glej preglednico 1.

- (105) Nemčija pojasnjuje, da so prispevke za trženje v skladu s sporazumom, ki sta ga 21. septembra 2010 sklenili družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair, plačale zasebne družbe, potem ko so se strinjale z ohranjanjem dejavnosti družbe Ryanair na letališču AOC. V poročilu vodstva družbe iz leta 2011 ⁽⁴⁵⁾ je navedeno, da zimska letalska sezona 2010/2011, ki je vključevala le eno ruto v London, ne bi bila mogoča brez podpore regionalnih podjetij.
- (106) Nemčija trdi, da je družba Ryanair na svojem spletnem mestu oglaševala letališče AOC in regijo. To spletno mesto je za Googlovim spletnim mestom drugo najbolj priljubljeno v Evropi, čemur ustrezajo cene oglaševanja. Cena ključne besede na Googlu na klik je med 0,05 in 2,00 EUR. Nemčija je izračunala, da 100 000–150 000 potnikov, ki z družbo Ryanair letno potujejo prek letališča AOC, in cena ključne besede 1 EUR ustvarjajo ceno oglaševanja 100 000–150 000 EUR na leto, če se predpostavlja, da vsak potnik zagotovi le en klik. Ker potniki običajno ne naredijo le enega, ampak več klikov, in ker nekateri potniki zagotovijo klik, ne da bi naredili rezervacijo, so nemški organi sklenili, da sporazum o trženju med družbama Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair temelji na razumni ceni, ki družbi Ryanair ne zagotavlja nobenih ugodnosti.
- (107) Po navedbah Nemčije je družba Ryanair pripravila oglaševalske ukrepe iz preglednice 15.

Preglednica 15

Plačila za trženje, ki jih je letališče AOC plačalo družbi Ryanair

Obdobje	Znesek	Cilj
2003	50 000–150 000 EUR [...]*	Tiskani oglasi v časopisu <i>Leipziger Volkszeitung</i>
2004	25 000–125 000 EUR [...]*	Tiskani oglasi v časopisu <i>Leipziger Volkszeitung</i>
maj 2007–marec 2008	75 000–175 000 EUR [...]*	Časopisni oglasi, neposredno pošiljanje komercialnih obvestil in drugi ukrepi za obveščanje javnosti
maj 2008–marec 2009	50 000–150 000 EUR [...]*	Časopisni oglasi, neposredno pošiljanje komercialnih obvestil in drugi ukrepi za obveščanje javnosti
Skupaj (2003–marec 2009)	225 000–325 000 EUR [...]*	

- (108) Nemčija trdi, da nagrade za uspešnost ne pomenijo prednosti za družbo Ryanair, saj so to na trgu običajna plačila za dejavnosti trženja družbe Ryanair. Po navedbah Nemčije so bili ukrepi trženja uspešni, saj se je število potnikov s 25 000 (2002) povečalo na 140 000 (2009), zaradi česar so se skupni prihodki s 316 000 EUR povečali na 1,12 milijona EUR, medtem ko so se prihodki od letaliških taks s 132 000 EUR povečali na 530 000 EUR, prihodki od parkirnine pa z nič na 263 000 EUR.
- (109) Nemčija trdi, da plačila v okviru sporazumov o storitvah trženja ne pomenijo državne pomoči iz naslednjih razlogov:
- (a) Nemčija poudarja, da zadevno ministrstvo v nasprotju s trditvami Komisije v sklepu o začetku postopka ⁽⁴⁶⁾ ni imelo besede pri sklepanju sporazumov, razen v zvezi z infrastrukturnimi ukrepi. Odstavek 43 uredbe LuftVZO ⁽⁴⁷⁾ ne pomeni, da je bila potrebna odobritev ministrstva;
- (b) dejstvo, da je lokalna gospodarska zbornica podprla letališče AOC ⁽⁴⁸⁾, dokazuje, da je zasebni trg odobral povezave družbe Ryanair;

⁽⁴⁵⁾ „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH“, 9. september 2011.

⁽⁴⁶⁾ Glej sklep Komisije o začetku postopka, uvodni izjavi 133 in 134.

⁽⁴⁷⁾ Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (nemška uredba o izdajanju dovoljenj za letalske prevoze) – Glej sklep Komisije o začetku postopka, uvodna izjava 134.

⁽⁴⁸⁾ Glej sklep Komisije o začetku postopka, uvodna izjava 137.

- (c) Nemčija je navedla, da plačila za trženje, ki jih je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH plačala družbi Ryanair, ne pomenijo pomoči za zagon podjetja v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005, ampak so zgolj komercialne pogodbene obveznosti, ki ne spadajo na področje državne pomoči.

6. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

6.1 PRIPOMBE DRUŽBE RYANAIR

Odgovornost do države

- (110) Družba Ryanair trdi, da se ji državna pomoč letališčem ne sme pripisati. Predpostavljane prenosa državne pomoči z letališč na letalske prevoznike bi bilo v nasprotju z zakonodajo EU. Ta predpostavka diskriminira javna letališča, čeprav bi se morala pravila o konkurenci brez razlikovanja uporabljati za javna in zasebna podjetja. Družba Ryanair trdi, da dokazi, s katerimi Komisija dokazuje odgovornost do države, niso zadostni. Dokazi morda izražajo interes javnih organov za poslovne odnose in prihodnost letališča, vendar ne dokazujejo dejanske vpletenosti katerega koli javnega organa v pogajanja letališča in sporazume z družbo Ryanair. Dokazi, da so ministrstva zvezne dežele Turingije dejansko nasprotovala sporazumom z družbo Ryanair, bi vsaj pomenili, da mora Komisija temeljiteje preučiti odgovornost do države za sporazume z družbo Ryanair.
- (111) Družba Ryanair je navedla, da vprašanje ni, ali bi morala država svoj denar vložiti drugam, temveč ali daje letalskemu prevozniku prednost, ki je sicer ne bi imel. Z javnimi letališči se je zgolj pogodila o pogojih, podobno kot se je dogovorila s primerljivimi zasebnimi letališči.

Uporaba načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu

- (112) Družba Ryanair trdi, da ni posredna prejemnica državne pomoči. Če se lahko pogoji poslovnega odnosa med družbo Ryanair in letališčem upravičijo na podlagi načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu, morebitna obveznost vračila ne more veljati za družbo Ryanair. Družba Ryanair trdi, da je treba načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu uporabiti vedno, kadar se domneva, da so letališča v javni lasti dodelila državno pomoč družbi Ryanair. Po navedbah letalskega prevoznika dejansko ni nobene gospodarske ali pravne utemeljitve za izvzetje javnih letališč iz uporabe načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu, pri čemer je Komisija uporabljala to načelo v zvezi s sporazumi, ki se nanašajo na financiranje večje javne infrastrukture za druge načine prevoza, kot so javna morska pristanišča. Letališče pri sklepanju sporazumov izvaja gospodarsko funkcijo. Poleg tega letališča v zasebnem in javnem sektorju med seboj konkurirajo na trgu, pri čemer lahko imajo slednja koristi od pogodb med letalskimi prevozniki in letališči.
- (113) Družba Ryanair meni, da se pri oceni učinkovitosti ne smejo upoštevati niti denarni vložki v naložbe na področju javne politike niti nepovratni stroški, temveč dodatni stroški, nazadnje pa meni še, da je treba to oceno izvesti na podlagi referenčnega merila, tj. običajno dobro vodeno letališče. Trdi, da če je regionalno letališče prepričano, da bo sporazum prispeval k izboljšanju njegove učinkovitosti, potem je lahko pogodba donosna tudi, če se zdi, da so cene, ki se zaračunavajo, ob sklenitvi nižje od stroškov. Pričakovati je, da bodo neučinkovita in premalo izkoriščena letališča postala donosna šele, ko bodo dosegla ekonomije obsega in zunanje učinke mreže, kar lahko traja od 25 do 30 let. Nizkocenovni letalski prevozniki imajo odličen položaj, da regionalnim letališčem zagotovijo bistveno povečanje prihodkov, običajno brez potrebe po kakršni koli novi infrastrukturi ali drugih naložbah. Družba Ryanair to podpira s sklicevanjem na sklep organa za civilno letalstvo Združenega kraljestva z dne 27. maja 2011, ki priznava cenejšo zanašanje nizkocenovnih letalskih prevoznikov na letalske storitve.
- (114) Družba Ryanair trdi, da se nepovratni stroški ne smejo upoštevati pri uporabi načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu, kar velja tako za primerjalno analizo kot tudi za analizo stroškov. Navedla je, da bi moral zasebni vlagatelj, ki na letališču AOC deluje od leta 1992, infrastrukturne stroške in stalne stroške poslovanja letališča obravnavati kot nepovratne stroške. Realno teh stroškov ni bilo mogoče povrniti, saj je bila gospodarska privlačnost letališča AOC majhna, njegova tržna moč pa zelo omejena. V teh okoliščinah bi bilo sprejetje

kakršnega koli drugega scenarija, ki bi lastniku letališča zagotovil boljše ali zgolj manj težavne možnosti, kot je hipotetično neukrepanje ali zaprtje letališča s potencialno visokimi stroški, v celoti v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

- (115) Družba Ryanair tudi poudarja, da je treba posebne stroške, povezane z družbo Ryanair, upoštevati ločeno od nastalih stroškov letališča, lahko pa so na splošno nižji od prihodkov od pozitivnih zunanjih učinkov mreže, ki so jih ustvarile dejavnosti družbe Ryanair na letališču.

Študije svetovalne družbe, ki svetuje družbi Ryanair

- (116) Družba Ryanair je navedla, da sporazum o pristojbinah z letališčem AOC izpolnjuje zahteve načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu. V zvezi s tem je Komisiji predložila dve poročili, ki ju je pripravila svetovalna družba. Ti študiji primerjata zadevno pogodbo z drugimi sporazumi o pristojbinah, sklenjenimi med družbo Ryanair in letališči, ki so v večinski zasebni lasti in se financirajo z zasebnimi sredstvi ali delujejo kot vlagatelji v tržnem gospodarstvu, pri čemer so v precej podobnem položaju kot letališče AOC.
- (117) Družba Ryanair pojasnjuje metodo, na podlagi katere se primerjajo letališča v poročilih, kot sledi: analiza je temeljila le na drugih pogodbah družbe Ryanair, ker ta družba v primerjavi z večino drugih letalskih prevoznikov deluje drugače, saj ne uporablja prehodov za vstopanje, avtobusov ali prostorov za potnike, nima povezovalnih letov, čas obračanja letala je 20 minut, prtljaga pa je večinoma ročna. Poleg tega so bila v študijo vključena le letališča, ki se upravljajo v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Letališča, ki so morda prejela znatno državno pomoč, so bila izključena. Ob upoštevanju tega je v mreži družbe Ryanair približno 15 letališč, ki izpolnjujejo navedena merila in so bila vključena v študijo.
- (118) Prvo letališče meni, da je [...] * najustreznejše primerljivo letališče. V poročilu je navedeno, da „je v najboljšem primeru primerljivo letališče, izbrano za analizo, podobne velikosti kot letališče Altenburg. Čeprav ni bilo mogoče najti primerljivega letališča, ki bi bilo zelo podobno letališču Altenburg z vseh pomembnih vidikov, je letališče [...] * dovolj podobno za namene tukaj predstavljene analize“. Drugo letališče je sklop primerljivih letališč razširilo na letališča [...] * ter primerjalo njihove takse med obdobjema 2003–2004 in 2010–2011, in sicer takse na potnika in takse na obračanje letala.
- (119) V poročilih je bilo ugotovljeno, da je splošna raven taks, ki jih je družba Ryanair plačala letališču AOC, v povprečju višja od primerljivih ravni taks, ki jih je letalski prevoznik v preiskovanem obdobju plačeval na primerljivih letališčih, ali v skladu s temi ravnmi. To pomeni, da so takse, ki jih je družba Ryanair plačevala letališču AOC v okviru različnih sporazumov, združljive z ravno taks, ki bi jih družbi Ryanair v podobnih okoliščinah ponudil vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki bi imel v lasti letališče.
- (120) Družba Ryanair trdi, da bi bilo treba letališke takse obravnavati na ravneh, ki ustrezajo mejnim stroškom, namesto da se upoštevajo povprečni spremenljivi stroški ali povprečni skupni stroški.
- (121) Poudarja, da je treba sporazuma letališča AOC z družbama Ryanair in AMS oceniti ločeno ter da se obe družbi ne moreta obravnavati kot edini upravičenec do domnevne državne pomoči. Sporazuma sta ločena, pogajanja v zvezi z njima so potekala neodvisno, nanašata se na različne storitve in nista bila predmet povezav, zaradi katerih bi ju bilo mogoče šteti za edini vir domnevne državne pomoči. Sklenitev sporazuma o trženju z družbo AMS ni bila pogoj za obratovanje rut družbe Ryanair na letališče in z njega. Številna letališča, ki jih uporablja družba Ryanair, na podlagi lastnega dožemanja svojih potreb glede trženja ne sklepajo sporazumov z družbo AMS. Družba Ryanair poudarja, da bi bilo treba nakup tržnih storitev po tržnih stopnjah obravnavati ločeno od povezanih pogodbenih dogovorov med letališčem in letalskim prevoznikom.

- (122) Družba Ryanair nadalje pojasnjuje, da nič ne dokazuje, da letalski prevoznik, ki bi se zavezal zagotoviti podobnega števila potnikov in/ali rotacij letala, ne bi prejel podobnih „znižanih pristojbin“. Komisija prav tako ni preučila, ali bi letalski prevoznik s podobnimi zavezami na primerljivem zasebnem letališču plačeval podobne pristojbine.
- (123) Kar zadeva vrednost trženja, družba Ryanair trdi, da je prostor za trženje na spletnem mestu družbe Ryanair omejen vir, pri čemer je povpraševanje po tem prostoru veliko, tudi pri podjetjih, ki niso letališča. Spletno mesto trenutno beleži približno 4,5 milijarde ogledov strani na leto. Celo tradicionalni letalski prevozniki se zdaj zavedajo vrednosti svojih spletnih mest za trženje in oglaševanje. Po drugi strani pa veliko letališč sprejme poslovno razumno odločitev, da bodo blagovno znamko promovirala z oglaševanjem na spletnem mestu *ryanair.com* ali na spletnih mestih drugih letalskih prevoznikov. To povečanje prepoznavnosti blagovne znamke lahko letališčem prinaša koristi na veliko načinov, ki se vzajemno krepijo in dopolnjujejo. Letališče AOC je mednarodno veliko manj znano od letališč Aéroports de Paris ali Heathrow, zato mora vlagati v oglaševanje, da bi izboljšalo prepoznavnost svoje blagovne znamke in čim bolj povečalo delež prihajajočih potnikov.
- (124) Družba Ryanair je predložila analizo, ki jo je pripravila svetovalna družba ter vključuje primerjavo cen, ki jih družba AMS zaračunava za storitve spletnega trženja, in cen, ki jih za podobne storitve zaračunavajo druga spletna mesta, povezana s potovanji. Z analizo se primerjajo cene, ki jih družba AMS zaračunava v svojem prvem dokumentu s tarifami iz leta 2005, na podlagi primerljivih storitev, ki so jih takrat ponujala spletna mesta, povezana s potovanji, ter cene trenutnega dokumenta s tarifami (2013) družbe AMS s cenami primerljivih storitev, ki jih prodajajo druga spletna mesta, povezana s potovanji. Ugotovitev analize je, da so bile cene, ki jih je družba AMS zaračunavala za oglaševanje na spletnem mestu *ryanair.com*, v obeh obdobjih nižje od povprečnih cen ali v srednjem razponu cen iz dokumenta o tarifah za primerljiva spletna mesta. Po navedbah družbe Ryanair ta ugotovitev potrjuje, da so sporazumi javnih letališč z družbo AMS v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (125) Družba Ryanair poleg tega dokazuje storitve, zagotovljene letališču, na podlagi različnih posnetkov zaslona, ki potrjujejo, da so se storitve, ki so se opravljale v okviru pogodb z družbo AMS, spremljale. Ti posnetki zaslona so se običajno predložili letališču, ki je sklenilo pogodbo z družbo AMS, da bi se sporočil začetek izvajanja kupljene storitve na spletnem mestu *ryanair.com*. Družba Ryanair poudarja vrednost storitev družbe AMS za letališča in meni, da bi bilo treba resno količinsko opredeliti ugodnosti, ki jih letališčem zagotavlja sklepanje pogodb z družbo AMS.
- (126) Družba Ryanair je brez poseganja v stališče družbe, da bi bilo treba sporazum z družbo AMS in sporazum o letaliških storitvah obravnavati ločeno, predložila analizo donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki jo je izvedla svetovalna družba ter zajema sporazum o letaliških storitvah med družbo Ryanair in letališčem ter sporazume o trženju med družbo AMS in letališčem. Po navedbah družbe Ryanair naj bi bila ta analiza Komisiji v pomoč pri njenem pristopu skupnega obravnavanja sporazuma o letaliških storitvah in sporazumov z družbo AMS, saj lahko preuči, kako bi se lahko družba AMS vključila v skupno analizo donosnosti družbe AMS in sporazuma o letaliških storitvah.
- (127) Svetovalna družba je sklenila, da je pristop na podlagi denarnega toka ustrezna metoda za vključitev vrednosti družbe AMS v skupno oceno donosnosti družbe AMS in sporazuma o letaliških storitvah. Ta pristop zajema celotni dodatni dobiček, ki ga letališče ustvari po sklenitvi sporazuma o letaliških storitvah, in ugodnosti oglaševanja v okviru sporazuma z družbo AMS. V okviru tega pristopa bi se lahko odhodki letališča za družbo AMS v okviru analize donosnosti diskontiranih denarnih tokov šteli za dodatne stroške poslovanja. Ta pristop upošteva tudi koristi dejavnosti trženja, ki izhajajo iz sporazumov z družbo AMS, in dejavnosti trženja v okviru sporazuma o letaliških storitvah v času trajanja sporazuma in po načrtovanem prenehanju veljavnosti navedenega sporazuma, saj dejavnosti trženja dvigujejo vrednost blagovne znamke ter zagotavljajo prihodnje poslovanje in dobiček.
- (128) Družba Ryanair to študijo zaključuje s poudarkom, da mora Komisija, če bo sporazum o letaliških storitvah in sporazume družbe AMS še naprej obravnavala skupaj, uporabiti načela, ki jih je v zvezi z zadevnim primerom določila svetovalna družba, da bi se pri preiskavi sporazuma o letaliških storitvah in sporazumov družbe AMS ustrezno uporabila analiza donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu.

- (129) Družba Ryanair je poleg tega predložila več opomb, ki jih je pripravila svetovalna družba, in analizo, ki jo je pripravil prof. Damien P. McLoughlin.

Oprelitev tržnega referenčnega merila v primerjalni analizi za preskuse načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ⁽⁴⁹⁾ ⁽⁵⁰⁾

- (130) Svetovalna družba je prepričana, da je pristop Komisije, da upošteva le primerljiva letališča iz ciljnega območja letališča v preiskavi, napačen. Trdi, da na referenčne tržne cene, pridobljene pri primerljivih letališčih, ni vplivala državna pomoč, dodeljena bližnjim letališčem. Zato je lahko okvirna ocena tržnega referenčnega merila za preskuse načela udeleženca v tržnem gospodarstvu naslednja:
- (a) primerjalne analize se pogosto uporabljajo za preskuse načela udeleženca v tržnem gospodarstvu zunaj področja državne pomoči;
 - (b) družbe na določanje cen medsebojno vplivajo le, če so njihovi proizvodi nadomestki ali dopolnila;
 - (c) ni nujno, da letališča v istem ciljnem območju medsebojno konkurirajo, primerljiva letališča, uporabljena v predloženih poročilih, pa se srečujejo le z omejeno konkurenco letališč v državni lasti, ki so v ciljnih območjih primerjalnih letališč (manj kot tretjina komercialnih letališč v ciljnem območju primerljivih letališč je v celoti v državni lasti in nobeno od teh letališč ni vključeno v preiskave o državni pomoči (od aprila 2013));
 - (d) tudi kadar primerljivim letališčem konkurirajo letališča v državni lasti iz istega ciljnega območja, se lahko za njihovo ravnanje upravičeno šteje, da je v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu (če gre za velik lastniški delež v zasebni lasti ali če letališče upravlja zasebna družba);
 - (e) letališča, ki so v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ne bodo določila cen, nižjih od dodatnih stroškov.

Načela, na katerih temelji analiza donosnosti za preskuse udeleženca v tržnem gospodarstvu ⁽⁵¹⁾.

- (131) Svetovalna družba trdi, da analiza donosnosti, ki jo je uporabila v svojih poročilih in predložila Komisiji, temelji na načelih, ki bi jih upošteval razumen vlagatelj iz zasebnega sektorja, in zajema pristop, ki je razviden iz dosedanje prakse odločanja Komisije. Načela, na katerih temelji analiza donosnosti, so:
- (a) ocena se izvede postopno;
 - (b) predhodni poslovni načrt ni nujno potreben;
 - (c) za letališče, ki ni preveč zasedeno, je ustrezna metodologija oblikovanja cen pristop enojnega obračunavanja;
 - (d) upoštevati bi bilo treba le prihodke, povezane z gospodarsko dejavnostjo zadevnega letališča;
 - (e) upoštevati bi bilo treba celotno trajanje sporazuma, vključno z morebitnimi podaljšanji;
 - (f) pri ocenjevanju donosnosti sporazumov se ne bi smeli upoštevati prihodnji finančni tokovi;
 - (g) dodatno donosnost sporazumov z družbo Ryanair za letališča bi bilo treba oceniti na podlagi ocen ukrepov za interno stopnjo donosnosti ali neto sedanjo vrednost.

