

**SKLEP KOMISIJE (EU) 2018/1276****z dne 22. februarja 2018****o zadevi SA.31149 (2012/C) – Nemčija****Domnevna državna pomoč družbi Ryanair***(notificirano pod dokumentarno številko C(2018) 1034)***(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

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

ob upoštevanju naslednjega:

**1. POSTOPEK**

- (1) Komisija je z dopisom z dne 10. julija 2007 (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka iz leta 2007) Nemčijo obvestila, da se je v zvezi s financiranjem letališča Lübeck, finančnimi povezavami med mestom Lübeck in družbo Infratil Limited (v nadaljnjem besedilu: družba Infratil) ter finančnimi povezavami letališča z družbo Ryanair odločila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe. Formalni postopek preiskave je bil evidentiran pod zadevo št. SA.21877 (C 24/2007). Popravek sklepa o začetku postopka iz leta 2007 je bil sprejet 24. oktobra 2007.
- (2) Sklep o začetku postopka iz leta 2007 je bil v *Uradnem listu Evropske unije* objavljen 29. novembra 2007 <sup>(2)</sup>. Popravek je bil objavljen 7. decembra 2007 <sup>(3)</sup>. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o zadevnih ukrepih v enem mesecu od datuma objave.
- (3) Dne 28. januarja 2009 je Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV (v nadaljnjem besedilu: organizacija SGF) <sup>(4)</sup> poslala pritožbo glede zadeve SA.21877, ki je bila evidentirana pod zadevo št. SA.27585.
- (4) Organizacija SGF je 22. junija 2010 in 30. junija 2010 vložila dodatno pritožbo, v kateri trdi, da je Nemčija dodelila dodatno nezakonito državno pomoč družbama Flughafen Lübeck GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba FLG) in Infratil. Ta pritožba je bila evidentirana pod zadevo št. SA.31149.
- (5) Komisija je z dopisom z dne 22. februarja 2012 (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka iz leta 2012) Nemčijo obvestila, da se je v zvezi z domnevno državno pomočjo družbam FLG, Infratil, Ryanair in drugim letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče Lübeck, odločila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe <sup>(5)</sup>.
- (6) Sklep o začetku postopka iz leta 2012 je bil v *Uradnem listu Evropske unije* objavljen 10. avgusta 2012 <sup>(6)</sup>. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o zadevnih ukrepih v enem mesecu od datuma objave.

<sup>(1)</sup> UL C 241, 10.8.2012, str. 56.<sup>(2)</sup> UL C 287, 29.11.2007, str. 27.<sup>(3)</sup> UL C 295, 7.12.2007, str. 29.<sup>(4)</sup> SGF je nevladna organizacija, registrirana v skladu s pravili Direktive 2003/35/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. maja 2003 o sodelovanju javnosti pri sestavi nekaterih načrtov in programov v zvezi z okoljem in o spremembi direktiv Sveta 85/337/EGS in 96/61/ES glede sodelovanja javnosti in dostopa do sodišč (UL L 156, 25.6.2003, str. 17).<sup>(5)</sup> Pred začetkom postopka so bili ukrepi preiskani v zadevah CP 31/2009 (SA.27585) in CP 162/2010 (SA.31149).<sup>(6)</sup> Sklep Komisije z dne 22. februarja 2012 o državni pomoči št. SA.27585 in št. SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 in CP 162/2010), Domnevna državna pomoč letališču Lübeck, podjetju Infratil in letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče (Ryanair, Wizz Air in drugi) – Nemčija – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 241, 10.8.2012, str. 56).

- (7) Komisija je leta 2014 združila postopke v zadevah SA.21877, SA.27585 in SA.31149.
- (8) Komisija je 7. februarja 2017 sprejela končne odločitve v zadevah SA.21877 in SA.27585, pa tudi v zadevi SA.31149 <sup>(1)</sup>. Kar zadeva morebitno državno pomoč v korist družbe Ryanair, je bil v navedenem sklepu Komisije ocenjen le sporazum, ki sta ga upravljavec letališča in družba Ryanair sklenila leta 2000. V njem je bilo navedeno, da Komisija na dan sprejetja Sklepa v svojem spisu ni imela dovolj informacij za oceno, ali poznejši sporazumi, zlasti tisti, sklenjeni leta 2010, pomenijo državno pomoč v korist družbe Ryanair. Navedeni sporazumi bodo zato ocenjeni v ločenem sklepu <sup>(2)</sup>.
- (9) Komisija je Nemčiji 27. julija 2017 poslala zahtevo po informacijah v zvezi s spremnima pismoma, ki sta ju družbi FLG in Ryanair sklenili leta 2010, ter poročilom družbe Oxera z dne 6. februarja 2015 <sup>(3)</sup>. Nemčija je zaprosila za podaljšanje roka za odgovor, ki ga je Komisija odobrila 2. avgusta 2017. Nemčija je zahtevane informacije predložila 20. septembra 2017.
- (10) Dne 22. septembra 2017 je bila zahteva za informacije poslana družbi Ryanair in posredovana Nemčiji. Družbi Ryanair in Oxera sta nato informacije predložili 6. oktobra 2017. Komisija je 24. oktobra 2017 dokumente, prejete od družbe Ryanair, posredovala Nemčiji in jo pozvala k predložitvi pripomb.
- (11) Komisija se v zvezi s postopki v zadevah SA.21877, SA.27585 in SA.31149 sklicuje na uvodne izjave od (1) do (61) Sklepa Komisije (EU) 2017/2336.

## 2. PODROBEN OPIS UKREPOV

### 2.1 Ozadje preiskave in okvir ukrepov

#### 2.1.1 Dejstva v zvezi z letališčem in razvoj potniškega prometa

- (12) Letališče Lübeck je približno 73 kilometrov oddaljeno od mesta Hamburg v zvezni deželi Schleswig-Holstein v Nemčiji.
- (13) Letališče svoje zaledje opredeljuje kot metropolitansko območje mesta Hamburg in Öresund (širše območje mest København/Malmö).
- (14) Tržna študija, ki jo je letališče izvedlo leta 2009 <sup>(4)</sup>, kaže, da je večina potnikov (na odhodnih letih) na letališče Lübeck prispela iz Hamburga (tj. 47,20 %). Letališče Hamburg je od letališča Lübeck oddaljeno 78 kilometrov, približno 65 minut vožnje z avtomobilom.
- (15) Do leta 2000 je bilo letališče Lübeck odvisno od prihodkov iz letalstva, ustvarjenih s čarterskimi leti in splošnim letalstvom. Leta 2000 je letališče spremenilo svoj poslovni model v letališče za nizkocenovne prevoznike, kjer so se prihodki ustvarjali s kombinacijo letalskih in neletalskih dejavnosti. Od navedenega datuma je veliko večino letov na letališču Lübeck opravila družba Ryanair, ki je leta 2010 izvajala približno 90 % prometa.
- (16) Letališče Lübeck je prvotno upravljala družba FLG, ki je bila družba z omejeno odgovornostjo, njen edini delničar pa je bilo mesto Lübeck. Prvič je bila privatizirana leta 2005, nato pa jo je leta 2009 odkupilo mesto Lübeck. Na javnem glasovanju prebivalcev mesta Lübeck se je aprila 2010 zagotovilo preživetje letališča, in sicer so se odobrile dodatne naložbe v letališče, dokler v družbo ne bi vstopil nov zasebni vlagatelj. Nov zasebni vlagatelj se je našel leta 2012. Lastništvo letališča se je v zadnjih letih večkrat spremenilo.
- (17) Potniški promet na letališču se je povečal z 48 652 potnikov leta 1999 na 697 559 potnikov leta 2009. Po tem se je postopoma zmanjševal v nasprotju s pričakovanji letališča, ki je pričakovalo, da se bo število potnikov do leta 2015 povečalo na 2,2 milijona.

<sup>(1)</sup> Sklep Komisije (EU) 2017/2336 z dne 7. februarja 2017, SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) in SA.31149 (2012/C) – Nemčija – Domnevna državna pomoč družbam Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited, Ryanair in drugim letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče (UL L 339, 19.12.2017, str. 1).

<sup>(2)</sup> Glej uvodno izjavo 186 Sklepa (EU) 2017/2336.

<sup>(3)</sup> Poročilo družbe Oxera, Gospodarska presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu: letališče Lübeck, 6. februar 2015.

<sup>(4)</sup> Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 21. december 2009, str. 23.

- (18) Na dan tega sklepa noben letalski prevoznik ne leti z letališča Lübeck. Na voljo niso ne redni ne čarterski leti.