⁽⁴⁹⁾ Udeleženec v tržnem gospodarstvu.

⁽⁵⁰⁾ Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jih je svetovalna družba pripravila za navedeno družbo, 9. april 2013.

⁽⁵¹⁾ Glej opombo 50.

Analiza prof. Damiana P. McLoughlina ⁽⁵²⁾ – Krepitev blagovne znamke: zakaj in kako bi morale majhne blagovne znamke vlagati v trženje

- (132) Namen dokumenta je bil določiti poslovno logiko, na kateri temeljijo odločitve regionalnih letališč, da družbi AMS plačajo oglaševanje na spletnem mestu *ryanair.com*. V dokumentu je navedeno, da obstajajo številna zelo močna, znana letališča, ki se pogosto uporabljajo. Da bi lahko šibkejši konkurenti razvijali svoj posel, morajo premagati statične nakupovalne navade potrošnikov. Manjša regionalna letališča morajo najti način za dosledno seznanjanje čim širšega občinstva s sporočilom svoje blagovne znamke. Za običajne oblike tržnega sporočanja so potrebni izdatki, ki presegajo njihova sredstva.

Pripombe glede plačil družbi AMS

- (133) Družba Ryanair se ne strinja z oceno Komisije, da so plačila družbi AMS stroški letališča, ker se s tem pristopom ne upošteva vrednost, ki jo imajo storitve družbe AMS za letališče. Prav tako je prepričana, da bi bilo treba v okviru analize udeleženca v tržnem gospodarstvu nakup dragocenih tržnih storitev po tržnih stopnjah obravnavati ločeno od povezanih pogodbenih dogovorov med letališčem in letalskim prevoznikom. Da bi podprla svojo analizo, je predložila študijo, ki jo je izvedla svetovalna družba in v katerih se referenčne cene, ki jih zaračunava družba AMS, primerjajo s cenami primerljivih storitev, ki jih ponujajo druga spletna mesta, povezana s potovanji ⁽⁵³⁾. V skladu z ugotovitvijo iz študije so bile cene, ki jih je zaračunavala družba AMS, nižje od povprečja ali v srednjem razponu cen, ki so jih zaračunavala primerljiva spletna mesta. Na podlagi tega je družba Ryanair sklenila, da so cene družbe AMS v skladu s tržnimi cenami, odločitev javnega letališča, da plača storitve družbe AMS, pa v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Družba Ryanair je predložila tudi dokaze o storitvah, ki so se zagotavljale letališčem v okviru pogodb z družbo AMS, da bi prikazala vrednost teh storitev za letališča.
- (134) Družba Ryanair Komisijo poziva, naj ponovno oceni svoj dosedanji pristop k pogodbam z družbo AMS. Prepričana je, da bi bilo treba sporazume z družbo AMS obravnavati ločeno od sporazumov o letaliških storitvah, ki jih je sklenila družba Ryanair, in v zvezi z njimi izvesti ločen preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu. Če bi Komisija vztrajala pri vključitvi sporazumov, ki jih je sklenila družba AMS, in sporazumov o letaliških storitvah, ki jih je sklenila družba Ryanair, v skupni preskus načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, je treba upoštevati vrednost, ki jo imajo storitve družbe AMS za letališče.
- (135) Poročilo svetovalne družbe z dne 20. decembra 2013 o cenah družbe AMS se sklicuje na ugotovitve prejšnjih predloženih poročil, ki pojasnjujejo pomen oglaševanja za majhne blagovne znamke, kar potrjuje, da je družba Ryanair močna vseevropska blagovna znamka, ki lahko pridobi premijo za svoje storitve svetovanja. Tarife družbe AMS se primerjajo z vzorcem cen oglaševanja na spletnih mestih, ki je bil vzet v istem času, ob upoštevanju oglasov enake velikosti za obdobje 2004–2005, tj. ko je bil prvič uveden dokument s tarifami družbe AMS, in za leto 2013. Spletno mesto *ryanair.com* ima več kot dvakrat več mesečnih obiskovalcev kot drugo najbolj priljubljeno spletno mesto, povezano s potovanji, pri čemer je verjetneje, da bodo obiskovalci sodelovali v drugih elektronskih poslovanjih. Te edinstvene značilnosti in široka seznanjenost z blagovno znamko so letalskemu prevozniku omogočili zaračunavanje premije.
- (136) V primerjavo so se vključili oglasi enake velikosti, ki so bili določeni na podlagi razpoložljivih podatkov in objavljeni na domači strani posameznega spletnega mesta. Zaradi pomanjkanja preglednosti posebnih ponudb in diskrecijskih popustov, ki so običajna poslovna praksa, so se primerjale le cene iz dokumenta o tarifah. Cena iz dokumenta o tarifah je navedena v smislu cene na tisoč odtisov, tj. cena, ki se spletnemu mestu plača za vsak tisoči ogled oglasa. Cene spletnega oglaševanja se razlikujejo glede na velikost oglasa, ki se meri v slikovnih pikah, in mesto na spletni strani. Glavna oglaševalska storitev na domači strani, ki se je na spletnem mestu *ryanair.com* ponujala v obdobju 2004–2005, je bila pasica velikosti 468 × 60 slikovnih točk. Pasice so običajno v srednjem zgornjem delu spletne strani. Za obdobje 2004–2005 se je cena za oglaševanje iz dokumenta o tarifah družbe AMS iz leta 2005 v obliki pasic primerjala s cenami 54 evropskih spletnih mest, povezanih s potovanji.

⁽⁵²⁾ Pripravljeno za družbo Ryanair, 10. april 2013.

⁽⁵³⁾ „Ali so cene družbe AMS v skladu s tržno stopnjo?“ Pripravljeno za družbo Ryanair, 20. december 2013.

- (137) Za leto 2013 se upoštevata še dve vrsti oglasov: oglasi Skyscraper, velikosti 120 × 600 slikovnih točk, in oglasi na sredini strani, velikosti 300 × 250 slikovnih točk. Oglasi Skyscraper so dolgi in nameščeni vzdolž roba spletne strani, medtem ko so oglasi na sredini strani običajno znotraj spletne uredniške vsebine, zaradi česar so zelo opazni. Cene oglasov Skyscraper in oglasov na sredini strani iz dokumenta o tarifah družbe AMS se primerjajo s cenami 22 spletnih mest, povezanih s potovanji, in 135 drugih spletnih mest. Ugotovljeno je, da so tarife družbe AMS v obeh obdobjih in v vseh sektorjih nižje od cen, ki jih zaračunavajo primerljiva spletna mesta, ali v njihovem razponu.

Kako naj bi se sporazumi z družbo AMS obravnavali v okviru analize donosnosti pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (138) Družba Ryanair je predložila poročilo, ki ga je svetovalna družba pripravila v zvezi z načeli, za katere meni, da bi se morala uporabljati pri preskusu donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki obsega sporazume o letaliških storitvah med družbo Ryanair in letališči ter sporazume o trženju med družbo AMS in istimi letališči ⁽⁵⁴⁾. Poudarja, da to ne vpliva na njeno mnenje, da bi bilo treba za sporazume z družbo AMS in sporazume o letaliških storitvah opraviti ločena preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (139) V poročilu je navedeno, da bi bilo treba prihodke, povezane z družbo AMS, vključiti v prihodkovni del skupne analize donosnosti, v kateri so izdatki, povezani z družbo AMS, vključeni v stroškovni del. V njem je predlagana metoda na podlagi denarnega toka, pri kateri so izdatki, povezani z družbo AMS, obravnavani kot dodatni stroški poslovanja. Navedeno je še, da dejavnosti trženja prispevajo k ustvarjanju in izboljšanju vrednosti blagovne znamke, kar bo verjetno prinašalo posle in dobiček v času trajanja sporazuma o trženju in tudi po njegovem prenehanju. Sporazum z družbo Ryanair bi k letališču pritegnil druge letalske prevoznike. To bi nato pritegnilo gospodarske subjekte in povečalo prihodke letališča iz neletalskih dejavnosti ⁽⁵⁵⁾. Če Komisija izvede skupno analizo donosnosti, bi bilo treba upoštevati te koristi, tako da bi se odhodki za družbo AMS šteli za dodatne stroške poslovanja, izračun dodatnega dobička pa bi bil zmanjšan za plačila družbi AMS.
- (140) Poleg tega bi bilo treba ob koncu trajanja sporazuma o letaliških storitvah v napovedani dodatni dobiček vključiti končno vrednost, da bi se upoštevala vrednost, ustvarjena po prenehanju sporazuma. Končna vrednost se lahko prilagodi na podlagi previdne predpostavke glede verjetnosti podaljšanja pogodbe z družbo Ryanair ali sklenitve podobnih dogovorov z drugimi letalskimi prevozniki. To bo omogočilo oceno spodnje meje za koristi, ki skupaj izhajajo iz sporazuma z družbo AMS in sporazuma o letaliških storitvah, ob upoštevanju negotovosti glede dodatnega dobička, ustvarjenega po prenehanju sporazuma o letaliških storitvah.
- (141) Poročilo podpira ta pristop s povzetkom rezultatov študij o učinku oglaševanja na vrednost blagovne znamke. V teh študijah se ugotavlja, da se lahko z oglaševanjem ustvari vrednost blagovne znamke in izboljša zvestoba strank. Z oglaševanjem na spletnem mestu *ryanair.com* se zlasti poveča izpostavljenost blagovne znamke za letališče. Zlasti velja, da lahko manjša regionalna letališča, ki želijo povečati svojo bazo prometa, vrednost svoje blagovne znamke povečajo s sklenitvijo sporazumov o oglaševanju z družbo AMS ⁽⁵⁶⁾.
- (142) V poročilu je navedeno, da ima pristop na podlagi denarnega toka prednost pred pristopom na podlagi kapitalizacije, v okviru katerega bi se odhodki za družbo AMS šteli za naložbo v neopredmeteno dolgoročno sredstvo (tj. vrednost blagovne znamke letališča). Stroški trženja bi se knjižili kot neopredmeteno dolgoročno sredstvo, ki bi se amortiziralo v njegovi dobi koristnosti, s preostalo vrednostjo ob koncu načrtovanega prenehanja sporazuma o letaliških storitvah. Vendar ta pristop ne bi zajel dodatnih ugodnosti za letališče, ki izhajajo iz sklenitve sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair. Poleg tega je težko oceniti vrednost neopredmetenega dolgoročnega sredstva zaradi izdatkov v zvezi z blagovno znamko in trajanjem koristnosti sredstva.

⁽⁵⁴⁾ „Kako naj bi se sporazumi z družbo AMS obravnavali v okviru analize donosnosti pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu?“ Pripravljeno za družbo Ryanair, 17. januar 2014.

⁽⁵⁵⁾ V skladu s poročilom družbe York Aviation (2007) „*Social benefits of low fare airlines in Europe*“ (Socialne ugodnosti nizkocenovnih letalskih prevoznikov v Evropi) je družba Ryanair prispevala k privlačnosti letališča Eindhoven za druge nizkocenovne prevoznike.

⁽⁵⁶⁾ Vključen je poseben sklic na poročilo prof. McLoughlina (2013), ki ga je družba Ryanair predložila 13. aprila 2013, z naslovom „*Krepitev blagovne znamke: zakaj in kako bi morale majhne blagovne znamke vlagati v trženje*“.

- (143) Nazadnje naj bi bil pristop na podlagi denarnega toka v skladu s precedensi Komisije v zvezi s primeri državne pomoči in drugimi primeri. V zvezi s tem je navedena zadeva BayernLB ⁽⁵⁷⁾, za katero je Komisija navedla, da bo za oceno denarnih tokov uporabila metodo vrednotenja diskontirane dividende in nato določila končno vrednost na podlagi predvidene rasti dividende kot v primeru zmanjševanja marž v zvezi z družbo Telefónica ⁽⁵⁸⁾, ko je v analizo diskontiranega denarnega toka vključila končno vrednost.

6.2 PRIPOMBE DRUŽBE AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (144) Družba Airport Marketing Services se je opredelila kot hčerinska družba družbe Ryanair z dejanskimi komercialnim nameni in je bila ustvarjena za razvoj dejavnosti, ki ni del osnovne dejavnosti družbe Ryanair. Družba Ryanair jo uporablja kot posrednika za prodajo oglaševalskega prostora na svojem spletnem mestu. Načeloma so sporazumi o trženju, ki jih družba AMS sklene z letališči, dogovorjeni in sklenjeni ločeno od sporazumov, ki jih družba Ryanair sklene z istimi letališči.
- (145) Družba AMS je navedla, da ni bila upravičenka državne pomoči in da je letališče v zvezi z družbo AMS ravnalo v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Trdi, da je načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu izpolnjeno, saj tarife, po katerih zagotavlja oglaševalski prostor, in obseg, v katerem je ta potreben, ne razlikujejo med javnimi in zasebnimi oglaševalci. Javni in zasebni organi konkurirajo za dostop do omejenega oglaševalskega prostora na spletnem mestu *ryanair.com*.
- (146) Družba AMS je navedla, da so bili sporazumi o trženju dogovorjeni s komercialno vrednostjo po tržnih cenah ob upoštevanju poslovne logike. Veliko letališč, tako regionalnih letališč kot letaliških vozlišč, oglašuje na spletnem mestu družbe Ryanair in drugih spletnih mestih, da bi povečala prepoznavnost svoje blagovne znamke. To povečanje prepoznavnosti blagovne znamke lahko različno koristi letališčem. Lahko na primer privabijo prihajajoče potnike letalskega prevoznika, na spletnem mestu katerega oglašuje letališče. Prihajajoči potniki ustvarjajo prihodke iz neletalskih dejavnosti, saj je veliko verjetneje, da bodo tuji potniki na letališču denar porabili za spominke, lokalne izdelke, najem avtomobila, restavracije itd., pri čemer ti prihodki predstavljajo skoraj polovico prihodkov letališča iz neletalskih dejavnosti.
- (147) To zlasti velja za letališče AOC, ki ni imelo rednega potniškega prometa, ko je družba Ryanair začela rute Altenburg–London. Dejavnosti, ki bi lahko ustvarjale prihodke iz neletalskih dejavnosti, takrat niso bile razvite. Zato so bile dejavnosti trženja zlasti pomembne za povečanje deleža prihajajočih potnikov v okviru skupnega števila potnikov, ki se mu je zavezala družba Ryanair, in spodbuditev uvedbe neletalskih poslovnih dejavnosti na letališču.
- (148) Spletno mesto družbe Ryanair je zlasti dragoceno za trženje, saj: je eno najbolj priljubljenih potovalnih spletnih mest na svetu; sta blagovna znamka in spletni naslov družbe Ryanair dobro znana; je vsebina spletnega mesta privlačna, stopnja obiskov ene strani pa znaša le [...]*; posamezen obisk na spletnem mestu v povprečju traja zelo dolgo in je posebej usmerjen v morebitne potnike na zadevnem letališču. Te značilnosti spletnega mesta so upoštewane v pristojbinah za trženje, ki se zaračunavajo letališču AOC.
- (149) Družba AMS navaja, da so bile njene pristojbine za trženje določene po tržnih cenah. Družba ne razlikuje med letališkimi in neletališkimi strankami. Cene, ki jih zaračunava družba AMS, temeljijo na objektivnih merilih in so pregledno navedene na spletnem mestu družbe ⁽⁵⁹⁾. Cene, ki jih je družba AMS zaračunavala letališču AOC, so bile v skladu z njenim dokumentom o tarifah. Za primerjavo – cena za enostranski oglas letališča v časopisu *Daily Telegraph* je približno 2 385 000 EUR za 45 dni (46 000 GBP na dan). Poleg tega so oglasi, ki jih družba AMS zagotovi na spletnem mestu družbe Ryanair, stalni, medtem ko se oglasi na številnih drugih spletnih mestih običajno izmenjavajo.

⁽⁵⁷⁾ Evropska komisija (2005), NN72/05, Povečanje kapitala družbe BayernLB, Nemčija, odstavki 27 do 29.

⁽⁵⁸⁾ Odločba Komisije z dne 4. julija 2007 o postopkih iz člena 82 Pogodbe ES (zadeva COMP/38.784 – Wanadoo España proti Telefónica), odstavka 360 in 363.

⁽⁵⁹⁾ www.airportmarketingservices.com

- (150) Dveletno izvajanje storitev v skladu s sporazumom za trženje, sklenjenim z družbo AMS leta 2008, je letališču omogočilo plačevanje oglaševalskih storitev glede na promet na spletnem mestu leta 2007. Podobno je sporazum o trženju iz leta 2010 temeljil na predpostavkah v zvezi s prometom na spletnem mestu leta 2009. Razpoložljivi pretekli podatki kažejo, da se je število obiskovalcev spletnega mesta družbe Ryanair v zadnjih letih močno povečalo.
- (151) Družba AMS je sklenila, da ni prejela državne pomoči in da je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v zvezi z njo ravnala v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

6.3 PRIPOMBE DRUŽBE LUFTHANSA

- (152) Družba Lufthansa ugotavlja, da letni poročili družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH iz let 2010 in 2011 kažeta letne izgube v znesku 567 000 EUR oziroma 437 000 EUR, kar dokazuje, da družba kljub javnemu prevozu še vedno ni donosna. Po njenih navedbah delničarji zagotavljajo dve različni vrsti letnih prispevkov:
- (a) v proračunskem načrtu okrožja Altenburger Land iz leta 2014 je navedeno, da je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH prejela letne dodatne prispevke v znesku 228 000 EUR v skladu z oddelkom 24 njenega statuta;
- (b) družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je v obdobju 2009–2011 prejela tudi nepovratne prispevke v znesku 2 406 000 EUR. V skladu z letnimi poročili ti prispevki ščitijo plačilno sposobnost družbe. Glede na proračunski načrt okrožja Altenburger Land so se ti prispevki zagotovili tudi leta 2014 (350 000 EUR za leto 2014). Prispevki delničarjev so znašali skupaj 409 000 EUR leta 2014 in 174 000 EUR leta 2013.
- (153) Družba Lufthansa v zvezi s tekočimi preiskavami ugotavlja, da je bila infrastruktura očitno zgrajena izključno za družbo Ryanair, kot je bilo določeno v sporazumu z njo. Navedla je, da bi zasebni vlagatelj tako ravnal le, če bi se družba Ryanair v zameno zavezala, da bo z letališčem poslovala določeno število let.
- (154) Družba Lufthansa tudi trdi, da je bila družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v obdobju 2003–2011 zagotovljena javna pomoč za reševanje, ker letališke takse niso zadostovale za kritje stroškov poslovanja. Družbo opredeljuje kot „podjetje v težavah“ v skladu s smernicami Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah ⁽⁶⁰⁾, ki se niso upoštevale, saj pomoč ni bila priglašena. Zato ta pomoč ni združljiva z notranjim trgovom.
- (155) V zvezi z letališkimi taksami in podporo za trženje družba Lufthansa ugotavlja, da je bila družbi Ryanair zagotovljena znatna pomoč z ugodnimi taksami in podporo za trženje. Trdi, da so te prednosti nezdržljive z notranjim trgovom, ker se niso mogla uporabiti merila združljivosti v okviru smernic iz leta 2005, saj se te smernice ne uporabljajo, kadar je zagotovljena trajna in stalna pomoč za tekoče poslovanje. Uporabiti ni mogoče niti smernic iz leta 2014, ker se nanašajo le na zagonsko pomoč za letalske prevoznike, ki je bila priglašena ali odobrena po začetku veljavnosti smernic. Tudi če bi se smernice iz leta 2014 lahko uporabile, merila združljivosti zagonske pomoči za letalske prevoznike ne bi bila izpolnjena.

6.4 PRIPOMBE ZDRUŽENJA BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN FLUGGESELLSCHAFTEN (ZVEZNO ZDRUŽENJE NEMŠKIH LETALSKIH PREVOZNIKOV)

- (156) V zvezi z uporabo smernic iz leta 2014 se združenje Bundesverband der deutschen Fluggesellschaften (v nadaljnjem besedilu: združenje BDF) ne strinja z uporabo smernic iz leta 2014 za nepriglašeno pomoč za tekoče poslovanje, odobreno pred objavo smernic, ker bi bila ta uporaba v nasprotju s ciljem preprečevanja izkrivljanja konkurence in vzpostavljanja enakih konkurenčnih pogojev na notranjem trgu. Po navedbah združenja BDF bi ta uporaba pomenila prednost za tista podjetja, ki so ukrepala v skladu s smernicami, veljavnimi pred 4. aprilom 2014. Po mnenju združenja BDF bi nove smernice retroaktivno uzakonile nezakonito ravnanje. Zato bi bilo treba zagonsko pomoč za družbo Ryanair in pomoč za naložbe za družbo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH oceniti kot nepriglašeno pomoč v skladu s pravom, ki se je uporabljal v zadevnem času.

⁽⁶⁰⁾ UL C 249, 31.7.2014, str. 1.

7. PRIPOMBE NEMČIJE K PRIPOMBAM ZAINTERESIRANIH STRANI

7.1 PRIPOMBE NEMČIJE K PRIPOMBAM DRUŽBE RYANAIR

- (157) Nemčija v zvezi s poročilom svetovalne družbe ugotavlja, da ta namiguje, da je družba Germanwings morda uporabljala letališče AOC. Vendar Nemčija potrjuje, da družba Germanwings ni nikoli uporabljala tega letališča.
- (158) V zvezi s pripombami družbe Ryanair je navedla, da organi zvezne dežele Turingije niso bili vključeni v pogajanja letališča in družbe Ryanair/AMS o sklepanju sporazumov.
- (159) Nemčija v zvezi s sporazumi o trženju med družbo Ryanair in letališčem AOC popolnoma podpira stališče družbe Ryanair, da so ti sporazumi v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu in zato ne vključujejo državne pomoči. Zlasti se strinja s sklepom zadnjega poročila svetovalne družbe, ki ga je družba Ryanair predložila 20. decembra 2013, pri čemer je navedla, da so plačila družbi AMS/Ryanair ustrezala zagotavljeni storitvi v okviru običajnega poslovnega sporazuma o storitvah.