#### 2.1.2 Sporazum iz leta 2000

- (19) Družba FLG je maja 2000 z družbo Ryanair podpisala sporazum o storitvah zračnega prevoza (v nadaljnjem besedilu: sporazum iz leta 2000), v katerem so bile določene letališke pristojbine, ki jih je morala plačati družba Ryanair, kot tudi spodbude za podporo za trženje, ki jih je moralo plačati letališče. Predvideno je bilo, da bo sporazum iz leta 2000 veljal od 1. junija 2000 do 31. maja 2010.
- (20) Za ruto do Stansteda je sporazum vključeval naslednje stroške in prihodke:

#### Preglednica 1

#### Stroški in prihodki, vključeni v sporazum iz leta 2000 z vidika družbe FLG

	< 18 obračanj na teden	≥ 18 obračanj na teden
<b>Stroški družbe FLG:</b>		
Podpora za trženje – stroški na prispelega potnika	[...] EUR (*)	[...] EUR
	Do 31. maja 2005	Od 1. junija 2005
<b>Prihodki družbe FLG:</b>		
Pristojbina, ki jo družba Ryanair plača na letalo	[...] EUR	[...] EUR
Pristojbina, ki jo družba Ryanair plača na prispelega potnika	[...] EUR	[...] EUR
Čista pristojbina, ki jo družba Ryanair plača na prispelega potnika (pristojbina, zmanjšana za podporo za trženje)	[...] EUR	[...] EUR
<b>Drugo:</b>		
Pristojbina za promet na vozovnico, ki jo proda družba FLG	[...]	[...]
Provizija za promet iz najema vozil pri družbi FLG	[...]	[...]
Pristojbina za varnost (ki jo družba Ryanair plača ustreznemu vladnemu organu)	[...] EUR	[...] EUR
(*) Zaupne informacije.		

#### 2.2 Morebitna državna pomoč, ki jo je upravljavalec letališča, družba FLG, dodelil družbi Ryanair

- (21) Družbi Ryanair in FLG sta marca in oktobra 2010 podpisali spremni pismi k sporazumu iz leta 2000 (v nadaljnjem besedilu skupaj: sporazuma iz leta 2010 ali spremni pismi iz leta 2010).
- (22) Prvo spremno pismo, podpisano 29. marca 2010 (v nadaljnjem besedilu: spremno pismo št. 1), je zajemalo obdobje od 28. marca 2010 do 30. oktobra 2010. Z njim se je podaljšal sporazum iz leta 2000, ki bi se iztekel maja 2010, in uvedla nova pristojbina za trženje v višini [...] EUR na potnika, ki naj bi jo družba FLG plačala v zameno za začasno trženje, ki bi ga organizirala družba Ryanair. To novo pristojbino za trženje je bilo treba

plačati poleg pristojbine za trženje iz sporazuma iz leta 2000 v višini [...] EUR na potnika (manj kot 18 obračanj na teden) ali [...] EUR na potnika (več kot 18 obračanj na teden). Ker je družba Ryanair opravila več kot 18 obračanj na teden, bi ji morala družba FLG v času trajanja sporazuma plačati skupno [...] EUR. Ker so se ohranili vsi drugi pogoji iz sporazuma iz leta 2000, so pristojbine za potniške storitve na vsakega odhajajočega potnika, ki jih je bilo treba plačati družbi FLG, znašale [...] EUR, stroški oskrbe na ploščadi na obračanje pa [...] EUR.

- (23) Dne 31. oktobra 2010, po koncu pogodbenega obdobja iz spremnega pisma št. 1, je bilo podpisano drugo spremno pismo (v nadaljnjem besedilu: spremno pismo št. 2). V njem se niso ohranili pogoji iz spremnega pisma št. 1, temveč je ponovno vsebovalo seznam plačil za trženje, kakršen je bil naveden v sporazumu iz leta 2000, pri čemer so bili pogoji iz tega sporazuma podaljšani za tri leta do 1. novembra 2013.
- (24) Na dan, ko je bilo podpisano spremno pismo št. 1, namreč 29. marca 2010, je družba FLG podpisala tudi pogodbo o storitvah trženja z družbo Airport Marketing Services Limited (v nadaljnjem besedilu: družba AMS), podružnico v celotni lasti družbe Ryanair. Navedena pogodba o storitvah trženja je zajemala obdobje od 29. marca 2010 do 30. oktobra 2010 in določala storitve oglaševanja, ki jih je družba AMS morala zagotoviti na spletni strani [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) v zameno za plačilo [...] EUR s strani družbe FLG.

### 2.3 Področje preiskave

- (25) Sporazum iz leta 2000 med družbama FLG in Ryanair je bil del Sklepa (EU) 2017/2336. Zato je ta sklep omejen na spremno pismo št. 1 in spremno pismo št. 2, sklenjeni leta 2010.

### 2.4 Razlogi za začetek postopka

- (26) Komisija je imela pomisleke, da je bila s sporazumoma iz leta 2010 družbi Ryanair dodeljena selektivna prednost, zaradi česar pomenita državno pomoč v smislu člena 107 Pogodbe.

## 3. PRIPOMBE NEMČIJE

- (27) Nemčija je menila, da sporazuma iz leta 2010 nista izkrivljala ali nista mogla izkrivljati konkurence in nista vplivala na trgovino med državami članicami, saj je letališče Lübeck majhno regionalno letališče ter ne konkurira letališču Hamburg in drugim letališčem.
- (28) Kar zadeva spremno pismo št. 1, je Nemčija trdila, da je bilo v skladu s tržnimi pogoji in da ni zagotovilo prednosti družbi Ryanair. S sklicevanjem na zadevo Helaba I<sup>(1)</sup> je trdila, da prednost ne obstaja, če drugi upravljavci regionalnih letališč nudijo družbi Ryanair podobne pogoje. Poleg tega je trdila, da je bilo to dokazano s primerjalno analizo družbe Ryanair.
- (29) Nemčija je trdila, da imajo nizkocenovni prevozniki, kot sta družbi Ryanair in Wizz Air, manj zahtev glede zemeljske oskrbe in infrastrukturnih storitev. Prvič, na letališču Lübeck je bilo potrebnih manj okenc za prijavo na let, saj se lahko potniki za let z družbo Ryanair prijavijo prek spleta. Drugič, ni bilo avtobusov za potnike. Tretjič, ker so razdalje, ki jih je treba prehoditi na letališču Lübeck, manjše, so bila letala družbe Ryanair krajši čas na letališču. Četrto, ker ni bilo prestopnih letov, na potnika pa je bilo manj kosov prtljage, niso bili potrebni objekti v ta namen. Petič in zadnjič, ker letalska posadka pogosto poskrbi za čiščenje notranjosti letala, je bilo manjše povpraševanje po storitvah čiščenja letal.
- (30) Kar zadeva spremno pismo št. 2, je Nemčija poudarila, da je ta sporazum predstavljal razširitev sporazuma iz leta 2000 in ni vseboval bistvenih sprememb. Menila je, da je bil sporazum iz leta 2000 v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (31) Poleg tega Nemčija meni, da domnevnih prednosti v korist družbe Ryanair ni mogoče pripisati državi zaradi sodbe v zadevi Stardust Marine<sup>(2)</sup>. Po navedbah Nemčije je družba FLG ravnala samostojno in ne pod vplivom države. Nemčija je navedla tudi, da družba FLG ni bila vključena v strukture javne uprave. Poleg tega je Nemčija dejala, da je bil nadzor javnih organov nad upravljanjem družbe FLG omejen na letalstvo in zadeve s področja javnega interesa ter ni vključeval vodenja komercialnih poslov.

<sup>(1)</sup> Sodba Splošnega sodišča z dne 3. marca 2010 v zadevi T-163/05, Bundesverband deutscher Banken/Komisija („Helaba I“), ECLI:EU:T:2010:59.

<sup>(2)</sup> Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, Francija/Komisija („Stardust Marine“), ECLI:EU:C:2002:294.

#### 4. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

##### 4.1 Družba Flughafen Lübeck GmbH

- (32) Družba FLG je navedla, da se je o sporazumih pogajala samostojno, zato ukrepa ni mogoče pripisati Nemčiji.