7.2 PRIPOMBE NEMČIJE K PRIPOMBAM DRUŽBE LUFTHANSA

- (160) Nemčija je navedla, da pripombe družbe Lufthansa tekočim preiskavam ne zagotavljajo nobenih novih informacij in da ima Komisija v zvezi z obravnavanim primerom že vse ustrezne informacije.
- (161) Zavrača številne izjave družbe Lufthansa, ki so po njenem mnenju napačne.
- (a) Nemčija je navedla, da letališče AOC ni bilo zgrajeno in ni obratovalo izključno za družbo Ryanair. V zvezi s tem se sklicuje na pripombe navedene družbe in dolgoročni naložbeni načrt za družbo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
- (b) Nemčija tudi poudarja, da je uporaba infrastrukture dostopna vsem, brez diskriminacije. Od leta 2001 sta letališče redno uporabljala tudi letalska prevoznika Air Berlin in Air Omega.
- (c) Rezultati družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH so se izboljšali s pogodbami z družbo Ryanair. Zato bi te sporazume sklenil tudi zasebni vlagatelj.
- (d) Takšne odločitve so običajne za podjetja, kot je Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. V letih 2008 in 2009 se je na primer tudi preverjalo, ali bi lahko letališče AOC začela uporabljati družba za usposabljanje pilotov, vendar pogodba ni bila sklenjena, ker takrat ni bilo mogoče izpolniti zahtev družbe glede infrastrukture. Drug primer je odločitev, ki je bila sprejeta decembra 2010, da z družbo Ryanair ne bo sklenila novih sporazumov.
- (e) Na podlagi študije KE-Consult je bil poslovni model družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH spremenjen v splošni letalski promet. Tako se je znižal znesek potrebnih javnih prispevkov.
- (162) Poleg tega je Nemčija navedla, da se lahko javni prispevki še dodatno znižajo, saj se je nadzorni odbor družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH decembra 2013 odločil vključiti zasebnega vlagatelja. Letališče AOC pa bi se moralo glede na svojo novo usmeritev, ki ne bo več vključevala uporabe letališča za čarterske ali redne lete, kmalu izključiti iz področja uporabe pravil o državni pomoči.
- (163) Nemčija trdi, da letališče AOC v skladu s smernicami iz leta 2005 spada med letališča kategorije D z največ 150 000 potniki na leto. Zato je premajhno, da bi konkuriralo drugim letališčem ali celo izkrivljalo konkurenco. V skladu s tem ne vpliva na trgovino med državami članicami. Nemčija zavrača trditve družbe Lufthansa v zvezi z domnevno pomočjo, dodeljeno družbi Ryanair. Zavrača tudi trditve, da je bila družbi Ryanair dodeljena pomoč prek letaliških taks in podpore za trženje, ter se v zvezi s tem sklicuje na svoje prejšnje pripombe.
- (164) Nazadnje se Nemčija sklicuje na obvestilo za javnost Evropske komisije z dne 19. januarja 2005 ⁽⁶¹⁾, ki potrjuje, da je shema pomoči za gradnjo in razvoj regionalnih letališč v strukturno in gospodarsko šibkih regijah združljiva z notranjim trgovom.

⁽⁶¹⁾ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-58_de.htm?locale=FR

8. OCENA

8.1 OBSTOJ POMOČI

- (165) V skladu s členom 107(1) PDEU „[...] je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s skupnim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (166) Merila iz člena 107(1) PDEU so kumulativna. Za določitev, ali zadevni ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji. Za finančno podporo zlasti velja, da:
- (a) jo mora dodeliti država ali mora biti dodeljena iz državnih sredstev;
 - (b) daje prednost nekaterim podjetjem ali proizvodnji nekaterega blaga;
 - (c) izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in
 - (d) vpliva na trgovino med državami članicami.

Pojem podjetja in gospodarske dejavnosti

- (167) Komisija mora v skladu z ustaljeno sodno prakso najprej ugotoviti, ali je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH podjetje v smislu člena 107(1) PDEU. Pojem podjetje zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja⁽⁶²⁾. Vsaka dejavnost ponudbe blaga ali storitev na določenem trgu je gospodarska dejavnost⁽⁶³⁾.
- (168) Sodišče je v sodbi o letališču Leipzig-Halle potrdilo, da upravljanje letališča za komercialne namene in gradnja letališke infrastrukture pomenita gospodarsko dejavnost⁽⁶⁴⁾. Ko začne upravljavec letališča opravljati gospodarske dejavnosti, tako da zagotavlja plačljive letališke storitve, se ne glede na njegov pravni položaj ali način financiranja šteje za podjetje v smislu člena 107(1) PDEU, zato se lahko pravila Pogodbe o državni pomoči uporabljajo za prednost, ki mu jo je dodelila država ali ki mu je bila dodeljena iz državnih sredstev⁽⁶⁵⁾.
- (169) Komisija želi v zvezi s trenutkom, ko gradnja in upravljanje letališča postaneta gospodarska dejavnost, poudariti, da zaradi postopnega razvoja tržnih sil v letališkem sektorju ni mogoče določiti natančnega datuma. Vendar je Sodišče priznalo razvojne spremembe v naravi letaliških dejavnosti. Splošno sodišče je v zadevi Flughafen Leipzig-Halle razsodilo, da od leta 2000 uporabe pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture ni več mogoče izključiti. Zato je treba od datuma sodbe v zadevi Aéroports de Paris (12. decembra 2000) upravljanje in gradnjo letališke strukture obravnavati kot gospodarsko dejavnost.
- (170) Kot je bilo ocenjeno v uvodnih izjavah 168 in 169, je upravljanje letališča gospodarska dejavnost. Na eni strani gre za konkurenco med letališči, da bi pritegnila letalske prevoznike in ustrezen zračni (potniški in tovorni) promet, na drugi strani pa med upravljavci letališč, da bi jim bilo dodeljeno upravljanje določenega letališča. Poleg tega lahko letališča, ki niso v istem ciljnem območju in so celo v različnih državah članicah, zlasti v zvezi z nizkocenovnimi prevozniki in upravljavci čarterskih letov, konkurirajo med seboj, da bi privabila navedene letalske prevoznike.

⁽⁶²⁾ Sodba Sodišča z dne 18. junija 1998 v zadevi C-35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851; Sodba Sodišča z dne 23. aprila 1991 v zadevi C-41/90, Höfner in Elser, Recueil 1991, str. I-1979; Sodba Sodišča z dne 16. novembra 1995 v zadevi C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances proti Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Recueil 1995, str. I-4013; Sodba Sodišča z dne 11. decembra 1997 v zadevi C-55/96, Job Centre, Recueil 1997, str. I-7119.

⁽⁶³⁾ Sodba Sodišča z dne 16. junija 1987 v zadevi 118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. 2599; Sodba Sodišča z dne 18. junija 1998 v zadevi 35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851.

⁽⁶⁴⁾ Sodba Leipzig/Halle, zlasti točki 93 in 94; potrjena s sodbo Sodišča z dne 19. decembra 2012 v zadevi C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen in Flughafen Leipzig-Halle proti Komisiji, ZOdl. 2012, še neobjavljena; glej tudi sodbo Sodišča z dne 16. oktobra 1990 v zadevi T-128/89, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929, potrjeno s sodbo Sodišča z dne 24. oktobra 2002 v zadevi C-82/01P, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-9297, in sodbo Sodišča z dne 17. decembra 2008 v zadevi T-196/04, Ryanair proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: Charleroi), ZOdl. 2008, str. II-3643.

⁽⁶⁵⁾ Sodba Sodišča v zadevah C-159/91 in C-160/91, Poucet proti AGV in Pistre proti Cancave, Recueil 1993, str. I-637.

- (171) Komisija ugotavlja, da bo letališko infrastrukturo, ki je predmet tega sklepa, upravljavec letališča, tj. družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, upravljal v komercialne namene. Ker bodo morali uporabniki upravljavcu letališča plačati za uporabo te infrastrukture, jo je treba obravnavati, kot da se izkorišča v komercialne namene. Iz tega sledi, da subjekt, ki uporablja to infrastrukturo, pomeni podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

Področje javne politike

- (172) Vendar vse dejavnosti upravljavca letališča niso nujno gospodarske ⁽⁶⁶⁾. Sodišče ⁽⁶⁷⁾ je razsodilo, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. Takšne dejavnosti vključujejo na primer varnost, kontrolo zračnega prometa, dejavnosti policije, carino itd. Financiranje teh dejavnosti mora biti strogo omejeno na nadomestilo za stroške, ki nastanejo zaradi njih, in se ne sme uporabiti za financiranje drugih gospodarskih dejavnosti ⁽⁶⁸⁾.
- (173) Zato financiranje dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike, ali infrastrukture, neposredno povezane s temi dejavnostmi, na splošno ne pomeni državne pomoči ⁽⁶⁹⁾. Dejavnosti na letališčih, kot so kontrola zračnega prometa, dejavnosti policije, carine in gasilcev, dejavnosti, ki so potrebne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, in naložbe, povezane s potrebno infrastrukturo in opremo za izvajanje teh dejavnosti, se na splošno štejejo za negospodarske dejavnosti ⁽⁷⁰⁾.
- (174) Vendar javno financiranje negospodarskih dejavnosti, ki so nujno povezane z izvajanjem gospodarske dejavnosti, ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letalskimi prevozniki in upravljavci letališča. V skladu z uveljavljeno sodno prakso dejanje, s katerim javni organi razbremenijo podjetja stroškov, ki so neločljivo povezani z gospodarskimi dejavnostmi teh podjetij, dejansko pomeni dajanje prednosti ⁽⁷¹⁾. Če je torej v nekem pravnem sistemu običajno, da letalski prevozniki ali upravljavci letališč krijejo stroške nekaterih storitev, medtem ko nekaterim prevoznikom ali upravljavcem letališč, ki zagotavljajo enake storitve po pooblastilu istih javnih organov, ni treba kriti teh stroškov, imajo lahko slednji prednost, čeprav se te storitve same po sebi štejejo za negospodarske. Zato je treba opraviti analizo pravnega okvira, ki se uporablja za upravljavca letališča, da se ugotovi, ali morajo v tem pravnem okviru upravljavci letališč ali letalski prevozniki kriti stroške zagotavljanja nekaterih dejavnosti, ki bi lahko bile same po sebi negospodarske, vendar so neločljivo povezane z izvajanjem njihovih gospodarskih dejavnosti.
- (175) Nemčija pojasnjuje, da so državne subvencije za naložbe v infrastrukturo iz uvedne izjave 71 izključno povezane z negospodarskimi dejavnostmi: Med te negospodarske dejavnosti vključuje naložbe v vrednostne papirje ter naložbe v javno varnost in varnost v letalstvu. Zlasti opozarja, da varnostne in policijske dejavnosti, ukrepi protipožarne zaščite, javna in operativna varnost, meteorološke storitve ter varnost med letom spadajo na področje javne politike.
- (176) Ustrezni pravni okvir v Nemčiji je opredeljen zlasti v členu 8 *Luftverkehrsgesetz* (zakon o varnosti v zračnem prometu), ki ureja ukrepe za varnost letališča, in členu 27(c)(2) *Luftverkehrsgesetz* (zakon o zračnem prometu), ki ureja ukrepe za zagotavljanje operativne varnosti ter ukrepe za kontrolo zračnega prometa in varnost v zračnem prometu.
- (177) Komisija meni, da je mogoče za ukrepe v skladu s členom 8 *Luftverkehrsgesetz*, ukrepe v skladu s členom 27(c)(2) *Luftverkehrsgesetz*, meteorološke storitve in gasilsko službo načeloma šteti, da pomenijo dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike.

⁽⁶⁶⁾ Sodba Sodišča z dne 19. januarja 1994 v zadevi C-364/92, *SAT Fluggesellschaft* proti *Eurocontrol*, Recueil 1994, str. I-43.

⁽⁶⁷⁾ Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003, *Letalska varnost – nadomestilo stroškov po napadih 11. septembra 2001*.

⁽⁶⁸⁾ Sodba Sodišča z dne 18. marca 1997 v zadevi C-343/95, *Calì & Figli* proti *Servizi ecologici porto di Genova*, Recueil 1997, str. I-1547; Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003; Odločba Komisije N 438/2002 z dne 16. oktobra 2002, *Subvencije belgijskim pristaniškim upravam za izvrševanje nalog javne oblasti*.

⁽⁶⁹⁾ Odločba Komisije N 309/2002 z dne 19. marca 2003.

⁽⁷⁰⁾ Glej zlasti sodbi Sodišča z dne 19. januarja 1994 v zadevi C-364/92, *SAT* proti *Eurocontrol*, Recueil 1994, str. I-43, točka 30, in z dne 26. marca 2009 v zadevi C-113/07 P, *Selex Sistemi Integrati* proti *Komisiji*, ZOdl. 2009, str. I-2207, točka 71.

⁽⁷¹⁾ Med drugim glej sodbo Sodišča z dne 3. marca 2005 v zadevi C-172/03, *Wolfgang Heiser* proti *Finanzamt Innsbruck*, ZOdl. 2005, str. I-01627, točka 36, in navedeno sodno prakso.

- (178) Vendar Komisija v zvezi z ukrepi, ki se nanašajo samo na operativno varnost, meni, da je zagotovitev varnega delovanja na letališču običajen del gospodarske dejavnosti upravljanja letališča ⁽⁷²⁾. Na podlagi podrobnejšega pregleda določenih dejavnosti in stroškov je ugotovila, da ukrepi, katerih namen je zagotoviti varnost delovanja na letališču, ne pomenijo dejavnosti, ki spadajo na področje javne politike. Vsako podjetje, ki želi upravljati letališče, mora zagotoviti varnost objektov, kot so vzletno-pristajalna steza in letališke ploščadi.
- (179) Komisija v zvezi s protipožarno zaščito ugotavlja, da je plačilo stroškov v regionalni pristojnosti in da jih običajno plačajo ustrezni regionalni organi. Plačilo teh stroškov se izvede v obsegu, ki je potreben za njihovo kritje.
- (180) Kar zadeva ukrepe kontrole zračnega prometa in ukrepe za varnost v zračnem prometu, člen 27(d) *Luftverkehrsgesetz* določa, da stroške v zvezi z ukrepi iz člena 27(c) *Luftverkehrsgesetz* za več določenih letališč krije država. Letališča so upravičena do kritja stroškov kot „priznana letališča“ v skladu s členom 27(d) *Luftverkehrsgesetz*, če je zvezno ministrstvo za promet priznalo potrebo po ukrepih v zvezi s kontrolo zračnega prometa in varnostjo v zračnem prometu iz varnostnih razlogov in interesov, povezanih s prometno politiko ⁽⁷³⁾. Nemška letališča, ki niso bila priznana, niso upravičena do kritja stroškov na podlagi člena 27(d) *Luftverkehrsgesetz* in morajo torej načeloma sama nositi stroške, povezane z ukrepi iz člena 27(c) *Luftverkehrsgesetz*. Ti stroški so neločljivo povezani z upravljanjem letališč. Ker morajo nekatera letališča navedene stroške kriti sama, medtem ko jih drugim ni treba, bi lahko bila slednjim dodeljena prednost, čeprav je mogoče ukrepe kontrole in varnosti v zračnem prometu šteti za negospodarske. Komisija ugotavlja, da letališče AOC ni eno od letališč v skladu s členom 27(d) navedenega zakona ter da se naložbe v zvezi z ukrepi kontrole in varnosti v zračnem prometu ne morejo šteti za stroške, ki spadajo na področje javne politike.
- (181) V zvezi z ukrepi na podlagi člena 8 *Luftsicherheitsgesetz* se zdi, da lahko po mnenju Nemčije vse stroške, povezane z ukrepi iz tega člena, krijejo ustrezni javni organi. Vendar Komisija ugotavlja, da se lahko v skladu s členom 8(3) *Luftsicherheitsgesetz* povrnejo samo stroški, povezani z zagotavljanjem in vzdrževanjem prostorov in površin, potrebnih za opravljanje dejavnosti v skladu s členom 5 *Luftsicherheitsgesetz*. Vse druge stroške mora kriti upravljavec letališča. Če je bila torej družba Altenburg-Nobitz GmbH z javnim financiranjem, ki ji je bilo odobreno, razbremenjena stroškov, ki jih je morala nositi na podlagi člena 8(3) *Luftsicherheitsgesetz*, navedeno javno financiranje ni izvzeto iz pregleda na podlagi pravil EU o državni pomoči.
- (182) Kar zadeva naložbe v infrastrukturo in stroške poslovanja, ki so nastali v obdobju 2000–2011, Komisija potrjuje, da se stroški, ki so neposredno povezani s protipožarno zaščito in zagotavljanjem meteoroloških storitev, štejejo za stroške s področja javne politike, če je plačilo teh stroškov izrecno omejeno na to, kar je potrebno za opravljanje zadevnih dejavnosti. Kar zadeva naložbe in stroške poslovanja, povezane z ukrepi na podlagi člena 8 *Luftsicherheitsgesetz*, Komisija meni, da je mogoče kot stroške, ki spadajo na področje javne politike, opredeliti samo tiste stroške, za katere je upravljavec letališča upravičen do povračila na podlagi člena 8(3) *Luftsicherheitsgesetz*.
- (183) Glede na naložbe, povezane z ukrepi kontrole in varnosti v zračnem prometu v skladu s členom 27(c)(2) *Luftverkehrsgesetz*, in ob upoštevanju, da letališče AOC ni eno od letališč v skladu s členom 27(d) navedenega zakona, Komisija ugotavlja, da se naložbe in stroški poslovanja, povezani z ukrepi kontrole in varnosti v zračnem prometu, ne morejo šteti za stroške, ki spadajo na področje javne politike. Naložb in stroškov poslovanja, povezanih z zagotavljanjem operativne varnosti letališča, ni mogoče opredeliti kot stroške, ki spadajo na področje javne politike. To zlasti pomeni, da naložb v posodobitev in podaljšanje vzletno-pristajalne steze ter namestitvev zaščitnih luči itd. ni mogoče opredeliti kot naložbe, ki spadajo na področje javne politike.

⁽⁷²⁾ Sklep Komisije z dne 20. februarja 2014 o državni pomoči SA.35847 (2012/N) – Češka republika – Letališče Ostrava, še neobjavljen v Uradnem listu, uvodna izjava 16.

⁽⁷³⁾ Člen 27(d)(1) *Luftverkehrsgesetz*: „Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt“.

- (184) Ne glede na to, ali so ti stroški pravno razvrščeni na področje javne politike ali ne, je bilo dokazano, da jih mora kriti upravljavec letališča v skladu z veljavnim pravnim okvirom. Če bi torej navedene stroške plačala država, bi bil upravljavec letališča razbremenjen stroškov, ki bi jih običajno moral kriti.
- (185) Zato Komisija meni, da javno financiranje, dodeljeno družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, v zvezi s financiranjem naložb v infrastrukturo in izgub iz poslovanja, družbo razbremeni plačila stroškov, ki so neločljivo povezani z njeno gospodarsko dejavnostjo, razen stroškov, ki spadajo na področje javne politike, v skladu z uvodnima izjavama 182 in 183. Zato se financiranje iz preglednice 7, ki ga je zagotovila zvezna dežela Turingija ter je namenjeno storitvam kontrole zračnega prometa in kontrole letališča, ne more šteti za dejavnosti s področja javne politike, kar je v nasprotju z mnenjem Nemčije. Podobno se v nasprotju z mnenjem Nemčije del naložb v infrastrukturo iz preglednice 3 ne uvršča na področje javne politike: to zlasti velja v zvezi s posodobitvijo in podaljšanjem vzletno-pristajalne steze.

8.1.1 Ukrep 1: Financiranje naložb v infrastrukturo v obdobju 2000–2011

Državna sredstva in odgovornost do države

- (186) Pojem državne pomoči se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ⁽⁷⁴⁾. V zvezi s sredstvi lokalnih organov se uporablja člen 107 PDEU o državnih sredstvih ⁽⁷⁵⁾.
- (187) V obravnavanem primeru se prispevki k naložbam v infrastrukturo za družbo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH financirajo iz proračuna javnih organov, tj. javnih delničarjev ⁽⁷⁶⁾, zvezne dežele Turingije ali drugih javnih organov ter regionalnih in lokalnih organov. Zato vključujejo državna sredstva in se lahko pripišejo državi.

Gospodarska prednost

- (188) Da bi Komisija preverila, ali je podjetje zaradi odobritve sredstev pod ugodnejšimi pogoji pridobilo gospodarsko prednost, uporabi načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu. V skladu s tem načelom se sredstva, ki jih družba neposredno ali posredno prejme od države, v okoliščinah, ki so enake običajnim tržnim pogojem, ne bi smela šteti za državno pomoč ⁽⁷⁷⁾.
- (189) Komisija mora v obravnavanem primeru oceniti, ali ima družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zaradi pogojev državnih subvencij gospodarsko prednost, ki je upravičeno podjetje ne bi imelo pod normalnimi tržnimi pogoji.
- (190) Družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH so bili javni prispevki za zadevni ukrep dodeljeni „brezplačno“ brez zaračunanih obresti ali obveznosti plačila ⁽⁷⁸⁾. Zato so prispevki nemških javnih organov k naložbam v infrastrukturo družbo razbremenili obveznosti, da v celoti sama financira infrastrukturo z bančnimi posojili ali iz delniških skladov. Zato ti prispevki dajejo letališču gospodarsko prednost.

Selektivnost

- (191) V skladu s členom 107(1) PDEU se nek ukrep šteje za državno pomoč, kadar daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Komisija ugotavlja, da so se prispevki k naložbam v infrastrukturo plačali le družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Zato so ti prispevki selektivni ukrepi v smislu člena 107(1) TFEU.

⁽⁷⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, *Francija proti Komisiji* (v nadaljnjem besedilu: *Stardust Marine*), Recueil 2002, str. I-4397.

⁽⁷⁵⁾ Sodba z dne 12. maja 2011 v združenih zadevah T-267/08 in T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, še neobjavljena, točka 108.

⁽⁷⁶⁾ Glej opombo 10.

⁽⁷⁷⁾ Sporočilo Komisije državam članicam: uporaba členov 92 in 93 Pogodbe EGS in člena 5 Direktive Komisije 80/723/EGS za javna podjetja v proizvodnem sektorju (UL C 307, 13.11.1993, str. 3, točka 11). To sporočilo obravnava proizvodni sektor, vendar velja tudi za druge gospodarske sektorje. Glej tudi sodbo Sodišča z dne 30. aprila 1998 v zadevi T-16/96, *Cityflyer*, Recueil 1998, str. II-757, točka 51.

⁽⁷⁸⁾ Povračila so bila izvedena le v posebnih primerih, ko se zadevni javni prispevek ni v celoti uporabil za naložbo, za katero je bil namenjen.

Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (192) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji na notranjem trgu, je treba šteti, da navedena pomoč negativno vpliva na ta trg. Za opredelitev, da ukrep izkrivlja konkurenco, v skladu z ustaljeno sodno prakso ⁽⁷⁹⁾ zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.
- (193) Kot je navedeno zgoraj, upravljanje letališča pomeni gospodarsko dejavnost, letališča pa medsebojno konkurirajo, da bi pritegnila potnike in letalske prevoznike. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH konkurira drugim podjetjem na trgu, odprtem za konkurenco. Dodeljena gospodarska prednost krepi položaj družbe v primerjavi z njenimi konkurenti na evropskem trgu ponudnikov letaliških storitev.
- (194) Obravnavano javno financiranje zato izkrivlja ali bi lahko izkrivljajo konkurenco in negativno vpliva na trgovino med državami članicami.

Sklepna ugotovitev

- (195) Na podlagi zgoraj navedenih razlogov Komisija ugotavlja, da prispevki nemških regionalnih in lokalnih javnih organov k naložbam v infrastrukturo letališča AOC v obdobju po 12. decembru 2000 pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

8.1.2 Ukrep 2: Financiranje izgub iz poslovanja družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v obdobju 2000–2011

Državna sredstva in odgovornost do države

- (196) Pojem državne pomoči se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ⁽⁸⁰⁾. V zvezi s sredstvi lokalnih organov se uporablja člen 107 PDEU o državnih sredstvih ⁽⁸¹⁾.
- (197) V obravnavanem primeru se prispevki k izgubam iz poslovanja za družbo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH financirajo iz proračuna javnih organov, tj. javnih delničarjev ⁽⁸²⁾, zvezne dežele Turingije ali drugih javnih organov ter regionalnih in lokalnih organov. Zato vključujejo državna sredstva in se lahko pripišejo državi.

Gospodarska prednost

- (198) Prednost v smislu člena 107(1) PDEU je katera koli gospodarska prednost, ki je podjetje ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. v odsotnosti posredovanja države ⁽⁸³⁾. Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali namen posredovanja države ⁽⁸⁴⁾. Prednost pomeni vsako izboljšanje finančnega položaja podjetja zaradi posredovanja države.
- (199) Komisija nadalje opozarja, da „kapital, ki ga država da neposredno ali posredno na voljo podjetju v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim pogojem, ne more veljati za državno pomoč“ ⁽⁸⁵⁾. Da bi lahko Komisija v tem primeru ocenila, ali je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zaradi javnega financiranja pridobila prednost, ki je pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi pridobila, mora ravnanje javnih organov, ki zagotavljajo kapitalske injekcije, primerjati z ravnanjem udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po dolgoročnih možnostih donosnosti ⁽⁸⁶⁾.

⁽⁷⁹⁾ Sodba Sodišča z dne 30. aprila 1998 v zadevi T-214/95, *Het Vlaamse Gewest* proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717.

⁽⁸⁰⁾ Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, *Francija* proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: *Stardust Marine*), Recueil 2002, str. I-4397.

⁽⁸¹⁾ Sodba z dne 12. maja 2011 v združenih zadevah T-267/08 in T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, še neobjavljena, točka 108.

⁽⁸²⁾ Glej opombo 10.

⁽⁸³⁾ Sodbi Sodišča z dne 11. julija 1996 v zadevi C-39/94, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) in drugi* proti *La Poste in drugi*, Recueil 1996, str. I-3547, točka 60, in z dne 29. aprila 1999 v zadevi C-342/96, *Kraljevina Španija* proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. I-2459, točka 41.

⁽⁸⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 2. julija 1974 v zadevi 173/73, *Italijanska republika* proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1974, str. 709, točka 13.

⁽⁸⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, *Francija* proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: *Stardust Marine*), Recueil 2002, str. I-4397, točka 69.

⁽⁸⁶⁾ Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi C-305/89, *Italija* proti Komisiji (v nadaljnjem besedilu: *Alfa Romeo*), Recueil 1991, str. I-1603, točka 23; Sodba Sodišča z dne 12. decembra 2000 v zadevi T-296/97, *Alitalia* proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3871, točka 84.

- (200) Nemčija trdi, da je treba učinek zadevnih javnih prispevkov oceniti ob upoštevanju vseh gospodarskih prednosti, zagotovljenih regiji, in da je zato glavni delničar družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, tj. okrožje Altenburger Land, ravnal kot zasebni vlagatelj pod običajnimi tržnimi pogoji. Če se upoštevajo prednosti, zagotovljene regiji, so bile prednosti okrožja Altenburger Land po navedbah Nemčije večje od plačanih prispevkov. Nemčija celo priznava, da bi se lahko prispevki delničarjev opredelili kot „izgubljene subvencije“⁽⁸⁷⁾ za letališče. Vendar pri oceni načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu ni mogoče upoštevati morebitnih prednosti za regijo. Ocena ne sme upoštevati nobenih pozitivnih učinkov na gospodarstvo regije, v kateri je letališče, saj je Sodišče pojasnilo, da je ustrezno vprašanje za uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, ali „bi se v podobnih okoliščinah zasebni vlagatelj na podlagi predvidljivih možnosti donosa, ne glede na vse dejavnike socialne narave oziroma regionalno ali sektorsko politiko, odločil za tak prispevek“⁽⁸⁸⁾.
- (201) V obravnavanem primeru je bilo družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH javno financiranje dodeljeno „brezplačno“ brez zaračunanih obresti ali obveznosti vračila. Javni organi so zagotovili financiranje upravljavcu letališča, ne da bi kaj zahtevali v zameno, s čimer so ga razbremenili obveznosti financiranja z bančnimi posojili ali iz delniških skladov.
- (202) Z letnimi kapitalskimi injekcijami delničarjev so se krile letne izgube družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Tako so letne kapitalske injekcije krile del običajnih stroškov poslovanja letališča, s čimer je bila družba razbremenjena gospodarskega bremena, ki bi ga običajno morala nositi. Nemčija ni pojasnila, zakaj bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu še naprej zagotavljal kapital družbi, ki stalno ustvarja izgubo, ne da bi kaj zahteval v zameno.
- (203) Komisija na podlagi navedenega meni, da se vlagatelj v tržnem gospodarstvu ne bi iz leta v leto odločal kriti vse večje izgube družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Zato so prispevki nemških regionalnih organov in javnih organov za izgube iz poslovanja družbo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH razbremenili obveznosti, da sama krije svoje izgube iz poslovanja, in ji zagotovili gospodarsko prednost, ki je ne bi pridobila pod običajnimi tržnimi pogoji.

Selektivnost

- (204) V skladu s členom 107(1) PDEU se nek ukrep šteje za državno pomoč, kadar daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Komisija ugotavlja, da so se prispevki k izgubam iz poslovanja plačali le družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Zato so ti prispevki selektivni ukrepi v smislu člena 107(1) TFEU.

Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (205) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji na notranjem trgu, je treba šteti, da navedena pomoč negativno vpliva na ta trg. Za opredelitev, da ukrep izkrivlja konkurenco, v skladu z ustaljeno sodno prakso⁽⁸⁹⁾ zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.
- (206) Kot je navedeno zgoraj, upravljanje letališča pomeni gospodarsko dejavnost, letališča pa medsebojno konkurirajo, da bi pritegnila potnike in letalske prevoznike. Zato družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH konkurira drugim podjetjem na trgu, odprtem za konkurenco. Dodeljena gospodarska prednost krepi položaj družbe v primerjavi z njenimi konkurenti na evropskem trgu ponudnikov letaliških storitev.
- (207) Obravnavano javno financiranje zato izkrivlja ali bi lahko izkrivljajo konkurenco in negativno vplivalo na trgovino med državami članicami.

Sklepna ugotovitev

- (208) Na podlagi zgoraj navedenih razlogov Komisija ugotavlja, da prispevki nemških regionalnih organov in javnih organov k izgubam iz poslovanja družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v obdobju po 12. decembru 2000 pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

⁽⁸⁷⁾ „Verlorene Zuschüsse“ – glej sporočilo Nemčije z dne 30. marca 2012.

⁽⁸⁸⁾ Sodba Sodišča z dne 10. julija 1986 v zadevi 40/85, *Belgija proti Komisiji*, Recueil 1986, str. I-2321.

⁽⁸⁹⁾ Sodba Sodišča z dne 30. aprila 1998 v zadevi T-214/95, *Het Vlaamse Gewest proti Komisiji*, Recueil 1998, str. II-717.

8.1.3 Ukrep 3: Letališke takse in plačila družbi Ryanair v skladu s sporazumi o letaliških storitvah in trženju

- (209) Komisija je iz svoje analize izključila zadnji sporazum o trženju, ki je bil z družbo AMS sklenjen 21. septembra 2010, tj. „spremni dopis“, ker so financiranje v zvezi s tem sporazumom odobrile zasebne regionalne družbe, ki so se zavezale ohranjanju dejavnosti družbe Ryanair na letališču ⁽⁹⁰⁾.

Pojem podjetja in gospodarske dejavnosti

- (210) V skladu s členom 107(1) TFEU se pravila o državni pomoči uporabljajo le, če je prejemnik „podjetje“. Sodišče Evropske unije je dosledno obravnavalo podjetje kot subjekt, ki opravlja gospodarsko dejavnost, ne glede na njegov pravni status ali lastništvo ali način financiranja ⁽⁹¹⁾. Vsaka dejavnost, v okviru katere se na trgu dobavljajo blago in storitve, je gospodarska dejavnost ⁽⁹²⁾.
- (211) Družba Ryanair na trgu ponuja redni zračni prevoz potnikov. Jasno je, da opravlja gospodarsko dejavnost.
- (212) AMS je hčerinska družba v 100-odstotni lasti družbe Ryanair. Zato je mogoče predvidevati, da je družba Ryanair odločilno vplivala na ravnanje družbe AMS. Poleg tega je sporazum o trženju leta 2008 in leta 2010 v imenu družbe AMS sklenil g. Eddie Wilson, ki je bil takrat njen direktor, zdaj pa je direktor družbe Ryanair ⁽⁹³⁾. V preambuli zadevnih sporazumov o trženju je navedeno, da ima „družba AMS [...] izključno dovoljenje za nudenje tržnih storitev na potovalnem spletnem mestu www.ryanair.com, tj. spletnem mestu irskega nizkocevnega prevoznika Ryanair“. Zaradi uporabe pravil o državni pomoči se torej družbi AMS in Ryanair štejeta za eno podjetje v smislu člena 107(1) PDEU.

Državna sredstva

- (213) Pojem državne pomoči se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ⁽⁹⁴⁾. V zvezi s sredstvi lokalnih organov se uporablja člen 107 PDEU o državnih sredstvih ⁽⁹⁵⁾.
- (214) V obravnavanem primeru je država vedno posredno ali neposredno nadzirala zadevna sredstva. Od trenutka, ko je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH začela poslovati z družbo Ryanair, je bila v večinski lasti javnih delničarjev. Zdej je v celoti v lasti javnih delničarjev: vsi delničarji so javni organi ali v celoti v javni lasti, družba sama pa ima v lasti 32 % svojih delnic.
- (215) Komisija zato meni, da je treba vsa sredstva družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH šteti za državna sredstva.

Odgovornost do države

- (216) Sodišče je odločilo, da tudi če lahko država nadzira neko javno podjetje in ima prevladujoč vpliv nad njegovimi dejavnostmi, ni mogoče zanesljivo domnevati, da se ta nadzor v konkretnem primeru dejansko izvaja. Javno podjetje lahko glede na stopnjo samostojnosti, ki mu jo omogoča država, deluje bolj ali manj neodvisno. Zato zgolj dejstvo, da je javno podjetje pod državnim nadzorom, ne zadostuje, da bi ukrepe tega podjetja, kot so sporazum, ki sta ga 3. marca 2003 sklenili družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair ter poznejši sporazumi o trženju, pripisali državi ⁽⁹⁶⁾.

⁽⁹⁰⁾ Glej uvodno izjavo 105.

⁽⁹¹⁾ Glej Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4), del 2.1, in povezano sodno prakso, zlasti združene zadeve C-180/98 do C-184/98, *Pavlov in drugi*, Recueil 2000, str. I-6451.

⁽⁹²⁾ Sodba Sodišča z dne 16. junija 1987 v zadevi 118/85, *Komisija proti Italiji*, Recueil 1987, str. 2599, točka 7; Sodba Sodišča z dne 18. junija 1998 v zadevi C-35/96, *Komisija proti Italiji*, Recueil 1998, str. I-3851, točka 36; *Pavlov in drugi*, točka 75.

⁽⁹³⁾ Glej <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, obiskano 23. junija 2014.

⁽⁹⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, *Francija proti Komisiji* (v nadaljnjem besedilu: *Stardust Marine*), Recueil 2002, str. I-4397.

⁽⁹⁵⁾ Sodba z dne 12. maja 2011 v združenih zadevah T-267/08 in T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, še neobjavljena, točka 108.

⁽⁹⁶⁾ Sodba *Stardust Marine*, točki 52 in 57.

- (217) Po navedbi Sodišča so kazalniki, na podlagi katerih je mogoče sklepati o odgovornosti, naslednji ⁽⁹⁷⁾:
- (a) dejstvo, da zadevno podjetje izpodbijane odločbe ne bi moglo sprejeti, ne da bi upoštevalo zahteve javnih organov;
 - (b) dejstvo, da je moralo podjetje upoštevati direktive, ki so jih izdali javni organi;
 - (c) vključevanje javnega podjetja v strukturo javne uprave;
 - (d) narava dejavnosti javnega podjetja in njihovo izvajanje na trgu pod običajnimi pogoji konkurence z zasebnimi gospodarskimi subjekti;
 - (e) pravni status podjetja;
 - (f) intenzivnost nadzora javnih organov nad upravljanjem podjetja;
 - (g) drugi kazalniki, ki v posameznem primeru kažejo na vpletenost javnih organov ali težko verjetno nevpoletenost pri sprejetju ukrepa, tudi ob upoštevanju razsežnosti ukrepa, njegove vsebine ali pogojev, ki jih vsebuje.
- (218) Nemčija trdi, da ministrstvo za gradbeništvo in promet zvezne dežele Turingije ni imelo pravice vplivati na sklepanje pogodb z družbo Ryanair/AMS. Po njenih navedbah sta zadevno ministrstvo in vlada zvezne dežele Turingije sodelovala le pri odločanju v zvezi z naložbami v infrastrukturo letališča. Nemčija zavrača trditve Komisije glede nadzorne vloge ministrstva za gradbeništvo in promet zvezne dežele Turingije ter tako domnevno odgovornost do države za zadevni ukrep.
- (219) Nemčija zavrača tudi trditev Komisije, glede na katero mora letališke pristojbine v skladu z nemškim zakonom o zračnem prometu, tj. členom 43(a) uredbe LuftVZO, preden začnejo veljati, predhodno potrditi nadzorni organ. Po njenih navedbah bi lahko družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sprejela letališke pristojbine tudi brez odobritve nadzornega organa, saj mora nadzorni organ preveriti le, da pristojbine ne presežajo določene stopnje.
- (220) Nemška gospodarska zbornica, ki je javni organ, je avgusta 2010 podprla nadaljnjo obratovanje nizkocenovnih prevoznikov na letališču AOC ter pozvala vlado zvezne dežele Turingije, naj izvede pogajanja z družbo Ryanair o destinacijah in ukrepih trženja ⁽⁹⁸⁾. Po navedbah Nemčije ta trditev podpira analizo vlagatelja v tržnem gospodarstvu, v skladu s katero sta bila ohranjanje in podpora rut družbe Ryanair gospodarsko upravičena.
- (221) Vendar Komisija meni, da so bila pristojna ministrstva zvezne dežele Turingije vpletena v sklepanje pogodb z družbo Ryanair. Preden je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sklenila pogodbo o letaliških storitvah z družbo Ryanair, naj bi pristojna ministrstva zvezne dežele Turingije sodelovala pri pogajanjih. V časopisnem članku je navedeno, da so pogajanja trajala dlje, ker so ministrstva zvezne dežele Turingije poskušala preprečiti sklenitev pogodbe ⁽⁹⁹⁾. Hkrati je g. Schuster, minister za gospodarstvo zvezne dežele Turingije, trdil, da lahko

⁽⁹⁷⁾ Glej prejšnjo opombo.

⁽⁹⁸⁾ <http://www.altenburg-tourismus.de/reiseveranstalter/pressemitteilungen.htm>, časopis *Osterländer Volkszeitung* z dne 24. avgusta 2010, str. 13: „Er forderte deshalb die Landesregierung auf, umgehend mit Ryanair über den Aufbau von drei bis fünf Linienverbindungen zu verhandeln und parallel in den Zielländern die Tourismus-Werbung aufzubauen.“

⁽⁹⁹⁾ Časopis *Dresdner Neue Nachrichten* z dne 5. marca 2003: „Der Regionalflughafen Altenburg-Nobitz war in den vergangenen Jahren mit mehreren Millionen Euro Fördermitteln modernisiert worden und hatte sich immer wieder um die Ansiedlung eines Billig-Fliegers bemüht. Die Verhandlungen mit Ryanair waren über viele Monate geführt worden. Als letztes Hindernis erwies sich der hinhaltende Widerstand Erfurter Ministerien, die diese Ansiedlung zu blockieren versuchten.“

zvezna dežela odobri potrebne ukrepe. Dejal naj bi, da bi se družbi Ryanair odobrilo podaljšanje vzletno-pristajalne steze, če bi ga potrebovala. V članku je tudi pojasnjeno, da bi se lahko z začetkom delovanja družbe Ryanair na letališču AOC zmanjšalo število potnikov na letališčih Dresden in Leipzig-Halle ⁽¹⁰⁰⁾.

- (222) Ministrstvo za gradbeništvo in promet zvezne dežele Turingije je nadzorni organ družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Poleg tega mora letališke pristojbine v skladu z nemškim zakonom o zračnem prometu, tj. členom 43 uredbe LuftVZO, preden začnejo veljati, predhodno potrditi nadzorni organ. Seznam taks letališča AOC z dne 18. septembra 2006 vključuje podpis predstavnika ministrstva za gradbeništvo in promet.
- (223) Sodelovanje ministrstev na politični ravni je razvidno iz razprave, ki poteka v parlamentu zvezne dežele Turingije. Poleg tehničnih vprašanj se je obravnavala tudi splošna ekonomska sposobnost letališča, kot je zabeleženo v podrobnem zapisniku razprave ⁽¹⁰¹⁾.
- (224) Sporazumi o trženju z družbo Ryanair so se obravnavali tudi na ravni okrožnega sveta („Kreistag“). V časopisnem članku je navedeno, da je Kreistag odobril plačilo v znesku 670 000 EUR za ukrepe trženja v zvezi z uvedbo nove rute družbe Ryanair ⁽¹⁰²⁾. V skladu s citatom vodje okrožja („Landrat“) bi bile načrtovane storitve brez plačil za trženje odpovedane.
- (225) Komisija nazadnje ugotavlja, da vpletenost nemške gospodarske zbornice – javni in samoupravni organ, ustanovljen v skladu z javnim pravom – v sklepanje sporazumov družbe Ryanair potrjuje izvajanje javnega vpliva na postopek odločanja v zvezi z zadevnimi pogodbami.
- (226) Ob upoštevanju nadzora ministrstva za gradbeništvo in promet zvezne dežele Turingije, vpletenosti ministrstev na politični ravni, različnih razprav, ki so potekale v parlamentu zvezne dežele Turingije, in vpletenosti javnih subjektov se zdi, da so lahko javni organi nadzirali dejavnosti družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in da so sodelovali pri pomembnih odločitvah glede gospodarskega izkoriščanja letališča. Zlasti ko je bilo poslovanje letališča v težavah, so javni organi sodelovali pri razpravah o prihodnosti letališča. Na politični ravni zvezne dežele Turingije so potekale sporne razprave, pri čemer je sprememba vlade na ravni zvezne dežele prispevala k odločitvi o preureditvi letališča leta 2010 in ukinitvi nizkocenovnega prevoza na letališču ⁽¹⁰³⁾.
- (227) Komisija zato meni, da je mogoče odločitve v zvezi z izvajanjem sporazuma z dne 3. marca 2003 in sporazuma o trženju z dne 7. aprila 2003, ki sta ju sklenili družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair, ter sporazumov o trženju, ki sta jih sklenili družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Airport Marketing Services, pripisati javnim organom.