##### 4.2 Družba Ryanair

- (33) Družba Ryanair je trdila, da sporazumov iz leta 2010 ni mogoče pripisati državi.
- (34) Poleg tega je trdila, da ni bilo selektivnosti, saj sta sporazuma iz leta 2010 zgolj kratki spremni pismi, ki podaljšujeta trajanje obstoječih dogovorov po sporazumu iz leta 2000. Edini novi element je bila poslovno dogovorjena prilagoditev podpore za trženje.
- (35) Družba Ryanair je navedla, da je bila pogodba z družbo FLG sklenjena na podlagi gospodarskih vidikov. Letališče Lübeck je veljalo za uspešno delujoče letališče, sekundarno letališču Hamburg, in Lübeck sam je štel za dragoceno kulturno destinacijo. Čeprav družba Ryanair ni mogla posredovati poslovnega načrta, da bi utemeljila svojo odločitev o začetku opravljanja storitev na letališču Lübeck, je poudarila, da se takšen poslovni načrt običajno ne zahteva za zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Družba Ryanair je pojasnila, da je prenehala opravljati storitve na letališču Lübeck zaradi poslovnih razlogov, med drugim zaradi povečanja stroškov in ker je bil donos manjši, kot je bilo pričakovano (zaradi gospodarske recesije).
- (36) Družba Ryanair je navedla, da so regionalna letališča v Uniji v težkem tržnem položaju. Zato je treba upoštevati prihodke letališča iz letalskih in neletalskih dejavnosti, kar se imenuje „pristop enojnega obračunavanja“. Ker je za pogodbe z družbo Ryanair značilno, da obetajo veliko število potnikov, ti poslovni odnosi pogosto pripomorejo k večji prepoznavnosti letališča in privabijo druge letalske prevoznike kakor tudi trgovce na drobno in druge ponudnike storitev. Poleg tega je družba Ryanair navedla, da so obstajali trdni dokazi, da bi se z večjim številom potnikov povečali prihodki iz neletalskih dejavnosti.
- (37) Družba Ryanair je trdila, da bi z vidika vlagatelja v tržnem gospodarstvu vsaka poslovna ponudba običajno pomenila izboljšanje glede na takratne razmere, dokler pričakuje, da bodo mejne koristi presegle mejne stroške. Poleg tega je zagovarjala stališče, da je treba upoštevati, da ima glede na svoj poslovni model in operativno učinkovitost znatno manjše potrebe kot drugi letalski prevozniki.
- (38) Družba Ryanair je izvedla primerjavo med letališči primerljive velikosti in v primerljivem položaju kot letališče Lübeck. Primerljiva letališča so Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nimes in Prestwick. Primerjava pristojbin, ki jih je družba Ryanair plačevala na primerljivih letališčih, je pokazala, da so bili stroški, ki jih je družba Ryanair plačevala na letališču Lübeck, na splošno višji od povprečja na primerljivih letališčih tako na potnika kot na posamezno obračanje.
- (39) Družba Ryanair je predložila dve poročili družbe Oxera, v katerih je bila ocenjena pričakovana donosnost spremnih pisem iz leta 2010 <sup>(1)</sup>. Obe poročili sta temeljili na poslovnem načrtu, ki ga je letališče Lübeck pripravilo leta 2010 pred podpisom spremnih pisem iz leta 2010. V poročilih je navedeno, da naj bi bili na podlagi razumnih predpostavk v času podpisa spremnih pisem iz leta 2010 ti predvidoma dovolj donosni in da bi letališče, ki ravna kot udeleženec v tržnem gospodarstvu, verjetno ponudilo podobne pogoje. Po navedbah družbe Oxera bi to veljalo tudi, če bi se pogodba o storitvah trženja z družbo AMS obravnavala skupaj s spremnima pismoma iz leta 2010, pri čemer so se upoštevali stroški, ne pa tudi prihodki, povezani z družbo AMS.
- (40) Kar zadeva pogodbo o storitvah trženja z družbo AMS, je družba Ryanair trdila, da so take pogodbe obojestransko koristne zaradi priljubljenosti spletnega mesta družbe Ryanair in posledičnega povečanja mednarodnega priznanja, izgradnje blagovne znamke in potnikov, kar je bilo potrjeno z dodatnim poročilom družbe Oxera z dne 26. septembra 2014.

<sup>(1)</sup> Poročilo družbe Oxera, Gospodarska presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu: letališče Lübeck, 6. februar 2015; poročilo družbe Oxera, Odziv na zahtevo Evropske komisije, 6. oktober 2017.

### 4.3 Družba Air Berlin

- (41) Družba Air Berlin je navedla, da rute družbe Ryanair z letališča Lübeck predstavljajo neposredno konkurenco tistim, ki jih ponuja družba Air Berlin na letališču Hamburg. To velja zlasti za destinacije London, Milano in Barcelona, saj tja letita oba letalska prevoznika.
- (42) Družba Air Berlin je zagovarjala stališče, da je namen tržne strategije družbe Ryanair speljati potencialne stranke drugih prevoznikov, med drugim družbe Air Berlin. Zaradi nizkih cen družbe Ryanair so se stranke preselile z letališča Hamburg na letališče Lübeck. Družba Air Berlin trdi, da je zaradi državne pomoči utrpela znatne gospodarske izgube. Morala je prenehati izvajati nekatere lete, ker jih je družba Ryanair vzporedno zagotavljala na letališču Lübeck. Poleg tega je družba Air Berlin izrazila mnenje, da težko uvede nove destinacije z letališča Hamburg, dokler podobne destinacije nudi družba Ryanair z letališča Lübeck po pretirano nizkih cenah.
- (43) Poleg tega je družba Air Berlin navedla, da je sporazum z družbo Ryanair mogoče pripisati Nemčiji. V skladu s statutom družbe FLG mora nadzorni svet dati soglasje za stroške, ki nastanejo zaradi uporabe letališča (12. odstavek statuta). Štiri od šestih članov nadzornega sveta je izvolilo mesto Lübeck. Na tej podlagi je družba Air Berlin zaključila, da bi mesto Lübeck lahko bilo odgovorno.
- (44) Družba Air Berlin je menila, da je vzrok za zaskrbljenost tudi pogodba o storitvah trženja med družbama AMS in FLG, saj se zdijo prejemki za „podporo za trženje“ nepovezani z dejanskimi izdatki družbe Ryanair za trženje.

## 5. PRIPOMBE NEMČIJE GLEDE NAVEDB TRETJIH OSEB

### 5.1 Pripombe glede navedb družbe Ryanair

- (45) Po trditvah Nemčije je iz navedb družbe Ryanair razvidno, da je letališče Lübeck ravnalo v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.
- (46) Nemčija je poudarila predvsem uporabnost pristopa družbe Ryanair k dokazovanju skladnosti sporazuma s trgov prek analize donosnosti in primerjalne analize.
- (47) Po navedbah Nemčije spremnih pisem iz leta 2010 ni mogoče pripisati državi, saj se je družba FLG o njej samostojno pogajala in ju sklenila brez vmešavanja mesta Lübeck. Kar zadeva spremno pismo št. 2, je Nemčija izpostavila, da je predstavljalo le podaljšanje sporazuma iz leta 2000 in ni vsebovalo nobenih vsebinskih sprememb. Zato so veljali vsi argumenti v zvezi s sporazumom iz leta 2000.
- (48) Nemčija je navedla, da ne razume, zakaj je bila pogodba o storitvah trženja med družbama FLG in AMS vključena v preiskavo v zvezi z državno pomočjo, saj družba FLG v okviru te pogodbe ni porabila nobenih javnih sredstev. Stroški iz pogodbe o storitvah trženja z družbo AMS so bili kriti iz zasebnih virov, saj je denar zagotovila *Industrie- und Handelskammer Lübeck*, tj. gospodarska zbornica, ki združuje zasebna podjetja v Lübecku. Poleg tega je Nemčija pripomnila, da se lahko pogodba o storitvah trženja z družbo AMS šteje za skladno s tržnimi standardi. To dokazuje tudi ugotovitev, da so se družbi FLG zaračunali manjši stroški kot drugim letališčem s podobno pogodbo. Še več, zadevna pogodba o storitvah trženja je temeljila na obljubi družbe Ryanair, da bo med svoje destinacije dodala dva kraja.
- (49) Nemčija je poudarila še funkcijo letališča Lübeck kot rezervnega letališča za letališče Hamburg in kot potrebne prometne infrastrukture za prebivalstvo severne Nemčije.

### 5.2 Pripombe glede navedb družbe Air Berlin

- (50) Po navedbah Nemčije bi se družbi Air Berlin dodelile enake prednosti kot družbi Ryanair, če bi izpolnila enaka merila glede števila potnikov in pogostosti letov. Namesto tega je družba Air Berlin zavrnila vse ponudbe za pogajanja z družbo FLG, saj ni nikoli nameravala opravljati storitev na letališču Lübeck. Družba Air Berlin ni nikoli ugovarjala pogojem, pod katerimi je družba Ryanair delovala na letališču Hamburg. Poleg tega se je več letalskih prevoznikov pritožilo (med drugim Komisiji), da je družba Air Berlin uživala koristi znatne državne pomoči od Združenih arabskih emiratov. Zato ne more nastopati kot žrtev v razmerju do svojega glavnega tekmeča, družbe Ryanair.

- (51) Nemčija se ni strinjala s pripombami družbe Air Berlin glede obstoja konkurence med letališčem Lübeck in letališčem Hamburg. Nemčija se je zlasti sklicevala na dejstvo, da je imelo letališče Hamburg leta 2000 70-krat toliko potnikov kot letališče Lübeck. Druga letališča se niso pritožila, kar kaže, da med omenjenima letališčema ni bilo konkurence.
- (52) Poleg tega je Nemčija zavrnila trditev družbe Air Berlin, da je družba Ryanair imela gospodarsko prednost. Nemčija je navedla, da je družba Air Berlin uporabila netočne izračune in da je preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu edini ustrezen preskus za presojo, ali je sporazum med letališčem in letalskim prevoznikom skladen s trgov.