⁽¹⁰⁰⁾ <http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036>: „Thüringen will mit Millioneninvestitionen die irische Billigfluglinie Ryanair an den Flughafen Altenburg-Nobitz lotsen. Nach Aussagen der 'Leipziger Volkszeitung' stehen dafür rund 28 Millionen Euro aus einem Infrastruktur-Sonderprogramm zur Verfügung. Thüringens Wirtschaftsminister Schuster sagte, man sei auch flexibel genug, erforderliche Maßnahmen bereits in diesem Jahr zu bewilligen. Wenn Ryanair beispielsweise eine längere Start- und Landebahn benötige, dann werde diese Verlängerung erfolgen. Sollte Ryanair sich für Altenburg-Nobitz entscheiden, würde Dresden und Leipzig/Halle ein weiterer Passagierverlust drohen. Der einstige Militärflugplatz liegt geografisch in der Mitte. Der Dresdner Flughafen hat in diesem Jahr bislang rund 15 Minus gemacht, Leipzig/Halle rund zwölf Prozent“.

⁽¹⁰¹⁾ Thüringer Landtag (deželni zbor Turingije), 4. mandat, zapisnik plenarnega zasedanja 4/11, 28. januar 2005, 11. zasedanje, petek, 28. januar 2005, Obeti za letališče Altenburg-Nobitz, str. 1097.

⁽¹⁰²⁾ <http://www.neues-deutschland.de/artikel/161087.ein-flughafen-an-jeder-muelltonne.html>: „Zuvor hatte der Kreistag beschlossen, dem irischen Billigflieger Ryanair für die Einrichtung einer zusätzlichen Flugverbindung 670 000 Euro Marketingzuschüsse zu gewähren. Ohne diese Beschlussfassung wäre der Linienflugbetrieb faktisch am Ende gewesen und der Flugplatz hätte seine Bedeutung zwangsläufig verloren“, rechtfertigte der Landrat und Aufsichtsratsvorsitzende der Betreibergesellschaft Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH die Finanzspritze. Zu den bisherigen Verbindungen von und nach Stansted (London), Edinburgh (Schottland) und Girona (Barcelona) soll ab März 2010 zweimal in der Woche eine Verbindung nach Alicante hinzu kommen.“

⁽¹⁰³⁾ Glej uvodno izjavo 32(d).

Gospodarska prednost

- (228) Da bi Komisija ugotovila, ali je bila družbi Ryanair/AMS z letališkimi storitvami in sporazumi o trženju dodeljena prednost, mora preučiti, ali bi v podobnih okoliščinah letališče, ki deluje pod običajnimi pogoji v tržnem gospodarstvu in ga usmerjajo možnosti dolgoročneje donosnosti, sklenilo enake ali podobne poslovne sporazume kot družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Obstoj prednosti se običajno lahko izključi, če (a) cena, zaračunana za letališke storitve, ustreza tržni ceni, ali (b) če je mogoče na podlagi predhodne analize dokazati, da sporazumi z letališčem postopno prispevajo k donosnosti letališča in so del splošne strategije za dolgoročno zagotovitev donosnosti.
- (229) V skladu s sodbo v zadevi *Charleroi*⁽¹⁰⁴⁾ mora Komisija pri oceni zadevnih ukrepov upoštevati tudi vse pomembne značilnosti ukrepov in njihovo ozadje. Z drugimi besedami, Komisija mora analizirati predvideni učinek sporazumov na letališče AOC, ob upoštevanju vseh pomembnih značilnosti zadevnih ukrepov.
- (230) V sodbi *Stardust Marine* je Sodišče odločilo, da je „[...] za preveritev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se oceni gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli ocena na podlagi poznejših razmer“⁽¹⁰⁵⁾.
- (231) Da bi lahko Komisija uporabila preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, se mora postaviti v obdobje, ko so bili sklenjeni sporazumi med letališčem AOC in družbo Ryanair/AMS (tj. v leto 2003 za sporazum o letaliških storitvah in prvi sporazum o trženju, v leto 2008 za drugi sporazum o trženju in v leto 2010 za tretji sporazum o trženju). Komisija mora oceno opraviti tudi na podlagi informacij in predpostavk, ki so bile letališču na voljo ob sklenitvi sporazumov.

Analiza tržne cene

- (232) Komisija mora ugotoviti, ali cenovni pogoji, ki jih družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH uporablja za družbo Ryanair/AMS, ustrezajo tržni ceni. Nemčija v zvezi s tem trdi, da je bil sporazum o letaliških storitvah, ki sta ga letališče AOC in družba Ryanair podpisala 3. marca 2003, v skladu s trgovino in da so bile letališke pristojbine, ki so se uporabljale za družbo Ryanair, v skladu s pristojbinami, predvidenimi na seznamu letaliških pristojbin iz oddelka 3.4.1. Sezname veljajo za vse morebitne letalske prevoznike, ki letijo na letališče ali z njega. Po navedbah Nemčije dejstvo, da je bila družba Ryanair edini letalski prevoznik, ki je bil v obdobju 2003–2011 dejaven na letališču Altenburg-Nobitz, ni pomembno.
- (233) Meni, da je treba sporazume o storitvah trženja med družbama Ryanair in AMS obravnavati ločeno. Vendar Komisija ugotavlja, da je družba AMS hčerinska družba v 100-odstotni lasti družbe Ryanair, zato meni, da je treba obe vrsti sporazumov z družbama Ryanair in AMS obravnavati skupaj. V zvezi z morebitnim ločenim obravnavanjem sporazuma o letaliških storitvah in sporazuma o trženju z dne 7. aprila 2003 družbe Ryanair je v sporazumu o trženju navedeno, da se neto taksa, ki jo mora plačati družba Ryanair, izračuna tako, da se nagrada za uspešnost odšteje od pristojbin za letališke storitve. V skladu s sporazumom neto rezultat pristojbin za letališke storitve plača družba Ryanair, pristojbine za trženje pa letališče.
- (234) Komisija mora vsekakor upoštevati celotno ceno, ki jo je plačal letalski prevoznik, da bi ugotovila, ali je plačal tržno ceno. Družba Ryanair je družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v obdobju 2003–2011, ko je uporabljala letališče AOC, dejansko plačevala letališke pristojbine in od letališča prejela plačila za storitve trženja. Kot je navedeno v uvodni izjavi 49, letališče AOC po navedbah nemških organov družbi Ryanair zaračunava fiksno pristajalno pristojbino v znesku [...] * na zrakoplov in potniško pristojbino v znesku [...] * na potnika. Dodatna pristojbina za oskrbo se ne uporablja, saj pristojbine, ki jih plačuje družba Ryanair, vključuje tudi oskrbo⁽¹⁰⁶⁾. Vendar se od teh pristojbin odšteje nagrada za uspešnost pri trženju, tako da družba Ryanair nazadnje letališču plača le fiksno pristojbino v znesku [...] *⁽¹⁰⁷⁾ na odhajajočega potnika. Družba Ryanair torej prejme popust na uradne pristojbine, kot so določene na seznamu pristojbin letališča AOC in v oddelku 3.4.1.

⁽¹⁰⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 17. decembra 2008 v zadevi T-196/04, *Ryanair* proti Komisiji, ZOdl. 2008, str. II-3643, točka 59 (v nadaljnjem besedilu: *Charleroi*).

⁽¹⁰⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, *Francija* proti Komisiji, Recueil 2002, str. I-4397, točka 71 (v nadaljnjem besedilu: *Stardust Marine*).

⁽¹⁰⁶⁾ Glej uvodno izjavo 52.

⁽¹⁰⁷⁾ Prvih pet let in manj kot štiri rotacije – glej preglednico 12.

- (235) Za opredelitev, ali cena, ki jo letališče zaračuna letalskemu prevozniku, ustreza tržni ceni, je treba določiti ustrezno referenčno merilo. Vendar Komisija močno dvomi, da se lahko v tem primeru opredeli ustrezno referenčno merilo za določitev dejanske tržne cene za storitve, ki jih ponuja družba Ryanair/AMS. Komisija vsekakor meni, da bi moralo izvajanje primerjalne analize temeljiti na primerjavi letaliških pristojbin brez vseh ugodnosti, zagotovljenih letalskemu prevozniku (npr. podpora za trženje, popusti ali vsaka druga spodbuda), na ustreznem številu „primerljivih letališč“, katerih upravljavci ravnajo kot udeleženci v tržnem gospodarstvu. Ob upoštevanju dejstva, da je v tem primeru težko najti primerljiva letališča, Komisija meni, da je najustreznejše merilo za oceno sporazumov med letališčem AOC in družbo Ryanair/AMS predhodna analiza dodatne donosnosti.

Predhodna analiza za prikaz donosnosti letališča

- (236) Komisija meni, da se lahko sporazumi, sklenjeni med letalskimi prevozniki in letališčem, štejejo za skladne s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, kadar s predhodnega vidika postopno prispevajo k donosnosti letališča. Letališče bi moralo pri sklepanju sporazuma z letalskim prevoznikom (npr. individualna pogodba ali splošna shema letaliških pristojbin) dokazati, da je v celotnem obdobju trajanja sporazuma zmožno pokriti vse stroške, ki nastanejo pri sklenitvi takega dogovora, in sicer z razumno stopnjo dobička ⁽¹⁰⁸⁾ na podlagi dobrih srednjeročnih obetov ⁽¹⁰⁹⁾.
- (237) Zato bo Komisija upoštevala vse pričakovane dodatne stroške, ki jih ima letališče v zvezi z dejavnostjo letalskega prevoznika na letališču ⁽¹¹⁰⁾. Taki dodatni stroški lahko vključujejo vse vrste odhodkov ali naložb, npr. dodatne stroške za zaposlene, opremo in naložbe, nastale zaradi prisotnosti letalskega prevoznika na letališču. Če se mora letališče na primer razširiti ali zgraditi nov terminal ali druge objekte, zlasti za izpolnitev potreb določenega letalskega prevoznika, bi bilo treba take stroške upoštevati pri izračunu dodatnih stroškov.
- (238) Komisija bo izvedla predhodno analizo dodatnih stroškov na podlagi prvotnega časovnega razporeda, načrtovanega v pogodbi, čeprav se je pogodba dejansko prenehala izvajati pred prvotno predvidenim rokom.
- (239) Komisija bo pri oceni donosnosti vseh štirih sporazumov, sklenjenih med letališčem in družbo Ryanair/AMS, upoštevala tri analize dodatnih stroškov:
- (a) analizo dodatnih stroškov v zvezi s sporazumom o letaliških storitvah in sporazumom o storitvah trženja, sklenjenima leta 2003 za desetletno obdobje;
 - (b) analizo dodatnih stroškov za skupno obravnavanje sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2003, sporazuma o storitvah trženja iz leta 2003 in sporazuma o storitvah trženja iz leta 2008: s sporazumom o storitvah trženja iz leta 2008, ki je bil sklenjen z družbo AMS, so se uvedla fiksna plačila za storitve trženja, ko se je še vedno uporabljal sporazum o storitvah trženja iz leta 2003, sklenjen z družbo Ryanair;
 - (c) analizo dodatnih stroškov za skupno obravnavanje sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2003, sporazuma o storitvah trženja iz leta 2003 in sporazuma o storitvah trženja iz leta 2010: s sporazumom o storitvah trženja iz leta 2010, ki je bil sklenjen z družbo AMS, se je nadomestila pogodba iz leta 2008 in uvedlo se je enotno fiksno plačilo za storitve trženja; sporazum o storitvah trženja iz leta 2003, sklenjen z družbo Ryanair, se je še vedno uporabljal.

— Sporazumi o letaliških storitvah in o storitvah trženja iz leta 2003

- (240) Komisija bo najprej preučila, ali sporazum o letaliških storitvah, ki je bil z družbo Ryanair sklenjen 3. marca 2003, in prvi sporazum o storitvah trženja, ki je bil z navedeno družbo sklenjen 7. aprila 2003, dodatno prispevata k donosnosti letališča. To bo naredila na podlagi predhodne analize, ki bo zajemala obdobje 2003–2013, saj sta bila oba sporazuma sklenjena za deset let.

⁽¹⁰⁸⁾ Razumna stopnja dobička je „običajna“ stopnja donosa kapitala, tj. stopnja donosa, ki bi jo povprečno podjetje zahtevalo za naložbo ali podobno tveganje. Donos se meri kot interna stopnja donosnosti za predvidene denarne tokove, ki izhajajo iz dogovora z letalskim prevoznikom.

⁽¹⁰⁹⁾ To ne izključuje predvidevanja, da lahko prihodnji zaslužki v obdobju trajanja sporazumov izravnajo začetne izgube.

⁽¹¹⁰⁾ Sodba *Charleroi*, točka 59.

- (241) Da bi Komisija ocenila prispevek obeh sporazumov z družbo Ryanair k donosnosti letališča, bo določila dodatne stroške in prihodke, ki bi jih lahko družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pričakovala na podlagi informacij, ki jih je imela na voljo, ko je leta 2003 začela poslovati z družbo Ryanair. Komisija bo pri oceni upoštevala podatke, ki jih je Nemčija predložila v preglednici, ki jo je pripravilo letališče in je bila predstavljena na sestanku delničarjev 22. aprila 2003, in glede na katere naj bi se s poslovanjem z družbo Ryanair zagotovili dodatni letni prihodki v znesku [...] * ⁽¹¹¹⁾.
- (242) Dodatni stroški vključujejo:
- (a) stroške za storitve trženja;
 - (b) stroške naložb, neposredno povezane s sporazumi z družbo Ryanair;
 - (c) dodatne stroške poslovanja, ki neposredno izhajajo iz sporazumov z družbo Ryanair.
- (243) Kot je določeno v sporazumu o storitvah trženja iz leta 2003, se stroški za storitve trženja upoštevajo v neto taksi, ki jo mora družba Ryanair plačati na odhajajočega potnika.
- (244) Komisija v zvezi z dodatnimi stroški naložb ugotavlja, da je bilo podaljšanje vzletno-pristajalne steze obveznost letališča AOC v okviru sporazuma med letališčem in družbo Ryanair. Čeprav je Nemčija navedla, da vzletno-pristajalna steza ni bila toliko podaljšana, kot je določeno v sporazumu z družbo Ryanair, podaljšanje potrjujeta letni finančni poročili družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH iz let 2003 in 2004. V teh poročilih je navedeno, da je bilo treba nujno podaljšati vzletno-pristajalno stezo glede na sporazume o storitvah družbe Ryanair, da bi lahko navedena družba uporabljala letališče. Zato bo Komisija upoštevala podaljšanje vzletno-pristajalne steze iz let 2003 in 2004. Ker Nemčija ni predložila nobene predhodne napovedi o povezanih stroških, bo Komisija upoštevala dejanski splošni znesek v višini 687 882 EUR ⁽¹¹²⁾, ki je bil plačan za obe podaljšanja, od katerih je bilo prvo končano leta 2003, drugo pa leta 2004 ⁽¹¹³⁾. Po navedbah Nemčije je bila vzletno-pristajalna steza podaljšana manj, kot je zahtevala družba Ryanair. Ta predpostavka je ugodna za družbo Ryanair.
- (245) V zvezi z dodatnimi stroški poslovanja, ki so neposredno povezani z družbo Ryanair, bo Komisija upoštevala mesečni znesek v višini 12 137,50 EUR, ki ga je Nemčija navedla v preglednici z dne 22. aprila 2003, kar znaša 145 650 EUR na leto. Ta znesek se bo za posamezno leto prilagodil glede na inflacijo (2 % na leto).
- (246) V zvezi z dodatnimi prihodki, ki bodo predvidoma ustvarjeni s to novo dejavnostjo družbe Ryanair, bo Komisija upoštevala naslednje prihodke:
- (a) prihodke iz letalskih dejavnosti: pričakovani prihodki na odhajajočega potnika, povezani z dejavnostjo družbe Ryanair, bi morali v prvih petih letih znašati [...] *, v zadnjih petih letih pa [...] *. Ti zneski so določeni v sporazumu o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 kot neto taksa na odhajajočega potnika, vključno z vsemi taksami, ki jih mora družba Ryanair plačati letališču AOC za eno do štiri rotacije ⁽¹¹⁴⁾. Komisija bo upoštevala tehtano povprečno pristojbino v znesku [...] * za leto 2008 ⁽¹¹⁵⁾;
 - (b) prihodke iz neletalskih dejavnosti: Nemčija ni predložila nobenih informacij glede začnih predhodnih podatkov o prihodkih iz neletalskih dejavnosti ⁽¹¹⁶⁾. Komisija ugotavlja, da letališče v svojih napovedih z dne 22. aprila 2003 ni upoštevalo nobenih prihodkov iz neletalskih dejavnosti na potnika. Nemčija je Komisiji predložila predhodne podatke o prihodkih iz neletalskih dejavnosti v obdobju 2006–2011, ki so predstavljeni v preglednici 16. Ker niso bile predložene nobene ustrezne predhodne informacije, bo Komisija analizo izjemoma opravila na podlagi povprečja zneskov, ki jih je predložila Nemčija, kar znaša 1,50–2,00 EUR [...] * na potnika. Ker je to povprečje izračunano za obdobje 2006–2011, ga bo Komisija upoštevala kot referenčno vrednost za leto 2009. Nato se bo v zvezi s tem povprečjem uporabila 2-odstotna stopnja inflacije. Ti prihodki iz neletalskih dejavnosti v znesku 1,50–2,00 EUR [...] * se nanašajo na odhajajoče in prihajajoče potnike.

⁽¹¹¹⁾ Glej uvodno izjavo 99.

⁽¹¹²⁾ Glej preglednico 3 iz uvodne izjave 38.

⁽¹¹³⁾ Ker Komisija ni prejela razčlenitve stroškov za leti 2003 in 2004, bo predpostavljala, da je bila v vsakem letu plačana polovica prispevkov iz lastnih sredstev (187 882 EUR).

⁽¹¹⁴⁾ Leta 2003 je bila dogovorjena ena sama rotacija med letališčema London Stansted in Altenburg.

⁽¹¹⁵⁾ V sporazumu je za prvih pet let predvidena pristojbina [...] *, pri čemer se rok izteče 30. aprila 2008. Za tem pristojbina v obdobju od 1. maja 2008 do 30. aprila 2013 znaša [...] *. Za celotno leto 2008 je tehtano povprečje [...] *.

⁽¹¹⁶⁾ Nemčija kljub več zahtevkom Komisije ni predložila nobenih podatkov glede predhodnih prihodkov iz neletalskih dejavnosti in se sklicuje na preglednico 13 – glej uvodno izjavo 99.

Preglednica 16

Naknadni prihodki iz neletalskih dejavnosti ⁽¹⁾

(v EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	30 000–40 000 [...]*	80 000–90 000 [...]*	280 000–290 000 [...]*	290 000–300 000 [...]*	330 000–340 000 [...]*	25 000–30 000 [...]*
Število potnikov	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Prihodki iz neletalskih dejavnosti na potnika	0,10–0,50 [...]*	0,30–0,80 [...]*	1,80–2,20 [...]*	2,00–2,20 [...]*	2,50–3,00 [...]*	1,50–2,00 [...]*

⁽¹⁾ Podatki, ki jih je predložila Nemčija. Število potnikov se ujema s podatki iz preglednice 1.

- (247) Komisija bo predvidevala število potnikov v skladu s tem, kaj bi morala družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pričakovati leta 2003. Leta 2003 je bil dogovorjen en dnevni let z letališča Altenburg-Nobitz v London. Ob upoštevanju 80-odstotnega koeficienta zasedenosti, kar je bolj optimističen pristop od pristopa, ki ga je uporabilo letališče v napovedih od aprila 2003 (70-odstotni koeficient zasedenosti), dnevno število potnikov znaša 118 ⁽¹¹⁷⁾, kar pomeni 43 216 ⁽¹¹⁸⁾ dodatnih potnikov na leto v povezavi z družbo Ryanair.
- (248) Nemčija v zvezi z letališčem ni predložila nobene diskontne stopnje ali tehtanega povprečja stroškov investicijskega vzdrževanja. Zato bo Komisija na podlagi svojega sporočila iz leta 2008 o referenčnih obrestnih merah ⁽¹¹⁹⁾, v katerem je za Nemčijo določena 4,8-odstotna referenčna obrestna mera, za obdobje od 1. januarja 2003 do 31. julija 2003 upoštevala 4,8-odstotno diskontno stopnjo.
- (249) V preglednici 17 je prikazan oblikovani postopni poslovni načrt, ki vključuje vse opisane predpostavke. Tak načrt bi morala družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH upoštevati, preden je začela poslovati z družbo Ryanair, da bi zagotovila postopno prispevanje sporazumov z družbo Ryanair k donosnosti letališča. Neto sedanja vrednost denarnih tokov je pozitivna. To pomeni, da bi bil sporazum o storitvah družbe Ryanair skupaj s prvim sporazumom o trženju iz leta 2003 s predhodnega vidika donosen za letališče.

⁽¹¹⁷⁾ Nemčija je v preglednici z dne 22. aprila 2003 navedla, da letalo sprejme 148 potnikov.

⁽¹¹⁸⁾ Komisija bo v vse izračune vključila standardno število 365 dni na leto.

⁽¹¹⁹⁾ Sporočilo Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj (UL C 14, 19.1.2008, str. 6.) – povezana preglednica o referenčnih obrestnih merah/diskontnih stopnjah in stopnjah izterjave za 15 držav članic EU (od 1. avgusta 1997 do 1. maja 2004).