## 6. OCENA UKREPOV

- (53) Člen 107(1) Pogodbe določa, da 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, nezdržljiva z notranjim trgov, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.
- (54) Merila iz člena 107(1) Pogodbe so kumulativna. Za presojo, ali ukrep pomeni državno pomoč, morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji:
- upravičenec je podjetje,
  - ukrep daje prednost,
  - prednost je dodeljena iz državnih sredstev,
  - prednost je selektivna in
  - ukrep izkrivlja konkurenco ali bi lahko izkrivljal konkurenco in lahko prizadene trgovino med državami članicami.

### 6.1 Gospodarska dejavnost in pojem podjetje

- (55) Pojem podjetja zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način financiranja. Vsaka dejavnost ponudbe blaga ali storitev na določenem trgu je gospodarska dejavnost.
- (56) Ker je družba Ryanair zasebna družba, ki opravlja storitve zračnega prevoza za plačilo z namenom ustvarjanja dobička, je Ryanair podjetje, ki se ukvarja z gospodarsko dejavnostjo. Zato je podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe.

### 6.2 Gospodarska prednost

- (57) Prednost v smislu člena 107(1) Pogodbe je vsaka gospodarska korist, ki je podjetje ne bi moglo pridobiti pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. brez posredovanja države <sup>(1)</sup>.
- (58) Kadar so letališču na voljo javna sredstva, se pomoč letalskemu prevozniku načeloma lahko izključi, če se razmerje med letališčem in letalskim prevoznikom izvaja v skladu z običajnimi tržnimi pogoji. Ta t. i. preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu sledi osnovnemu načelu, in sicer da bi bilo treba ravnanje javnih organov primerjati s podobnimi zasebnimi gospodarskimi udeleženci pod običajnimi tržnimi pogoji, da se ugotovi, ali sporazum dodeljuje prednost njegovi sopogodbenci <sup>(2)</sup>.

#### 6.2.1 Uvodne opombe v zvezi s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu

- (59) V skladu s točko 53 smernic za letalski sektor iz leta 2014 <sup>(3)</sup> se obstoj pomoči letalskemu prevozniku, ki uporablja določeno letališče, načeloma lahko izključi, če cena letalskih storitev ustreza tržni ceni („prvi pristop“ – primerjava s tržno ceno). Z drugim pristopom se s predhodno analizo, tj. analizo, ki temelji na informacijah, ki so bile na voljo ob dodelitvi pomoči, in na predvidljivih razvojnih trendih, dokaže, da bo dogovor dodatno pozitivno prispeval k dobičku za letališče in da je del splošne strategije vsaj za dolgoročno donosnost („drugi pristop“ – predhodna analiza donosnosti) <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Glej na primer Sodbo Sodišča z dne 11. julija 1996 v zadevi C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) in drugi/La Poste in drugi, ECLI:EU:C:1996:285, točka 60.

<sup>(2)</sup> Glej prejšnjo opombo.

<sup>(3)</sup> Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).

<sup>(4)</sup> Glej točko 53 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- (60) Kar zadeva prvi pristop, Komisija meni, da v sedanosti ni mogoče opredeliti ustreznega referenčnega merila za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča <sup>(1)</sup>. Meni torej, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih sklenejo letališča s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne donosnosti.
- (61) Poudariti je treba, da je lahko na splošno uporaba načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki temelji na povprečni ceni na drugih podobnih trgih, koristna, če je tako ceno mogoče smiselno opredeliti ali izpeljati iz drugih tržnih kazalnikov. Vendar pa ta način ni enako ustrezen v primeru letaliških storitev, saj se struktura stroškov in prihodkov med letališči po navadi zelo razlikuje. Stroški in prihodki so namreč odvisni od razvitosti letališča, števila letalskih prevoznikov, ki uporabljajo letališče, njegove zmogljivosti v smislu potniškega prometa, stanja infrastrukture in povezanih naložb, regulativnega okvira, ki se lahko med državami članicami razlikuje, ter morebitnih dolgov ali obveznosti, ki jih je letališče prevzelo v preteklosti <sup>(2)</sup>.
- (62) Poleg tega liberalizacija trga zračnega prevoza otežuje vsako izključno primerjalno analizo. Kot je razvidno iz tega primera, poslovne prakse med letališči in letalskimi prevozniki ne temeljijo vedno le na objavljenem seznamu pristojbin. Ti poslovni odnosi se precej razlikujejo. Vključujejo delitev tveganja glede potniškega prometa in morebitne povezane poslovne in finančne odgovornosti, običajne spodbujevalne sheme in spreminjanje razpršenosti tveganj med trajanjem sporazumov. Zato ene transakcije ni mogoče dejansko primerjati z drugo na podlagi cene za obračun ali cene na potnika.
- (63) Poleg tega primerjalna analiza ni primeren način za določitev tržnih cen, če razpoložljiva referenčna merila niso bila opredeljena ob upoštevanju tržnih okoliščin ali pa so obstoječe cene znatno izkrivljene zaradi javnega posredovanja. Zdi se, da so taka izkrivljanja v letalskem sektorju prisotna iz razlogov, pojasnenih v točkah od 57 do 59 smernic za letalski sektor iz leta 2014:

„Letališča v javni lasti so javni organi tradicionalno obravnavali kot infrastrukture za spodbujanje lokalnega razvoja in ne kot podjetja, ki poslujejo v skladu s tržnimi pravili. Cene na navedenih letališčih se zato običajno ne določajo ob upoštevanju dogajanj na trgu in zlasti dobrih predhodnih možnosti prihodnjih donosov, temveč predvsem ob upoštevanju socialnih ali regionalnih preudarkov.

Tudi če so nekatera letališča v zasebni lasti ali se upravljajo zasebno in se pri tem ne upoštevajo socialni ali regionalni preudarki, lahko na cene na navedenih letališčih močno vplivajo cene, ki jih zaračunava večina javno subvencioniranih letališč, saj prav slednje cene upoštevajo letalski prevozniki v pogajanjih z letališči v zasebni lasti ali z zasebnim upravljanjem.

V teh okoliščinah Komisija močno dvomi, da se lahko v sedanosti opredeli ustrezno referenčno merilo za vzpostavitev realne tržne cene za storitve, ki jih ponujajo letališča. Ta položaj se lahko v prihodnosti spremeni ali razvije [...].“

- (64) Kot so opozorila sodišča Unije, je primerjalna analiza glede na zadevni sektor le eno od analitičnih orodij za ugotovitev, ali je upravičenec dobil gospodarsko prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi dobil <sup>(3)</sup>. Čeprav lahko Komisija ta pristop uporabi, k temu ni zavezana, če bi bilo to neprimerno, kot je v tem primeru.
- (65) Družba Ryanair je v bistvu trdila, da se lahko preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu uporabi na podlagi primerjave s poslovnimi dogovori drugih evropskih letališč. Zlasti je primerjala pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačevala na letališčih Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes in Prestwick, s pristojbinami, ki jih je na podlagi sporazumov plačevala na letališču Lübeck. Vendar v tej primerjalni študiji ni bilo ocenjeno, ali je vzorec letališč iz primerjalne analize izpolnjeval vsa merila iz smernic za letalski sektor iz leta 2014, saj so se ocenili samo obseg prometa, vrsta letališkega prometa in blaginja okoliških območij <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Glej točko 59 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(2)</sup> Glej uvodni izjavi 88 in 89 Sklepa Komisije 2011/60/EU z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (UL L 27, 1.2.2011, str. 24).

<sup>(3)</sup> V zvezi s primerjalno analizo glede na donosnost (v nasprotju z določanjem cen) v sektorju glej sodbo Splošnega sodišča z dne 3. julija 2014 v združenih zadevah T-319/12 in T-321/12, Kraljevina Španija in drugi/Komisija, ECLI:EU:T:2014:604, točka 44.

<sup>(4)</sup> Za druga merila, ki jih je treba oceniti, glej točko 60 smernic za letalski sektor iz leta 2014.



- (66) Komisija je v uvodni izjavi 296 sklepa o začetku postopka iz leta 2012 primerjala pristojbine, določene v spremnih pismih iz leta 2010, s pristojbinami na letališču Hamburg, kar je vzbudilo dvome glede skladnosti pristojbin, določenih v spremnih pismih iz leta 2010, s trgov. Komisija ugotavlja, da je bil obseg prometa v Lübecku znatno manjši kot na letališču Hamburg. Letališče Hamburg je bilo dejansko letališče z največ prometa v severni Nemčiji. Hamburg se je uporabljal za vse segmente zračnega prometa, medtem ko se je letališče Lübeck specializiralo za nizkocenovne prevoznike, za kar je bilo potrebnih manj okenc za prijavo leta in objektov za tranzitne potnike, potreben ni bil noben avtobus za potnike, potrebnega je bilo manj osebja in objektov za ravnanje s prtljago, manj osebja za čiščenje in omogočen je bil krajši čas obračanja. Zato letališče Hamburg ni bilo dovolj primerljivo z letališčem Lübeck.
- (67) Na podlagi teh ugotovitev Komisija meni, da je treba v tem primeru uporabiti pristop, ki je v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 na splošno priporočen za uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z razmerji med letališči in letalskimi prevozniki, in sicer predhodno analizo dodatne donosnosti <sup>(1)</sup>.

#### 6.2.2 Časovni okvir ocene

- (68) Komisija meni, da je ustrezen časovni okvir za oceno donosnosti dogovorov med letališči in letalskimi prevozniki navadno časovni okvir samega sporazuma. Ker lahko letalski prevozniki svoje poslovanje prilagodijo v kratkem časovnem okviru in posebne vsebine morebitnih prihodnjih sporazumov navadno ni mogoče predvideti, zasebni upravljavec letališča navadno ne bi predvideval, da bodo posebni pogoji sporazuma veljali po dogovorjenem trajanju sporazuma <sup>(2)</sup>.
- (69) Spremnimi pismi iz leta 2010 nista bili sklenjeni hkrati, ampak v razmiku več kot šest mesecev in obsegata različni časovni obdobji. Poleg tega se njuni vsebini razlikujeta, saj le spremno pismo št. 1 vsebuje dodatno plačilo za trženje, ki je precej visoko in povezano z začasnim trženjem.
- (70) Komisija zato meni, da sporazuma obstajata neodvisno drug od drugega in da je treba donosnost vsakega posameznega spremnega pisma oceniti ločeno, v času njegovega dogovorjenega trajanja <sup>(3)</sup>.
- (71) Sodišče je v sodbi Stardust Marine 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“ <sup>(4)</sup>.
- (72) Za namene presoje obravnavanih sporazumov je zato treba obstoj in znesek morebitne pomoči v sporazumih oceniti ob upoštevanju prevladujočih okoliščin v času sklenitve sporazumov ter, natančneje, ob upoštevanju informacij, ki so bile takrat na voljo, in razvoja, ki ga je bilo mogoče takrat predvideti.

#### 6.2.3 Ocena spremnega pisma št. 1

- (73) V skladu s sodbo v zadevi Charleroi <sup>(5)</sup> mora Komisija pri oceni zadevnih ukrepov upoštevati tudi vse pomembne značilnosti ukrepov in njihovo ozadje. Ugotoviti je treba, ali je letališče pri sklepanju dogovora z letalskim prevoznikom v celotnem obdobju trajanja dogovora zmožno pokriti vse stroške, ki izhajajo iz takega dogovora, in sicer z razumno stopnjo dobička na podlagi dobrih srednjeročnih obetov <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> Glej točki 61 in 63 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(2)</sup> Glej na primer Sklep Komisije (EU) 2015/1227 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.22614 (C 53/07), ki jo je Francija odobrila Gospodarski zbornici Pau-Béarn ter družbam Ryanair, Airport Marketing Services in Transavia (UL L 201, 30.7.2015, str. 109).

<sup>(3)</sup> Glej tudi sodbo Splošnega sodišča z dne 15. septembra 1998 v zadevi T-11/95, BP Chemicals Limited/Komisija („BP Chemicals“), ECLI:EU:T:1998:199, točki 170 in 171, ter Sklep Komisije z dne 19. decembra 2012 o državni pomoči SA.35378 (2012/N) – Nemčija – Financiranje berlinskega letališča Brandenburg, uvodne izjave od 14 do 33 (UL C 36, 8.2.2013, str. 10).

<sup>(4)</sup> Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, Francija/Komisija („Stardust Marine“), ECLI:EU:C:2002:294, točka 71.

<sup>(5)</sup> Sodba Splošnega sodišča z dne 17. decembra 2008 v zadevi T-196/04, Ryanair/Komisija („Charleroi“), ECLI:EU:T:2008:585, točka 59.

<sup>(6)</sup> Glej točko 63 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

- (74) To se meri z razliko med dodatnimi prihodki, za katere se pričakuje, da bodo ustvarjeni s sporazumom, in dodatnimi stroški, ki bi nastali zaradi pogodbe, od tako pridobljenih denarnih tokov pa se odšteje ustrezna diskontna stopnja.
- (75) Ta pristop je utemeljen z dejstvom, da ima lahko upravljavec letališča objektiven interes za sklenitev transakcije z letalskim prevoznikom, ne glede na kakršno koli primerjavo s pogoji, ki jih letalskim prevoznikom ponujajo drugi upravljavci letališč, ali celo s pogoji, ki jih isti upravljavec letališča ponuja drugim letalskim prevoznikom.
- (76) Komisija v zvezi s tem ugotavlja tudi, da so cenovne razlike standardna poslovna praksa. Vendar bi morale biti take politike razlikovanja cen poslovno upravičene.
- (77) Pri oceni dodatne donosnosti sporazuma je primerno upoštevati le dodatne stroške in prihodke, ki so nastali v času trajanja sporazuma, tj. od 28. marca do 30. oktobra 2010.
- (78) Družba Oxera je v skladu s tem pristopom pripravila predhodni izračun dodatne donosnosti spremnih pisem iz leta 2010 <sup>(1)</sup>. Pri svojem izračunu je upoštevala ves dodaten promet ter vse stroške in prihodke, povezane z delovanjem družbe Ryanair na letališču Lübeck. Ker bi se sporazum iz leta 2000 iztekel maja 2010, Komisija meni, da je to smiselno.
- (79) Analiza družbe Oxera temelji na pogojih sporazuma med družbama FLG in Ryanair, na dejanskih finančnih podatkih družbe FLG ter predhodnih napovedih iz poslovnega načrta družbe FLG z dne 10. marca 2010, ki ga je predložila Nemčija <sup>(2)</sup>. Ta poslovni načrt vključuje predhodno oceno števila potnikov ter pričakovane stroške in prihodke letališča Lübeck v obdobju 2010–2015. Poslovni načrt je bil prvotno pripravljen decembra 2009, pozneje pa spremenjen in popravljen, in sicer je bil scenarij glede prometa iz prvotnega načrta prilagojen navzdol, dodana pa sta bila tudi dva nova scenarija. Analiza dodatnih stroškov in koristi, ki jo je izvedla družba Oxera, temelji na podatkih te spremenjene in popravljene različice poslovnega načrta z dne 10. marca 2010, saj je bil pripravljen bližje datumu podpisa sporazumov iz leta 2010.
- (80) Načrt zajema tri scenarije:
- najugodnejši scenarij: predpostavlja se, da se bo promet v zadevnem obdobju precej povečal zaradi pričakovanja, da bo družba Ryanair na letališču vzpostavila bazo. Zato je v načrtu predvideno povečanje prihodkov iz neletalskih dejavnosti in razširitev neletalskih storitev,
  - vmesni scenarij: predvideva se, da se bo poslovanje nadaljevalo kot prej, tj. v skladu s podatki, razpoložljivimi za leto 2010, tj. leto poslovnega načrta, in
  - najslabši scenarij: predvideva se, da se bo letališče zaprlo do leta 2012, pri čemer se bo med letoma 2010 in 2011 število potnikov zmanjševalo.
- (81) V najugodnejšem scenariju se število potnikov z [...] leta 2010 poveča na [...] leta 2013, kar vodi v ustrezno povečanje prihodkov, v vmesnem scenariju pa število potnikov stagnira pri [...], v skladu s pričakovanim številom za leto 2010. V najslabšem scenariju se število potnikov hitro zmanjša leta 2011 in vse letališke dejavnosti prenehajo leta 2012.
- (82) Družba Oxera je menila, da za namene analize sporazumov iz leta 2010 ni primerno sprejeti najslabših napovedi iz poslovnega načrta, saj je bilo v tem scenariju predvideno, da bi prebivalci mesta Lübeck leta 2010 na javnem glasovanju odločili, da se letališče zapre. Ob upoštevanju pozitivnega izida javnega glasovanja dne 25. aprila 2010, s katerim so se zagotovile dodatne naložbe za letališče (glej uvodno izjavo 16), le en mesec po sklenitvi spremnega pisma št. 1, je po mnenju Komisije predpostavka, da sta obe strani pričakovali nadaljnje delovanje letališča, upravičena <sup>(3)</sup>. Da bi se zagotovil zadržan pristop, je družba Oxera analizo izvedla zlasti na podlagi napovedi družbe FLG za vmesni scenarij.

<sup>(1)</sup> Poročilo družbe Oxera, Gospodarska presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu: letališče Lübeck, 6. februar 2015; poročilo družbe Oxera, Odziv na zahtevo Evropske komisije, 6. oktober 2017.

<sup>(2)</sup> *Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Takeoff-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung*, 10. marec 2010.

<sup>(3)</sup> Glej *Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH* z dne 21. decembra 2009. Ta predpostavka je tudi v skladu z dopisom, ki ga je predložila družba Ryanair in je bil leta 2009 naslovljen na družbo FLG, v katerem so navedene različne zaveze družbe Ryanair v zvezi s prihodnjim sodelovanjem.

- (83) Iz preglednice 2 je razvidno, da se je za prihodke, ki izhajajo iz spremnega pisma št. 1, pričakovalo, da bodo preseгли dodatne stroške, s čimer bi nastal letni presežek v višini [...] EUR v zadevnem scenariju, kot ga je izračunala družba Oxera <sup>(1)</sup>.

Preglednica 2

**Analiza dodatne donosnosti spremnega pisma št. 1**

Analiza donosnosti spremnega pisma št. 1 k sporazumu o storitvah zračnega prevoza med letališčem Lübeck in družbo Ryanair

**Opomba:**

	Enote	
Diskontna stopnja v uporabi	%	[...]
Stopnja rasti	%	2,70
Trajanje pogodbe	leta	0,6
Verjetnost podaljšanja pogodbe	%	30
Trženje družbe AMS (2 = vključuje najugodnejši primer, 1 = vključuje osnovni primer, 0 = izključuje)	n. r.	0

**Spremno pismo št. 1**

Spremno pismo št. 1 veljavno od	Datum	28.3.2010
Spremno pismo št. 1 veljavno do	Datum	30.10.2010
Del leta 2010, v katerem je veljal ta rabat	%	59,5
Del leta 2010, ko je veljal sporazum, v katerem je veljal ta rabat	%	77,8

**Plačila za trženje**

Rabat za trženje na izkrcanega potnika pri 17 obračanjih na teden ali manj:	EUR/izkrcanega potnika	[...]
Rabat za trženje na izkrcanega potnika pri 18 obračanjih na teden ali več:	EUR/izkrcanega potnika	[...]
Mejno število obračanj na teden	Premik v letalskem prometu	18,00

Rabat za trženje iz spremnega pisma št. 1 (EUR/izkrcanega potnika) EUR/izkrcanega potnika [...]

Število obračanj družbe Ryanair na letni podlagi	Premik v letalskem prometu	1 779
Število obračanj družbe Ryanair na teden	Premik v letalskem prometu	34
Rabat za trženje (EUR/izkrcanega potnika)	EUR/izkrcanega potnika	[...]

**Donosnost** **2010**

Izkrcani potniki družbe Ryanair	Izkrcani potniki	[...]
Izkrcani potniki skupaj	Izkrcani potniki	[...]
Premiki v letalskem prometu družbe Ryanair	Premik v letalskem prometu	1 058
Premiki v letalskem prometu skupaj	Premik v letalskem prometu	1 160

<sup>(1)</sup> V skladu s poročilom družbe Oxera z dne 6. februarja 2015 je pozitivna tudi neto sedanja vrednost obeh spremnih pisem, če napovedi temeljijo na najugodnejšem scenariju iz poslovnega načrta.

## Analiza donosnosti spremnega pisma št. 1 k sporazumu o storitvah zračnega prevoza med letališčem Lübeck in družbo Ryanair

**Prihodki**

Stroški za varnost potnikov	EUR/izkrcanega potnika	[...]
Stroški oskrbe na ploščadi	EUR/obračanje	[...]
Pristojbina za potniške storitve	EUR/izkrcanega potnika	[...]
Letališka pristojbina za varnost	EUR/izkrcanega potnika	[...]
Prihodki iz letalskih dejavnosti	v tisoč EUR	[...]
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	v tisoč EUR	[...]
<b>Prihodki skupaj</b>	v tisoč EUR	[...]

**Stroški**

Odhodki iz poslovanja	v tisoč EUR	[...]
Trženje	v tisoč EUR	[...]
Trženje družbe AMS	v tisoč EUR	[...]
Amortizacija	v tisoč EUR	[...]
<b>Stroški skupaj</b>	v tisoč EUR	[...]

Neto denarni tok	v tisoč EUR	[...]
Končna vrednost	v tisoč EUR	[...]
<b>Denarni tokovi skupaj</b>	v tisoč EUR	[...]

Število let, v katerem zapade denarni tok	leta	0,6
Diskontni faktor	n. r.	[...]
<b>Neto sedanja vrednost</b>	v tisoč EUR	[...]
<b>Neto sedanja vrednost</b>	v milijonih EUR	[...]

Vir: Poročilo družbe Oxera, Odziv na zahtevo Evropske komisije, 6. oktober 2017.

- (84) Sporazuma iz leta 2010 ne določata posebnega cilja glede prometa za družbo Ryanair, zato napoved glede letališkega prometa izvira iz napovedi družbe FLG za leto 2010, kot je izražena v vmesnem scenariju iz poslovnega načrta. Delež prometa družbe Ryanair na letališču naj bi ostal pri 91 %, kar odraža povprečno raven treh let pred podpisom spremnega pisma št. 1. Obračanja družbe Ryanair so se izračunala ob predpostavki 189 razpoložljivih sedežev na zrakoplov in 80-odstotnega koeficienta zasedenosti. To je v skladu s koeficientom zasedenosti družbe Ryanair v letu 2010, ki je bil takrat glede na letno in finančno poročilo družbe Ryanair za leto 2010 81- do 82-odstoten. Pričakovano dodatno število potnikov v času trajanja sporazuma se je izračunalo na podlagi predvidenega števila letov in je bilo prilagojeno glede na trajanje spremnega pisma št. 1.
- (85) Ker v vmesnem scenariju iz poslovnega načrta rast števila potnikov ni predvidena, napovedi iz tega scenarija pa temeljijo na že obstoječih informacijah za leto 2010, in ob ugotovitvi, da je predvideno število manjše od dejanskih podatkov glede prometa v preteklem letu 2009, Komisija meni, da je ta pristop smiseln.
- (86) Poleg tega Komisija ugotavlja, da analiza občutljivosti, ki jo je izvedla družba Oxera, kaže, da tudi pri uporabi dejanskih naknadnih podatkov družbe Ryanair o številu potnikov dobljena neto sedanja vrednost ostane pozitivna pri [...] EUR.
- (87) V skladu s prakso Komisije, da se oceni, ali je dogovor, ki ga je letališče sklenilo z letalskim prevoznikom, skladen s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, je treba upoštevati pričakovane prihodke iz neletalskih

dejavnosti letalskega prevoznika in letališke pristojbine brez vseh znižanj, podpore za trženje ali shem spodbud (v nadaljnjem besedilu: pristop enojnega obračunavanja) <sup>(1)</sup>. Zato dodatni prihodki, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu razumno pričakoval na podlagi sporazuma, vključujejo:

- (a) prihodke od letalskih dejavnosti potniškega prometa in pristajalnih pristojbin, ki jih plačuje družba Ryanair, in
  - (b) prihodke iz neletalskih dejavnosti, na primer, od parkirišč, franšiznih trgovin ali pa neposredno upravljanih prodajaln.
- (88) Družba Oxera upošteva prihodke od letalskih dejavnosti na potnika od letaliških pristojbin, določenih v spremnem pismu št. 1 v povezavi s sporazumom iz leta 2000, in jih pomnoži z ustreznim številom potnikov. V skladu s prakso Komisije so bile pristojbine za varnost izključene iz analize, saj jih je družba FLG prenesla na pristojni javni organ <sup>(2)</sup>. Družba Oxera je navedla, da bi lahko letališče na podlagi spremnega pisma št. 1 pričakovalo prihodke od letalskih dejavnosti v višini [...] EUR. Komisija meni, da je ta rezultat smiseln.
- (89) Prihodki iz neletalskih dejavnosti na potnika so se izračunali na podlagi vmesnega scenarija iz poslovnega načrta družbe FLG. V skladu z napovedmi za leto 2010 je v zadevnem scenariju predvideno, da bodo prihodki iz neletalskih dejavnosti ostali pri približno [...] prihodkov iz letalskih dejavnosti <sup>(3)</sup>. Vključujejo na primer prihodke od prodajaln in restavracij ter prihodke od parkirišč. Družba Oxera ocenjuje, da prihodki iz neletalskih dejavnosti znašajo [...] EUR.
- (90) Kar zadeva izračun dodatnih stroškov, je treba v skladu s prakso Komisije upoštevati vse stroške, ki jih ima letališče v zvezi z dejavnostjo letalskega prevoznika na letališču. Taki dodatni stroški lahko obsegajo vse kategorije odhodkov ali stroške trženja, npr. dodatne stroške za zaposlene in opremo, nastale zaradi navzočnosti letalskega prevoznika na letališču <sup>(4)</sup>.
- (91) V skladu s prakso Komisije se stroški, ki bi jih letališče moralo kriti v vsakem primeru in ne glede na dogovor z letalskim prevoznikom, ne smejo upoštevati pri preskusu udeleženca v tržnem gospodarstvu <sup>(5)</sup>.
- (92) Družba Oxera v skladu s tem pristopom upošteva dodatne operativne stroške in stroške trženja.
- (93) Stroški trženja izhajajo iz sporazuma iz leta 2000 ter so ohranjeni v spremnem pismu št. 1 in povečani za plačila za trženje med obdobjem veljavnosti spremnega pisma št. 1 od 28. marca do 30. oktobra 2010:

### Preglednica 3

#### Seznam plačil za trženje na odhajajočega potnika iz spremnega pisma št. 1

Plačila za trženje na odhajajočega potnika v primeru:	
manj kot 18 obračanj na teden	18 obračanj na teden ali več
[...] EUR	[...] EUR

- (94) Ker je napoved števila obračanj presegla 18 obračanj na teden, so plačila za trženje temeljila na znesku v višini [...] EUR na odhajajočega potnika. Za izračun skupnih plačil za trženje so bila ta plačila za trženje pomnožena z ustreznimi napovedmi števila odhajajočih potnikov družbe Ryanair. Za pričakovane dodatne stroške trženja za obdobje od marca do oktobra 2010 se je izračunalo, da znašajo [...] EUR.

<sup>(1)</sup> Glej točko 64 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(2)</sup> Glej prejšnjo opombo.

<sup>(3)</sup> Komisija ugotavlja, da ta rezultat predvideva povečanje prihodkov iz neletalskih dejavnosti na potnika s približno [...] prihodkov iz letalskih dejavnosti, ki so bili vzeti kot podlaga za Sporazum iz leta 2000, na približno [...] leta 2010. Komisija meni, da je ta predpostavka smiselna glede na rast poslovanja na letališču Lübeck po letu 2000.

<sup>(4)</sup> Glej točko 64 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

<sup>(5)</sup> Glej točko 64 smernic za letalski sektor iz leta 2014; Sklep Komisije (EU) 2015/1226 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico v Angoulêmeu, skupino SNC-Lavalin, družbo Ryanair in družbo Airport Marketing Services (UL L 201, 30.7.2015, str. 48); Sklep Komisije (EU) 2015/1584 z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ki jo je Italija izvedla za Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. in več letalskih prevoznikov, ki delujejo na letališču Alghero (UL L 250, 25.9.2015, str. 38); Sklep Komisije (EU) 2016/2069 z dne 1. oktobra 2014 o ukrepih SA.14093 (C 76/2002), ki jih je Belgija izvedla v korist družb Brussels South Charleroi Airport in Ryanair (UL L 325, 30.11.2016, str. 63).

- (95) Dodatni operativni stroški so bili ocenjeni na podlagi regresijske analize, s katero se je opredelil učinek spremembe skupnega števila potnikov na operativne stroške letališča. Ker se v vmesnem scenariju letna napoved operativnih stroškov spreminja vsako leto, napoved glede potnikov pa ne, družba Oxera na podlagi tega scenarija ni mogla izvesti regresijske analize. Namesto tega je dodatne operativne stroške izračunala z uporabo povprečnih ocen iz najugodnejšega in najslabšega scenarija, da bi zagotovila zadržan pristop. Družba Oxera je dodatne operativne stroške ocenila na [...] EUR.
- (96) Glede na približno 90-odstotni delež prometa družbe Ryanair na letališču Lübeck v času veljavnosti sporazuma Komisija meni, da je ta pristop smiseln.
- (97) V izračun dodatne donosnosti spremnega pisma št. 1 niso vključeni stroški amortizacije (naložbeni stroški).
- (98) Družba Oxera je pri izračunih uporabila 2,24-odstotno diskontno stopnjo, kar ustreza referenčni meri Komisije plus 100 bazičnih točk. Komisija meni, da je 10-odstotna diskontna stopnja verjetno bližje tehtanemu povprečju stroškov kapitala udeleženca v tržnem gospodarstvu kot referenčna mera plus 100 bazičnih točk. Vendar Komisija ugotavlja, da analiza občutljivosti, ki jo je izvedla družba Oxera, kaže, da bi bila pri uporabi 10-odstotne diskontne stopnje neto sedanja vrednost še vedno pozitivna pri [...] EUR.
- (99) Poleg tega je družba Oxera analizo občutljivosti izvedla ob upoštevanju različnih scenarijev, med drugim:
- (a) izračun z 10-odstotno diskontno stopnjo (neto sedanja vrednost pozitivna pri [...] EUR);
  - (b) uporaba dejanskih naknadnih podatkov družbe Ryanair o številu potnikov namesto predhodnih podatkov o številu potnikov, predvidenih v vmesnem scenariju iz poslovnega načrta (neto sedanja vrednost pozitivna pri [...] EUR);
  - (c) uporaba operativnih stroškov na podlagi dejanskih podatkov družbe FLG za obdobje 2000–2010 namesto stroškov, predvidenih v poslovnem načrtu (neto sedanja vrednost pozitivna pri [...] EUR).
- (100) Za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu so pomembne le predhodne ocene na podlagi podatkov, znanih in pričakovanih v času odločanja. Vendar lahko ocena na podlagi naknadnih podatkov podpira potrditev predpostavk za določitev predhodnih pričakovanih prihodkov in stroškov.
- (101) Po navedbah družbe Oxera v vseh opisanih scenarijih neto sedanja vrednost ostaja pozitivna.
- (102) Poleg tega je družba Oxera izvedla dodatno analizo občutljivosti ob upoštevanju pogodbe o storitvah trženja z družbo AMS z dne 29. marca 2010.
- (103) Komisija ugotavlja, da sta bila spremno pismo št. 1 in pogodba o storitvah trženja iz leta 2010 med družbama FLG in AMS podpisana na isti datum ter imata enako pogodbeno obdobje. Družba AMS je podružnica v popolni lasti družbe Ryanair, njeni direktorji pa so višji vodilni delavci družbe Ryanair. Komisija zato meni, da sta družbi Ryanair in AMS en sam gospodarski subjekt, saj družba AMS ravna v skladu z interesi družbe Ryanair in pod njenim nadzorom, dobiček, ki ga ustvari, pa je namenjen družbi Ryanair v obliki dividend ali povečanja vrednosti družbe. Komisija zato meni, da sta spremno pismo št. 1 in pogodba o storitvah trženja iz leta 2010 sporazum, ki se sklene med istima strankama. Poleg tega je v pogodbi o storitvah trženja iz leta 2010 navedeno, da temelji na zavezi družbe Ryanair, da bo opravljala lete na rutah na letališče Lübeck in z njega. Komisija zato meni, da sta spremno pismo št. 1 in pogodba o storitvah trženja iz leta 2010 del iste gospodarske transakcije. Dejstvo, da je družba FLG pogodbo o storitvah trženja iz leta 2010 sklenila z družbo AMS in ne z družbo Ryanair, ne more prepričati, da bi se pogodba o storitvah trženja in pogodba o letaliških storitvah, ki sta bili podpisani na isti dan, obravnavali kot ena transakcija.
- (104) Komisija zato meni, da bi bilo treba donosnost obeh pogodb obravnavati skupaj.
- (105) Analiza tveganja družbe Oxera kaže, da pri vključitvi plačila v izračun v višini [...] EUR, ki ga je družba FLG odobrila v okviru pogodbe o storitvah trženja za leto 2010 z družbo AMS, neto sedanja vrednost ostane pozitivna pri [...] EUR. Pogodba z družbo AMS zato nima velikega vpliva na donosnost spremnega pisma št. 1.
- (106) Komisija po poglobljeni presoji poročil družbe Oxera meni, da so predloženi rezultati razumni in da je uporabljena metodologija smiselna. To ugotovitev podpira dejstvo, da poročila temeljijo izključno na predhodnih informacijah, ki so bile na voljo v času podpisa pogodbe. Poleg tega analiza občutljivosti, ki jo je izvedla družba Oxera, potrjuje predpostavko glede pozitivne neto sedanje vrednosti.

- (107) Komisija zato meni, da je bilo za spremno pismo št. 1 s predhodnega vidika verjetno, da bo donosno. Ker je namen ukrepov za trženje privabiti več potnikov, se lahko za pogodbo podobno šteje tudi, da je del izvajanja splošne strategije, ki naj bi vsaj dolgoročno vodila k donosnosti.

#### 6.2.4 Ocena spremnega pisma št. 2

- (108) Ob upoštevanju pojasnil iz oddelka 6.2.2 bi udeleženec v tržnem gospodarstvu ocenil dodatne stroške in prihodke med veljavnostjo sporazuma, tj. od 31. oktobra 2010 do 1. novembra 2013.
- (109) Izračuni družbe Oxera v zvezi s spremnim pismom št. 2 sledijo isti metodologiji kot izračuni za spremno pismo št. 1.
- (110) Iz preglednice 4 je razvidno, da se je za prihodke, ki izhajajo iz spremnega pisma št. 2, pričakovalo, da bodo presegli stroške, s čimer bi nastal letni presežek v višini [...] EUR v zadevnem scenariju, kot ga je izračunala družba Oxera.

#### Preglednica 4

#### Analiza dodatne donosnosti spremnega pisma št. 2

Analiza donosnosti spremnega pisma št. 2 k sporazumu o storitvah zračnega prevoza med letališčem Lübeck in družbo Ryanair

<b>Opomba:</b>		
	Enote	
Diskontna stopnja v uporabi	%	[...]
Stopnja rasti	%	2,70
Trajanje pogodbe	leta	3,0
Verjetnost podaljšanja pogodbe		30
<b>Spremno pismo št. 2</b>		
Spremno pismo št. 2, veljavno od		31.10.2010
Leto začetka veljavnosti pogodbe	leto	2010
Prilagoditev za datum začetka veljavnosti pogodbe	%	17,0
Spremno pismo št. 2, veljavno do		1.11.2013
Leto konca veljavnosti pogodbe	leto	2013
Prilagoditev za datum konca veljavnosti pogodbe	%	83,6
Združena prilagoditev za datum začetka veljavnosti	%	76,4
Del leta 2010, ko je veljal sporazum	%	22,2

#### Plačila za trženje

Rabat za trženje na izkrcanega potnika pri 17 obračanjih na teden ali manj:	EUR/izkrcanega potnika	[...]
Rabat za trženje na izkrcanega potnika pri 18 obračanjih na teden ali več:	EUR/izkrcanega potnika	[...]
Mejno število obračanj na teden	Premik v letalskem prometu	18,00

## Analiza donosnosti spremnega pisma št. 2 k sporazumu o storitvah zračnega prevoza med letališčem Lübeck in družbo Ryanair

Število obračanj družbe Ryanair na letni podlagi	Premik v letalskem prometu	1 779			
Število obračanj družbe Ryanair na teden	Premik v letalskem prometu	34			
Rabat za trženje (EUR/izkrčanega potnika)	EUR/izkrčanega potnika	[...]			
<b>Donosnost</b>		<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Prilagoditev za datum	%	22	100	100	100
Izkrčani potniki družbe Ryanair	Izkrčani potniki	[...]	[...]	[...]	[...]
Izkrčani potniki skupaj	Izkrčani potniki	[...]	[...]	[...]	[...]
Premiki v letalskem prometu družbe Ryanair	Premik v letalskem prometu	302	1 779	1 779	1 487
Premiki v letalskem prometu skupaj	Premik v letalskem prometu	331	1 951	1 951	1 630
<b>Prihodki</b>					
Stroški za varnost potnikov	EUR/izkrčanega potnika	0	0	0	0
Stroški oskrbe na ploščadi	EUR/obračanje	[...]	[...]	[...]	[...]
Pristojbina za potniške storitve	EUR/izkrčanega potnika	[...]	[...]	[...]	[...]
Letališka pristojbina za varnost	EUR/izkrčanega potnika	0	0	0	0
Prihodki iz letalskih dejavnosti	v tisoč EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Prihodki iz neletalskih dejavnosti	v tisoč EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Prihodki skupaj</b>	v tisoč EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Stroški</b>					
Odhodki iz poslovanja	v tisoč EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Trženje	v tisoč EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Trženje družbe AMS	v tisoč EUR	0	0	0	0
Amortizacija	v tisoč EUR	0	[...]	[...]	[...]
<b>Stroški skupaj</b>	v tisoč EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Neto denarni tok	v tisoč EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Končna vrednost	v tisoč EUR	0	0	0	0
Denarni tokovi skupaj	v tisoč EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Število let, v katerem zapade denarni tok	leta	0,2	1,2	2,2	3,0
Diskontni faktor	n. r.	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Neto sedanja vrednost</b>	v tisoč EUR	[...]			
<b>Neto sedanja vrednost</b>	v milijonih EUR	[...]			

Vir: poročilo družbe Oxera, Odziv na zahtevo Evropske komisije, 6. oktober 2017.



- (111) Družba Oxera je navedla, da bi lahko letališče na podlagi stroškov, določenih v sporazumu iz leta 2000 in spremnem pismu št. 2, pričakovalo prihodke od letalskih dejavnosti v višini [...] EUR. Kar zadeva prihodke iz neletalskih dejavnosti, je družba Oxera ponovno uporabila informacije iz vmesnega scenarija iz poslovnega načrta družbe FLG, v katerem je predvideno, da prihodki ostanejo na ravni iz leta 2010, in ocenjene prihodke v višini [...] EUR.
- (112) Družba Oxera je v skladu z istim pristopom ocenila, da skupni dodatni operativni stroški znašajo [...] EUR. Izračun stroškov za trženje je temeljil na pogojih prvotnega sporazuma iz leta 2000, pomnoženih z ustreznimi napovedmi števila odhajajočih potnikov družbe Ryanair.
- (113) Komisija iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah od 82 do 96, meni, da je pristop družbe Oxera smiseln.
- (114) Komisija ugotavlja, da je družba Oxera v izračun za spremno pismo št. 2, ki zajema delež stroškov amortizacije, povezanih s potniki, vključila naložbene stroške. Stroški so ocenjeni z regresijsko analizo načrtovanih naložb in pričakovanega števila potnikov v skladu s poslovnim načrtom.
- (115) Komisija ugotavlja, da se glede na vmesni scenarij poslovnega načrta družbe FLG iz leta 2010 nobena naložba ni nanašala posebej na družbo Ryanair, ampak bi jo lahko izkoristili tudi drugi letalski prevozniki. To kaže, da naložbenih stroškov ni bilo treba vključiti v dodatne stroške spremnega pisma št. 2. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je Nemčija poudarila, da je družba FLG vseskozi poskušala pritegniti druge letalske prevoznike in jih tudi uspešno pritegnila, saj je letališče uporabljala tudi družba Wizz Air. Komisija nadalje ugotavlja, da sporazuma iz leta 2010 družbi FLG nista nalagala izvedbe naložb.
- (116) Na podlagi teh ugotovitev Komisija sklepa, da je naložbe, izvedene na letališču Lübeck, nerazumno pripisati spremnemu pismu št. 2. Vendar Komisija ugotavlja tudi, da je bila pričakovana neto sedanja vrednost pozitivna tudi, če so se sporazumu pripisali naložbeni stroški, in sicer je znašala [...] EUR.
- (117) Poleg tega analiza občutljivosti, ki jo je izvedla družba Oxera, kaže, da je neto sedanja vrednost pozitivna v naslednjih scenarijih:
- (a) izračun z 10-odstotno diskontno stopnjo (neto sedanja vrednost pozitivna pri [...] EUR);
  - (b) uporaba dejanskih naknadnih podatkov družbe Ryanair o številu potnikov namesto predhodnih podatkov o številu potnikov, predvidenih v vmesnem scenariju poslovnega načrta (neto sedanja vrednost pozitivna pri [...] EUR);
  - (c) uporaba operativnih stroškov na podlagi dejanskih podatkov družbe FLG za obdobje 2000–2010 <sup>(1)</sup> namesto stroškov, predvidenih v poslovnem načrtu (neto sedanja vrednost pozitivna pri [...] EUR).
- (118) V zvezi s tem prejšnje navedbe iz uvodnih izjav od (98) do (101) veljajo tudi za spremno pismo št. 2.
- (119) Komisija zato meni, da je bilo za spremno pismo št. 2 s predhodnega vidika verjetno, da bo donosno. Podobno se lahko sporazum glede na očiten pozitiven prispevek prav tako šteje za del izvajanja splošne strategije, ki naj bi dolgoročno vodila k donosnosti.

#### 6.2.5 Rezultat ocene

- (120) Komisija na podlagi predloženih informacij meni, da bi lahko družba FLG pričakovala pozitivno dodatno donosnost sporazumov iz leta 2010.
- (121) Zato bi lahko utemeljeno pričakovali, da bo spremno pismo št. 1 dodatno donosno tudi ob upoštevanju pogodbe o storitvah trženja z družbo AMS.
- (122) Komisija zato meni, da je družba FLG, ko je sklenila sporazuma iz leta 2010 z družbo Ryanair, ravnala kot udeleženec v tržnem gospodarstvu. S tema sporazumoma zato ni bila dodeljena gospodarska prednost, ki je družba Ryanair ne bi pridobila pod običajnimi tržnimi pogoji.

<sup>(1)</sup> Družba Oxera je navedla, da od družbe FLG ni mogla pridobiti podatkov za obdobje po letu 2010.

**7. SKLEPNA UGOTOVITEV**

(123) Komisija ugotavlja, da s spremnima pismoma iz leta 2010 družbi Ryanair ni bila dodeljena gospodarska prednost. Zato spremno pismo št. 1 in spremno pismo št. 2 ne pomenita državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

*Člen 1*

Spremno pismo št. 1 z dne 29. marca 2010, sklenjeno med družbama Ryanair Ltd in Flughafen Lübeck GmbH, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

*Člen 2*

Spremno pismo št. 2 z dne 31. oktobra 2010, sklenjeno med družbama Ryanair Ltd in Flughafen Lübeck GmbH, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

*Člen 3*

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 22. februarja 2018

*Za Komisijo*  
Margrethe VESTAGER  
*Članica Komisije*

---