Predhodni poslovni načrt za sporazum o letaliških storitvah in sporazum o trženju iz leta 2003

Leto	1.5.2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	30.4.2013
Letno število odhajajočih potnikov	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
PRIČAKOVANI PRIHODKI (v EUR)											
Neto taksa, ki jo mora družba Ryanair plačati na odhajajočega potnika	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Skupni prihodki iz letalskih dejavnosti	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Prihodki iz neletalskih dejavnosti na potnika	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Skupni prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Skupni letni prihodki	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
PRIČAKOVANI STROŠKI (v EUR)											
Mesečni stroški poslovanja	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Letni stroški poslovanja	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
Stroški naložb: podaljšanje vzletno-pristajalne steze	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Skupni letni stroški	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
LETNI NETO IZID (v EUR)	- 302 213	- 120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168 073	55 848

Diskontna stopnja	4,8 %	Neto sedanja vrednost	637 143
		(in EUR)	

- Sporazum o letalskih storitvah in sporazum o storitvah trženja iz leta 2003 ter sporazum o storitvah trženja z dne 28. avgusta 2008
- (250) Komisija bo na podlagi predhodne analize preučila, ali sporazum o storitvah trženja, ki je bil z družbo AMS sklenjen 28. avgusta 2008, skupaj s sporazumom o letalskih storitvah in sporazumom o storitvah trženja iz leta 2003, postopno prispeva k donosnosti letališča. Komisija bo torej določila dodatne stroške in prihodke, ki bi jih lahko družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pričakovala v zvezi s tem novim sporazumom na podlagi informacij, ki jih je imela na voljo leta 2008. Ker je bila pogodba iz leta 2008 sklenjena za dve leti, se bo ta analiza opravila za dveletno obdobje ⁽¹²⁰⁾.
- (251) Dodatni stroški vključujejo:
- (a) stroške za storitve trženja;
- (b) dodatne stroške poslovanja, ki izhajajo neposredno iz sporazumov z družbo Ryanair.
- (252) V skladu s sporazumom o storitvah trženja iz leta 2003 se stroški za storitve trženja upoštevajo v neto taksi v znesku [...]*, ki jo mora družba Ryanair plačati na odhajajočega potnika ⁽¹²¹⁾. Poleg tega je bil z drugim sporazumom o storitvah trženja iz leta 2008 v zvezi s plačilom letališča družbi MAS uveden fiksni znesek [...] EUR* za leto 2008 in [...] EUR* za leto 2009.
- (253) V zvezi z dodatnimi stroški poslovanja, ki so neposredno povezani z družbo Ryanair, bo Komisija upoštevala mesečni znesek 12 137,50 EUR, ki ga je Nemčija prvotno predložila v preglednici iz aprila 2003 in ki leta 2008 ob upoštevanju 2-odstotne letne stopnje inflacije znaša 13 401 EUR. Ta znesek se bo vsako leto prilagodil glede na inflacijo (2 % na leto).
- (254) Pri oceni dodatnih prihodkov bo Komisija upoštevala naslednje prihodke:
- (a) prihodke iz letalskih dejavnosti: v skladu s sporazumom o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 bi morali pričakovani prihodki iz dejavnosti družbe Ryanair na odhajajočega potnika v zadevnem obdobju znašati [...]*, kar predstavlja neto takso na odhajajočega potnika, vključno z vsemi taksami, ki jih mora družba Ryanair plačati letališču AOC za eno do štiri rotacije ⁽¹²²⁾;
- (b) prihodke iz neletalskih dejavnosti: kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 246(b), bo Komisija ob neobstoju kakršnih koli ustreznih predhodnih informacij izjemoma upoštevala naknadne podatke, pri čemer se zdi povprečje 1,50–2,00 EUR [...]* ustrezno za leto 2009. Ta znesek se bo popravil glede na 2-odstotno stopnjo inflacije. Ti prihodki iz neletalskih dejavnosti se bodo uporabili za odhajajoče in prihajajoče potnike.
- (255) Komisija bo predvidevala število potnikov v skladu s številom, ki bi ga morala družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pričakovati leta 2008. V sporazumu o storitvah trženja iz leta 2008 so med drugim navedene rute med letališčem AOC in Londonom s štirimi leti na teden v zimski sezoni in dnevnimi leti v poletni sezoni ter ruta do Girona, ki samo v poletni sezoni ponuja tri lete na teden ⁽¹²³⁾. Komisija je ob upoštevanju 80-odstotnega koeficienta zasedenosti letala s 189 sedeži ⁽¹²⁴⁾ izračunala pričakovano letno število potnikov, ki je 45 333 za lete v London in 13 797 za lete v Girono.
- (256) Nemčija v zvezi z letališčem ni predložila nobene diskontne stopnje ali tehtanega povprečja stroškov investicijskega vzdrževanja. Zato bo Komisija na podlagi svojega sporočila iz leta 2008 o referenčnih obrestnih merah ⁽¹²⁵⁾, v katerem je za Nemčijo za obdobje od 1. julija 2008 do 31. avgusta 2008 določena 4,59-odstotna izhodiščna obrestna mera, h kateri je treba prišteti 100 bazičnih točk, upoštevala 5,59-odstotno diskontno stopnjo.

⁽¹²⁰⁾ Druga možnost bi bila izvedba analize za obdobje od 28. avgusta 2008 do 27. avgusta 2010, v katerem se je pogodba dejansko izvajala: ker vse predpostavke ostanejo enake, se je Komisija odločila opraviti analizo za dveletno obdobje brez nadaljnjih specifikacij. Analiza je tako enostavnejša, rezultat pa isti.

⁽¹²¹⁾ Na datum podpisa drugega sporazuma o storitvah trženja (28. avgust 2008) je neto taksa na odhajajočega potnika, ki jo je družba Ryanair plačevala letališču AOC, znašala [...] EUR*, saj so se izvajale največ štiri rotacije.

⁽¹²²⁾ Leta 2003 je bila dogovorjena ena sama rotacija med letališčema London Stansted in Altenburg.

⁽¹²³⁾ Kot je navedeno v opombi 48, poletna sezona IATA zajema sedem mesecev, zimska pa pet.

⁽¹²⁴⁾ Število sedežev na letalu v skladu s sporazumom o storitvah trženja iz leta 2008.

⁽¹²⁵⁾ Sporočilo Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj (UL C 14, 19.1.2008, str. 6.) – povezana preglednica o izhodiščnih obrestnih merah za 27 držav članic (od 1. julija 2008 do 30. junija 2013).

- (257) V preglednici 18 je prikazan oblikovani postopni poslovni načrt, ki vključuje vse opisane predpostavke. Tak načrt bi morala družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH upoštevati, preden je leta 2008 sklenila sporazum o storitvah trženja z družbo AMS, da bi zagotovila postopno prispevanje tega sporazuma k donosnosti letališča. Neto sedanja vrednost denarnih tokov je pozitivna. To pomeni, da bi bil ta drugi sporazum o storitvah trženja, skupaj s sporazumom o letaliških storitvah in sporazumom o storitvah trženja iz leta 2003, s predhodnega vidika donosen za letališče.

Preglednica 18

Predhodni poslovni načrt za sporazum o letaliških storitvah in sporazum o storitvah trženja iz leta 2003 ter sporazum o storitvah trženja z dne 28. avgusta 2008

	1. leto	2. leto
Letno število odhajajočih potnikov	59 130	59 130
PRIČAKOVANI PRIHODKI (v EUR)		
Neto taksa, ki jo mora družba Ryanair plačati na odhajajočega potnika	[...]*	[...]*
Skupni prihodki iz letalskih dejavnosti	[...]*	[...]*
Prihodki iz neletalskih dejavnosti na potnika	[...]*	[...]*
Skupni prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]*	[...]*
Skupni letni prihodki	[...]*	[...]*
PRIČAKOVANI STROŠKI (v EUR)		
Fiksni stroški trženja	[...]*	[...]*
Mesečni stroški poslovanja	13 401	13 669
Letni stroški poslovanja	160 812	164 028
Skupni letni stroški	[...]*	[...]*
LETNI NETO IZID (v EUR)	141 938	42 455
Diskontna stopnja	5,59 %	
Neto sedanja vrednost (v EUR)	182 146	

- Sporazum o letaliških storitvah in sporazum o storitvah trženja iz leta 2003 ter sporazum o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010
- (258) Komisija bo na podlagi predhodne analize preučila, ali sporazum o storitvah trženja, ki je bil z družbo AMS sklenjen 25. januarja 2010, skupaj s sporazumom o letaliških storitvah in sporazumom o storitvah trženja iz leta 2003, postopno prispeva k donosnosti letališča. Določila bo torej dodatne stroške in prihodke, ki bi jih lahko družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pričakovala v zvezi s tem novim sporazumom na podlagi informacij, ki jih je imela na voljo leta 2010.
- (259) Pogodba iz leta 2010 je bila sklenjena za več kot eno leto (veljati je začela 25. januarja 2010, prenehala pa eno leto po začetku obratovanja prve rute, ki naj bi začela obratovati v poletni sezoni 2010). Vendar storitve, ki jih opravlja družba Ryanair, zajemajo sedemmesečno obdobje (poletna sezona IATA). Zato bo Komisija analizo dodatnih stroškov izvedla na podlagi tega obdobja.
- (260) Dodatni stroški vključujejo:
- (a) stroške za storitve trženja;
 - (b) dodatne stroške poslovanja, ki neposredno izhajajo iz sporazumov z družbo Ryanair.
- (261) V skladu s sporazumom o storitvah trženja iz leta 2003 se stroški za storitve trženja upoštevajo v neto taksi v znesku [...]*, ki jo mora družba Ryanair plačati na odhajajočega potnika ⁽¹²⁶⁾. Poleg tega je bil s tretjim sporazumom o storitvah trženja iz leta 2010 v zvezi s plačilom letališča družbi AMS uveden fiksni znesek [...] EUR* za leto 2010.
- (262) V zvezi z dodatnimi stroški poslovanja, ki so neposredno povezani z družbo Ryanair, bo Komisija upoštevala mesečni znesek v višini 12 137,50 EUR, ki ga je Nemčija prvotno predložila v preglednici iz aprila 2003 in ki leta 2010 ob upoštevanju 2-odstotne letne stopnje inflacije znaša 13 942 EUR.
- (263) Pri oceni dodatnih prihodkov bo Komisija upoštevala naslednje prihodke:
- (a) prihodke iz letalskih dejavnosti: v skladu s sporazumom o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 bi morali pričakovani prihodki iz dejavnosti družbe Ryanair na odhajajočega potnika v zadevnem obdobju znašati [...]*, kar predstavlja neto takso na odhajajočega potnika, vključno z vsemi taksami, ki jih mora družba Ryanair plačati letališču AOC za eno do štiri rotacije ⁽¹²⁷⁾;
 - (b) prihodke iz neletalskih dejavnosti: kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 246(b), bo Komisija ob neobstoju kakršnih koli ustreznih predhodnih informacij analizo izjemoma opravila na podlagi naknadnih podatkov, ki jih je Nemčija zagotovila v preglednici 16. Komisija bo predvidevala, da bi letališče januarja 2010, ko je bil sklenjen tretji sporazum o storitvah trženja, pri določitvi verjetnih prihodkov iz neletalskih dejavnosti upoštevalo dejanske prihodke v predhodnih letih, ki so se v primerjavi z letoma 2006 in 2007 bistveno povečali. Zato se zdi verjetno, da bi letališče leta 2010 svoje napovedi glede prihodkov iz neletalskih dejavnosti oblikovalo na podlagi dveh predhodnih let, pri čemer bi povprečje za leti 2008 in 2009 znašalo 1,80–2,30 EUR [...]* na potnika. Ti prihodki iz neletalskih dejavnosti se nanašajo na odhajajoče in prihajajoče potnike.
- (264) Komisija bo predvidevala število potnikov v skladu s številom, ki bi ga morala družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pričakovati od sklenitve sporazuma o storitvah trženja leta 2010. V sporazumu so med drugim navedene vsakodnevne rute med letališčem AOC in Londonom z začetkom obratovanja leta 2010 ter rute v Girono in Alicante trikrat oziroma dvakrat na teden. Komisija je ob upoštevanju 80-odstotnega koeficienta zasedenosti letala s 189 sedeži ⁽¹²⁸⁾ izračunala, da število potnikov v tem sedemmesečnem obdobju letov znaša 32 193 za lete v London, 13 797 za lete v Barcelono in 9 198 za lete v Alicante.
- (265) V preglednici 19 je prikazan oblikovani postopni poslovni načrt, ki vključuje vse opisane predpostavke in bi ga morala družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH upoštevati, preden je leta 2010 sklenila sporazum o storitvah trženja z družbo AMS, da bi zagotovila postopno prispevanje tega sporazuma k donosnosti letališča. Denarni tok v zadevnem obdobju je negativen. To pomeni, da ta tretji sporazum o storitvah trženja, skupaj s sporazumom o letaliških storitvah in sporazumom o storitvah trženja iz leta 2003, s predhodnega vidika ni bil donosen za letališče.

⁽¹²⁶⁾ Na datum podpisa tretjega sporazuma o storitvah trženja (25. januar 2010) je neto taksa na odhajajočega potnika, ki jo je družba Ryanair plačevala letališču AOC, znašala [...] EUR*, saj so se izvajale največ štiri rotacije.

⁽¹²⁷⁾ Leta 2003 je bila dogovorjena ena sama rotacija med letališčema London Stansted in Altenburg.

⁽¹²⁸⁾ Število sedežev na letalu v skladu s sporazumom o storitvah trženja iz leta 2010.

Preglednica 19

Predhodni poslovni načrt za sporazum o letaliških storitvah in sporazum o storitvah trženja iz leta 2003 ter sporazum o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010

	Poletna sezona 2010
Število odhajajočih potnikov	55 188
PRIČAKOVANI PRIHODKI (v EUR)	
Neto taksa, ki jo mora družba Ryanair plačati na odhajajočega potnika	[...]*
Skupni prihodki iz letalskih dejavnosti	[...]*
Prihodki iz neletalskih dejavnosti na potnika	[...]*
Skupni prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]*
Skupni prihodki	[...]*
PRIČAKOVANI STROŠKI (v EUR)	
Fiksni stroški trženja	[...]*
Mesečni stroški poslovanja	13 943
Skupni stroški poslovanja	97 601
Skupni stroški	[...]*
NETO IZID (v EUR)	– 318 569

(266) Tako je letališče leta 2010 družbi Ryanair/AMS plačalo [...] EUR* za sedemmesečne storitve letov, kar mu je zagotovilo [...] EUR* prihodkov iz letalskih dejavnosti in [...] EUR* prihodkov iz neletalskih dejavnosti. Letališče takrat in od leta 2003, tj. na datum, ko je začelo poslovati z družbo Ryanair, nikoli ni bilo donosno, niti na operativni ravni brez javnih prispevkov.

— Sklepna ugotovitev

(267) Komisija po eni strani meni, da so pogoji, zagotovljeni družbi Ryanair/AMS v okviru sporazuma o letaliških storitvah, ki je bil sklenjen 3. marca 2003, ter sporazumov o storitvah trženja, ki sta bila 7. aprila 2003 in 28. avgusta 2008 sklenjena med družbama Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair/AMS, v skladu s trgov. Zato meni, da ta kombinacija sporazumov družbi Ryanair/AMS ni dodelila selektivne gospodarske prednosti.

- (268) Po drugi strani pa Komisija meni, da pogoji, zagotovljeni družbi Ryanair/AMS v okviru sporazuma o letaliških storitvah, ki je bil sklenjen 3. marca 2003, ter sporazumov o storitvah trženja, ki sta bila 7. aprila 2003 in 25. januarja 2010 sklenjena med družbama Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair/AMS, niso v skladu s trgov. Zato meni, da je ta kombinacija sporazumov družbi Ryanair/AMS prinesla selektivno gospodarsko prednost.

Selektivnost

- (269) V skladu s členom 107(1) PDEU se nek ukrep šteje za državno pomoč, kadar daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“. Komisija ugotavlja, da so bili sporazum o letaliških storitvah in sporazuma o storitvah trženja sklenjeni le z družbo Ryanair in njeno hčerinsko družbo AMS za storitve trženja, ki jo ima v 100-odstotni lasti.
- (270) Čeprav so z letališča Altenburg v obdobju 2000–2002 leteli tudi drugi letalski prevozniki (Eurowings in Air Berlin), niso sklenili takih sporazumov o storitvah trženja. Nemčija trdi, da so se pogoji v sporazumu o storitvah družbe Ryanair določili v skladu s seznamom veljavnih letaliških taks, ki so se uporabljale za vse morebitne letalske prevoznike. Vendar Komisija meni, da je družbi Ryanair prednost zagotovila prav kombinacija zadevnega sporazuma o letaliških storitvah in poznejših sporazumov o storitvah trženja. Zato vsi ti sporazumi pomenijo selektivne ukrepe v smislu člena 107(1) TFEU.

Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (271) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, krepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu EU, je treba predvidevati, da navedena pomoč vpliva na ta podjetja ⁽¹²⁹⁾. Za opredelitev, da ukrep izkrivlja konkurenco, v skladu z ustaljeno sodno prakso ⁽¹³⁰⁾ zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.
- (272) Zadevni sporazum o letaliških storitvah in sporazuma o storitvah trženja prispevajo k znatnemu znižanju letaliških taks, ki jih plačuje družba Ryanair, s čimer se znižajo običajni stroški poslovanja letalskega prevoznika, ki ima koristi od tega znižanja. Tako lahko ta letalski prevoznik okrepi svoj položaj na trgu. Poleg tega je za sektor zračnega prometa značilna ostra konkurenca med upravljavci iz različnih držav članic, zlasti od uvedbe tretje faze liberalizacije zračnega prometa („tretji sklop“) 1. januarja 1993 ⁽¹³¹⁾. Iz tega sledi, da znižanje taks vpliva na trgovino med državami članicami in izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco v sektorju zračnega prometa.
- (273) Zato sporazum o letaliških storitvah in sporazuma o storitvah trženja, sklenjeni z družbo Ryanair, izkrivljajo ali bi lahko izkrivljali konkurenco in vplivajo na trgovino med državami članicami.

Sklepna ugotovitev

- (274) Komisija je sklenila, da sporazum o letaliških storitvah, ki je bil sklenjen 3. marca 2003, skupaj s sporazumoma o storitvah trženja, ki sta ju družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair/AMS sklenili 7. aprila 2003 in 28. avgusta 2008 – odobrena po sodbi v zadevi *Aéroports de Paris* –, ne pomeni državne pomoči za družbo Ryanair/AMS v smislu člena 107(1) PDEU.
- (275) Komisija je sklenila, da sporazum o letaliških storitvah, ki je bil sklenjen 3. marca 2003, skupaj s sporazumoma o storitvah trženja, ki sta ju družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair/AMS sklenili 7. aprila 2003 in 25. januarja 2010 – odobrena po sodbi v zadevi *Aéroports de Paris* –, pomeni državno pomoč za družbo Ryanair/AMS v smislu člena 107(1) PDEU.

8.2 ZDRUŽLJIVOST POMOČI

8.2.1 Ukrep 1: Financiranje letališke infrastrukture na letališču AOC

- (276) Komisija mora oceniti, ali je lahko pomoč združljiva z notranjim trgom. Člen 107(3) PDEU določa nekatere izjeme k splošnemu pravilu iz člena 107(1) PDEU o nezdržljivosti državne pomoči z notranjim trgom. Zadevna

⁽¹²⁹⁾ Sodba Sodišča z dne 17. septembra 1980 v zadevi 730/79, *Philip Morris*, Recueil 1980, str. I-2671, točka 11.

⁽¹³⁰⁾ Sodba Sodišča z dne 30. aprila 1998 v zadevi T-214/95, *Het Vlaamse Gewest* proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717, točka 46.

⁽¹³¹⁾ Glej uredbe Sveta (EGS) št. 2407/92 (v UL L 240, 28.8.1992, str. 1), (EGS) št. 2408/92 (v UL L 240, 28.8.1992, str. 8) in (EGS) št. 2409/92 (UL L 240, 28.8.1992, str. 15).

pomoč se lahko preuči le na podlagi člena 107(3)(c) PDEU, ki določa, da se lahko: „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s splošnimi interesi[.]“ šteje za združljivo z notranjim trgovom.

- (277) Na podlagi tega smernice za letalski sektor iz leta 2014 zagotavljajo okvir za presojo, ali se lahko pomoč letališčem opredeli kot združljiva v skladu s členom 107(3)(c) PDEU. Kot je določeno v uvodni izjavi 173 smernic za letalski sektor iz leta 2014, bo Komisija za nezakonito pomoč za naložbe letališčem uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči. V skladu s tem načel iz smernic iz leta 2014 ne bo uporabila v primeru nezakonite pomoči za naložbe letališčem, dodeljene pred 4. aprilom 2014, tj. datumom sprejetja teh smernic.
- (278) Financiranje infrastrukture na letališču AOC je bilo odobreno med letoma 2000 in 2011. Zato se načela iz smernic za letalski sektor iz leta 2005 uporabljajo za oceno združljivosti financiranja infrastrukture, odobrenega med letoma 2005 in 2011. Kar zadeva financiranje infrastrukture, odobreno pred letom 2005, se takrat niso uporabljala nobena posebna merila o združljivosti, na podlagi katerih bi se ocenila združljivost pomoči za naložbe letališčem. Zato mora Komisija te ukrepe oceniti neposredno na podlagi člena 107(3)(c) PDEU ob upoštevanju svoje prakse odločanja v zvezi s tem. Praksa Komisije v zvezi z oceno združljivosti pomoči, dodeljene upravljavcem letališč, je bila utrjena v smernicah za letalski sektor iz leta 2005. Zato bo Komisija združljivost pomoči za naložbe, ki je bila družbi Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH dodeljena pred letom 2005, ocenila na podlagi meril iz smernic za letalski sektor iz leta 2005.
- (279) Smernice za letalski sektor iz leta 2005 zagotavljajo okvir za oceno, ali se lahko pomoč za naložbe letališčem opredeli kot združljiva v skladu s členom 107(3)(c) PDEU. V skladu s točko 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005 mora Komisija preveriti, ali:
- (a) izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.);
 - (b) je infrastruktura potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem;
 - (c) so srednjeročni obeti za uporabo infrastrukture zadovoljivi, zlasti glede uporabe obstoječe infrastrukture;
 - (d) lahko vsi morebitni uporabniki enako in brez diskriminacije dostopajo do infrastrukture;
 - (e) je vpliv na razvoj trgovine v nasprotju z interesi EU.
- (280) Poleg izpolnjevanja zahteve glede posebnih meril združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2005 mora imeti državna pomoč letališčem spodbujevalni učinek, tako kot vsi drugi ukrepi državne pomoči. Da bi se razglasila za združljivo pomoč, bi morala biti tudi potrebna in sorazmerna glede na zeleni legitimni cilj ⁽¹³²⁾.

8.2.1.1 *Izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.)*

- (281) V skladu z navedbami Nemčije in statutom upravljavca letališča je cilj slednjega izboljšati gospodarsko pomembno infrastrukturo, da bi se okrepila gospodarska moč vzhodne Turingije in zahodne Saške.
- (282) Zvezna dežela Turingija je želela s financiranjem razvoja glavne infrastrukture letališča v zadevnem obdobju izboljšati dostopnost regije ter tako spodbuditi regionalni razvoj in ustvarjanje novih delovnih mest v strukturno šibki regiji, saj so dobre povezave za prevoz potnikov in tovora nujne za konkurenčnost lokalnih podjetij in industrije.

⁽¹³²⁾ V skladu z ustaljeno sodno prakso lahko Komisija razglasi ukrep pomoči za združljiv le, če je nujen za doseganje legitimnega cilja (glej na primer sodbo Sodišča z dne 17. septembra 1980 v zadevi 730/79, Philip Morris; v zadevi C-390/06, Nuova Agricast in v zadevi T-162/06, Kronoply).

- (283) Nemčija je leta 2007 izvedla oceno v zvezi s financiranjem infrastrukture na podlagi študije Klopheus, v kateri je bilo zlasti navedeno, da so neposredni, posredni, inducirani in spodbujevalni učinki letališča AOC na gospodarstvo in privlačnost regije, zlasti z vidika delovnih mest, pozitivni in precejšnji. Če bi se povečalo število potnikov, bi lahko letališče AOC postalo regionalno letališče, kar bi okrožju Altenburger Land zagotovilo priložnost, da spremeni svoj mednarodni profil ter tako izboljša svojo gospodarsko in poslovno strukturo. V skladu s to študijo bi letališče AOC celotni osrednji Nemčiji zagotovilo velike skupne gospodarske ugodnosti splošnega interesa.
- (284) Kot je v zvezi s tem navedeno v preglednici 1, se je število potnikov na letališču znatno povečevalo do obdobja 2007–2010: letališče je v regijo pritegnilo veliko prihajajočih potnikov, kar je zelo pomembno za gospodarstvo regije. Na začetku leta 2000 in približno do leta 2007 so bile napovedi glede prometa pozitivne in so podpirale potrebo po nadaljnjem razvoju infrastrukture. Poleg tega je tudi samo letališče opravljalo pomembno vlogo delodajalca in posredno prispevalo k ustvarjanju induciranih delovnih mest v regiji ⁽¹³³⁾.
- (285) Zadevne naložbe v infrastrukturo niso pomenile podvajanja obstoječe infrastrukture. Letališču AOC je najbližje letališče Leipzig-Halle, ki je oddaljeno približno 85 km in več kot eno uro vožnje. Poleg tega je letališče Leipzig-Halle mednarodno letališče, ki ga uporabljata mesti Leipzig (Saška) in Halle (Saška-Anhalt). Letališče AOC kot regionalno letališče zagotavlja storitve južnemu delu zveze dežele Turingije. S poslovnega vidika je letališče pomembno za podjetja na bližnjem industrijskem območju.
- (286) Komisija lahko zato sklene, da je financiranje letališke infrastrukture na letališču AOC ustrezalo jasno opredeljenemu cilju splošnega interesa.

8.2.1.2 Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem

- (287) V skladu s statutom družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je cilj družbe izboljšati gospodarsko pomembno infrastrukturo, da bi se okrepila gospodarska moč vzhodne Turingije in zahodne Saške. Letališče je v obdobju 2000–2011 izvedlo potrebne naložbe v infrastrukturo, da bi izpolnilo zahteve v zvezi s tem ciljem.
- (288) Na začetku navedenega obdobja so bile naložbe potrebne za prilagoditev splošne infrastrukture potrebam letališča v zvezi s preureditvijo nekdanjega vojaškega letališča v civilno letališče.
- (289) Kot je navedla Nemčija, so bile nato naložbe v infrastrukturo na letališču AOC potrebne zaradi izpolnjevanja zahtev letališča glede varovanja in varnosti, ob upoštevanju naraščanja števila potnikov, ki naj bi se doseglo s sporazumom o letaliških storitvah, sklenjenim z družbo Ryanair. Naložbe so bile potrebne za obnovo in posodobitev letališča. Ukrepi varovanja in varnosti so se izvajali v celotnem obdobju, da bi se letališče prilagodilo predvidenemu povečanju števila potnikov družbe Ryanair. Vse študije ⁽¹³⁴⁾, ki so bile izvedene leta 2007 in v okviru katerih se je ocenjevala gospodarska uspešnost letališča, so napovedale okrepitev dejavnosti na letališču AOC v obdobju 2007–2015.
- (290) Terminal je bil leta 2009 obnovljen zaradi izpolnjevanja varnostnih zahtev in zahteve glede ločenega obravnavanja potnikov s schengenskega območja in potnikov zunaj tega območja. Po navedbah Nemčije so se poleg obnove obravnavale tudi druge možnosti, vendar je bila zaradi večjega števila potnikov in visokih stroškov teh nadomestnih možnosti izbrana dolgoročna rešitev obnove terminala.
- (291) Ker upravljavec letališča ni imel dovolj sredstev, Nemčija pa je trdila, da so se glavne naložbe nanašale na dejavnosti s področja javne politike, je bilo potrebno javno financiranje.
- (292) Komisija zato meni, da so bile naložbe v infrastrukturo nujne za prilagoditev vse večjemu številu potnikov in izpolnjevanje trenutnih zahtev glede sodobne letališke infrastrukture. Letališče je lahko povezljivost in razvoj regije zagotavljalo le z zgrajeno infrastrukturo.

⁽¹³³⁾ Glej uvodno izjavo 96.

⁽¹³⁴⁾ Glej opombo 34.

- (293) Nujnost in sorazmernost pomoči za naložbe za družbo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH torej izhajata iz potrebe po izpolnjevanju trenutnih zahtev glede sodobne letališke infrastrukture. Komisija je zato sklenila, da so bile zadevne naložbe v infrastrukturo potrebne in sorazmerne z zastavljenim ciljem.

8.2.1.3 Srednjeročni obeti za uporabo infrastrukture so zadovoljivi, zlasti glede uporabe obstoječe infrastrukture

- (294) Srednjeročni obeti za uporabo infrastrukture so bili zadovoljivi vsaj do leta 2009. Upravni odbor družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je že napovedal, da je mogoče v celotnem obdobju 2000–2010 pričakovati naložbe v infrastrukturo v skupnem znesku 20 milijonov EUR. Letno število potnikov se je še naprej povečevalo do let 2008 in 2009, ko je bilo največje.
- (295) Po obdobju precejšnje rasti je na zračni promet v Nemčiji in Evropi negativno vplivala gospodarska in finančna kriza v letu 2009, ki je privedla do 4,6-odstotnega zmanjšanja potniškega zračnega prometa v Nemčiji leta 2009 in s tem do enega najslabših let za zračni promet. Vendar se splošni trend rasti v zračnem prometu ni ustavil, temveč samo upočasnil. Od junija 2010 so se mesečne stopnje rasti v potniškem zračnem prometu v Nemčiji ponovno povišale in so bile 7 % višje od mesečnih stopenj rasti v prejšnjem letu. Nemčija je v skladu z napovedmi od leta 2009 dosegala veliko gospodarsko rast, tj. približno 3 % na leto. Rast trga zračnega prometa je običajno večja od splošne gospodarske rasti ⁽¹³⁵⁾.
- (296) Vse tri študije, izvedene leta 2007 ⁽¹³⁶⁾, so napovedale, da bo upravljavec letališča do leta 2015 izboljšal letne rezultate letališča ter dosegel skoraj uravnotežene poslovne prihodke in okreplil bližnje industrijsko območje. To je bilo potrjeno v osnutku poslovnega načrta za obdobje 2007–2015. Nemčija je sklep oblikovala na podlagi donosnosti prometa nizkocenovnega prevoznika in na mogočem scenariju, da bi lahko letališče AOC do leta 2015 doseglo 500 000 potnikov.
- (297) V skladu z informacijami, ki jih je predložila Nemčija, bi torej zadevna infrastruktura izpolnjevala srednjeročne zahteve glede letalskih prevoznikov in potnikov ter zagotovila dobre obete za uporabo.

8.2.1.4 Vsi morebitni uporabniki lahko enako in brez diskriminacije dostopajo do infrastrukture

- (298) Nemčija potrjuje, da so imeli vsi morebitni uporabniki brez kakršnega koli komercialno neupravičenega razlikovanja možnost dostopati do infrastrukture, in to kljub dejstvu, da je bila družba Ryanair edini letalski prevoznik, ki je v obdobju 2003–2011 uporabljal letališče AOC.

8.2.1.5 Vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom EU

- (299) V skladu s točko 39 smernic za letalski sektor iz leta 2005 je kategorija letališča kazalnik, koliko si letališča med seboj konkurirajo in torej tudi koliko lahko javno financiranje, dodeljeno letališču, izkrivlja konkurenco. V smernicah za letalski sektor iz leta 2005 je navedeno, da je malo verjetno, da bo javno financiranje majhnih regionalnih letališč (kategorija D) izkrivljalo konkurenco ali vplivalo na trgovino v obsegu, ki bi bil v nasprotju s splošnim interesom. Vendar tega ni mogoče obravnavati kot kazalnika ali trditve, da sta izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino izključena.
- (300) Letališče AOC je v zadevnem obdobju vsako leto storitve zagotovilo manj kot 150 000 potnikom, zato se v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005 uvršča med mala regionalna letališča (kategorija D).

⁽¹³⁵⁾ Posodobljeno stališče glede napovedi povpraševanja za letališče Kassel-Calden [Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden], Intraplan Consult GmbH, 12. marec 2012, str. 8.

⁽¹³⁶⁾ Glej opombo 34.

- (301) Letališče AOC je značilno regionalno usmerjeno letališče, kar je razvidno tudi iz dejstva, da veliko število potnikov, ki ga uporabljajo, prihaja iz zvezne dežele Turingije. Ob upoštevanju ciljnega območja, ki obsega približno 100 km, in časa potovanja, ki znaša 60 minut, je mogoče domnevati, da najbližje letališče, tj. letališče Leipzig-Halle (ki je od letališča AOC oddaljeno 85 km in približno 1 uro in 10 minut vožnje), leži na zunanji meji istega ciljnega območja. Letališče Leipzig-Halle je mednarodno letališče, ki ga uporabljata mesti Leipzig (Saška) in Halle (Saška-Anhalt). Letališče AOC kot regionalno letališče zagotavlja storitve južnemu delu zvezne dežele Turingije.
- (302) Poleg tega, da sta letališči geografsko oddaljeni, uporabljata tudi bistveno različna poslovna modela in sta usmerjeni v različne vrste potnikov. Letališče Leipzig-Halle je uveljavljeno letališče in ima naprednejšo infrastrukturo, ki ponuja potnikom več udobja. Ponuja mednarodne in domače lete, številne počitniške destinacije in storitve tovornega zračnega prometa. Letališče AOC ima infrastrukturo, ki ponuja razmeroma manj udobja, njegov poslovni model pa je temeljil na nizkocenovnih prevoznikih.
- (303) Na podlagi navedenega lahko torej Komisija sklene, da pomoč za naložbe, dodeljena družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, ne izkrivlja konkurence in ne vpliva na trgovino v obsegu, ki bi bil v nasprotju s splošnim interesom.

8.2.1.6 Pomoč ima spodbujevalni učinek ter je potrebna in sorazmerna

- (304) Pomoč za financiranje infrastrukture, ki jo Nemčija dodeli družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, mora imeti spodbujevalni učinek ter mora biti potrebna in sorazmerna glede na zastavljeni legitimni cilj.
- (305) Komisija mora ugotoviti, ali je državna pomoč družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tako spremenila ravnanje upravičenega podjetja, da družba izvaja dejavnost, ki prispeva k doseganju cilja javnega interesa in ki (i) je ne bi izvajala brez pomoči ali (ii) bi jo izvajala omejeno ali drugače. Poleg tega se pomoč šteje za sorazmerno samo, če enakega rezultata ne bi bilo mogoče doseči z manj pomoči in manj izkrivljanja. To pomeni, da morata biti znesek in intenzivnost pomoči omejena na najnižjo vrednost, potrebno za izvedbo dejavnosti.
- (306) Glede na informacije, ki jih je predložila Nemčija, naložb v infrastrukturo, potrebno za doseganje standarda operativnega letališča, dostopnega za komercialne lete, ne bi bilo mogoče izvesti brez pomoči. Letališče je večino zadevnega obdobja ustvarjalo izgubo. Nemčija je vedno menila, da takšno regionalno letališče ne bi moglo obratovati brez javnega financiranja. Letališče brez pomoči zlasti ne bi doseglo pričakovanih ravni storitev za letalske prevoznike in potnike, raven gospodarske dejavnosti letališča pa bi se znižala.
- (307) Zato je mogoče skleniti, da je imel zadevni ukrep pomoči spodbujevalni učinek, saj je upravičencu omogočil uresničitev potrebnih naložb.
- (308) V zvezi z oceno sorazmernosti pomoči je mogoče šteti, da je bila intenzivnost pomoči za projekt omejena na naložbe, potrebne za preureditev nekdanjega vojaškega letališča v civilno letališče, dostopno vsem morebitnim letalskim prevoznikom. Poleg tega je bil postopek vlaganja in financiranja družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH organiziran tako, da bi se preprečilo vsakršno prekomerno nadomestilo: ob koncu vsakega leta se je pripravil načrt za naslednje leto, ki se je med letom pregledoval, da bi se prilagodil dejanskim poslovnim razmeram⁽¹³⁷⁾. V primeru prekomernega financiranja projekta je moralo letališče vrniti sredstva javnim vlagateljem. Ker je bil znesek pomoči omejen na najmanjši potreben za izvedbo dejavnosti, ki ji je bila dodeljena pomoč, je mogoče zadevno pomoč za naložbe obravnavati kot potrebno in sorazmerno glede na legitimni cilj.

8.2.1.7 Sklepna ugotovitev

- (309) Komisija ob upoštevanju zgoraj navedene ocene ugotavlja, da je pomoč za naložbe, dodeljena družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, združljiva s členom 107(3)(c) PDEU, ker je skladna s pogoji za združljivost iz točke 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005. Zato je ukrep združljiv z notranjim trgovom.

⁽¹³⁷⁾ Nemčija je zagotovila letne poslovne načrte („Wirtschaftsplan“) za obdobje 2000–2005 in ustrezne spremenjene poslovne načrte („Nachtrag zum Wirtschaftsplan“).

8.2.2 Ukrep 2: Financiranje izgub iz poslovanja družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v obdobju 2000–2011

- (310) Komisija v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 meni, da se za nerešene zadeve glede nezakonite pomoči za tekoče poslovanje letališčem, ki je bila dodeljena pred 4. aprilom 2014, ne bi smele uporabiti določbe iz njenega obvestila o določitvi veljavnih pravil za oceno nezakonite državne pomoči. Namesto tega bo uporabila načela iz teh smernic za vse zadeve v zvezi s pomočjo za tekoče poslovanje za letališča (nerešene prijave in nezakonita nepriglašena pomoč), tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 in začetkom prehodnega obdobja ⁽¹³⁸⁾.
- (311) V smernicah za letalski sektor iz leta 2014 so določeni pogoji, pod katerimi se lahko pomoč za tekoče poslovanje za letališča razglasi za združljivo z notranjim trgovom v smislu člena 107(3)(c) PDEU ⁽¹³⁹⁾. Da bi se lahko pomoč za tekoče poslovanje, ki je bila dodeljena pred objavo teh smernic, štela za združljivo z notranjim trgovom, morajo biti v skladu s točko 137 smernic za letalski sektor iz leta 2014 ⁽¹⁴⁰⁾ izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:
- (a) ukrep mora prispevati k natančno opredeljenemu cilju splošnega interesa;
 - (b) obstajati mora potreba po posredovanju države;
 - (c) ukrep pomoči mora biti ustrezen instrument politike za obravnavo cilja splošnega interesa;
 - (d) prisoten mora biti spodbujevalni učinek;
 - (e) pomoč mora biti omejena na nujno potrebno in
 - (f) izogniti se je treba neupravičenim negativnim vplivom na konkurenco in trgovino med državami članicami.

8.2.2.1 Prispevek k natančno opredeljenemu cilju splošnega interesa

- (312) V skladu z oddelkom 5.1.2.(a) smernic za letalski sektor iz leta 2014 se, zato da se letališčem zagotovi dovolj časa za prilagoditev novim tržnim razmeram ter da se preprečijo motnje v zračnem prometu in povezljivosti regij, šteje, da pomoč za tekoče poslovanje za letališča prispeva k doseganju cilja splošnega interesa, če: (i) poveča mobilnost državljanov Evropske unije in povezljivost regij z vzpostavitvijo točk za dostop za lete znotraj Evropske unije, (ii) pomeni boj proti preobremenjenosti letalskega prevoza na velikih letaliških vozliščih Evropske unije ali (iii) spodbuja regionalni razvoj.
- (313) Po navedbah nemških organov je bilo financiranje izgub iz poslovanja družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nujno za nadaljnje izvajanje operacij na letališču, da bi se dosegel cilj družbe, kot je naveden v njenem statutu, tj. izboljšati gospodarsko pomembno infrastrukturo, da bi se okrepila gospodarska moč vzhodne Turingije in zahodne Saške.
- (314) Ker so za spodbujanje regionalnega razvoja osrednje Nemčije potrebne dobre točke dostopa, je bilo treba zlasti ohraniti obratovanje letališča. Obratovanje letališča je prispevalo k regionalnemu razvoju in ustvarjanju delovnih mest. Zato je jasno, da je bil namen dodeljene pomoči za tekoče poslovanje spodbuditev regionalnega razvoja.

8.2.2.2 Potreba po posredovanju države

- (315) V skladu z oddelkom 5.1.2.(b) smernic za letalski sektor iz leta 2014 je treba za oceno, ali je državna pomoč učinkovita pri doseganju cilja splošnega interesa, najprej opredeliti težavo, ki jo je treba obravnavati. V zvezi s tem je treba vsako državno pomoč za letališča usmeriti v primere, ko lahko taka pomoč zagotovi pomembne izboljšave, ki jih trg sam ne more doseči.

⁽¹³⁸⁾ Točka 172 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

⁽¹³⁹⁾ Sporočilo Komisije, Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3), točka 104.

⁽¹⁴⁰⁾ Sporočilo Komisije, Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom, točka 137).

- (316) Nemčija je navedla, da je bilo posredovanje države potrebno, saj je imelo letališče težave s financiranjem operacij z lastnimi sredstvi. V finančnih poročilih družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je pogosto navedeno, da je bil finančni položaj letališča strogo povezan s prispevki delničarjev in drugimi javnimi prispevki. Obstoj družbe bi bil ogrožen tudi brez javnih kapitalskih prispevkov ⁽¹⁴¹⁾.
- (317) Z dodelitvijo pomoči za tekoče poslovanje so se letališču zagotovila sredstva, potrebna za nadaljnje obratovanje in prilagoditev poslovnega modela zahtevam nizkocenovnih letalskih prevoznikov.
- (318) Komisija priznava, da je letališče AOC malo regionalno letališče z manj kot 150 000 potniki na leto, ki pod običajnimi tržnimi pogoji ne bi moglo kriti svojih stroškov poslovanja. Zato je bilo potrebno posredovanje države.

8.2.2.3 Ustreznost ukrepa pomoči

- (319) V skladu z oddelkom 5.1.2.(c) smernic za letalski sektor iz leta 2014 mora biti vsak ukrep pomoči za letališče ustrezen instrument politike za doseganje cilja splošnega interesa. Država članica mora torej dokazati, da istega cilja ne bi bilo mogoče doseči z drugimi manj izkrivljajočimi instrumenti politike ali instrumenti pomoči.
- (320) Po mnenju Nemčije je zadevni ukrep pomoči ustrezen za doseganje predvidenega cilja splošnega interesa, ki ga ne bi bilo mogoče doseči z drugimi manj izkrivljajočimi instrumenti politike.
- (321) Znesek pomoči je bil namenjen kritju predvidene vrzeli v financiranju stroškov poslovanja, izračunanih za prihodnje leto.
- (322) Ob upoštevanju navedenega Komisija meni, da je bil zadevni ukrep primeren za doseganje zelenega cilja splošnega interesa.

8.2.2.4 Obstoj spodbujevalnega učinka

- (323) V skladu z oddelkom 5.1.2.(d) smernic za letalski sektor iz leta 2014 ima pomoč za tekoče poslovanje spodbujevalni učinek, če je verjetno, da bi se ob njeni odsotnosti raven gospodarske dejavnosti letališča znatno znižala. Pri tej oceni je treba upoštevati prisotnost pomoči za naložbe in raven prometa na letališču.
- (324) V finančnih poročilih družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH je poudarjeno, da bi bil obstoj družbe brez javnih kapitalskih prispevkov ogrožen. Brez pomoči za tekoče poslovanje, s katero so se krile izgube upravljavca letališča, letališče zaradi nekritih izgub iz poslovanja sčasoma ne bi bilo več sposobno preživeti.
- (325) Glede na navedeno Komisija meni, da je imel zadevni ukrep pomoči spodbujevalni učinek.

8.2.2.5 Sorazmernost zneska pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno)

- (326) V skladu z oddelkom 5.1.2.(e) smernic za letalski sektor iz leta 2014 mora biti pomoč za tekoče poslovanje za letališča, da bi bila sorazmerna, omejena na najmanjšo potrebno za izvedbo dejavnosti z dodeljeno pomočjo.
- (327) V obravnavanem primeru so javni delničarji upravljavca letališča znesek pomoči za tekoče poslovanje določili na podlagi letnih predhodnih poslovnih načrtov in ga omejili na potrebe letališča po financiranju.
- (328) Parametri teh poslovnih načrtov so se v zadevnem obračunskem letu posodobili s tekočimi rezultati letališča. Upravni odbor je na primer 8. novembra 2002 odobril poslovni načrt za leto 2003 na podlagi podatkov, ki so bili na voljo septembra 2002. Posodobil pa ga je 24. oktobra 2003, ko mu je bil predložen posodobljen poslovni načrt s podatki, ki so bili na voljo oktobra 2003 ⁽¹⁴²⁾.

⁽¹⁴¹⁾ Glej uvodno izjavo 43.

⁽¹⁴²⁾ Nemčija je Komisiji predložila poslovne načrte („Wirtschaftsplan“) za obdobje 2000–2005 in posodobljene poslovne načrte („Nachtrag zum Wirtschaftsplan“) za obdobje 2002–2005.

- (329) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da je pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena v zadevnem obdobju, upravljavcu letališča omogočila prilagoditev poslovnega modela novim zahtevam glede poslovanja, povezanim s sporazumom z družbo Ryanair o letaliških storitvah, in stalni nadzor nad zneskom financiranja, potrebnim za kritje izgub. Znesek pomoči je bil torej omejen na predvidene izgube iz poslovanja.
- (330) Poleg tega je Nemčija navedla, da je preureditev letališča v okviru različnih projektov ⁽¹⁴³⁾ od obdobja 2010–2012 prispevalo k zmanjšanju globalne vrzeli v financiranju letališča in s tem prispevkov delničarjev. Pomoč za tekoče poslovanje se je spremljala v celotnem zadevnem obdobju, da bi se prilagodila dejanskim potrebam letališča.
- (331) Komisija zato meni, da je bila pomoč za tekoče poslovanje v obravnavanem primeru sorazmerna in omejena na najmanjšo potrebno za izvedbo dejavnosti, za katero je bila dodeljena pomoč.

8.2.2.6 Izogibanje neupravičenim negativnim vplivom na konkurenco in trgovino med državami članicami

- (332) V skladu z oddelkom 5.1.2.(f) smernic za letalski sektor iz leta 2014 se bodo pri ocenjevanju združljivosti pomoči za tekoče poslovanje upoštevali izkrivljanja konkurence in učinki na trgovino. Znak morebitnega izkrivljanja konkurence ali vpliva na trgovino je lahko dejstvo, da letališče obratuje na istem ciljnem območju kot drugo letališče z neizkoriščeno zmogljivostjo.
- (333) Komisija v obravnavanem primeru ugotavlja, da je najbližje letališče prav letališče Leipzig-Halle, ki je od letališča AOC oddaljeno 85 km ter 1 uro in 10 minut vožnje z avtomobilom. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 300 in 301, poslovni model družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH že od začetka letališče opredeljuje kot regionalno letališče, usmerjeno v razvoj bližnjega industrijskega območja. Tudi če bi se uresničila napoved študije Klopheus iz leta 2007, bi letališče do leta 2015 doseglo 500 000 potnikov, vendar še vedno ne bi moglo konkurirati letališču z več kot dvema milijonoma potnikov, kot je letališče Leipzig-Halle.
- (334) Da bi Nemčija dodatno omejila negativni vpliv na konkurenco in trgovino, poudarja, da je bila infrastruktura letališča AOC dostopna vsem morebitnim uporabnikom in ni bila namenjena točno določenemu uporabniku.
- (335) Glede na navedeno Komisija meni, da so neupravičeni negativni učinki na konkurenco in trgovino med državami članicami minimalni.

8.2.2.7 Sklepna ugotovitev

- (336) Komisija v skladu z navedenim ugotavlja, da je financiranje izgub iz poslovanja družbe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH v obdobju 2000–2011 združljivo z notranjim trgovom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU in glede na pogoje za združljivost iz oddelka 5.1.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

8.2.3 Ukrep 3: Letališke takse in plačila družbi Ryanair v okviru sporazuma o letaliških storitvah iz leta 2003, sporazuma o storitvah trženja iz leta 2003 in sporazuma o storitvah trženja iz leta 2010

- (337) Nemčija trdi, da pogodba o letaliških storitvah in sporazuma o storitvah trženja ne pomenijo državne pomoči, zato ni zagotovila nobene pravne podlage za morebitno združljivost z notranjim trgovom. V teh okoliščinah je mogoče skleniti, da pomoč ni združljiva z notranjim trgovom, saj dokazno breme glede združljivosti pomoči z notranjim trgovom na podlagi odstopanja od člena 107(1) PDEU nosi zlasti zadevna država članica, ki mora dokazati, da so izpolnjeni pogoji za to odstopanje. Komisija poleg tega meni, da zadevne državne pomoči v skladu z ustreznimi predpisi ni mogoče šteti za združljivo zagonsko pomoč.

⁽¹⁴³⁾ Glej uvodno izjavo 34.

8.2.3.1 Veljavni pravni okvir

(338) Glede zagonske pomoči je v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 navedeno:

„Komisija bo [...] uporabila načela iz teh smernic za vse priglašene ukrepe zagonske pomoči, v zvezi s katerimi je od 4. aprila 2014 pozvana k sprejetju sklepa, tudi kadar so bili ukrepi priglašeni pred tem datumom. Komisija bo za nezakonito zagonsko pomoč letalskim prevoznikom v skladu s svojim obvestilom o določitvi veljavnih pravil za oceno nezakonite državne pomoči uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči. V skladu s tem teh smernic ne bo uporabila v primeru nezakonite zagonske pomoči letalskim prevoznikom, dodeljene pred 4. aprilom 2014.“⁽¹⁴⁴⁾

(339) V smernicah za letalski sektor iz leta 2005 pa je določeno:

„Komisija bo združljivost [...] zagonske pomoči, ki je bila dodeljena brez njene odobritve in torej krši člen 88(3) Pogodbe [zdaj člen 108(3) PDEU], preverila na podlagi teh smernic, če je bila pomoč dodeljena po njihovi objavi v Uradnem listu Evropske unije.“

8.2.3.2 Ocena združljivosti pogodbe, sklenjene 25. januarja 2010, skupaj s pogodbo o letaliških storitvah, sklenjeno 3. marca 2003, in sporazumom o storitvah trženja, sklenjenim 7. aprila 2003

(340) Pogodba z družbo AMS je bila sklenjena leta 2010 po objavi smernic za letalski sektor iz leta 2005. Zadevna pomoč je bila dodeljena v okviru sporazuma o storitvah trženja iz leta 2010, katerega učinki se lahko prištejejo k učinkom sporazumov iz leta 2003, ki – če se obravnavata ločeno – ne pomenita državne pomoči. Zato je treba združljivost pomoči preučiti v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005.

(341) Ob upoštevanju, da so pogoji za združljivost zagonske pomoči iz točke 79 smernic za letalski sektor iz leta 2005 kumulativni, bi bilo treba za opredelitev pomoči letališčem kot nezdržljive dokazati le, da eden od zadevnih pogojev ni izpolnjen. Kljub temu bo Komisija v okviru ocene združljivosti zadevnega ukrepa pomoči pregledala več meril iz smernic za letalski sektor iz leta 2005.

(342) V točki 79(c) smernic za letalski sektor iz leta 2005 je določeno, da je treba pomoč, da bi bila združljiva, dodeliti le za odprtje novih rut ali povečanje frekvenc. Sporazum iz leta 2010 vključuje dnevno ruto v London, ki obratuje od leta 2003, in ruto v Girono, ki se je začela izvajati leta 2007. Leta 2010 se je začela izvajati le ruta v Alicante. Zadevni ukrep pomoči torej ne izpolnjuje tega merila.

(343) V točki 79(d) smernic za letalski sektor iz leta 2005 se zahtevata dolgoročna donosnost in postopno zmanjševanje zadevnega ukrepa: „proga, ki prejema pomoč, se mora izkazati za dolgoročno donosno, kar pomeni, da mora brez javnega financiranja pokriti vsaj svoje stroške. Zato se morajo zagonske pomoči postopno zmanjševati in biti časovno omejene.“ Nič ne kaže na to, da bi lahko zadevne rute brez javnega financiranja v okviru sporazumov o storitvah trženja postale donosne za družbo Ryanair. To potrjuje dejstvo, da je družba Ryanair po prenehanju javnega financiranja opustila rute.

(344) Točka 79(e) smernic za letalski sektor iz leta 2005 dodaja merilo nadomestila za dodatne stroške zagona: „znesek pomoči mora biti strogo povezan z dodatnimi stroški zagona, ki so povezani z odprtjem nove proge ali povečanjem frekvenc in ki jih letalski prevoznik ne bi imel ob ustaljenem izvajanju dejavnosti“. Ne zdi se, da je pomoč povezana s točno določenimi stroški zagona. Plačila družbi Ryanair za trženje so se izvajala v celotnem obdobju, v katerem je letališče poslovalo z letalskim prevoznikom. Zato tudi to merilo ni izpolnjeno.

(345) V skladu s točko 79(f) znesek pomoči na leto ne sme preseči 50 % zneska upravičenih stroškov v tem letu. Nič ne dokazuje, da bi dejanska poraba za trženje dosegla dvojni znesek pomoči.

⁽¹⁴⁴⁾ Smernice za letalski sektor iz leta 2014, uvodna izjava 174.

8.2.3.3 Sklepna ugotovitev

- (346) Pomoči družbama Ryanair in AMS ni mogoče obravnavati kot združljivo zagonsko pomoč, ker pogoji za združljivost niso izpolnjeni. Zato državna pomoč, ki je bila družbama Ryanair in AMS dodeljena v okviru sporazuma o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003, sporazuma o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 in sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010, pomeni nezakonito in nezdružljivo državno pomoč, ki jo je treba vrniti.

9. SKLEPNA UGOTOVITEV

9.1 UKREP 1: FINANCIRANJE NALOŽB V INFRASTRUKTURO V OBDOBJU 2000–2011

- (347) Komisija meni, da je pomoč, ki je bila družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dodeljena s financiranjem naložb v infrastrukturo v obdobju 2000–2011, združljiva z notranjim trgov.

9.2 UKREP 2: FINANCIRANJE IZGUB IZ POSLOVANJA DRUŽBE FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH V OBDOBJU 2000–2011

- (348) Komisija meni, da je pomoč, ki je bila družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dodeljena s financiranjem izgub iz poslovanja v obdobju 2000–2011, združljiva z notranjim trgov.

9.3 UKREP 3: SPORAZUMI O LETALIŠKIH STORITVAH IN STORITVAH TRŽENJA Z DRUŽBO RYANAIR

- (349) Komisija meni, da kombinacija sporazuma o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003, sporazuma o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 in sporazuma o storitvah trženja z dne 28. avgusta 2008 ne pomeni državne pomoči za družbo Ryanair/AMS.
- (350) Komisija ugotavlja, da je Nemčija s kombinacijo sporazuma o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003, sporazuma o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 in sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010 družbi Ryanair in hčerinski družbi AMS, ki je v celoti v njeni lasti, zagotovila nezakonito pomoč, pri čemer je kršila člen 108(3) PDEU.
- (351) Družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH s podpisom sporazuma leta 2010 z družbama Ryanair in AMS s predhodnega vidika ne bi mogla kriti vseh dodatnih stroškov, povezanih z dejavnostmi družbe Ryanair na letališču. Družba Ryanair/AMS je pridobila neupravičeno ugodnost z zneskom pomoči, ki ga mora vrniti Nemčiji.

Vračilo pomoči, ki je bila dodeljena družbi Ryanair/AMS

- (352) V skladu s PDEU in uveljavljeno sodno prakso Sodišča je Komisija pristojna za odločanje, ali mora zadevna država članica odpraviti ali spremeniti pomoč⁽¹⁴⁵⁾, za katero je Komisija ugotovila, da je nezdružljiva z notranjim trgov. Sodišče vedno tudi razsodi, da je cilj obveznosti države glede odprave pomoči, ki jo Komisija šteje za nezdružljivo z notranjim trgov, ponovna vzpostavitev prejšnjega stanja⁽¹⁴⁶⁾. V zvezi s tem je Sodišče ugotovilo, da je cilj dosežen, ko prejemnik povrne zneske, ki so mu bili dodeljeni z nezakonito pomočjo, in tako izgubi prednost, ki jo je imel pred konkurenti na trgu, ter ko se znova vzpostavijo razmere pred izplačilom pomoči⁽¹⁴⁷⁾.
- (353) V skladu z navedeno sodno prakso je v členu 14 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999⁽¹⁴⁸⁾ določeno, da „[č]e se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativne odločbe, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč [...]“.
- (354) Zato je treba zgoraj navedeno državno pomoč, kolikor je bila izplačana, vrniti Nemčiji.

⁽¹⁴⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 12. julija 1973 v zadevi C-70/72, *Komisija proti Nemčiji*, Recueil 1973, str. 813, točka 13.

⁽¹⁴⁶⁾ Sodba Sodišča z dne 14. septembra 1994 v združenih zadevah C-278/92, C-279/92 in C-280/92, *Španija proti Komisiji*, Recueil 1994, str. I-4103, točka 75.

⁽¹⁴⁷⁾ Sodba Sodišča z dne 17. junija 1999 C-75/97, *Belgija proti Komisiji*, Recueil 1999, str. I-3671, točki 64 in 65.

⁽¹⁴⁸⁾ Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

- (355) Komisija bo glede zneskov, ki jih je treba vrniti, proučila predhodni poslovni načrt iz preglednice 19 v oddelku 8.1.3, z naslednjima dodatnima premislekoma:
- (a) znesek pomoči, ki ga je treba vrniti, bi moral biti enak negativnemu dodatnemu denarnemu toku v času, ko je bila sprejeta odločitev o podpisu sporazuma. Negativni denarni tok ustreza znesku financiranja, potrebnega za skladnost sporazuma s trgov;
- (b) Komisija meni, da je časovni okvir, ki ga je treba upoštevati pri tem poslovnem načrtu, poletna sezona 2010. Dejanska prednost, ki jo je prejel letalski prevoznik, je omejena na dejansko trajanje zadevnega sporazuma, saj letališče družbi Ryanair/AMS po prekinitvi sporazuma ni več zagotavljalo nobenih prednosti.
- (356) Rezultati z okvirnim zneskom, ki ga mora družba Ryanair/AMS vrniti Nemčiji, so navedeni v preglednici 20.
- (357) Da bi se upoštevala dejanska prednost, ki so jo letalski prevoznik in njegove hčerinske družbe prejeli s kombinacijo sporazuma o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003, sporazuma o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 in sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010, se lahko zneski iz preglednice 20 še vedno prilagodijo v skladu z dokazili, ki jih zagotovi Nemčija. Ta prilagoditev temelji na (i) razliki med dejanskimi plačili, kot so bila naknadno predložena in ki jih je letalski prevoznik plačal v zvezi z letališkimi pristojbinami, in med (predhodno) napovedanimi denarnimi tokovi za te postavke prihodka, ki so prikazani v preglednici 19, ter (ii) razliki med dejanskimi plačili za trženje, kot so bila naknadno predložena in ki so se letalskemu prevozniku ali njegovim hčerinskim družbam izplačala na podlagi sporazuma o trženju, in stroški trženja, kot so bili predhodno predvideni in ki ustrezajo zneskom iz preglednice 19.
- (358) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 212, Komisija meni, da se družbi AMS in Ryanair zaradi uporabe pravil o državni pomoči štejeta za eno podjetje. Zato sta družbi Ryanair in AMS solidarno odgovorni za vračilo celotne pomoči, ki sta jo prejeli s kombinacijo sporazuma o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003, sporazuma o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 in sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010.
- (359) Poleg tega mora Nemčija v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ⁽¹⁴⁹⁾ znesku pomoči prišteti obresti za vračilo, izračunane od datuma, ko je bila nezakonita pomoč na voljo upravičencu, do datuma vračila ⁽¹⁵⁰⁾. Ker so v obravnavanem primeru denarni tokovi, ki ustrezajo zneskom pomoči, kompleksni in so se plačevali (na različne datume) ves čas izvajanja kombinacije sporazuma o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003, sporazuma o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 in sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010, se zdi Komisiji sprejemljivo, da se pri izračunu obresti za vračilo predvideva, da čas plačila pomoči sovpada s koncem poletne sezone IATA 2010 (tj. 30. oktober 2010) –

Preglednica 20

Znesek, ki ga je treba vrniti za sporazum o letaliških storitvah in sporazum o storitvah trženja iz leta 2003 ter sporazum o storitvah trženja iz leta 2010

	Poletna sezona 2010
Število odhajajočih potnikov	55 188
PRIČAKOVANI PRIHODKI (v EUR)	
Neto taksa, ki jo mora družba Ryanair plačati na odhajajočega potnika	[...]*
Skupni prihodka iz letalskih dejavnosti	[...]*

⁽¹⁴⁹⁾ Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

⁽¹⁵⁰⁾ Glej člen 14(2) Uredbe (ES) št. 659/1999.

	Poletna sezona 2010
Prihodki iz neletalskih dejavnosti na potnika	[...]*
Skupni prihodki iz neletalskih dejavnosti	[...]*
Skupni prihodki	[...]*
PRIČAKOVANI STROŠKI (v EUR)	
Fiksni stroški trženja	[...]*
Mesečni stroški poslovanja	13 943
Skupni stroški poslovanja	97 601
Skupni stroški	[...]*
NETO IZID (v EUR)	
ZNESEK, KI GA JE TREBA VRNITI	– 318 569

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Državna pomoč, ki jo je Nemčija v obdobju 2000–2011 nezakonito dodelila družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH s financiranjem naložb v infrastrukturo in s tem kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije, je združljiva z notranjim trgovom.
2. Državna pomoč, ki jo je Nemčija v obdobju 2000–2011 nezakonito dodelila družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH s financiranjem izgub iz poslovanja in s tem kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije, je združljiva z notranjim trgovom.
3. Sporazum o letaliških storitvah, ki sta ga 3. marca 2003 sklenili družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair, skupaj s sporazumom o storitvah trženja, ki sta ga 7. aprila 2003 sklenili družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair, ter sporazumom o storitvah trženja, ki sta ga 28. avgusta 2008 sklenili družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in AMS, ne pomeni pomoči.
4. Državna pomoč, ki jo je Nemčija nezakonito dodelila družbi Ryanair/AMS, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije, v okviru sporazuma o letaliških storitvah, ki sta ga 3. marca 2003 sklenili družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair, sporazuma o storitvah trženja, ki sta ga 7. aprila 2003 sklenili družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair, ter sporazuma o storitvah trženja, ki sta ga 25. januarja 2010 sklenili družbi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in AMS, ni združljiva z notranjim trgovom.

Člen 2

1. Nemčija od upravičencev izterja nezdružljivo pomoč iz člena 1(4).
2. Ob upoštevanju, da družbi Ryanair in AMS za namene tega sklepa tvorita eno gospodarsko enoto, ti družbi solidarno odgovarjata za vračilo državne pomoči, ki jo je katera koli prejela na podlagi kombinirane uporabe sporazuma o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003, sporazuma o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 in sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010.

3. Za zneske, ki jih je treba izterjati, se od datuma, ko so bili dani na voljo upravičencem, do datuma dejanske izterjave zaračunavajo obresti.
4. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004.
5. Nemčija na dan sprejetja tega sklepa ustavi vsa neizvedena izplačila pomoči iz člena 1(4).

Člen 3

1. Vračilo pomoči iz člena 1(4) je takojšnje in učinkovito.
2. Nemčija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih od datuma njegove priglasitve.

Člen 4

1. Nemčija v dveh mesecih od datuma priglasitve tega sklepa predloži naslednje informacije:
 - (a) skupni znesek (glavnica in obresti) pomoči, ki sta ga prejela upravičenca;
 - (b) skupni znesek (glavnica in obresti), ki se izterja od upravičencev v skladu s členom 2;
 - (c) podroben opis že sprejetih ali načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;
 - (d) dokumente, ki dokazujejo, da je bilo upravičencema odrejeno vračilo pomoči.
2. Nemčija Komisijo obvešča o napredku v zvezi s sprejetimi nacionalnimi ukrepi za izvedbo tega sklepa, dokler pomoč iz člena 2 ni v celoti vrnjena. Na zahtevo Komisije takoj predloži informacije o že sprejetih ali načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Zagotovi tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih, ki sta jih upravičenca že vrnila.

Člen 5

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 15. oktobra 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik