ODLUKA KOMISIJE (EU) 2016/287

od 15. listopada 2014.

o državnoj potpori SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) koju je Njemačka odobrila trgovačkim društvima Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair Ltd.

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 7369)

(Vjerodostojan je samo tekst na njemačkom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

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

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

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

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Komisija je 27. kolovoza 2008. primila pritužbu Savezne udruge njemačkih zračnih prijevoznika (njem. *Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e. V.*, dalje u tekstu „BDF") u kojoj se navodi da su trgovačkim društvima Flugplatz Altenburg-Nobitz-GmbH i Ryanair Ltd. (dalje u tekstu „Ryanair") odobrene nezakonite državne potpore. Pritužba je evidentirana pod brojem potpore CP 227/2008.

(2) Komisija je 9. kolovoza 2010. proslijedila pritužbu Njemačkoj i od nje zatražila informacije. Njemačka je dostavila tražene informacije dopisom od 30. rujna 2010.

(3) Komisija je 8. travnja 2011. zatražila informacije od društava Air Berlin i Ryanair. Air Berlin je tražene informacije dostavio 10. svibnja 2011. Ryanair je tražene informacije dostavio 20. lipnja 2011. Prevedena verzija tih primjedbi i njihovih priloga dostavljena je Njemačkoj dopisom od 11. kolovoza 2011. Njemačka je 28. rujna 2011. obavijestila Komisiju o tome da u trenutačnoj fazi ne namjerava dostaviti primjedbe.

(4) Dopisom od 26. siječnja 2012. Komisija je obavijestila Njemačku o svojoj odluci o pokretanju postupka utvrđenog u članku 108. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) ([2]) (dalje u tekstu „Odluka o pokretanju postupka") u pogledu potpora namijenjenih ulaganju i operativnih potpora u korist društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, sniženih naknada zračnih luka za zračne prijevoznike te ugovorâ o marketinškim uslugama s društvom Ryanair.

(5) Odluka Komisije o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([3]). Komisija je od zainteresiranih strana zatražila da dostave primjedbe u pogledu navodne potpore odnosno mjere.

(6) Komisija je 21. veljače 2012. od Njemačke zatražila dodatne informacije. Njemačka je 24. veljače 2012., 30. ožujka 2012. i 2. travnja 2012. dostavila svoje primjedbe u pogledu Odluke o pokretanju postupka i odgovore na zahtjev Komisije za dostavljanje informacija.

([1]) SL C 149, 25.5.2012., str. 5.

([2]) S učinkom od 1. prosinca 2009. članak 87. i članak 88. Ugovora o EZ-u postali su članak 107. odnosno članak 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Pojedini članci u načelu su identični. U okviru ove Odluke upućivanja na članke 107. i 108. UFEU-a potrebno je tumačiti kao upućivanja na članke 87. i 88. Ugovora o EZ-u, kad je to primjereno. UFEU-om su uvedene i određene promjene u terminologiji, kao na primjer zamjena izraza „Zajednica" izrazom „Unija" i izraza „zajedničko tržište" izrazom „unutarnje tržište". Terminologija UFEU-a upotrebljava se u cijeloj ovoj Odluci.

([3]) Vidjeti bilješku 1.

(7) Komisija je 13. travnja 2012. primila primjedbe dviju zainteresiranih strana, i to društava Ryanair i Airport Marketing Services ([4]) (dalje u tekstu „AMS").

(8) Budući da su nedostajali neki odgovori na zahtjev Komisije za dostavljanje informacija od 21. veljače 2012., Komisija je 20. travnja 2012. od Njemačke zatražila dodatne informacije. Njemačka je odgovorila 11. svibnja 2012.

(9) Komisija je 25. lipnja 2012. primila dodatne primjedbe zainteresiranih strana (društva Ryanair, njegova društva kćeri AMS i društva za poslovno savjetovanje koje je angažirao Ryanair.). Komisija je Njemačkoj dostavila te primjedbe dopisom od 22. kolovoza 2012. Njemačka je zatražila prijevod dokumenata i 4. prosinca 2012. dostavila svoje primjedbe.

(10) Dopisom od 29. studenoga 2012. Komisija je od Njemačke zatražila dodatne informacije. Njemačka je odgovorila 17. siječnja 2013.

(11) Ryanair je 10. travnja 2013. dostavio dodatne primjedbe ([5]), koje su 3. svibnja 2013. proslijeđene Njemačkoj.

(12) Komisija je 14. studenoga 2013. od Njemačke zatražila dodatne informacije. Njemačka je odgovorila 14. siječnja 2014. Budući da su odgovori njemačkih nadležnih tijela bili nepotpuni, Komisija je 19. ožujka 2014. Njemačkoj poslala podsjetnik. Njemačka je odgovorila 22. travnja 2014.

(13) Ryanair je 20. prosinca 2013. dostavio dodatne primjedbe, koje su 8. siječnja 2014. proslijeđene Njemačkoj. Njemačka je 27. siječnja 2014. odgovorila na primjedbe društva Ryanair.

(14) Ryanair je 17. siječnja 2014. i 31. siječnja 2014. dostavio dodatne primjedbe, koje su 7. ožujka 2014. proslijeđene Njemačkoj. Njemačka je 7. travnja 2014. izjavila da nema dodatnih primjedbi na primjedbe društva Ryanair.

(15) U dopisu od 25. veljače 2014. Komisija je obavijestila Njemačku o tome da je 20. veljače 2014. prihvatila Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. ([6]) i o činjenici da će se te Smjernice primjenjivati na ovaj predmet od trenutka njihove objave u *Službenom listu Europske unije*. Usto je Njemačkoj dala mogućnost da u roku od 20 dana nakon njihove objave u Službenom listu dostavi primjedbe u pogledu Smjernica i njihove primjene.

(16) Osim toga, dopisom od 24. veljače 2014. Komisija je obavijestila treće strane o tome da je 20. veljače 2014. prihvatila Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. i o činjenici da će se te Smjernice primjenjivati na ovaj predmet od trenutka njihove objave u *Službenom listu Europske unije*. Usto je povezanim trećim stranama pružila mogućnost da u roku od 20 dana nakon njihove objave u Službenom listu dostave primjedbe u pogledu Smjernica i njihove primjene.

(17) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. objavljene su 4. travnja 2014. u *Službenom listu Europske unije*. Njima su zamijenjene Smjernice za zračni prijevoz iz 1994. ([7]) i Smjernice za zračni prijevoz iz 2005. ([8])

(18) U *Službenom listu Europske unije* 15. travnja 2014. objavljena je obavijest kojom se države članice i zainteresirane strane poziva na podnošenje primjedbi u pogledu primjene Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. na ovaj predmet u roku od jednog mjeseca nakon datuma objave navedenih Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. ([9])

(19) Komisija je 29. travnja 2014. Njemačkoj dostavila zahtjev za dostavljanje informacija, na koji je Njemačka odgovorila 7. svibnja 2014.

([4]) Airport Marketing Services Limited društvo je kći u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair. Njegova je glavna djelatnost prodaja oglasnog prostora na *web*-mjestu društva Ryanair.

([5]) Ryanair je dostavio zajedničke primjedbe o nekoliko predmeta u pogledu zračnog prijevoza, a među njima i u pogledu predmetne potpore.

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

([7]) Primjena članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o EGP-u na državne potpore u sektoru zrakoplovstva (SL C 350, 10.12.1994., str. 5.).

([8]) Smjernice Zajednice za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka (SL C 312, 9.12.2005., str. 1.).

([9]) SL C 113, 15.4.2014., str. 30.

(20) Društvo Deutsche Lufthansa AG dostavilo je 6. svibnja 2014. primjedbe u pogledu predmeta državne potpore u vezi s prihvaćanjem novih Smjernica. Verzija tih primjedbi bez povjerljivih podataka proslijeđena je Njemačkoj 8. svibnja 2014. Njemačka je 15. svibnja 2014. dostavila svoje primjedbe u pogledu tog podneska.

(21) Podnositelj pritužbe dostavio je 7. svibnja 2014. primjedbe u pogledu predmetne potpore u vezi s prihvaćanjem novih Smjernica. Njemačkoj je 21. svibnja 2014. proslijeđena verzija tih primjedbi bez povjerljivih podataka. Njemačka je odgovorila 28. svibnja 2014.

(22) Komisija je 10. rujna 2014. od Njemačke i društva Ryanair zatražila dodatne informacije. Njemačka i Ryanair odgovorili su 16. rujna 2014.

(23) Ryanair i društvo za poslovno savjetovanje koje djeluje u njegovo ime 12. rujna 2014. dostavili su primjedbe u pogledu ovog predmeta državne potpore. Njemačkoj je 19. rujna 2014. dostavljena verzija tih primjedbi bez povjerljivih podataka. Njemačka je 6. listopada 2014. dostavila svoje primjedbe u pogledu tog podneska.

2. **KONTEKST ISTRAŽNOG POSTUPKA**

2.1. PRVO PREUSMJERAVANJE POSLOVANJA ZRAČNE LUKE NA USLUGE NISKOTARIFNIH LETOVA

(24) Od 1992. društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ([10]) u državnom vlasništvu vlasnik je i upravitelj zračne luke Leipzig-Altenburg (prije poznata i kao „Flughafen-Altenburg-Nobitz”, dalje u tekstu „AOC”) koja se nalazi na jugu savezne pokrajine Tiringije (njem. *Freistaat Thüringen*) u Njemačkoj. AOC je bivši ruski vojni aerodrom, koji je napušten početkom 90-ih godina. Nakon toga je društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH povjerena odgovornost za izgradnju zračne luke AOC i upravljanje njome. Na temelju društvenog ugovora svrha je društva poboljšati ekonomski relevantnu infrastrukturu radi povećanja gospodarske snage Istočne Tiringije i Zapadne Saske.

(25) AOC-u su najbliže sljedeće zračne luke:

(a) zračna luka Leipzig-Halle, udaljena od AOC-a oko 85 km odnosno 1 sat i 10 minuta vožnje osobnim automobilom;

(b) zračna luka Dresden, udaljena od AOC-a oko 113 km odnosno 1 sat i 16 minuta vožnje osobnim automobilom;

(c) zračna luka Erfurt, udaljena od AOC-a oko 140 km odnosno 1 sat i 37 minuta vožnje osobnim automobilom;

(d) zračna luka Hof-Plauen, udaljena od AOC-a oko 122 km odnosno 1 sat i 37 minuta vožnje osobnim automobilom;

(26) Otkad je AOC počeo poslovati kao civilna zračna luka, s njega se godišnje otprema manje od 150 000 putnika. U tablici 1. nalazi se pregled broja putnika na AOC-u od 2000.

Tablica 1. ([1])

Broj putnika na AOC-u od 2000. do 2013. ([2])

Godina	Ukupni broj putnika ([3])	Putnici na redovitim letovima ([4])
2000.	27 876	—
2001.	27 345	—
2002.	26 811	—
2003.	71 006	51 289

([10]) Članovi društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH trenutačno su sljedeći: Okrug Altenburger Land (60 %), Općina Nobitz (5 %), društvo THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %). Svi su članovi društva javna tijela ili su u potpunosti u javnom vlasništvu. Samo društvo drži 32 % svojih udjela. Izvor: financijski izvještaj društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH iz 2012. To je zadnji izvještaj koji je Njemačka stavila na raspolaganje Komisiji.

Godina	Ukupni broj putnika ([3])	Putnici na redovitim letovima ([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]) *Izvor*: financijski izvještaji društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i navodi Njemačke.
([2]) *Izvor*: financijski izvještaji društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
([3]) Njemačka je navela da između 17.12.2004. i 11.1.2005. nije bilo letova društva Ryanair. Sav je zračni promet 2006. prekinut na dva tjedna zbog građevinskih radova.
([4]) Komisija smatra da je putnike u redovitom zračnom prijevozu u razdoblju od 2003. do 2011. potrebno svrstati u letove društva Ryanair.

(27) Eurowings je 2000. nudio devet letova. Air Berlin je 2001. nudio 62 leta, a 2002. 57 letova, nakon čega je prestao poslovati na AOC-u.

(28) Upravitelj AOC-a, društvo Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, i Ryanair sklopili su 3. ožujka 2003. desetogodišnji ugovor o uslugama zračne luke.

(29) U najboljem razdoblju (2008.–2010.) Ryanair je nudio letove s AOC-a prema najviše četirima odredišnim zračnim lukama. Ryanair je na početku nudio svakodnevne letove prema Londonu, a od 2007. i letove prema Barceloni/Gironi. Društvo je 2009. pružalo i letove prema Edinburghu, a 2010. uspostavljena je veza s Alicanteom. Od 1. svibnja 2003. Ryanair je bio jedino društvo koje je nudilo redovite letove s AOC-a i prema njemu.

(30) Ryanair je 31. ožujka 2011. obustavio svoj zračni promet na AOC-u. Otad ni drugi zračni prijevoznici nisu nudili planske letove s AOC-a, što je potvrđeno i na *web*-mjestu AOC-a.

2.2. DRUGO PREUSMJERAVANJE POSLOVANJA ZRAČNE LUKE NA OPĆE ZRAKOPLOVSTVO

(31) U skladu s preporukama društva za poslovno savjetovanje KE-Consult GbR ([11]) iz 2010. (dalje u tekstu „studija društva KE-Consult") zračna luka započela je širenje poslovanja općeg zrakoplovstva, pri čemu se usmjerila na poslovne letove iskoristivši blizinu rastuće gospodarske regije Chemnitz-Zwickau. Zračna luka prekinula je poslovanje s niskotarifnim letovima i postala mjesto za obuku zrakoplovnog i sigurnosnog osoblja.

([11]) Studija o zračnoj luci Leipzig-Altenburg i susjednom industrijskom području, KE-Consult, Kurte & Esser GbR, rujan 2010.

(32) Za to preusmjeravanje poslovanja najvažniji su sljedeći razlozi ([12]):

(a) zračna luka u velikoj mjeri ovisi o javnim bespovratnim sredstvima, prije svega o onima koje osiguravaju Savezna pokrajina Tiringija i članovi društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. U izvješću koje je 2011. sastavila uprava društva navodi se da je od 1992. u zračnu luku uloženo oko 21 milijun EUR, pri čemu je savezna pokrajina Tiringija pridonijela sa 17 milijuna EUR, a članovi društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH s oko 4 milijuna EUR. Unatoč tomu u poslovnim godinama 2009. i 2010. za pokriće rashoda nedostajala su sredstava ([13]) u iznosu od oko 270 000 EUR. Zbog nedostatka uloga članova društva u tom je trenutku postojala opasnost za likvidnosni položaj zračne luke. To je ugrožavalo budućnost društva;

(b) u skladu s društvenim ugovorom društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poslovanje s niskotarifnim letovima trebalo je služiti gospodarskom razvoju regije. Unatoč tomu povrat od uloženog kapitala zračne luke bio je negativan. Pozitivni fiskalni učinci AOC-a za općine i javne subjekte koji osiguravaju financiranje manji su od bespovratnih sredstava plaćenih zračnoj luci ([14]);

(c) promjene u strukturi članova društva: društvo Stadtwerke Altenburg GmbH (SWA) 31. prosinca 2010. odustalo je od svojeg udjela, za koji je Grad Altenburg imao pravo prvokupa;

(d) u saveznoj pokrajini Tiringiji 2009. došlo je do promjene vlade, a nova je vlada bila opreznija u pogledu osiguravanja dodatnih bespovratnih sredstava za zračnu luku. Točnije, nova je vlada odbila odluke koje je njezina prethodnica donijela u pogledu osiguravanja bespovratnih sredstava za marketing za zračnu luku u razdoblju 2009.–2012. Budući da su javni članovi društva odbili plaćati dodatna bespovratna sredstva za marketing društvu Ryanair, u zimskoj sezoni 2010./2011. postojala je samo jedna linija iz Londona i prema Londonu uz financijsku potporu regionalnih društava. Članovi i uprava društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nakon toga su odbili dodijeliti bespovratna sredstva u iznosu od 420 000 EUR koja je Ryanair tražio kao naknadu za marketing u pogledu plana letova za ljeto 2011. Nakon toga je Ryanair odlučio svoje regionalno čvorište premjestiti u Magdeburg/Cochstedt i prekinuti poslovanje na AOC-u u ožujku 2011.

(33) Uprava zračne luke razmatrala je nekoliko opcija za preusmjeravanje poslovanja zračne luke. Najizvedivija opcija sastojala se u ponudi novih linija i čarterskih letova za 2012. bez bespovratnih sredstava za marketing. U tu svrhu 2011. pokrenuti su pregovori s društvom Rheinjet o letovima prema Barceloni. Nakon što se Ryanair 26. srpnja 2011. odlučio na letove iz zračne luke Leipzig-Halle, tržišni položaj AOC-a promijenio se i odbačena je ideja o takvim novim linijama.

(34) Stoga je 2011. donesena odluka o novim aktivnostima u pogledu preusmjeravanja poslovanja zračne luke, i to:

(a) razvoj usluga prijevoza poslovnih putnika koji bi zbog manjih zahtjeva u pogledu sigurnosti trebali donositi veću dobit;

(b) dolazak društava zainteresiranih za zračni prijevoz;

(c) dolazak novoosnovanih društava;

(d) izgradnja fotonaponskih postrojenja (2012. izgrađeno je fotonaponsko postrojenje), iznajmljivanje parkirnih površina i opreme, organizacija manifestacija.

(35) Uprava je navela da bi se tim mjerama zbog znatnih smanjenja troškova srednjoročno trebalo omogućiti financiranje društva iz vlastitih sredstava, jer bi se godišnje moglo uštedjeti do 520 000 EUR. Na taj bi se način, naposljetku, smanjio financijski jaz zračne luke. Zračna luka nastavila bi poslovati i pridonositi gospodarskom razvoju regije.

([12]) Izvor: izvješće o stanju društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH" od 9. rujna 2011.
([13]) „Nedostatak sredstava za pokriće rashoda".
([14]) To je potvrđeno u studiji društva KE Consult.

3. MJERE KOJE SE ISTRAŽUJU I NJIHOV KONTEKST

3.1. PREGLED JAVNIH BESPOVRATNIH SREDSTAVA KOJA JE PRIMILO DRUŠTVO FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH

(36) Od 1992. do 2010. u društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH uložen je oko 21 milijun EUR, pri čemu je Savezna pokrajina Tiringija pridonijela sa 17 milijuna EUR, a javni članovi društva s oko 4 milijuna EUR ([15]).

(37) U razdoblju od 2000. do 2011. društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH primilo je dvije vrste javnih bespovratnih sredstava, i to uloge članova društva i bespovratna sredstva drugih javnih organizacija, ponajprije savezne pokrajine Tiringije ([16]). U skladu s izjavom Njemačke i financijskim izvještajima društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH savezna pokrajina Tiringija pretežno je financirala ulaganja u infrastrukturu, dok su članovi društva pridonosili financiranju gubitaka iz poslovanja. U tablici 2. nalazi se popis bespovratnih sredstava koja je zračna luka primila i koja su osigurana radi ostvarivanja sljedećih glavnih ciljeva:

(a) financiranje ulaganja, ponajprije ulaganja u infrastrukturu;

(b) financiranje poslovanja (pokrivanje gubitaka);

(c) financiranje marketinških aktivnosti u okviru različitih ugovora s društvom Ryanair;

(d) financiranje javnopravnih djelatnosti.

Tablica 2. ([1])

Pregled javnih bespovratnih sredstava koja je primilo društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH

(u tisućama EUR)

Financijska godina	Ulozi članova društva	Ostala javna bespovratna sredstva ([2])	Ukupno
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]) Izvor: izvješće o stanju društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH" od 9. rujna 2011.

([16]) U društvenom ugovoru upravitelja zračne luke godišnji iznos uloženog kapitala za svakog člana društva ograničen je na peterostruki iznos njegova udjela (članak 24. stavak 3.).

(u tisućama EUR)

Financijska godina	Ulozi članova društva	Ostala javna bespovratna sredstva ([2])	Ukupno
2010.	1 147	367	1 514
2011.	302	0	302
Ukupno	**9 079**	**7 847**	**16 926**

([1]) *Izvor:* godišnji financijski izvještaji društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na sljedećim stranicama:
godina 2000. str. 28. i Prilog 6., str. 20.
godina 2001. str. 28. i Prilog 6., str. 23.
godina 2002. str. 28. i Prilog 6., str. 21.
godina 2003. str. 7. i Prilog 6., str. 21.
godina 2004. Prilog 3., str. 5. i Prilog 6., str. 19.
godina 2005. Prilog VI. list 13. i Prilog III. list 19.
godina 2006. Prilog VI. list 12. i Prilog III. listovi 15.–16.
godina 2007. Prilog VI. list 13. i Prilog III. listovi 15.–16.
godina 2008. Prilog VI. list 12. i Prilog III. listovi 15.–16.
godina 2009. Prilog VI., str. 15. i Prilog III., str. 14.
godina 2010. Prilog VI., str. 15. i Prilog III., str. 14.
godina 2011. Prilog VI., str. 13. i Prilog III., str. 14.

([2]) Ta bespovratna sredstva uglavnom je osigurala Savezna pokrajina Tiringija, iako su i drugi javni subjekti mogli dodijeliti bespovratna sredstva.

3.2. FINANCIRANJE ULAGANJA U INFRASTRUKTURU U RAZDOBLJU 2000.–2011.

(38) Njemačka je izjavila da je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH od 2000. do 2011. provelo ulaganja u infrastrukturu u iznosu od ukupno 6 474 035 EUR. Ta su ulaganja detaljno raščlanjena u tablici 3. U ta ulaganja spadaju produljenje uzletno-sletne staze 2003./2004. u ukupnom iznosu od 687 882 EUR i izgradnja novog terminala 2009. u iznosu od 1 003 571 EUR (terminal je otvoren tek 2010. ([17])).

Tablica 3. ([1])

Pregled ulaganja u infrastrukturu AOC-a od 2000. do 2011. i njihovo financiranje

(u EUR)

Godina	Infrastrukturni projekt	Javna bespovratna sredstva	Vlastita sredstva ([2])	Ukupan iznos ulaganja
2000.	Vrijeme – nabava središnjeg računala, dodatne opreme itd.	13 914	9 276	23 190
	Tehnička primopredaja uređaja za smjeranje RT 1000C	3 590	2 393	5 983
	Opskrba vodom (priključak, preuređenje) (2)	10 205	6 803	17 008
2001.	Sanacija uzletno-sletne staze i dijelova manevarske površine	72 652	8 072	80 724
	Nabava zračnog pokretača	34 495	42 949	77 443

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

(u EUR)

Godina	Infrastrukturni projekt	Javna bespovratna sredstva	Vlastita sredstva ([2])	Ukupan iznos ulaganja
2002.	Ograđivanje područja zračne luke (preostali poslovi)	26 144	17 429	43 573
	Troškovi planiranja – planiranje postavljanja kraja staze 22 i praga 22	46 183	5 131	51 314
2003.	Postavljanje kraja staze 22, mjere sanacije uzletno-sletne staze (1. isplata 2003., 2. isplata 2004.)	314 550	187 882	687 882
2004.	Postavljanje kraja staze 22, mjere sanacije uzletno-sletne staze (2. isplata 2004.)	185 450		
2006.	Aerodromska rasvjeta, nabava softvera, nabava pet prijamnika radijskog signala za uzbunu, ugradnja vrata za spašavanje, prigradnja terminala, kupnja 27 biometrijskih transpondera, postavljanje dodatnih kablova meteorološke stanice	28 787	12 337	41 124
	Nabava vatrogasnog vozila (1. rata 2006.)	193 526	82 940	276 466
2007.	Nabava vatrogasnog vozila (2. rata 2007.)	387 052	165 879	552 931
	Nabava samohodne čistilice s pometačem i puhalom	230 040	153 360	383 400
2008.	Mreža sigurnosnog nadzora	11 430	4 899	16 329
	Kosilica	5 514	3 676	9 190
	Stjecanje zemljištâ	56 144	24 062	80 206
	Sanacija uzletno-sletne staze – sigurnosno proširenje	1 816 538	778 516	2 595 054 ([3])
2009.	Preuređenje terminala/novoizgradnja terminala	702 500	50 672	753 172 ([4])
	Radovi na označavanju na stajankama	4 429	1 898	6 327
	Popravak uzletno-sletne staze ispred praga 04	336 853	0	336 853
2010.	Preuređenje terminala/novoizgradnja terminala	0	250 399	250 399 ([4])
	Radovi na označavanju na stajankama	0	0	0
	Popravak uzletno-sletne staze ispred praga 04	0	144 366	144 366

(u EUR)

Godina	Infrastrukturni projekt	Javna bespovratna sredstva	Vlastita sredstva ([2])	Ukupan iznos ulaganja
2012.	Uređaj za mjerenje trenja (sigurnost zračnog prometa)	28 770	12 330	41 100
	UKUPNO	**4 508 766**	**1 965 269**	**6 474 034**

([1]) *Izvor*: Njemačka.
([2]) Vlastita sredstva društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
([3]) Taj se iznos trenutačno provjerava i osporava pred nadležnim njemačkim upravnim sudom; posljedično može doći do promjena.
([4]) Iznos uz pridržaj promjena – vidjeti bilješku 3.

(39) Kako se detaljno opisuje u odjeljku 3.4.2., produženje uzletno-sletne staze i stavljanje na raspolaganje površina za usluge društava za iznajmljivanje vozila spadali su u obveze AOC-a u okviru ugovora o uslugama s društvom Ryanair. Iz financijskih izvještaja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH za relevantne godine proizlazi da je uzletno-sletna staza produžena ([18]).

(40) Na sjednici od 23. lipnja 2000. uprava društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u vezi s razvojem zračne luke razmatrala je desetogodišnji program ulaganja koji nije bio detaljno raščlanjen i koji je predstavljao ukupan iznos ulaganja od oko 20 milijuna EUR.

3.3. FINANCIRANJE GUBITAKA IZ POSLOVANJA DRUŠTVA FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH U RAZDOBLJU 2000.–2011.

(41) U razdoblju 2000.–2011. društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ostvarilo je godišnje gubitke iz poslovanja AOC-a navedene u tablici 4.

Tablica 4. ([1])

Pregled godišnjih gubitaka društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i njihovo financiranje

(u tisućama EUR)

Financijska godina	Rezultat poslovanja bez javnih bespovratnih sredstava i trošak poslova od javnog interesa ([2])	Ulaganja ([3])	Amortizacija	Neto financijski 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]) Posebno se u financijskom izvještaju za 2004. izjavljuje da su uzletno-sletne staze na manevarskoj površini produžene i da omogućuju prometovanje zrakoplova B 737-800. U skladu s ugovorom između društava AOC i Ryanair Ryanair je na AOC-u upotrebljavao zrakoplove B 737-300 ili druge varijante zrakoplova B 737.

(u tisućama EUR)

Financijska godina	Rezultat poslovanja bez javnih bespovratnih sredstava i trošak poslova od javnog interesa (2)	Ulaganja (3)	Amortizacija	Neto financijski 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) *Izvor*: informacije Njemačke i godišnji financijski izvještaji društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
(2) Na temelju podataka iz godišnjih financijskih izvještaja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH rezultat poslovanja izračunava se tako da se od prihoda iz poslovanja – od kojih je oduzet zbroj javnih bespovratnih sredstava navedenih u tablici 2. – oduzmu izravni poslovni rashodi (osoblje + materijal + ostali rashodi).
(3) Iznosi ulaganja navedeni u tablici 4. potječu iz godišnjih financijskih izvještaja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i razlikuju se od iznosa ulaganja koje su njemačka nadležna tijela navela u tablici 3.
(4) Neto financijski rezultat proizlazi iz razlike između financijskih prihoda i financijskih rashoda. Njemačka je navela da društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u predmetnom razdoblju nije imalo bankovnih zajmova; financijski rashodi uglavnom su se odnosili na kamate plaćene na bespovratna sredstva koja su u prošlosti primljena, ali još nisu upotrijebljena.

(42) Njemačka je dostavila podatke iz tablice 5. o godišnjim ulozima članova društva namijenjenima pokrivanju gubitaka iz poslovanja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ([19]). Taj uloženi kapital iznosi ukupno 8,9 milijuna EUR.

Tablica 5.

Ulozi članova društva za potrebe poslovanja

(u 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]) Podatci iz tablice 5. koje je dostavila Njemačka razlikuju se od podataka navedenih u godišnjim financijskim izvještajima društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i razvidnih iz tablice 2.

(u 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 […] […]*
Ukupno	**8 897 000**

[…]* Podliježe obvezi čuvanja poslovne tajne.

(43) Od početka predmetnog razdoblja iz financijskih izvještaja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH proizlazi da financijski položaj zračne luke u velikoj mjeri ovisi o ulozima članova društva. U financijskim izvještajima za 2002. izjavljuje se da je opstanak društva ugrožen bez financijskih doprinosa članova društva i da su potrebni dodatni ulozi članova društva. Još nekoliko financijskih izvještaja (za godine 2003. i 2004.) sadržava izjavu da društvo može opstati samo na temelju uloženog kapitala svojih članova ([20]). U godišnjoj prognozi u financijskim izvještajima za 2003. već se predvidjelo da će u sljedećem financijskom razdoblju biti potreban uloženi kapital članova društva. Na temelju izvješća o poslovanju iz 2006., te se godine insolventnost koja je prijetila društvu mogla spriječiti samo ulozima članova društva.

(44) Njemačka je izjavila da su se troškovi poslova od javnog interesa odnosili na troškove osoblja za kontrolu zračnog prometa kontrolu ograde, upravu, registraciju putnika, obuku i pilote te da su se financirali i iz vlastitog kapitala društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i iz sredstava savezne pokrajine Tiringije. To je prikazano u tablicama 6. i 7.

Tablica 6.

Financiranje troškova poslova od javnog interesa u društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ([1])

(u EUR)

Godina	Ukupni troškovi poslova od javnog interesa	Vlastiti kapital	Financiranje iz sredstava savezne pokrajine Tiringije
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, Godišnji financijski izvještaji na 31. prosinca 2002., Izvješće o stanju društva za 2002., str. 4.

(u EUR)

Godina	Ukupni troškovi poslova od javnog interesa	Vlastiti kapital	Financiranje iz sredstava savezne pokrajine Tiringije
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
UKUPNO	**6 497 257**	**4 086 615**	**2 410 642**

([1]) *Izvor:* Njemačka. Njemačka napominje da troškovi poslova od javnog interesa premašuju iznose navedene u tablici 6., ali ne navodi dodatne informacije o točnom iznosu.

Tablica 7. ([1])

Raščlamba financiranja iz sredstava Savezne pokrajine Tiringije po vrsti troškova poslova od javnog interesa

(u EUR)

Godina	Kontrola zračnog prometa	Kontrolne službe zračne luke	Ukupno financiranje iz sredstava savezne pokrajine Tiringije
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
UKUPNO	**1 640 642**	**770 000**	**2 410 642**

([1]) *Izvor:* Njemačka

3.4. NAKNADE ZRAČNE LUKE I PLAĆANJA DRUŠTVU RYANAIR U OKVIRU UGOVORÂ O USLUGAMA ZRAČNE LUKE I MARKETINGU

3.4.1. **Pravilnik o naknadama zračne luke AOC**

(45) U tablici 8. sažete su najvažnije odredbe standardnih pravilnika o naknadama zračne luke koji su se primjenjivali na AOC-u u razdoblju 2002.–2010. ([21])

Tablica 8.

Pravilnik o naknadama zračne luke koji je vrijedio na AOC-u od 2002. do 2010. ([1])

Cijene bez PDV-a	Naknade za slijetanje zrakoplova težih od 6 001 kg/po 1 000 kg	Naknade za putnike/po putniku
Pravilnik o naknadama zračne luke od 1. siječnja 2002.	7,78 EUR	2,67 EUR
Pravilnik o naknadama zračne luke od 18. rujna 2006.	7,45 EUR	3,00 EUR

([1]) *Izvor:* Njemačka

(46) U siječnju 2011. utvrđen je novi pravilnik o naknadama zračne luke s bitnim odredbama navedenima u tablicama 9. i 10.

Tablica 9.

Pravilnik o naknadama zračne luke koji vrijedi za zrakoplove od 2011. ([1])

Pravilnik o naknadama zračne luke od siječnja 2011. (Cijene bez PDV-a)	Zadržavanje na tlu do 30 min.	Zadržavanje na tlu dulje od 30 min.
Za putničke letove s planiranim rotacijama ([2])	0 EUR	7,45 EUR
Za putničke letove bez planiranih rotacija (redoviti zračni prijevoz) i teretne letove	7,45 EUR	

([1]) *Izvor:* Njemačka
([2]) Njemački izraz koji se upotrebljava za planirane rotacije jest Linienflugbetrieb (redoviti zračni prijevoz).

Tablica 10.

Pravilnik o naknadama zračne luke koji vrijedi za putnike od 2011. ([1])

Pravilnik o naknadama zračne luke od siječnja 2011. (Cijene bez PDV-a)	Broj putnika manji od 50 000	Broj putnika između 50 000 i 100 000
Naknada po putniku	6,00 EUR	4,20 EUR

([1]) *Izvor:* Njemačka

([21]) Cijene iz tablica 8. i 9. vrijede za zrakoplove zabilježene u posebnoj evidenciji koja se naziva „popisom povlaštenih zrakoplova". Na tom popisu nalaze se različiti tipovi zrakoplova na temelju tehničkih svojstava u pogledu emisija koje onečišćuju okoliš. Zrakoplovi s najboljim rezultatima u pogledu okoliša unose se u popis, a novi zrakoplovi na njemu se pojavljuju automatski.

3.4.2. **Ugovor s društvom Ryanair o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003.**

(47) Društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (u ugovoru „AOC") i Ryanair („Ryanair Limited") sklopila su 3. ožujka 2003. desetogodišnji ugovor o uslugama zračne luke. Ugovor je stupio na snagu početkom svakodnevnog redovitog zračnog prijevoza prema zračnoj luci London-Stansted, koji je trebao započeti 1. svibnja 2003.

(48) U skladu s tim ugovorom Ryanair AOC-u plaća sljedeće:

(a) naknadu za obavljanje usluga zračnog prijevoza putnika na temelju pravilnika o naknadama AOC-a koji vrijedi na dan obavljanja usluge;

(b) iznos u visini naknade za sigurnost putnika i državne naknade („njemački porez") u iznosu koji vrijedi u trenutku predmetnog leta; početna naknada iznosi „četiri eura i pedesetijedan cent (4,08 EUR)" ([22]). U ugovoru je utvrđena i namjera obiju strana da ustraju na smanjenju njemačkog poreza ako se poveća broj putnika u zračnoj luci. Ryanair u svakom slučaju mora naplaćivati početnu naknadu kao minimalnu naknadu.

(49) Njemačka izjavljuje da je Ryanair platio naknade za obavljanje usluga u skladu sa standardnim pravilnikom o naknadama zračne luke AOC koji je vrijedio u predmetnom razdoblju. To je odgovaralo fiksnoj naknadi za slijetanje u iznosu od […]* po zrakoplovu i naknadi za putnike u iznosu od […]* po putniku (bez PDV-a) ([23]) (naknade plaćene u lipnju 2009.).

(50) U navedenom ugovoru o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003. utvrđeno je da AOC zauzvrat preuzima sljedeće obveze:

(a) stavljanje na raspolaganje uzletno-sletne staze koja ispunjava određene tehničke uvjete do 31. prosinca 2003., a koju je do 31. svibnja 2004. potrebno dovršiti i produžiti;

(b) obavljanje usluga povezanih s terminalom i infrastrukturom ([…]*) te usluga povezanih s prodajom, marketingom i odnosima s javnošću (u prilogu A ugovoru o uslugama zračne luke);

(c) obavljanje zemaljskih i s njima povezanih usluga (usluge navedene u prilogu B ugovoru o uslugama zračne luke);

(d) osiguranje autobusne veze po lokalnim cijenama između AOC-a i željezničkog kolodvora Leipzig-Hauptbahnhof te između AOC-a i željezničkog kolodvora Dresden-Hauptbahnhof;

e) upravljanje sustavom rezervacija (ta usluga utvrđena je u dodatku prilogu B ugovoru o uslugama zračne luke).

(51) Uz obvezu koju je preuzeo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u pogledu stavljanja na raspolaganje uzletno-sletne staze u prilogu A ugovoru predviđeno je još nekoliko usluga koje obavlja AOC:

(a) usluge povezane s terminalom i infrastrukturom: […]*, ispunjenje ostalih *„relevantnih potreba društva Ryanair na* 'ad hoc *osnovi' kako bi se osiguralo da Ryanair može održati planirano vrijeme prihvata i otpreme od 25 minuta*",

(b) usluge povezane s prodajom, marketingom i odnosima s javnošću: […]*.

(52) Naknade koje plaća Ryanair i koje se navode u uvodnoj izjavi 48. obuhvaćaju nekoliko usluga navedenih u prilogu B ugovoru o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003. pod naslovom „Zemaljske i povezane usluge koje obavlja pružatelj zemaljskih usluga", kao npr. ([24]): ukrcavanje i iskrcavanje prtljage (ne odnosi se na teret); […]* upotreba zahoda i opskrba vodom na zahtjev; […]* dostava i primjena sredstava za uklanjanje leda na zahtjev društva Ryanair, pri čemu se tekućine za uklanjanje leda obračunavaju […]* po litri, registracija putnika, ukrcaj i iskrcaj putnika te kontrola putnih isprava.

([22]) Komisija upućuje na razliku između broja izraženog u riječima i brojkama.
([23]) Njemačka je dostavila račun za lipanj 2009. koji je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poslalo društvu Ryanair. Unatoč daljnjim zahtjevima Komisije Njemačka nije dostavila dodatne informacije o točnim iznosima naknada koje je Ryanair tijekom cijelog razdoblja 2003.–2011. plaćao po putniku i po zrakoplovu.
([24]) Ovo je samo nabrajanje određenih usluga. Prilog B sadržava cjelokupan pregled usluga.

(53) U skladu s dodatkom prilogu B ugovoru o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003. pod naslovom „Sustav rezervacija" pružatelj zemaljskih usluga mora uspostaviti i voditi šalter za putnike, održavati primjerenu razinu osposobljenosti zaposlenika koji obrađuju rezervacije, osigurati računalnu opremu, telefon i telefaks, sredstva IT-a i komunikacijska sredstva u zrakoplovstvu (SITA) te snositi sve troškove održavanja postrojenja i razmjene opreme koji nastanu pri radu šaltera za putnike. Unatoč tomu […]*.

3.4.3. **Ugovori o marketinškim uslugama**

(54) Društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sklopilo je ukupno tri ugovora o marketingu, prvi s društvom Ryanair, ostala dva s društvom Airport Marketing Services Limited (AMS) i dodatni sporazum uz zadnji ugovor od 25. siječnja 2010.

Tablica 11.

Ugovori o marketingu između društava Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair/AMS

Ugovor	Trajanje	Predmet	Naknade koje AOC plaća društvu Ryanair
Ugovor od 7.4.2003. između društava AOC i Ryanair	15.4.2003.–30.4.2013.	oglašavanje na engleskom jeziku za postavljanje na *web*-mjesto te poticanje prodaje i odnosi s javnošću radi jačanja marketinga zračnog prometa u regiji Altenburg	— naknada za uspjeh na temelju broja otpremljenih putnika, koja se oduzima od naknada koje Ryanair plaća za usluge zračne luke — naknada za uspjeh na temelju određenog postotka od mogućeg povećanja naknada u zračnoj luci
Ugovor od 28.8.2008. između društava AOC i AMS	28.8.2008.–27.8.2010.	Marketinške usluge u okviru *web*-mjesta *ryanair.com* kao najvažnijeg alata: odlomak od 150 riječi (odnosno nekoliko odlomaka) u odjeljku „Top Five Things to Do" („Pet najvažnijih stvari koje morate učiniti") stranice na kojoj se navode odredišta letova s AOC-a.	[…]* EUR 2008. […]* EUR 2009. (1) (oba iznosa bez PDV-a)
Ugovor od 25.1.2010. između društava AOC i AMS	25.1.2010. do kraja godine nakon datuma uvođenja prve usluge	Paket marketinških usluga koji je potrebno pružiti za jednu godinu	[…]* EUR godišnje (1) (bez PDV-a)
Dodatni sporazum od 21.9.2010. između društava AOC i AMS	21.9.2010.–31.3.2011.	Dodatni sporazum uz izvorni ugovor od 25.1.2010.	[…]* EUR za zimsku sezonu 2010.

(1) Ugovor se odnosi na tadašnji cjenik društva AMS.

3.4.3.1. *Ugovor o marketingu od 7. travnja 2003.*

(55) U skladu s prvim ugovorom o marketingu između društava Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (u ugovoru „AOC") i Ryanair od 7. travnja 2003., koji je 15. travnja 2003. stupio na snagu na deset godina, Ryanair provodi marketinške aktivnosti radi promidžbe regije Altenburg. U skladu s ugovorom društvo Ryanair, uz iznimku *web*-mjesta AOC-a, ima posljednju riječ u svim odlukama o mjerama promidžbe i oglašavanja.

(56) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH plaća sljedeće naknade za obveze koje preuzima Ryanair:

(a) „naknadu za uspjeh" po otpremljenom putniku, čiji je rezultat neto naknada za usluge zračne luke koju plaća Ryanair po putniku s obzirom na slijetanje, lokalna kontrola zračnog prometa, rasvjetu, mjesto za parkiranje (bez noćnog parkiranja), otpremu sa stajanke i otpremu putnika, infrastrukturu i naknadu zračne luke/naknadu za putnike. AOC izračunava neto naknadu po putniku na temelju planova ukrcaja za putnike (planovi opterećenja, eng. *loadsheets*) i dostavlja izračun društvu Ryanair na kraju svakog tjedna. Ryanair izračunava naknadu za uspjeh i AOC-u dostavlja izračun u roku od 30 dana od kraja mjeseca. Izračun se temelji na uslugama pojedinog prethodnog kalendarskog mjeseca. Ryanair svoju naknadu za uspjeh može oduzeti od mjesečnih izračuna AOC-a u pogledu naknada za slijetanje.

Tablica 12.

Neto naknada koju Ryanair plaća AOC-u po putniku

(u EUR)

Broj rotacija usluga	Neto naknada po otpremljenom putniku koja uključuje sve naknade (osim naknade za osiguranje), godina 1.–5.	Neto naknada po otpremljenom putniku koja uključuje sve naknade (osim naknade za osiguranje), godina 6.–10.
[…]*	[…]*	[…]*
[…]*	[…]*	[…]*
[…]*	[…]*	[…]*

(b) „naknadu za uspjeh" na temelju određenog postotka od mogućeg povećanja naknada u zračnoj luci

— 100 % svakog povećanja sigurnosne naknade koju naplaćuje država do najviše stope od 10 % postojeće objavljene stope u razdoblju od pet godina;

— 100 % svakog povećanja postojećih objavljenih naknada ili dodatnih naknada, davanja ili poreza koji se uvode u okviru objavljenih naknada zračne luke do najviše stope od 10 % postojeće objavljene ukupne naknade koju plaća Ryanair u razdoblju od pet godina.

3.4.3.2. *Ugovor o marketingu od 28. kolovoza 2008.*

(57) Društva Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (u ugovoru „AOC") i Airport-Marketing-Services Limited sklopila su 28. kolovoza 2008. drugi ugovor o marketinškim uslugama. U skladu s tim ugovorom AOC namjerava aktivno provoditi mjere oglašavanja za subjekte iz grada i regije, povećati udjel putnika koji dolaze letovima društva Ryanair i time u najvećoj mogućoj mjeri povećati svoje prihode iz djelatnosti koje nisu povezane sa zračnim prijevozom. Ugovor je povezan s pristankom društva Ryanair da ljeti svakodnevno, a zimi četiri puta tjedno održava liniju s AOC-a prema zračnoj luci London-Stansted, a samo ljeti triput tjedno liniju prema Gironi.

(58) Ugovor ima početno trajanje od dvije godine. AOC za prvu godinu plaća […]* EUR, a za drugu […]* EUR. Kao protuuslugu AOC prima […]*. Ugovor ne sadržava podatke o trajanju, mjestu ili drugim pojedinostima poveznice.

(59) Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH ima pravo odabrati vremenski okvir za marketinške aktivnosti. Međutim, zbog njihove ograničene raspoloživosti ti se vremenski okviri ne mogu zajamčiti. Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH ima pravo odabrati i *web*-mjesta kojima će se moći pristupiti poveznicom na *web*-mjestu društva Ryanair. Međutim, to je pravo ograničeno činjenicom da ta *web*-mjesta ne smiju sadržavati letove, iznajmljivanje automobila, mogućnosti noćenja i/ili druge usluge koje se prodaju i na stranici društva Ryanair. Osim toga, Ryanair ima posljednju riječ i može odbiti objavljivanje *web*-mjesta. Usto bi društvo Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH trebalo nadzirati da su usluge pružene u skladu s tim ugovorom.

3.4.3.3. *Ugovor o marketingu od 25. siječnja 2010.*

(60) Društva Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (u ugovoru „AOC") i Airport-Marketing-Services Limited sklopila su 25. siječnja 2010. treći ugovor o marketinškim uslugama. Na temelju tog ugovora AMS nudi marketinške usluge povezane s turizmom na *web*-mjestu društva Ryanair kako bi AOC mogao oglašavati svoj poslovni potencijal i turističke atrakcije. Za ugovor vrijedi obvezna suglasnost društva Ryanair da će od ljeta 2010., i to isključivo u ljetnoj sezoni u skladu s Međunarodnom udrugom zračnih prijevoznika (IATA) ([25]), nuditi letove s AOC-a prema zračnoj luci London-Stansted (sedam puta tjedno), prema Gironi (triput tjedno) i prema Alicanteu (dvaput tjedno).

(61) Ugovor ima početno trajanje od jedne godine. AOC plaća […]* EUR za jednu godinu i kao protuuslugu dobiva sljedeći paket marketinških usluga: […]*. Prava i obveze AOC-a u pogledu željenih vremenskih okvira, svojstava *web*-mjestâ i „posljednje riječi" društva Ryanair jednaki su onima iz prethodnog ugovora.

3.4.3.4. *Dodatni sporazum od 21. rujna 2010.*

(62) Dodatni sporazum od 21. rujna 2010. sklopila su društva Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (u sporazumu „AOC") i Airport- Marketing-Services. Sporazumom se dopunjuje izvorni ugovor o marketinškim uslugama od 25. siječnja 2010. jer je AOC htio kupiti dodatne usluge oglašavanja ([26]) samo za zimsku sezonu 2010. u iznosu od […]* EUR. Dodatni sporazum istječe 31. ožujka 2011.

(63) Usluge oglašavanja koje AMS obavlja u skladu s dodatnim sporazumom obuhvaćaju „*postavljanje poveznice na* web*-mjesto koje odredi društvo Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH i koja će se za vrijeme trajanja dodatnog sporazuma 12 dana nalaziti na britanskoj početnoj stranici www.ryanair.com*".

(64) Njemačka navodi da su plaćanja u okviru tog dodatnog sporazuma obavila privatna društva nakon što su pristala na održavanje poslovanja društva Ryanair na AOC-u.

4. **RAZLOZI ZA POKRETANJE SLUŽBENOG ISTRAŽNOG POSTUPKA I PRVA OCJENA KOMISIJE**

(65) U svojoj odluci o pokretanju postupka Komisija je postavila sljedeća pitanja o mjerama koje se ocjenjuju:

(a) Mjera 1.: Financiranje ulaganja u infrastrukturu u razdoblju 2000.–2011.: Predstavljaju li iznosi od ukupno 6 474 034 EUR plaćeni u razdoblju 2000.–2011. za infrastrukturu zračne luke – uključujući produženje uzletno-sletne staze u skladu s ugovorom koji su 3. ožujka 2003. sklopila društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair – državnu potporu i, ako da, je li ta državna potpora spojiva s unutarnjim tržištem.

(b) Mjera 2.: Financiranje gubitaka iz poslovanja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u razdoblju 2000.–2011.: Jesu li javni članovi društva pri odobravanju godišnjih operativnih potpora u iznosu od ukupno 9,079 milijuna EUR društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u razdoblju 2000.–2011. postupali u skladu s načelom ulagatelja u tržišnom gospodarstvu i, ako to nije slučaj, je li ta državna potpora spojiva s unutarnjim tržištem.

(c) Mjera 3.: Naknade zračne luke i plaćanja društvu Ryanair u okviru ugovorâ o uslugama zračne luke i marketingu: Je li društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH prihvaćanjem smanjenja prihoda iz usluga zračne luke u okviru mehanizma naknada za marketing koje je plaćalo društvu Ryanair odnosno AMS-u za razdoblje od 1. svibnja 2003. do 31. ožujka 2011. postupalo kao ulagatelj u tržišnom gospodarstvu i, ako ti smanjeni prihodi predstavljaju državnu potporu, je li ta potpora spojiva s unutarnjim tržištem. Primanjem sniženih naknada zračne luke javni upravitelj zračne luke, društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, izgubio je prihode. Plaćanja za marketing društvima Ryanair i AMS izvršavao je javni upravitelj. Iz toga je izuzet zadnji ugovor o marketingu, odnosno dodatni sporazum od 21. rujna 2010., za koji su plaćanje preuzela privatna društva. S obzirom na to Komisija će taj zadnji ugovor o marketingu sklopljen 21. rujna 2010. s AMS-om izuzeti iz istražnog postupka jer su njegovo financiranje osigurala privatna regionalna društva koja su bila suglasna s održavanjem poslovanja društva Ryanair u zračnoj luci.

([25]) Ljetna sezona u skladu s Međunarodnom udrugom zračnih prijevoznika (IATA) počela je 28. ožujka 2010. i završila 30. listopada 2010.
([26]) U odjeljku 3.2. ugovora od 25. siječnja 2010. AMS je dobio mogućnost da obavlja dodatne usluge oglašavanja na temelju sporazuma ugovornih strana.

5. **PRIMJEDBE NJEMAČKE**

5.1. FINANCIRANJE ULAGANJA U INFRASTRUKTURU U RAZDOBLJU 2000.–2011. (MJERA 1.)

(66) Njemačka je izjavila da javna bespovratna sredstva dodijeljena u pogledu ulaganja u infrastrukturu zračne luke izravno proizlaze iz logike na kojoj se temeljilo preusmjeravanje poslovanja zračne luke. Njezina prenamjena iz vojnog aerodroma u civilnu zračnu luku bila je opravdana zbog gospodarskog razvoja regija Istočne Tiringije i Zapadne Saske ([27]). U stavku 2. točki 1. društvenog ugovora društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH doista se kao svrha društva navodi poboljšanje infrastrukture relevantne za poslovanje radi gospodarskog jačanja regija Istočne Tiringije i Zapadne Saske. U izvješću koje je sastavila uprava društva ([28]) godišnji prihodi za cijelu regiju Središnje Njemačke ostvareni na temelju inozemnih putnika koji presjedaju u zračnoj luci procjenjuju se na 10,7 milijuna EUR.

(67) Njemačka navodi da je osiguravanje infrastrukture sastavni dio ovlasti države u okviru njezine nadležnosti za prostorno planiranje, regionalni razvoj i regionalnu prometnu politiku. Te vrste ulaganja u infrastrukturu stoga se ne temelje samo na isključivo gospodarskim razlozima u korist društva, nego su i sastavni dio zadaće države da služi općem interesu.

(68) Njemačka dodaje da je savezna pokrajina Tiringija ovlaštena ([29]) financirati samo određene djelatnosti koje su u njezinu neposrednom interesu i koje ne bi bile provedive bez javnih subvencija. Prekomjerne naknade izbjegavaju se *ex post* kontrolom ispravne upotrebe osiguranih sredstava ([30]).

(69) Njemačka navodi da je poznato kako posebno regionalne zračne luke često ne mogu pokriti svoje troškove i ulaganja iz naknada zračne luke, zbog čega može nastati potreba za javnim sufinanciranjem. Njemačka posebno navodi argument da su ulaganja u infrastrukturu trebala financirati javna tijela kako bi se mogli ispuniti zakonski zahtjevi u pogledu sigurnosti i obrane od opasnosti. Kao regionalna zračna luka AOC nije u mogućnosti naknadama zračne luke ostvariti dovoljne prihode za financiranje svih ulaganja u infrastrukturu. Osim toga, društvo bez javnih subvencija ne bi moglo ispuniti svoje zakonske obveze, uključujući zahtjeve u pogledu sigurnosti u zračnom prijevozu.

(70) Njemačka upućuje na to da su radovi preuređenja terminala 2009. provedeni na temelju zahtjeva u pogledu sigurnosti kako bi se mogao poštovati propis o odvojenoj otpremi putnika iz država iz schengenskog prostora i onih izvan njega. Njemačka navodi da su se razmatrale alternative tom preuređenju. Međutim, s obzirom na veći broj putnika i veliki trošak tih alternativnih opcija odabrano je dugoročno rješenje u obliku preuređenja terminala.

(71) Njemačka izjavljuje da je ukupan iznos od 6 474 034 EUR ([31]) uložen u infrastrukturu u razdoblju 2000.–2011. bio povezan isključivo s neekonomskim djelatnostima. Njemačka navodi da ta ulaganja u infrastrukturu ne predstavljaju državnu potporu i ne podliježu pravilima o državnim potporama u skladu s člankom 107. UFEU-a. Njemačka nadalje navodi da se ta ulaganja za potrebe neekonomskih djelatnosti mogu podijeliti na ulaganja u sigurnost i ulaganja u obranu od opasnosti za javnost i zračni prijevoz. Njemačka detaljno objašnjava da je obranu od opasnosti kao i policijske dužnosti, zaštitu od požara, javnu sigurnost i sigurnost rada, meteorološku službu i kontrolu zračnog prometa potrebno svrstati u zadaće države. Osim toga, Njemačka objašnjava da je znatan iznos primljenih sredstava služio jamčenju sigurnosti infrastrukture i njezinoj sanaciji, a ne izgradnji nove infrastrukture.

(72) Njemačka nadalje izjavljuje da je 30 % iznosa ulaganja od ukupno 6 474 034 EUR financirano iz vlastitog kapitala društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, dok je preostali iznos osigurala savezna pokrajina Tiringija. Njemačka upućuje na to da su sredstva za ta ulaganja u infrastrukturu osigurana kao bespovratna financijska pomoć, a ne u obliku zajmova. Uvjeti za tu financijsku pomoć proizlaze iz zahtjeva navedenih u Pravilniku o proračunu savezne pokrajine Tiringije ([32]).

([27]) Njemačka tvrdi da je u razvoj područja u kojem je trenutačno zaposleno oko 250 osoba na oko 58 hektara uloženo više od 16,5 milijuna EUR.

([28]) Izvješće „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH", 9. rujna 2011.

([29]) Članak 23. Pravilnika o proračunu Savezne pokrajine Tiringije (njem. *Thüringer Landeshaushaltsordnung*).

([30]) U tom je pogledu Njemačka dostavila primjer subvencije koja je odobrena i isplaćena 2009. te 2012. bila predmetom *ex post* kontrole i djelomičnog povrata.

([31]) Vidjeti tablicu 3.

([32]) U Pravilniku o proračunu savezne pokrajine Tiringije utvrđeni su propisi o proračunu savezne pokrajine Tiringije. U članku 23. Pravilnika o proračunu navedeni su zahtjevi koje je potrebno ispuniti radi primitka sredstava iz pokrajinskog proračuna. Savezna pokrajina Tiringija mora imati bitan interes u pogledu provedbe projekta za koji se odobravaju sredstva i koji bez sredstava ne bi bio ostvariv ili se ne bi mogao ostvariti u dovoljnom opsegu. Preduvjeti za primitak sredstava pobliže su objašnjeni u Općim sporednim odredbama za sredstva namijenjena podupiranju projekata (njem. *Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung* – ANBest-P).

(73) Njemačka nadalje izjavljuje da su i u drugim zemljama projekti preusmjeravanja poslovanja radi potpore regionalnom gospodarskom razvoju u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a u potpunosti financirani javnim sredstvima. Njemačka se pritom poziva i na raniju odluku Komisije ([33]) u kojoj se izjavljuje da su izgradnja ili širenje regionalnih zračnih luka u slabije razvijenim regijama spojivi s Ugovorom o funkcioniranju Europske unije.

Infrastruktura posebno namijenjena društvu Ryanair

(74) U pogledu ulaganja koja je Ryanair tražio u svojem Ugovoru o uslugama (do 31. prosinca 2003. staviti na raspolaganje uzletno-sletnu stazu koja ispunjava određena tehnička svojstva te je dovršiti i produžiti do 31. svibnja 2004. ([34])) Njemačka navodi da to posebno produženje nije provedeno u potpunosti i da ga se nije smatralo ugovornom obvezom, nego preduvjetom za slijetanje na AOC-u koji se odnosi na svakog zračnog prijevoznika. Njemačka detaljno navodi da je dužina uzletno-sletne staze na AOC-u s godinama povećana s 2 185 m (7. srpnja 2003.) na 2 235 m (9. rujna 2004.) i, naposljetku, na 2 435 m (9. prosinca 2008.). Međutim, uzletno-sletna staza otvorena je za sve korisnike. Njemačka navodi da činjenica da se samo Ryanair služio uzletno-sletnom stazom ne mijenja tu ocjenu.

(75) Njemačka odbija i argument koji je naveo podnositelj pritužbe o tome da je uzletno-sletna staza produljena posebno za zrakoplove Boeing 737-800 (107 zrakoplova u 2007.) društva Ryanair, jer taj zrakoplov u velikoj mjeri upotrebljavaju i drugi zračni prijevoznici, primjerice njemački prijevoznik Lufthansa (132 zrakoplova u 2007.). Njemačka nadalje upućuje na to da su navodi podnositelja pritužbe o tome da su do 2007. u modernizaciju zračne luke uložena javna sredstva u iznosu od 28 milijuna EUR pogrešni. Podnositelj pritužbe poziva se na informacije koje predstavljaju samo procjene mogućih troškova. Stvarna su ulaganja u skladu s navodima Njemačke iznosila 16,7 milijuna EUR.

(76) Osim toga, Njemačka navodi argument da su obveze koje je Ryanair tražio u ugovoru o uslugama zračne luke, u Prilozima A i B te u dodatku Prilogu B opće obveze koje zračna luka mora ispuniti kako bi mogla obavljati uslugu koju zahtijevaju zračni prijevoznici. Njemačka izjavljuje da su usluge na koje se upućuje u uvodnim izjavama 50. do 53. uobičajene obveze svake zračne luke i da je infrastruktura zračne luke otvorena svim korisnicima. Njemačka dodaje da neke od usluga navedenih u Prilogu A ugovoru o uslugama zračne luke, kao što su tiskovne konferencije, putovanja novinara i večernje manifestacije putničkih agencija, nisu pružene.

Ocjena državne potpore

(77) Savezna je pokrajina Tiringija od 1993. do 1997. uložila 12,25 milijuna EUR u infrastrukturu zračne luke. Savezna je pokrajina Tiringija za razdoblje od 1998. do 2011. odobrila dodjelu sredstava u iznosu od 4,5 milijuna EUR društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Ta su sredstva odobrena na temelju objavljenih programa potpore savezne pokrajine Tiringije čija se prijava nije smatrala nužnom. Njemačka navodi da su potpore u skladu s tim programima dostupne svim upraviteljima zračnih luka u Tiringiji. U skladu s tim programima potpora javna sredstva dodjeljuju se za ulaganja u infrastrukturu koja je nužna za zračni prijevoz, otvorena svim potencijalnim korisnicima i služi općem javnom interesu. Nadalje, ta su sredstva ograničena na primjerene i nužne iznose. Usto, Njemačka obrazlaže da zračne luke od 1997. sudjeluju i u troškovima infrastrukture. Stoga Njemačka izjavljuje da na temelju tih programa nije moglo doći do narušavanja tržišnog natjecanja.

(78) U pogledu ulaganja u infrastrukturu provedenih između 12. prosinca 2000., datuma kad je donesena presuda Suda u predmetu državne potpore *Aéroports de Pariz*, i 9. prosinca 2005., datuma kad su na snagu stupile Smjernice za zračni prijevoz iz 2005., Njemačka smatra da su primjenjivi kriteriji nejasni. Pri primjeni Smjernica za zračni prijevoz iz 1994. infrastrukturu se ne može otpočetka smatrati državnom potporom. U tom pogledu Njemačka navodi argument da je Smjernice iz 1994. trebalo primjenjivati do stupanja na snagu Smjernica iz 2005. i da se to ne mijenja presudom u predmetu *Aéroports de Pariz*. Budući da su Smjernice iz 1994. na temelju načela legitimnih očekivanja obvezujuće za Komisiju, trebalo bi ih primjenjivati na mjere u pogledu infrastrukture do 2005. Stoga se mjera ne može smatrati državnom potporom. Iako se infrastruktura plaćala iz javnih sredstava, ta dodjela sredstava odnosi se na djelatnosti iz područja javnog političkog interesa, a ne na gospodarsku djelatnost.

([33]) SA 16588 (N 644i/2002) – Njemačka – Izgradnja ili širenje regionalnih zračnih luka.
([34]) Vidjeti uvodnu izjavu 50.a.

(79) U pogledu ulaganja u infrastrukturu provedenih nakon 9. prosinca 2005. Njemačka smatra da ona, iz razloga navedenih u uvodnim izjavama 66. do 73., ne predstavljaju državnu potporu. Za slučaj da Komisija ipak zaključi da ta ulaganja zaista predstavljaju potpore, Njemačka navodi da su te potpore spojive s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a jer ispunjuju sve preduvjete iz točke 61. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005.

(a) U pogledu prvog preduvjeta Njemačka navodi da su ulaganja u infrastrukturu usmjerena na jasno definiran cilj od zajedničkog interesa, tj. na osiguranje prometne infrastrukture i regionalnog razvoja u slabije razvijenoj regiji. U tom je pogledu AOC bio prvi vojni aerodrom koji je nakon ponovnog ujedinjenja Njemačke prenamijenjen za civilnu upotrebu. Osim toga, AOC je imao važnu ulogu za društva u susjednom industrijskom području. Osim toga, ulaznim turizmom trebalo bi se poduprijeti poboljšanje regionalnog turizma i stvaranje radnih mjesta.

(b) U pogledu drugog preduvjeta Njemačka navodi da su ulaganja u infrastrukturu nužna i primjerena za ostvarivanje željenog cilja. Njemačka ponavlja da su sva ulaganja služila sanaciji i modernizaciji zračne luke. Budući da upravitelj, društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, nije raspolagao s dovoljno sredstava, bila su potrebna javna sredstva.

(c) U pogledu trećeg preduvjeta Njemačka smatra da su srednjoročni izgledi za upotrebu postojeće infrastrukture bili zadovoljavajući, barem do 2009. Na temelju triju studija provedenih 2007. ([35]) upravitelj zračne luke trebao je poboljšati svoje godišnje rezultate i do 2015. ostvariti gotovo izjednačen rezultat poslovanja. Usto bi se ojačalo susjedno industrijsko područje. U jednoj od studija ([36]) posebno se tematizira isplativost niskotarifnog zračnog prijevoza i predstavlja mogući scenarij u skladu s kojim bi AOC do 2015. mogao ostvariti broj od 500 000 putnika, pri čemu se to čak smatra konzervativnom prognozom. Njemačka navodi da se time dokazuje da su društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i njegovi članovi u svakom trenutku postupali kao privatni ulagatelji.

(d) U pogledu četvrtog preduvjeta Njemačka izjavljuje da svi potencijalni korisnici dobivaju jednak i nediskriminirajući pristup infrastrukturi.

(e) U pogledu petog preduvjeta Njemačka izjavljuje da se na razvoj trgovine ne utječe u mjeri koja je protivna interesu Unije. AOC je zračna luka s manje od 150 000 putnika godišnje, tj. zračna luka kategorije D, i nema narušavanja tržišnog natjecanja u odnosu na druge zračne luke.

(80) Naposljetku, Njemačka smatra da se mjerom ne narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu jer je infrastruktura otvorena svim korisnicima bez diskriminacije. Osim toga, zračna luka ima manje od 150 000 putnika godišnje. Kao zračna luka kategorije D u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. ona se u tom pogledu ne natječe s drugim zračnim lukama. Tržišno natjecanje između AOC-a i drugih zračnih luka u Dresdenu, Erfurt-Weimaru i Hofu zanemarivo je. Budući da, osim toga, udjel AOC-a u ukupnom prometu svih njemačkih zračnih luka obuhvaćenih ADV-om ([37]) iznosi samo 0,1 %, Njemačka je izjavila da ta zračna luka nije u tržišnom natjecanju s europskim zračnim lukama. To znači da se ne narušava tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu i da nema utjecaja na trgovinu među državama članicama. U tom pogledu Njemačka dalje navodi da se na AOC-u otprema samo 2 % jedinica tereta u odnosu na, primjerice, zračnu luku Leipzig/Halle.

Zaključci iz studije društva KE-Consult iz 2010. o izgledima za budući razvoj zračne luke i njezine regije

(81) Kad je postalo očito da se neće ostvariti scenarij predviđen u studijama iz 2007. zračna luka zamolila je društvo KE-Consult da izradi studiju o AOC-u i susjednom industrijskom području. Studija je dostavljena 2010. Zaključak studije bio je da dodatno proširenje zračne luke kao odredišta za niskotarifne letove nije gospodarski isplativo. U njoj se preporučuje usmjeravanje na opće zrakoplovstvo. Zato je uprava društva Flugplatz Altenburg-Nobitz

([35]) Studije „Plausibilitätsprüfung über die Wirtschaftlichkeit der Flugplatz Altenburg- Nobitz GmbH unter Berücksichtigung des Wirtschafts- und Finanzplanes für die Jahre 2007 bis 2010" (31. kolovoza 2007.) i „Kapitalflussrechnungen FAN für die Geschäftsjahre 2007 bis 2015" (16. studenoga 2007.) koje je provelo društvo BDO – Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft; studija „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz" koju je proveo prof. dr. Richard Klophaus, rujan 2007.; „Planentwurf für den Zeitraum 2011–2015: Wirtschafts-, Vermögens-, Finanz- und Investitionsplan", društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 15. studenoga 2007.

([36]) „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz", prof. dr. Richard Klophaus, rujan 2007.

([37]) Udruženje njemačkih zračnih luka (njem. *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen* – ADV).

GmbH u rujnu 2011. predstavila novi razvojni koncept za zračnu luku, koji su odobrili nadzorni odbor i skupština društva. AOC neće biti otvoren za niskotarifne zračne prijevoznike ni za komercijalni zračni prijevoz te do 2015. treba postati isplativ na temelju tog novog razvoja poslovanja.

(82) U studiji društva KE-Consult priznaje se da su članovi društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH stalno subvencionirali to društvo. Na temelju te potrebe za subvencioniranjem, koja je stalno rasla, članovi društva dosegli su granicu gospodarske učinkovitosti.

(83) Studija društva KE-Consult provedena je radi istraživanja mogućih razvojnih perspektiva AOC-a na temelju regionalnih, političkih, gospodarskih i fiskalnih utjecaja zračne luke. U tom pogledu razrađeni su različiti scenariji za obustavu, održavanje bez promjene ili proširenje zračnog prijevoza na temelju niskotarifnih zračnih prijevoznika te za razvoj industrijskog područja oko zračne luke.

(84) Jedino se scenarijem „opće zrakoplovstvo", koji obuhvaća obustavu niskotarifnog zračnog prijevoza na AOC-u, mogu ispuniti zahtjevi u pogledu mikroekonomske i fiskalne ravnoteže. To je jedini scenarij u kojem su zračnoj luci potrebni samo godišnji dodatni obvezni ulozi članova društva u iznosu od 227 000 EUR po članu društva, ali ne i dodatna plaćanja. Taj scenarij upućuje na ukupnu gospodarsku korist. Do 2015. taj bi scenarij članove društva koštao 0,83 milijuna EUR, što bi se moglo pokriti obveznim ulozima u iznosu od 227 000 EUR godišnje. Nakon 2015. društvu više neće biti potrebne subvencije ako se amortizacije i dalje budu smanjivale. Ta je učinkovitost za regionalno gospodarstvo puno veća nego u svim ostalim scenarijima. Pozitivna je i fiskalna bilanca za 2015. za Tiringiju i općine u toj saveznoj pokrajini.

(85) Svi ostali scenariji, u kojima se niskotarifni zračni prijevoz nastavlja ili proširuje, ne mogu se gospodarski samoodržavati isključivo obveznim ulozima članova društva. Fiskalni učinak za Tiringiju iznosio bi, ovisno o scenariju, između 115 000 EUR i 375 000 EUR. U svim scenarijima s niskotarifnim zračnim prijevoznicima pozitivan učinak proračunske politike koji nastaje iz AOC-a i općina bio bi manji od uloga i bespovratnih sredstava potrebnih zračnoj luci. Stoga je bilanca prihoda i troškova negativna.

(86) Dodatni učinci niskotarifnog zračnog prometa na ukupno gospodarstvo mogu se ostvariti samo ako se uz obvezne uloge članova društva osiguraju ulaganja u iznosu od 6,7 do 10 milijuna EUR. Ti učinci za regionalno gospodarstvo u scenarijima s niskotarifnim zračnim prijevoznicima manji su nego u scenariju s općim zrakoplovstvom. U odnosu na scenarij „opće zrakoplovstvo" razina potrebnih sredstava u scenarijima s niskotarifnim zračnim prijevoznicima veća je 11 do 15 puta, dok je učinak dodane vrijednosti veći samo dva ili tri puta. Dok je fiskalna bilanca prihoda i troškova u scenariju „opće zrakoplovstvo" pozitivna, ona je negativna u svim scenarijima s niskotarifnim zračnim prijevoznicima.

(87) Usto je uzeto u obzir nekoliko okvirnih uvjeta:

(a) nesigurnosti zbog korisnika koji imaju monopol i vanjskih utjecaja: razvoj zračnog prijevoza na AOC-u u velikoj mjeri, barem u pogledu niskotarifnog zračnog prijevoza, ovisi o ugovorima s mjerodavnim zračnim prijevoznicima i vanjskim utjecajima, kao što su britanski porez za turiste ili njemački porez za zračni prijevoz. To može imati vrlo negativan utjecaj na opseg niskotarifnog zračnog prijevoza.

(b) ne odobravaju se dodatne stalne subvencije: ugroženo je pošteno tržišno natjecanje bez subvencija, što ne odgovara konceptu zračnog prijevoza za Njemačku i koalicijskim sporazumima.

(c) nedostatak održivosti: u scenarijima s niskotarifnim zračnim prijevoznicima nema poboljšanja fiskalne i poslovne bilance. Poslovni model s niskotarifnim zračnim prijevoznicima samo bi uzrokovao povećanu potrebu za subvencijama do 2015. i dalje.

(88) U studiji društva KE-Consult stoga se zaključuje da se članovima društva i saveznoj pokrajini Tiringiji ne može preporučiti nastavak ili proširenje niskotarifnog zračnog prijevoza na AOC-u.

5.2. FINANCIRANJE GUBITAKA IZ POSLOVANJA DRUŠTVA FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH U RAZDOBLJU 2000.–2011. (MJERA 2.)

(89) U financijskim izvještajima društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH izjavljuje se da zračna luka nije mogla osigurati poslovanje bez javnih sredstava za pokrivanje gubitaka. Društvo je uspostavilo sustav u okviru kojeg se svake godine za nadolazeću godinu sastavljaju gospodarski planovi koje odobrava skupština društva i koji se zatim tijekom pojedine poslovne godine aktualiziraju najnovijim rezultatima zračne luke ([38]). Dakle, tim je sustavom zračnoj luci omogućeno da redovito ažurira iznos javnih financijskih sredstava potrebnih za pokrivanje gubitaka.

(90) Njemačka izjavljuje da gubitci zabilježeni od početka 2000-ih zbog kojih su bili potrebni ulozi članova društva nisu bili prouzročeni isključivo ulaganjima u infrastrukturu. Amortizacije ne objašnjavaju gubitke u potpunosti, a oni nisu opravdani ni troškovima financiranja jer za zračnu luku nije postojalo financiranje u obliku zajma. Godišnji gubitci društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH bili su samo djelomično povezani s troškovima amortizacije, a Njemačka ih i ne dovodi u neposrednu vezu s društvom Ryanair.

(91) Njemačka u cjelini odbacuje tvrdnje podnositelja pritužbe navedene u odluci o pokretanju postupka. Njemačka navodi da podnositelj pritužbe ne uzima u obzir pristup naplate iz jedne blagajne ([39]) koji se primjenjuje u AOC-u. Njemačka izjavljuje da su prihodi iz 2009. koji nisu povezani sa zračnim prijevozom dosegli jednak iznos kao prihodi iz zračnog prijevoza. U tom pogledu Njemačka odbija tvrdnju da je sve veći broj putnika u zračnom prijevozu za društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zbog tajnih plaćanja društvu Ryanair sadržavao rastuće gubitke. Njemačka izjavljuje da su gubitci nastali iz brojnih različitih razloga koji nisu bili povezani s društvom Ryanair.

(92) Njemačka posebno odbacuje tvrdnju da je linija društva Ryanair s AOC-a prema zračnoj luci London-Stansted bila u neposrednom tržišnom natjecanju s linijom društva Air Berlin sa zračne luke Leipzig-Halle prema zračnoj luci London-Stansted i da je to bio razlog tomu što ju je Air Berlin obustavio. Njemačka naglašava da se obustava zračnog prijevoza društva Air Berlin na liniji prema zračnoj luci London-Stansted mogla pripisati okolnosti da Leipzig-Halle više nije subvencionirao društvo Air Berlin i da je uvedena zabrana noćnih letova.

(93) Njemačka smatra da godišnji ulozi članova društva u društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ne predstavljaju državnu potporu jer su ispunjeni zahtjevi u okviru načela ulagatelja u tržišnom gospodarstvu u skladu s kojim je potrebno uzeti u obzir sve gospodarske prednosti dodijeljene Okrugu Altenburger Land, tj. većinskom članu društva. ([40]) Njemačka se poziva na studiju pod naslovom „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz" koju je 2007. proveo prof. dr. Klophaus ([41]) (dalje u tekstu „Klophausova studija") i u kojoj se spominju „izgubljena bespovratna sredstva" Okruga Altenburger Land. Plaćanja članova društva zbog dodatnih plaćenih poreza imaju pozitivan gospodarski utjecaj na okrug Altenburger Land. Ukupni javni prihodi ostvareni 2006. iz poslovanja AOC-a iznosili su 7,9 milijuna EUR, od čega 1 milijun EUR pretežno ide u korist okruga Altenburger Land. Taj bi se iznos trebao utrostručiti do 2015. ako se godišnji broj putnika u zračnom prijevozu poveća na 500 000. Budući da je povrat ostvaren plaćenim porezima veći od godišnjih uplata članova društva, Njemačka zaključuje da je Okrug Altenburger Land postupao kao privatni ulagatelj.

(94) U pogledu argumenta da bi se umjesto dodatnih uloga članova društva moglo provesti zatvaranje zračne luke, Njemačka potvrđuje da je Okrug Altenburger Land postupao kao privatni ulagatelj jer bi u slučaju zatvaranja zračne luke upravitelj zračne luke odgovarao za povrat iznosa od oko 7 milijuna EUR saveznoj pokrajini Tiringiji jer bi to predstavljalo prijevremenu obustavu upotrebe infrastrukture. Sprječavanjem tog povrata članovi društva postupali su također kao privatni ulagatelji.

Klophausova studija

(95) U Klophausovoj studiji iz 2007. doneseni su sljedeći zaključci. U studiji se izjavljuje da su izravni, neizravni i inducirani učinci te katalizatorski učinak AOC-a na gospodarstvo i privlačnost regije pozitivni i znatni, posebno u pogledu radnih mjesta. Prema studiji su i daljnji izgledi za AOC pozitivni jer AOC ima potencijal da postane baza društva Ryanair za središnju Njemačku. To se slaže s nastojanjima društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Prema tome bi broj putnika u zračnom prijevozu, ako toliko zrakoplova društva Ryanair bude smješteno na AOC-u, srednjoročno mogao dosegnuti 1 milijun godišnje. Zahvaljujući tome AOC bi postao regionalna zračna luka i okrug Altenburger Land dobio bi priliku za izmjenu svojeg međunarodnog profila, pa time i za poboljšanje

([38]) Njemačka je Komisiji dostavila gospodarske planove sastavljene za razdoblje 2000.–2005. i odgovarajuće dodatke gospodarskom planu sastavljene u sljedećoj godini.

([39]) Pristup naplate iz jedne blagajne (eng. *single-till*) znači da je potrebno uzeti u obzir svu dobit te sve prihode povezane sa zračnim prijevozom (naknade za putnike) i one koji nisu povezani sa zračnim prijevozom (najamnine za poslovne subjekte u zračnoj luci, naknade za parkiranje), a ne samo broj putnika i naknade za putnike koje iz njega proizlaze.

([40]) Njemačka se poziva na predmet T-196/04, Ryanair protiv Komisije, Zb. 2008., II-3643, točka 59. („presuda u predmetu Charleroi").

([41]) „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz", prof. dr. Richard Klophaus, rujan 2007.

svoje gospodarske i trgovinske strukture. U studiji se izjavljuje da bi AOC kao zračna luka za niskotarifne prijevoznike ostvario znatnu ukupnu gospodarsku korist.

(96) Na temelju izračuna iz studije može se očekivati da će AOC do 2015. osigurati 658 radnih mjesta (povećanje od 95,3 % u odnosu na 2006.). Usto bi se otvorilo 881 neizravno radno mjesto (povećanje od 157,6 %) i 438 induciranih radnih mjesta (povećanje od 184,4 %). Nadalje se u studiji naglašava važnost nacionalne i međunarodne pristupačnosti regija, koja u velikoj mjeri utječe na gospodarski razvoj pojedine regije.

(97) U tom pogledu na temelju studije ne bi trebalo uzeti u obzir samo javna bespovratna sredstva za sanaciju i proširenje AOC-a te s tim povezane marketinške troškove, nego i poreze koje bi naplaćivale savezna pokrajina Tiringija i njezine općine. Na kraju studije zaključuje se da bi uz poslovne aspekte trebalo uzeti u obzir i učinke na ukupno gospodarstvo.

5.3. NAKNADE ZRAČNE LUKE I PLAĆANJA DRUŠTVU RYANAIR U OKVIRU UGOVORÂ O USLUGAMA ZRAČNE LUKE I MARKETINGU (MJERA 3.)

(98) Njemačka tvrdi da ni naknade zračne luke ni ugovori o marketingu ne predstavljaju državnu potporu. Njemačka naglašava da ugovori o uslugama zračne luke i ugovori o marketinškim uslugama nisu međusobno povezani. Potrebno ih je odvojeno ocjenjivati. Ugovori o marketinškim uslugama ne sadržavaju smanjenje prihoda za zračnu luku nego se njima predviđa pružanje usluga oglašavanja.

Ugovor o uslugama sklopljen s društvom Ryanair

(99) Njemačka izjavljuje da je zračna luka uzela u obzir pozitivna gospodarska očekivanja od razvoja poslovanja zračnog prijevoza koji je prouzročio Ryanair. Pri svojoj odluci o uspostavljanju poslovnih odnosa s navedenim zračnim prijevoznikom na skupštini društva održanoj 22. travnja 2003. uzeti su u obzir podatci prikazani u tablici 13. ([42]) i zaključilo se da bi se i u slučaju konzervativnog scenarija (jedan let na dan uz iskorištenost od 70 %) s društvom Ryanair mogao ostvariti godišnji rezultat u ukupnom iznosu od […]*.

Tablica 13.

Očekivani prihodi iz poslovanja društva Ryanair na AOC-u ([1]) **(2003.)**

(u EUR)

Naknada po putniku	[…]*
Broj putnika po zrakoplovu pri iskorištenosti kapaciteta od 70 % ([2])	104
Očekivani mjesečni prihodi	[…]*
Mjesečni rashodi za planirana ulaganja	12 138
Očekivani mjesečni rezultat	[…]*
Očekivani godišnji rezultat	[…]*

([1]) Konzervativni scenarij uz jedan let dnevno.
([2]) Njemačka svoja predviđanja temelji na pretpostavci da su zrakoplovi koje je Ryanair upotrebljavao 2003. imali putnički kapacitet od 148 sjedećih mjesta

([42]) „Pregled prometa uz Ryanair" – tu je tablicu sastavilo društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na temelju različitih pretpostavki o broju dnevnih letova (1 do 10) i iskorištenosti putničkih kapaciteta (70 % do 90 %).

(100) Mjesečni rashodi navedeni u tablici 13. obuhvaćaju troškove osoblja, uklanjanje leda s uzletno-sletne staze te usluge čišćenja snijega. Komisija utvrđuje da je u dokumentu koji je dostavljen skupštini društva održanoj 22. travnja 2003. kao zbroj godišnjih ulaganja iskazan iznos od 902 155 EUR. Taj iznos nije uzet u obzir u predviđanjima iz tablice 13.

(101) Njemačka izjavljuje da je Ryanair na temelju pravilnika o naknadama zračne luke koji je vrijedio u to vrijeme plaćao naknadu za slijetanje u iznosu od […]* po zrakoplovu i naknadu za putnike od […]* po putniku ([43]). To su naknade koje vrijede za sve potencijalne zračne prijevoznike i koje je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH smatralo primjerenima s obzirom na promet i prihode koje je Ryanair ostvarivao za AOC.

(102) Njemačka izjavljuje da usluge koje je trebalo pružiti u skladu s Prilogom A Ugovoru sklopljenom s društvom Ryanair 3. ožujka 2003. nisu pružene. Usluge iz Priloga B i dodatka „Sustav rezervacija" Prilogu B Ugovoru od 3. ožujka 2003. pružene su bez dodatnih troškova za Ryanair.

Ugovori o marketingu sklopljeni s društvom Ryanair

(103) Njemačka izjavljuje da je Ryanair u skladu s ugovorom o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003. AOC-u od 2003. do 2011. na temelju standardnog pravilnika o naknadama zračne luke za usluge zračne luke plaćao naknadu u iznosu od ukupno […]* EUR. U skladu s ugovorom o marketingu od 7. travnja 2003. AOC je društvu Ryanair između 2003. i 2011. plaćao prilog za marketinške usluge u ukupnom iznosu od […]* EUR. Iz razlike između dvaju plaćanja proizlazi neto iznos koji Ryanair plaća AOC-u od […]* EUR tijekom cijelog razdoblja 2003.–2011. Budući da je ukupan broj putnika u tom razdoblju iznosio 408 291 ([44]), Njemačka zaključuje da je Ryanair AOC-u plaćao neto naknadu u iznosu od cca. […]* EUR po otpremljenom putniku.

Tablica 14.

Računi dostavljeni društvu Ryanair i primljeni od njega u razdoblju 2003.–2011. ([1])

(u EUR)

Godina	Ulazni računi primljeni od društva Ryanair	Izlazni računi zračne luke	Broj putnika
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
Ukupno	**[…]***	**[…]***	**408 291**

([1]) Informacije koje je dostavila Njemačka.

(104) Njemačka izjavljuje da upravitelj zračne luke nakon najave društva Ryanair da će obustaviti letove s AOC-a u ožujku 2011. u veljači i ožujku 2011. više nije plaćao bespovratna sredstva za marketing.

([43]) Ti iznosi proizlaze iz mjesečnog računa koji je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dostavilo društvu Ryanair u lipnju 2009. Unatoč zahtjevu Komisije Njemačka nije dostavila informacije o mjesečnim naknadama po putniku i zrakoplovu koje je Ryanair morao plaćati tijekom cijelog razdoblja od 2003. do 2011.

([44]) U tom pogledu Njemačka dostavlja podatke o broju putnika koji odstupaju od podataka o broju putnika navedenih u financijskim izvještajima upravitelja zračne luke – vidjeti tablicu 1.

(105) Njemačka izjavljuje da su plaćanja za marketing u okviru sporazuma koji su društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair sklopila 21. rujna 2010. izvršavala privatna društva nakon što su pristala na održavanje poslovanja društva Ryanair na AOC-u. U izvješću uprave društva iz 2011. ([45]) izjavljuje se da je zimska sezona letova 2010./2011., u kojoj je postojala samo jedna linija prema Londonu, bila moguća samo uz potporu regionalnih društava.

(106) Njemačka navodi da je Ryanair na svojem *web*-mjestu oglašavao AOC i regiju. To je *web*-mjesto, nakon *Googleova web*-mjesta, drugo najposjećenije *web*-mjesto u Europi,, zbog čega ima i odgovarajuću cijenu. Jedan oglas vrste AdWord na *Googleu* košta od 0,05 EUR do 2,00 EUR po kliku. Na temelju izračuna Njemačke od 100 000 do 150 000 putnika društva Ryanair na AOC-u godišnje pri cijeni oglasa vrste AdWord od 1,00 EUR po kliku generira cijenu oglasa od 100 000 do 150 000 EUR godišnje, pri čemu se pretpostavlja da svaki putnik napravi samo jedan klik. Budući da putnici obično ne naprave jedan, nego više klikova, i budući da postoje putnici koji su klik već iskoristili, a da nisu rezervirali let, Njemačka zaključuje da se ugovor o marketingu koji su sklopila društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair temelji na primjerenoj cijeni zbog koje ne nastaje prednost za Ryanair.

(107) Njemačka navodi da je Ryanair financirao mjeru prikazanu u tablici 15.

Tablica 15.

Iznosi za marketing koje je AOC platio društvu Ryanair

Razdoblje	Iznos	Svrha
2003.	50 000–150 000 […]* EUR	Tiskani oglasi u novinama *Leipziger Volkszeitung*
2004.	25 000–125 000 […]* EUR	Tiskani oglasi u novinama *Leipziger Volkszeitung*
svibanj 2007.–ožujak 2008.	75 000–175 000 […]* EUR	Oglasi u novinama, oglašavanje poštom i druge mjere oglašavanja
svibanj 2008.–ožujak 2009.	50 000–150 000 […]* EUR	Oglasi u novinama, oglašavanje poštom i druge mjere oglašavanja
Ukupno (2003.–ožujak 2009.)	**225 000–325 000 […]* EUR**	

(108) Njemačka navodi da naknada za uspjeh ne predstavlja prednost za Ryanair jer su njome marketinške usluge koje je pružio Ryanair plaćene u skladu s tržištem. Njemačka navodi da su marketinške aktivnosti bile uspješne jer se broj putnika povećao s 25 000 (2002.) na 140 000 (2009.), što je pak dovelo do povećanja ukupnih prihoda s 316 000 EUR na 1,12 milijuna EUR. Prihodi od naknada za putnike povećali su se sa 132 000 EUR na 530 000 EUR, dok su prihodi od naknada za parkiranje narasli s 0 na 263 000 EUR.

(109) Njemačka navodi da plaćanja u okviru ugovorâ o marketinškim uslugama ne predstavljaju državnu potporu iz sljedećih razloga:

(a) Njemačka naglašava da nadležno ministarstvo, za razliku od onog što je Komisija navela u Odluci o pokretanju postupka ([46]), nije imalo pravo glasa pri sklapanju ugovorâ, osim ako je bila riječ o mjerama povezanima s infrastrukturom. Članak 43. zakona LuftVZO ([47]) ne znači da je bilo nužno odobrenje ministarstva.

(b) Činjenica da je lokalna trgovinska komora poduprla AOC ([48]) upućuje samo na to da je privatno tržište podržavalo linije društva Ryanair.

([45]) Izvješće „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH", 9. rujna 2011.
([46]) Vidjeti Odluku Komisije o pokretanju postupka, uvodne izjave 133. do 134.
([47]) Zakon o dozvolama u zračnom prometu (njem. *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* – LuftVZO) – vidjeti Odluku Komisije o pokretanju postupka, uvodna izjava 134.
([48]) Vidjeti Odluku Komisije o pokretanju postupka, uvodna izjava 137.

(c) Njemačka izjavljuje da plaćanja koja je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH izvršavalo društvu Ryanair za marketing ne predstavljaju početnu potporu u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005., nego jednostavno komercijalne ugovorne odredbe koje ne spadaju u područje državnih potpora.

6. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

6.1. PRIMJEDBE DRUŠTVA RYANAIR

Pripisivanje odgovornosti državi

(110) Ryanair argumentira kako državnu potporu zračnim lukama ne bi trebalo pripisivati društvu Ryanair. Pretpostavkom o prijenosu državne potpore preko zračnih luka na zračne prijevoznike krši se zakonodavstvo EU-a. Tom pretpostavkom diskriminiraju se javne zračne luke, iako bi pravila tržišnog natjecanja trebala jednako vrijediti za javne i privatne poduzetnike. Ryanair navodi da dokazi Komisije u pogledu pripisivanja odgovornosti državi nisu dostatni. Iako je moguće da se u dokazima odražava interes nadležnih tijela za poslovne odnose i budućnost zračne luke, oni nisu dokaz za stvarno sudjelovanje bilo kojeg javnog tijela u pregovorima i ugovorima zračne luke s društvom Ryanair. Pokazatelj da su ministarstva savezne pokrajine Tiringije odbila ugovore s društvom Ryanair upućuju barem na to da Komisija pripisivost ugovorâ s društvom Ryanair državi mora podvrgnuti utemeljenijoj istrazi.

(111) Ryanair navodi da nije posrijedi pitanje je li država trebala drukčije uložiti svoj novac, nego je li država zračnom prijevozniku pribavila prednost koju on inače ne bi dobio. Ryanair je jednostavno s javnim zračnim lukama dogovorio uvjete koji su bili slični onima koje je mogao ostvariti sa sličnim privatnim zračnim lukama.

Primjena načela ulagatelja u tržišnom gospodarstvu

(112) Ryanair navodi da nije neizravni korisnik državne potpore. Dok god se uvjeti poslovnog odnosa između društva Ryanair i zračne luke mogu opravdati načelom ulagatelja u tržišnom gospodarstvu, obveza povrata potpore ne može se odnositi na Ryanair. Ryanair navodi argument da je načelo ulagatelja u tržišnom gospodarstvu potrebno primjenjivati u svakom slučaju navodne državne potpore koju je društvu Ryanair dodijelila zračna luka u javnom vlasništvu. Zračni prijevoznik navodi da zaista ne postoji gospodarsko ili pravno opravdanje za izuzimanje javnih zračnih luka iz načela ulagatelja u tržišnom gospodarstvu. Komisija je primijenila načelo ulagatelja u tržišnom gospodarstvu na ugovore koji su sadržavali financiranje većih javnih infrastrukturnih projekata u drugim vrstama prijevoza, kao primjerice javnih morskih luka. Sklapanjem sporazuma zračna luka obavlja gospodarsku funkciju. Nadalje, zračne luke privatnog i javnog sektora međusobno se natječu na tržištima. Usto bi ugovori između zračnih prijevoznika i zračnih luka mogli donijeti dobit potonjima.

(113) Ryanair smatra da se u ocjeni učinkovitosti ne bi trebali uzeti u obzir gotovinski ulozi za ulaganja u poslove od javnog interesa. Nadalje, u ocjenu bi trebalo uključiti dodatne, a ne izgubljene troškove te bi istragu trebalo provesti na temelju referentne vrijednosti tipične zračne luke kojom se dobro upravlja. Ryanair navodi da kad regionalna zračna luka smatra da bi se ugovorom pridonijelo poboljšanju njezine učinkovitosti, posao može donijeti dobit i onda kad se u trenutku potpisivanja ugovora ne čini da sadržava cijene kojima se pokrivaju troškovi. Od neučinkovitih i neiskorištenih zračnih luka može se očekivati isplativost samo ako se ostvare ekonomija razmjera i vanjski mrežni učinci. Vremenski okvir za to mogao bi iznositi 25 do 30 godina. Niskotarifni prijevoznici organizirani su na način idealan da se regionalnim zračnim lukama osiguraju značajna povećanja prihoda, iako za to obično nisu nužni nova infrastruktura ili druga ulaganja. Ryanair ovdje kao dokaz citira odluku tijela za civilno zrakoplovstvo Ujedinjene Kraljevine od 27. svibnja 2011., u kojoj se niskotarifnim prijevoznicima priznaje troškovno povoljnije korištenje uslugama zračnih luka.

(114) Ryanair navodi da je izgubljene troškove pri primjeni načela ulagatelja u tržišnom gospodarstvu potrebno zanemariti i u usporednoj analizi i u analizi troškova. Ryanair navodi da privatni ulagatelj koji od 1992. upravlja AOC-om mora izgubljenim troškovima smatrati i troškove infrastrukture i fiksne troškove poslovanja zračne luke. S obzirom na neznatnu gospodarsku privlačnost i vrlo ograničenu tržišnu moć AOC-a, realno gledajući, ne postoji mogućnost da se ti troškovi nadoknade. U takvim okolnostima prihvaćanje svakog alternativnog scenarija

koji nudi bolje ili jednostavno samo manje opterećujuće izglede za vlasnika ili vlasnike zračne luke od hipotetskog scenarija da se ništa ne poduzme ili da se zračna luka zatvori po moguće znatnim troškovima odgovara u potpunosti načelu ulagatelja u tržišnom gospodarstvu.

(115) Ryanair naglašava i to da je posebne troškove povezane s društvom Ryanair potrebno promatrati odvojeno od troškova koji su nastali za zračnu luku, ali da bi ukupno mogli ispasti manji od prihoda ostvarenih od pozitivnih vanjskih mrežnih utjecaja nastalih zahvaljujući poslovanju društva Ryanair u zračnoj luci.

Studije društva za poslovno savjetovanje koje je angažirao Ryanair

(116) Ryanair izjavljuje da sporazum o naknadama s AOC-om ispunjuje zahtjeve načela ulagatelja u tržišnom gospodarstvu. U tu svrhu Ryanair je Komisiji stavio na raspolaganje dva izvješća koja je sastavilo društvo za poslovno savjetovanje. U tim studijama predmetni ugovor uspoređuje se s drugim sporazumima o naknadama između društva Ryanair i zračnih luka koje su ili u većinskom privatnom vlasništvu i privatno se financiraju ili koje u situaciji dovoljno sličnoj AOC-ovoj postupaju kao ulagatelj u tržišnom gospodarstvu.

(117) Ryanair objašnjava metodu usporedbe zračnih luka primijenjenu u izvješćima na sljedeći način: istraga se temeljila samo na drugim ugovorima društva Ryanair jer Ryanair ima drukčiji poslovni model od većine drugih zračnih prijevoznika, odnosno ne upotrebljava mostove za ukrcaj putnika, autobuse za putnike ili čekaonice, povezane letove, ima vrijeme stajanja zrakoplova od 20 minuta te putnici većinom imaju ručnu prtljagu. Osim toga su u opseg studije uključene samo zračne luke kojima se upravlja u skladu s logičkim načelom ulagatelja u tržišnom gospodarstvu. Izuzete su zračne luke koje su eventualno u znatnoj mjeri dobivale državne potpore. Prema tome, oko petnaest zračnih luka u mreži društva Ryanair ispunjuje te kriterije. One su obuhvaćene opsegom studije.

(118) U prvom izvješću se […]* smatra najprimjerenijom zračnom lukom za usporedbu. U izvješću se izjavljuje da „*ideally, the comparator airport that is selected for the purposes of the analysis would be of a similar size to Altenburg Airport. Although it has not been possible to find a comparator airport that is very similar to Altenburg Airport across all relevant dimensions,* […]* *Airport is sufficiently similar for the purposes of the analysis presented here*" [… zračna luka odabrana za potrebe analize u idealnom bi slučaju trebala biti slične veličine kao zračna luka Altenburg. Iako nije bilo moguće pronaći usporednu zračnu luku koja je u svim relevantnim područjima vrlo slična zračnoj luci Altenburg, zračna luka […]* dovoljno je slična za potrebe ovdje predočene analize.] U drugom izvješću krug usporednih zračnih luka proširuje se na zračne luke […]*, a naknade naplaćene u tim zračnim lukama od 2003./2004. do 2010./2011. uspoređuju se i po putniku i po otpremljenom zrakoplovu.

(119) U izvješćima se zaključuje da je iznos naknade koju je Ryanair plaćao AOC-u u prosjeku veći ili jednak usporedivom iznosu naknade koji je zračni prijevoznik plaćao usporednim zračnim lukama u istražnom razdoblju. Iz toga se može zaključiti da naknada koju je Ryanair plaćao AOC-u u okviru različitih ugovora visinom odgovara naknadama koje bi društvu Ryanair u sličnim okolnostima ponudio ulagatelj u tržišnom gospodarstvu koji je vlasnik zračne luke.

(120) Ryanair navodi da bi se pri razmatranju naknada zračne luke bilo bolje ravnati prema graničnim troškovima nego prema prosječnim varijabilnim troškovima ili prosječnim ukupnim troškovima.

(121) Ryanair naglašava da je ugovore AOC-a s društvima Ryanair i AMS potrebno ocjenjivati odvojeno i da se ta dva društva ne mogu smatrati jednim korisnikom navodne državne potpore. Ugovori su posebni ugovori koji su dogovoreni neovisno jedan o drugom, čiji su predmet bile različite usluge i koji nisu međusobno povezani tako da bi ih bilo opravdano razmatrati kao jedinstven izvor navodne državne potpore. Sklapanje ugovora o marketingu s AMS-om nije bio preduvjet za održavanje linija društva Ryanaira s neke zračne luke i prema njoj. Na temelju vlastite predodžbe o svojim potrebama u pogledu marketinga mnoge zračne luke s kojima Ryanair surađuje ne bi sklopile ugovore s AMS-om. Ryanair naglašava da je kupnju marketinških usluga po tržišnim cijenama potrebno promatrati odvojeno od povezanog sporazuma između zračne luke i zračnog prijevoznika.

(122) Ryanair dalje objašnjava da nema naznake za to da zračni prijevoznik koji bi se obvezao da će zajamčiti sličan broj putnika i/ili otpremljenih zrakoplova na tlu ne bi dobio slične „snižene naknade". Komisija se ne bavi ni pitanjem bi li zračni prijevoznik koji bi ponudio slične obveze dobio od usporedive privatne zračne luke naknade u sličnom iznosu.

(123) U pogledu vrijednosti marketinga Ryanair navodi da je oglasni prostor na *web*-mjestu društva Ryanair ograničen i da je odgovarajuća potražnja velika, pa i od strane društava koja nisu zračne luke. Trenutačno *web*-mjesto bilježi oko 4,5 milijardi pregleda stranica godišnje. Čak su i tradicionalni zračni prijevoznici sada svjesni vrijednosti svojih *web*-mjesta za potrebe marketinga i oglašavanja. S druge strane, mnoge su zračne luke donijele gospodarski razboritu odluku da će se za izgradnju trgovačke marke poslužiti oglasnim prostorom na *web*-mjestu *ryanair.com* ili na *web*-mjestima drugih zračnih prijevoznika. Od te veće poznatosti marke zračne luke mogu imati koristi na način da se međusobno dopunjuju i jačaju. Zračna luka Altenburg daleko je manje međunarodno poznata od zračnih luka Aéroports de Pariz ili Heathrow, zbog čega mora ulagati u oglašavanje kako bi povećala poznatost svoje marke i broj dolaznih putnika.

(124) Ryanair dostavlja analizu koju je sastavilo društvo za poslovno savjetovanje radi usporedbe cijena koje naplaćuje AMS za usluge internetskog marketinga s cijenama koje druga *web*-mjesta za putovanja obračunavaju za slične usluge. U analizi se uspoređuju cijene koje je AMS naplaćivao u svojem prvom cjeniku za 2005. s referentnom vrijednošću sličnih usluga koje su u tom razdoblju nudila *web*-mjesta za putovanja. Osim toga, cijene koje se naplaćuju u trenutačnom cjeniku AMS-a (2013.) uspoređuju se s cijenama sličnih usluga koje pružaju druga *web*-mjesta za putovanja. U toj analizi zaključuje se da su cijene koje AMS naplaćuje za oglašavanje na *web*-mjestu *ryanair.com* bile ili niže od prosjeka ili su to bile srednje cijene koje *web*-mjesta u usporednoj skupini naplaćuju u svojim cjenicima. Ryanair navodi da se tim zaključkom potvrđuje kako su sporazumi javnih zračnih luka s AMS-om prošli test subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(125) S pomoću različitih snimki zaslona iz kojih se vidjeti da su usluge pružene u okviru ugovorâ s AMS-om bile nadzirane Ryanair dostavlja i dokaze za izvršene usluge. Te snimke zaslona općenito su dostavljane zračnoj luci koja je sklopila ugovor s AMS-om kao dokaz za aktivaciju kupljenih usluga na *web*-mjestu *ryanair.com*. Ryanair naglašava vrijednost usluga koje je AMS pružio zračnim lukama i zastupa mišljenje da se korist koja nastaje za zračne luke na temelju sklapanja ugovorâ s AMS-om može ozbiljno kvantificirati.

(126) Neovisno o mišljenju društva Ryanair da je ugovor s AMS-om i ugovor o uslugama zračne luke potrebno promatrati odvojeno, Ryanair dostavlja analizu isplativosti koju je društvo za poslovno savjetovanje provelo na temelju načela subjekta u tržišnom gospodarstvu i koja obuhvaća ugovor o uslugama zračne luke koji su sklopili Ryanair i zračna luka te ugovore o marketingu koje su sklopili AMS i zračna luka. Ryanair izjavljuje da bi ta analiza – uz razmatranje mogućeg uključivanja AMS-a u zajedničku analizu isplativosti ugovorâ s AMS-om i ugovora o uslugama zračne luke – trebala pomoći Komisiji u određivanju pristupa za zajedničko promatranje ugovora o uslugama zračne luke i ugovorâ s AMS-om.

(127) Društvo za poslovno savjetovanje zaključilo je da je pristup novčanog toka primjerena metoda za uključivanje vrijednosti AMS-a u zajedničku analizu isplativosti ugovorâ s AMS-om i ugovora o uslugama zračne luke. Tim pristupom obuhvatila bi se akumulirana dodatna dobit koja je nastala za zračnu luku potpisivanjem ugovora o uslugama zračne luke kao i korist od oglašavanja na temelju ugovora s AMS-om. Na temelju tog pristupa rashodi zračne luke za AMS u okviru diskontirane analize novčanog toka i isplativosti mogli bi se smatrati dodatnim poslovnim rashodom. Osim toga, tim pristupom uzima se u obzir i korist od marketinških aktivnosti proizišlih iz ugovorâ s AMS-om i ugovora o uslugama zračne luke tijekom trajanja ugovora i nakon planiranog završetka usluga zračne luke, jer se marketinškim aktivnostima pridonosi povećanju vrijednosti marke i vjerojatno potiču i buduće poslovne prilike i dobiti.

(128) Kao zaključak te studije Ryanair naglašava činjenicu da bi Komisija, ako nastavi zajednički promatrati ugovor o uslugama zračne luke i ugovore s AMS-om, na ovaj predmet potpore trebala primjenjivati načela koja je navelo društvo za poslovno savjetovanje kako bi analizu isplativosti u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu mogla na ispravan način primijeniti i na ugovor o uslugama zračne luke i na ugovore s AMS-om.

(129) Ryanair je, nadalje, dostavio niz priloga koje je sastavilo društvo za poslovno savjetovanje i analizu koju je izradio profesor Damien P. McLoughlin.

Određivanje tržišne referentne vrijednosti u analizama referentnih vrijednosti za testove ([49]) na temelju načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ([50])

(130) Društvo za poslovno savjetovanje uvjereno je da je pristup Komisije da prihvaća samo usporedne zračne luke koje se nalaze u istom prihvatnom području kao zračna luka koja je predmet istrage pogrešan. Društvo za poslovno savjetovanje navodi argument da tržišne referentne cijene dobivene u usporednim zračnim lukama nisu „opterećene" državnom potporom koja je odobrena susjednim zračnim lukama. Solidna procjena referentne tržišne vrijednosti za test u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu moguća je zbog sljedećih razloga:

(a) analize referentnih vrijednosti primjenjuju se u mnogim situacijama i izvan područja državne potpore za testove u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu;

(b) društva su međusobno utjecala na svoje odluke o određivanju cijena samo u mjeri u kojoj se njihovi proizvodi međusobno zamjenjuju ili dopunjuju;

(c) zračne luke u istom prihvatnom području ne natječu se nužno međusobno, a usporedne zračne luke upotrijebljene u dostavljenim izvješćima samo su u ograničenoj mjeri izložene tržišnom natjecanju sa zračnim lukama u državnom vlasništvu (manje od jedne trećine poslovnih zračnih luka u prihvatnom području usporednih zračnih luka u potpunosti se nalazi u državnom vlasništvu i nijedna od njih nije u travnju 2013. bila predmet ispitnog postupka u pogledu državne potpore);

(d) čak i ako usporedne zračne luke podliježu tržišnom natjecanju sa zračnim lukama u državnom vlasništvu koje se nalaze u istom prihvatnom području mogu postojati razlozi za pretpostavku da njihovo postupanje odgovara načelu subjekta u tržišnom gospodarstvu (primjerice ako postoji veliki privatni udjel ili ako zračnom lukom upravlja privatno društvo);

(e) zračne luke subjekata u tržišnom gospodarstvu ne utvrđuju cijene koje su niže od dodatnih troškova.

Načela analize isplativosti za testove na temelju načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ([51])

(131) Društvo za poslovno savjetovanje navelo je argument da se analiza isplativosti koju je provelo u izvješćima dostavljenima Komisiji temelji na načelima koja bi primjenjivao razborit ulagatelj u privatnom sektoru. U toj analizi isplativosti odražava se pristup koji proizlazi iz temeljnih odluka Komisije. Analiza isplativosti temelji se na sljedećim načelima:

(a) ocjena se provodi na temelju dodatnih troškova;

(b) *ex ante* poslovni plan nije nužan;

(c) kod zračne luke koja nije preopterećena pristup naplate iz jedne blagajne primjerena je metoda za određivanje cijena;

(d) potrebno je uzeti u obzir samo prihode povezane s gospodarskom djelatnošću operativne zračne luke;

(e) potrebno je uzeti u obzir cjelokupno trajanje ugovora, uključujući moguća produljenja;

(f) za ocjenu isplativosti ugovorâ potrebno je diskontirati buduće financijske tokove;

(g) dodatnu isplativost ugovorâ s društvom Ryanair za zračne luke potrebno je ocjenjivati na temelju procjena unutarnje stope povrata ili neto vrijednosti kapitala.

([49]) Predmeti potpore u pogledu društva Ryanair, sastavilo društvo za poslovno savjetovanje po nalogu društva Ryanair, 9. travnja 2013.
([50]) Subjekt u tržišnom gospodarstvu.
([51]) Vidjeti bilješku 49.

Analiza profesora Damiena P. McLoughlina ([52]) – Brand building: why and how small brands should invest in marketing – [Izgradnja marke: zašto bi i kako male marke trebale ulagati u marketing]

(132) Cilj je tog rada predstaviti gospodarsku logiku na kojoj su se temeljile odluke regionalnih zračnih luka da od AMS-a kupe oglasni prostor na *web*-mjestu *ryanair.com*. Autor navodi da postoji velik broj vrlo jakih, dobro poznatih i redovito korištenih zračnih luka. Za proširenje poslovanja slabiji konkurenti trebali bi prevladati statično kupovno ponašanje potrošača. Male regionalne zračne luke trebale bi pronaći mogućnost za trajno prenošenje poruke svoje marke što većoj publici. Tradicionalni oblici marketinške komunikacije zahtijevaju rashode koji premašuju njihova sredstva.

Primjedbe u pogledu plaćanja društvu AMS

(133) Ryanair se ne slaže s presudom Komisije da plaćanja AMS-u predstavljaju troškove za zračnu luku jer u tom pristupu nije uzeta u obzir vrijednost usluga AMS-a za zračnu luku. Ryanair je nadalje uvjeren da bi se za potrebe analize u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu kupnja vrijednih marketinških usluga po tržišnim cijenama trebala promatrati odvojeno od povezanog ugovora između zračne luke i zračnog prijevoznika. Kao potporu svojoj analizi Ryanair dostavlja studiju društva za poslovno savjetovanje o usporedbi referentnih vrijednosti cijena koje naplaćuje AMS i cijena sličnih usluga koje nude druga *web*-mjesta za putovanja. ([53]) U studiji se zaključuje da su cijene koje je naplaćivao AMS bile ili niže od prosjeka ili u srednjem rangu cijena koje naplaćuju *web*-mjesta iz usporedne skupine. Iz toga Ryanair zaključuje da cijene AMS-a odgovaraju tržišnim cijenama i da odluka javne zračne luke da kupi usluge AMS-a prolazi test subjekta u tržišnom gospodarstvu. Kako bi dokazao vrijednost tih usluga za zračne luke, Ryanair osim toga dostavlja dokaze za usluge pružene zračnim lukama u okviru ugovorâ s AMS-om.

(134) Ryanair moli Komisiju da preispita pristup koji je dosad primjenjivala u pogledu ugovorâ s AMS-om. Ryanair je uvjeren da bi sporazume s AMS-om trebalo promatrati odvojeno od sporazuma društva Ryanair o uslugama zračne luke i podvrgnuti posebnom testu subjekta u tržišnom gospodarstvu. Ako Komisija inzistira na zajedničkom testu subjekta u tržišnom gospodarstvu u pogledu sporazumâ s AMS-om i sporazumâ s društvom Ryanair o uslugama zračne luke, trebalo bi uzeti u obzir vrijednost usluga AMS-a za zračnu luku.

(135) Izvješće društva za poslovno savjetovanje od 20. prosinca 2013. o cijenama AMS-a odnosi se na zaključke iz prethodno dostavljenih izvješća u kojima je navedena važnost oglašavanja za male marke. U tim izvješćima potvrđuje se da je Ryanair vrlo jaka marka na razini cijele Europe koja može zahtijevati više cijene za svoje usluge oglašavanja. Stope AMS-a uspoređuju se s istovremenim nasumičnim uzorkom cijena oglašavanja na *web*-mjestima, pri čemu kao osnova za usporedbu služe oglasi iste veličine za razdoblje 2004.–2005., dakle za razdoblje kad je cjenik AMS-a prvi put uveden, i za 2013. godinu. *ryanair.com* ima više nego dvostruko više posjetitelja mjesečno od sljedećeg *web*-mjesta za putovanja na ljestvici posjećenosti. Postoji i veća vjerojatnost da će posjetitelji provesti daljnje transakcije u elektroničkom poslovanju. Te jedinstvene značajke u vezi s velikom poznatošću marke omogućile su zračnom prijevozniku da naplaćuje višu cijenu

(136) Uspoređeni su oglasi iste veličine koji su određeni na temelju raspoloživih podataka i nalazili su se na početnoj stranici pojedinih *web*-mjesta. Zbog nedostatka transparentnosti u posebnim ponudama i rabatima odobrenima na temelju vlastite procjene, koji pak odgovaraju standardnoj komercijalnoj praksi, međusobno su uspoređene samo cijene iz cjenika. Cijena u skladu s cjenikom nudi se kao cijena po tisući pregleda, odnosno kao cijena koju je potrebno platiti svaki put kad tisuću posjetitelja *web*-mjesta pregleda oglas. Cijene za oglase na internetu ovise o njihovoj veličini izmjerenoj u pikselima i o mjestu na kojem se nalaze na *web*-stranici. Najvažnija usluga oglašavanja koja se nudila na početnoj stranici *web*-mjesta *ryanair.com* u razdoblju 2004.–2005. bio je reklamni natpis (eng. *banner*) veličine 468 × 60 piksela. Reklamni natpisi obično se nalaze u gornjem srednjem dijelu *web*-stranice. U pogledu razdoblja 2004.–2005. cijena koju je AMS nudio za oglase u obliku reklamnih natpisa u skladu s cjenikom za 2005. uspoređena je s cijenom koju su tražila 54 europska *web*-mjesta za putovanja.

([52]) Sastavljeno za Ryanair 10. travnja 2013.

([53]) „Are prices set by AMS in line with the market rate?" [Odgovaraju li cijene koje je odredio AMS tržišnim stopama?] Sastavljeno za Ryanair 20. prosinca 2013.

(137) U pogledu 2013. godine uključene su dvije dodatne vrste oglasa, i to oglas vrste *skyscraper* veličine 120 × 600 piksela i vrste *mid page unit* veličine 300 × 250 piksela. Oglasi vrste *skyscraper* visoki su i uski i nalaze se uz rub *web*-stranice, dok se oglasi vrste *mid page unit* obično nalaze između dvaju redakcijskih internetskih sadržaja i stoga imaju veliku vidljivost. Cijene u skladu s cjenikom AMS-a za oglase vrste *skyscraper* i *mid page unit* uspoređuju se s naknadama na 22 *web*-mjesta za putovanja i 135 drugih *web*-mjesta. Za oba razdoblja i sve sektore pokazalo se da se stope naknada AMS-a nalaze u opsegu cijena koje naplaćuju *web*-mjesta u usporednoj skupini ili su niže od njih.

Postupanje s ugovorima s AMS-om u analizi isplativosti provedenoj u okviru testova na temelju načela subjekta u tržišnom gospodarstvu

(138) Ryanair je dostavio izvješće koje je sastavilo društvo za poslovno savjetovanje o načelima koja bi, prema njegovu mišljenju, trebala vrijediti za test na temelju načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, koji obuhvaća i ugovore o uslugama zračne luke koje su sklopili Ryanair i zračne luke i ugovore o marketingu koje su sklopili AMS i te zračne luke. ([54]) Ryanair naglašava da to ne utječe na njegovo mišljenje da je ugovore s AMS-om i ugovore o uslugama zračne luke potrebno podvrgnuti odvojenim testovima na temelju načela subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(139) U izvješću se izjavljuje da je prihode povezane s AMS-om potrebno uključiti u prihodovnu stranu zajedničke analize isplativosti u kojoj se rashodi za AMS navode na troškovnoj strani. U izvješću se predlaže metoda temeljena na novčanom toku u kojoj se rashodi za AMS smatraju dodatnim troškovima poslovanja. U izvješću se navodi da se marketinškim aktivnostima pridonosi stvaranju i povećanju tržišne vrijednosti. Iz toga bi, s druge strane, tijekom trajanja ugovora o marketingu, ali i nakon njegova završetka, mogli nastati poslovi i dobit. Ugovorom s društvom Ryanair i drugi bi zračni prijevoznici došli u zračnu luku. Zbog toga bi on postao privlačan komercijalnim poduzetnicima i povećali bi se prihodi zračne luke koji nisu povezani sa zračnim prijevozom. ([55]) Ako Komisija provodi zajedničku analizu isplativosti, te bi prednosti trebalo uzeti u obzir postupanjem s rashodima za AMS kao s dodatnim troškovima poslovanja, pri čemu je dodatnu dobit potrebno računati umanjenu za plaćanja AMS-u.

(140) Osim toga je u predviđenu dodatnu dobit na kraju ugovora o uslugama zračne luke potrebno uključiti konačnu vrijednost kako bi se mogle zabilježiti i vrijednosti koje nastaju nakon isteka ugovora. Konačna vrijednost može se prilagoditi na temelju pažljive pretpostavke u pogledu vjerojatnosti produljenja ugovora s društvom Ryanair ili ugovaranja sličnih uvjeta s drugim zračnim prijevoznicima. Time se omogućuje procjena niže granice za prednosti koje zajednički nastaju iz ugovorâ s AMS-om i ugovora o uslugama zračne luke uz uzimanje u obzir neizvjesnosti dodatne dobiti nakon isteka ugovora o uslugama zračne luke.

(141) Kao dokaz za taj pristup u izvješću se sažimaju rezultati studija o utjecaju oglašavanja na vrijednost marke. U tim se studijama priznaje da se oglašavanjem može izgraditi vrijednost marke i povećati vjernost klijenata. Posebno se oglašavanjem na *web*-mjestu *ryanair.com* povećava prisutnost marke zračne luke. Posebno manje regionalne zračne luke koje nastoje povećati svoj promet mogle bi sklapanjem ugovorâ o oglašavanju s AMS-om povećati vrijednost svoje marke. ([56])

(142) U izvješću se predlaže da se prednost dade pristupu novčanog toka u odnosu na pristup kapitalizacije, prema kojem se s rashodima za AMS postupa kao s kapitalnim rashodima za nematerijalnu imovinu (odnosno za vrijednost marke zračne luke). Rashodi za marketing aktiviraju se kao nematerijalna imovina i zatim se amortiziraju tijekom uporabnog vijeka imovine, s preostalom vrijednošću na kraju utvrđenog trajanja ugovora o uslugama zračne luke. Međutim, tim pristupom ne bi se obuhvatila dodatna korist koja nastaje za zračnu luku iz sklapanja ugovora o uslugama zračne luke s društvom Ryanair. Osim toga, teško je procijeniti vrijednost nematerijalne imovine zbog rashodâ za izgradnju marke i uporabnog vijeka imovine.

([54]) Izvješće „Behandlung der AMS-Verträge in der als Teil des ‚Marktwirtschaftsteilnehmer-Tests' durchgeführten Rentabilitätsanalyse" sastavljeno za Ryanair, 17. siječnja 2014.

([55]) Prema izvješću društva York Aviation (2007.) pod naslovom „*Social benefits of low fare airlines in Europe*" *[Socijalne prednosti niskotarifnih zračnih prijevoznika u Europi]* Ryanair je zračnu luku Eindhoven učinio privlačnom lokacijom za poslovanje drugim niskotarifnim zračnim prijevoznicima.

([56]) Ovdje se posebno upućuje na izvješće profesora Damiena P. McLoughlina (2013.) koje je Ryanair dostavio 13. travnja 2013. i koje ima sljedeći naslov: „*Brand building: why and how small brands should invest in marketing*" [Izgradnja marke: zašto i kako bi male marke trebale ulagati u marketing].

(143) Naposljetku se navodi argument da je pristup novčanog toka u skladu s temeljnim odlukama Komisije o državnoj i nedržavnoj potpori. Ovdje se navodi predmet potpore BayernLB ([57]), u kojem je Komisija navela da će za procjenu novčanih tokova primijeniti model ocjene u skladu s modelom diskontiranja dividendi (eng. *dividend discount*) i zatim dostaviti konačnu vrijednost na temelju predviđenog rasta dividendi. Osim toga, navodi se slučaj pretjeranog snižavanja marži u vezi s predmetom Telefónica ([58]) u kojem je Komisija u svoj diskontirani izračun novčanog toka uključila konačnu vrijednost.

6.2. PRIMJEDBE DRUŠTVA AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(144) Airport Marketing Services definira se kao društvo kći društva Ryanair koje služi stvarnoj gospodarskoj svrsi i osnovano je kako bi obavljalo djelatnost koja ne spada u osnovnu djelatnost društva Ryanair. Ryanair ga upotrebljava kao posrednika za prodaju oglasnog prostora na svojem *web*-mjestu. U načelu se ugovori o marketingu AMS-a sa zračnim lukama dogovaraju i sklapaju odvojeno od ugovorâ društva Ryanair s tim zračnim lukama.

(145) AMS izjavljuje da nije bio korisnik državne potpore i da je zračna luka u svojem poslovanju s AMS-om postupala u skladu s načelom ulagatelja u tržišnom gospodarstvu. AMS navodi argument da je načelo ulagatelja u tržišnom kapitalu ispunjeno jer se u stopama naknada za oglasni prostor koji osigurava AMS i pripadajućem opsegu tog oglasnog prostora ne pravi razlika između javnih i privatnih oglašivača. Javni i privatni subjekti natječu se za pristup ograničenom oglasnom prostoru na *web*-mjestu *ryanair.com*.

(146) AMS izjavljuje da su ugovori o marketingu dogovoreni na temelju osnovnih poslovnih načela uz komercijalnu vrijednost po tržišnoj cijeni. Brojne zračne luke, i to i regionalne zračne luke i one koje služe kao čvorište, odlučile su radi povećanja poznatosti svoje marke objaviti oglas na *web*-mjestu društva Ryanair ili na nekom drugom *web*-mjestu. Od te veće poznatosti marke zračne luke mogu imati različite koristi. Tako ta poznatost marke preko *web*-mjesta zračnog prijevoznika na kojem se prikazuje oglas može privući dolazne putnike. Putnici koji dolaze u zračnu luku stvaraju prihode iz djelatnosti koje nisu povezane sa zračnim prijevozom jer strani putnici u zračnoj luci mnogo će vjerojatnije trošiti novac na suvenire, lokalne proizvode, unajmljivanje automobila, restorane i sl. Ti prihodi predstavljaju gotovo polovinu prihoda zračnih luka iz djelatnosti koje nisu povezane sa zračnim prijevozom.

(147) To se posebno odnosi na AOC jer kad je Ryanair započeo održavati letove na liniji Altenburg-London, zračna luka još nije imala redovan promet putnika. Djelatnosti koje su se mogle ostvariti na temelju prihoda iz djelatnosti koje nisu povezane sa zračnim prijevozom još se nisu razvile u tom trenutku. Marketinške aktivnosti u tom su pogledu vrlo značajne za povećanje udjela dolaznih putnika u ukupnom udjelu putnika na koji se Ryanair obvezao i poticanje djelatnosti u zračnoj luci koje nisu povezane sa zračnim prijevozom.

(148) *Web*-mjesto društva Ryanair sa stajališta marketinga ima posebno vrijedne značajke. *Web*-mjesto društva Ryanair jedno je od najposjećenijih *web*-mjesta za putovanje u svijetu; marka i *web*-mjesto društva Ryanair imaju visok stupanj poznatosti; pri stopi odbijanja (eng. *bounce rate*) od samo […]* sadržaj je privlačan, prosječno trajanje posjeta na *web*-mjestu izrazito je dugo i *web*-mjesto je posebno usmjereno na potencijalne klijente pojedine zračne luke. Te značajke *web*-mjesta odražavale su se u naknadama za marketing zaračunanima AOC-u.

(149) AMS izjavljuje da su njegove naknade za marketing određene na temelju tržišne cijene. AMS u pogledu svojih klijenata ne razlikuje zračne luke od društava koja djeluju u drugim područjima. Cijene koje je izračunao AMS temelje se na objektivnim kriterijima i navedene su na njegovu *web*-mjestu ([59]) na transparentan način. Cijene koje je obračunao AMS odgovaraju cjeniku. Za usporedbu: jednostrani oglas zračne luke u novinama *Daily Telegraph* koštao bi oko 2 385 000 EUR za trajanje od 45 dana (46 000 GBP dnevno). Osim toga, oglasni prostor koji AMS nudi na *web*-mjestu društva Ryanair čvrsto je integriran, dok se u pravilu oglasi na brojnim drugim *web*-mjestima izmjenjuju.

([57]) Europska komisija, državna potpora NN 72/2005 – Njemačka, Povećanje kapitala društva BayernLB, točke 27.–29.
([58]) Odluka Komisije od 4. srpnja 2007. o postupku provedbe članka 82. Ugovora o EZ-u (predmet COMP/38.874 – Wanadoo España/Telefónica), točke 360. i 363.
([59]) www.airportmarketingservices.com.

(150) Dvogodišnjim trajanjem pružanja usluga u okviru ugovora o marketingu s AMS-om iz 2008. bilo je predviđeno da zračna luka za marketinške djelatnosti plaća naknadu koja se temelji na broju pregleda stranica u 2007. godini. I ugovor o marketingu iz 2010. na sličan se način temeljio na pretpostavkama o broju pregleda stranica u 2009. godini. Dostupni podatci iz prošlosti pokazuju da je broj pregleda *web*-mjesta društva Ryanair u zadnjih nekoliko godina znatno porastao.

(151) AMS zaključuje da nije bio korisnik državne potpore i da je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u svojem poslovanju s AMS-om postupalo u skladu s načelom ulagatelja u tržišnom gospodarstvu.

6.3. MIŠLJENJE DRUŠTVA LUFTHANSA

(152) Lufthansa napominje da se u godišnjim financijskim izvještajima društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH za 2010. i 2011. iskazuju godišnji gubitci u iznosu od 567 000 EUR odnosno 437 000 EUR. To znači da društvo unatoč javnoj potpori još uvijek ne ostvaruje dobit. U skladu s izjavom društva Lufthansa godišnji ulozi članova društva uplaćuju se u dva različita oblika:

(a) u proračunu Okruga Altenburger Land za 2014. navodi se da je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u skladu s člankom 24. svojeg društvenog ugovora primalo dodatne uloge u iznosu od 228 000 EUR godišnje;

(b) društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH primilo je između 2009. i 2011. i bespovratna sredstva u iznosu od 2 406 000 EUR. U skladu s godišnjim financijskim izvještajima tim bespovratnim sredstvima osigurava se platna sposobnost društva. Ta bespovratna sredstva osiguravaju se u skladu s proračunom Okruga Altenburger Land i 2014. (350 000 EUR za 2014.). Ukupno su bespovratna sredstva i ulozi članova društva iznosili 409 000 EUR 2014. i 174 000 EUR 2013.

(153) U pogledu istražnih postupaka koji su u tijeku Lufthansa napominje da je infrastruktura, kako je dogovorena u ugovoru s društvom Ryanair, očito izgrađena isključivo za Ryanair. Lufthansa izjavljuje da bi privatni ulagatelj u tržišnom gospodarstvu postupio na taj način samo kad bi se Ryanair zauzvrat obvezao poslovati u zračnoj luci određeni broj godina.

(154) Lufthansa navodi i da je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH od 2003. do 2011. primalo javne potpore za sanaciju jer naknade zračne luke nisu bile dovoljne za pokrivanje troškova poslovanja. Lufthansa definira društvo kao „poduzetnika u teškoćama" u skladu sa Smjernicama Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama ([60]), pri čemu se te Smjernice nisu poštivale jer potpora nije prijavljena. Stoga ta potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem.

(155) U pogledu naknada zračne luke i potpore za marketing Lufthansa napominje da je Ryanair primio znatne potpore u obliku povoljnih naknada i marketinške potpore. Lufthansa navodi da te prednosti nisu spojive s unutarnjim tržištem jer se kriteriji spojivosti iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. nisu mogli primijeniti jer ne vrijede za slučajeve u kojima se operativna potpora dodjeljuje dugotrajno i stalno. Nisu se mogle primijeniti ni Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. jer se odnose samo na početne potpore za zračne prijevoznike koje su ili prijavljene ili su odobrene nakon stupanja na snagu tih smjernica. No čak i da su Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. primjenjive, kriteriji za spojivost početnih potpora zračnim prijevoznicima ne bi bili ispunjeni.

6.4. MIŠLJENJE SAVEZNE UDRUGE NJEMAČKIH ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA

(156) U pogledu primjene Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Savezna udruga njemačkih zračnih prijevoznika (njem. *Bundesverband der deutschen Fluggesellschaften* – BDF) nije suglasna s primjenom tih smjernica na operativnu potporu koja nije prijavljena i koja je odobrena prije objave smjernica jer je to u suprotnosti s ciljem sprječavanja narušavanja tržišnog natjecanja i stvaranja jednakih uvjeta tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu. BDF smatra da bi primjena tih smjernica predstavljala prednost za poduzetnike koji su postupali u skladu sa smjernicama koje su vrijedile prije 4. travnja 2014. BDF smatra da se novim Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. retroaktivno legalizira nezakonito ponašanje. Početnu potporu za Ryanair i potporu namijenjenu ulaganju za Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH stoga bi na temelju prava primjenjivog u relevantnom razdoblju trebalo ocijeniti kao neprijavljenu potporu.

([60]) SL C 249, 31.7.2014., str. 1.

7. **PRIMJEDBE NJEMAČKE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

7.1. PRIMJEDBE NJEMAČKE NA PRIMJEDBE DRUŠTVA RYANAIR

(157) U pogledu izvješća društva za poslovno savjetovanje Njemačka zaključuje da se u izvješću upućuje na moguće poslovanje društva Germanwings na AOC-u. Međutim, Njemačka dokazuje da Germanwings nikad nije poslovao u toj zračnoj luci.

(158) U pogledu primjedbi društva Ryanair Njemačka izjavljuje da nadležna tijela savezne pokrajine Tiringije nisu sudjelovala u pregovorima između zračne luke i društva Ryanair odnosno AMS o sklapanju ugovorâ.

(159) S obzirom na ugovore o marketingu između društava Ryanair i AOC Njemačka u velikoj mjeri podržava stajalište društva Ryanair kako ti ugovori o marketingu odgovaraju načelu ulagatelja u tržišnom gospodarstvu i stoga ne sadržavaju državnu potporu. Njemačka se posebno slaže sa zaključkom iz zadnjeg izvješća društva za poslovno savjetovanje koje je Ryanair dostavio 20. prosinca 2013. i izjavljuje da su iznosi plaćeni AMS-u odnosno društvu Ryanair za uslugu pruženu u kontekstu uobičajenog ugovora o uslugama u poslovnoj situaciji bili primjereni.

7.2. PRIMJEDBE NJEMAČKE NA PRIMJEDBE DRUŠTVA LUFTHANSA

(160) Njemačka navodi da iz primjedbi društva Lufthansa ne proizlaze nova saznanja u pogledu istražnog postupka u tijeku i da je Komisija već imala sve relevantne informacije.

(161) Njemačka odbija neke izjave društva Lufthansa jer ih smatra pogrešnima:

(a) Njemačka navodi da AOC nije izgrađen niti se njime upravljalo isključivo za Ryanair. U tom pogledu Njemačka upućuje na svoje primjedbe i na dugoročni plan ulaganja za Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH;

(b) Njemačka nadalje naglašava da se infrastrukturom može služiti svatko bez diskriminacije. Od 2001. su se i društva Air Berlin i Air Omega redovito služila zračnom lukom;

(c) rezultati društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poboljšani su zahvaljujući ugovorima s društvom Ryanair. Stoga bi i privatni ulagatelj sklopio te ugovore;

(d) takve su odluke uobičajene za društva kao što je Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Primjerice, 2008. i 2009. ispitivano je i to bi li se društvo za obuku pilota moglo služiti AOC-om. Međutim, do ugovora nije došlo jer se zahtjevi društva u pogledu infrastrukture nisu mogli ispuniti u tom trenutku. Drugi je primjer to što je u prosincu 2010. odlučeno da se više neće sklapati novi ugovori s društvom Ryanair;

(e) Na temelju studije društva KE-Consult poslovni model društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH preusmjeren je na opće zrakoplovstvo. Time se smanjio iznos potrebnih javnih bespovratnih sredstava.

(162) Njemačka nadalje navodi da se zbog činjenice da se nadzorni odbor društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u prosincu 2013. odlučio za privatnog ulagatelja javna bespovratna sredstva mogu dodatno smanjiti. Zbog preusmjeravanja poslovanja zračne luke koja više ne posluje s čarterskim ili redovitim letovima na AOC bi se uskoro trebale prestati primjenjivati smjernice o državnim potporama.

(163) Njemačka navodi argument da AOC u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. pripada kategoriji zračne luke D s najviše 150 000 putnika godišnje. Stoga je zračna luka premala za natjecanje s drugim zračnim lukama, a nema govora ni o narušavanju tržišnog natjecanja. Stoga nema utjecaja na trgovinu među državama članicama. Njemačka odbija tvrdnje društva Lufthansa u pogledu navodne potpore odobrene društvu Ryanair. Njemačka odbija i tvrdnju da su društvu Ryanair naknadama zračne luke i potporom za marketing dodijeljene navodne državne potpore i u tom pogledu upućuje na svoje prethodne primjedbe.

(164) Naposljetku, Njemačka se poziva na priopćenje Komisije za medije od 19. siječnja 2005. ([61]) kojom se potvrđuje da je program potpore za izgradnju i razvoj regionalnih zračnih luka u strukturno i gospodarski nerazvijenim regijama spojiv s unutarnjim tržištem.

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

8. **OCJENA**

8.1. POSTOJANJE POTPORE

(165) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama".

(166) Kriteriji propisani u članku 107. stavku 1. UFEU-a kumulativni su. Kako bi se na temelju toga moglo utvrditi predstavljaju li predmetne mjere potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, moraju biti ispunjeni svi sljedeći uvjeti. Točnije, za financijsku potporu mora vrijediti sljedeće:

(a) dodijelila ju je država članica ili je dodijeljena iz državnih sredstava;

(b) stavlja određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe u povoljniji položaj;

(c) narušava se ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje; i

(d) utječe se na trgovinu među državama članicama.

Pojam poduzetnika i gospodarske djelatnosti

(167) U skladu s ustaljenom sudskom praksom Komisija najprije mora utvrditi je li Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Pojmom poduzetnika obuhvaćen je svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, neovisno o pravnom obliku, vlasničkim odnosima ili vrsti financiranja. ([62]) Sve djelatnosti koje se sastoje od ponude robe ili usluga na tržištu gospodarske su djelatnosti ([63]).

(168) U presudi u predmetu Flughafen Leipzig-Halle Sud je potvrdio da upravljanje zračnom lukom u komercijalne svrhe i izgradnja infrastrukture zračne luke čine gospodarsku djelatnost. ([64]) Čim upravitelj zračne luke ponudom usluga zračne luke u zamjenu za naknadu obavlja gospodarsku djelatnost, on neovisno o svojem pravnom obliku i načinu financiranja predstavlja poduzetnika u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Stoga se na prednosti koje predmetnom upravitelju zračne luke odobri država članica ili mu se odobre iz državnih sredstava mogu primjenjivati odredbe iz ugovora o državnim potporama. ([65])

(169) U pogledu trenutka u kojem izgradnja zračne luke i upravljanje njome postaju gospodarska djelatnost Komisija podsjeća na to da postupni razvoj tržišnih sila u sektoru zračnih luka onemogućuje određivanje točnog datuma. Međutim, europski sudovi priznali su razvoj u svojstvima djelatnostî zračnih luka. U pogledu zračne luke Leipzig/Halle Opći sud naveo je da se od 2000. više ne može isključiti primjena pravila o državnim potporama na financiranje infrastrukture zračne luke. Posljedično, izgradnju infrastrukture zračne luke i upravljanje njome od datuma presude u predmetu *Aéroports de Pariz* (12. prosinca 2000.) mora se smatrati gospodarskom djelatnošću.

(170) U skladu s ocjenom iz uvodnih izjava 168. i 169. upravljanje zračnom lukom gospodarska je djelatnost. Do tržišnog natjecanja s jedne strane dolazi među zračnim lukama u pogledu pridobivanja zračnih prijevoznika i odgovarajućeg zračnog prijevoza (putnici i teret), a s druge strane među upraviteljima zračnih luka. Oni se mogu međusobno natjecati za upravljanje određenom zračnom lukom. Osim toga, posebno s obzirom na niskotarifne i čarterske prijevoznike, među zračnim lukama koje se ne nalaze u istom prihvatnom području, pa čak ni u istoj državi članici, može postojati tržišno natjecanje u pogledu pridobivanja tih zračnih prijevoznika.

([62]) Predmet C-35/96, *Komisija protiv Italije*, Zb. 1998., I-3851; predmet C-41/90, *Höfner und Elser*, Zb. 1991., I-1979; predmet C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances protiv Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Zb. 1995., I-4013; predmet C-55/96, Job Centre, Zb. 1997., I-7119.

([63]) Predmet 118/85, *Komisija protiv Italije*, Zb. 1987., 2599; predmet 35/96, *Komisija protiv Italije*, Zb. 1998., I-3851.

([64]) Presuda u predmetu Leipzig/Halle, posebno točke 93.–94., potvrđena predmetom C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen und Flughafen Leipzig-Halle protiv Komisije*, 2012., još nije objavljena; vidjeti i predmet T-128/89, *Aéroports de Pariz protiv Komisije*, Zb. 2000., II-3929, potvrđen predmetom C-82/01P, *Aéroports de Pariz protiv Komisije*, Zb. 2002., I-9297 i predmetom T-196/04, *Ryanair protiv Komisije* (dalje u tekstu „presuda u predmetu Charleroi"), Zb. 2008., II-3643.

([65]) Predmeti C-159/91 i C-160/91 *Poucet/AGV i Pistre/Cancave*, Zb. 1993., I-637.

(171) Komisija utvrđuje da bi infrastrukturom zračne luke na koju se odnosi ova odluka upravitelj zračne luke, društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, trebao upravljati na komercijalnoj osnovi. Budući da će upravitelj zračne luke od korisnikâ naplaćivati naknade za upotrebu te infrastrukture, ona je gospodarski isplativa. Iz toga slijedi da za potrebe članka 107. stavka 1. UFEU-a subjekt koji iskorištava tu infrastrukturu predstavlja poduzetnika.

Poslovi od javnog interesa

(172) Nisu nužno sve djelatnosti upravitelja zračne luke gospodarske ([66]). Sud ([67]) je naveo da djelatnosti za koje je obično nadležna država u okviru svoje službene funkcije kao javno tijelo nisu gospodarske i da ne spadaju u područje primjene pravila o državnim potporama. U takve djelatnosti spadaju primjerice obrana od opasnosti, kontrola zračnog prometa, policija, carina itd. Financiranje tih djelatnosti potrebno je strogo ograničiti na naknadu nastalih troškova i nije dopuštena upotreba u svrhu financiranja drugih gospodarskih djelatnosti. ([68])

(173) Stoga financiranje djelatnosti koje spadaju u područje javnog interesa ili infrastrukture koja je neposredno povezana s tim djelatnostima općenito ne predstavlja državnu potporu. ([69]) Djelatnosti u zračnoj luci poput kontrole zračnog prometa, djelatnosti policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih djelatnosti općenito se smatraju negospodarskima. ([70])

(174) Javno financiranje negospodarskih djelatnosti koje su nužno povezane s obavljanjem ekonomske djelatnosti ne mora dovesti do nedopuštene diskriminacije među zračnim prijevoznicima i upraviteljima zračnih luka. Činjenica je da u skladu s ustaljenom sudskom praksom prednost postoji kada javna tijela rasterećuju poduzetnike od troškova svojstvenih njihovim gospodarskim djelatnostima. ([71]) Dakle, ako je u određenom zakonodavstvu uobičajeno da zračni prijevoznici ili upravitelji zračne luke snose troškove određenih usluga, dok neki zračni prijevoznici ili upravitelji zračne luke koji po nalogu istih javnih tijela pružaju iste usluge ne moraju snositi te troškove, potonji imaju prednost eventualno i onda kad se predmetne usluge same po sebi smatraju negospodarskim djelatnostima. Stoga je potrebna analiza pravnog okvira koji vrijedi za upravitelja zračne luke kako bi se moglo ocijeniti moraju li upravitelji zračne luke ili zračni prijevoznici u skladu s tim pravnim okvirom snositi troškove za provedbu djelatnosti koje same po sebi nisu gospodarskog karaktera, ali su sastavni dio obavljanja njihovih gospodarskih djelatnosti.

(175) Njemačka objašnjava da su javne subvencije za ulaganja u infrastrukturu navedene u uvodnoj izjavi 71. povezane isključivo s negospodarskim djelatnostima. Njemačka ulaganja u sigurnost te ulaganja u javnu obranu od opasnosti i sigurnost zračnog prijevoza ubraja u te negospodarske djelatnosti. Njemačka posebno upućuje na to da poslovi obrane od opasnosti i policijski poslovi, mjere zaštite od požara, javna sigurnost i sigurnost rada, meteorološka služba i sigurnost zračnog prometa spadaju u poslove od javnog interesa.

(176) Mjerodavni pravni okvir u Njemačkoj posebno je određen člankom 8. njemačkog Zakona o sigurnosti zračnog prometa (njem. *Luftsicherheitsgesetz*), kojim se uređuju mjere sigurnosti zračnih luka, i člankom 27. točkom (c) podtočkom 2. njemačkog Zakona o zračnom prometu (njem. *Luftverkehrsgesetz*), kojim se uređuju mjere za jamčenje zaštite rada, kontrole zračnog prometa i sigurnosti zračnog prometa.

(177) Komisija smatra da se za mjere u skladu s člankom 8. zakona *Luftsicherheitsgesetz*, mjere u skladu s člankom 27. točkom (c) podtočkom 2. zakona *Luftverkehrsgesetz*, meteorološku i vatrogasnu službu u načelu može smatrati da spadaju u područje poslova od javnog interesa.

([66]) Predmet C-364/92 SAT, *Zračni prijevoznik protiv Eurocontrola*, Zb. 1994., I-43.
([67]) Odluka Komisije 309/2002 od 19. ožujka 2003., Sigurnost zračnog prometa – naknada troškova nakon napada 11. rujna 2001.
([68]) Predmet C-343/95, *Cali & Figli protiv Servizi ecologici porto di Genova*, Zb. 1997., I-1547; Odluka Komisije 309/2002 od 19. ožujka 2003.; Odluka Komisije 438/2002 od 16. listopada 2002., Potpora za funkcije javnih tijela u sektoru luka.
([69]) Odluka Komisije 309/2002 od 19. ožujka 2003.
([70]) Vidjeti posebno predmet C-364/92, *SAT/Eurocontrol*, Zb. 1994., I-43, točka 30. i predmet C-113/07 P, *Selex Sistemi Integrati protiv Komisije*, Zb. 2009., I-2207, točka 71.
([71]) Vidjeti među ostalim i predmet C-172/03, *Wolfgang Heiser protiv Finanzamt Innsbruck*, Zb. 2005., I-01627, točka 36. i citiranu sudsku praksu.

(178) Međutim, u pogledu mjera koje su povezane samo sa sigurnošću rada Komisija smatra da jamčenje sigurnog rada zračne luke čini uobičajen sastavni dio gospodarske djelatnosti upravljanja zračnom lukom. ([72]) Pod uvjetom da se provede detaljna provjera pojedinih djelatnosti i troškova Komisija utvrđuje da mjere usmjerene na jamčenje sigurnog rada zračne luke ne predstavljaju djelatnosti koje spadaju u poslove od javnog interesa. Svako društvo koje želi upravljati zračnom lukom mora zajamčiti sigurnost objekata, kao što su uzletno-sletna staza i stajanke.

(179) U pogledu zaštite od požara Komisija napominje da naknada troškova spada u regionalnu nadležnost i da te troškove obično nadoknađuju mjerodavna regionalna tijela. Naknada tih troškova ograničena je na iznos potreban za pokrivanje predmetnih troškova.

(180) U pogledu kontrole zračnog prometa i mjera za kontrolu zračnog prometa u članku 27. točki (d) zakona *Luftverkehrsgesetz* predviđeno je da troškove povezane s mjerama u skladu s člankom 27. točkom (c) zakona *Luftverkehrsgesetz* u nekim određenim zračnim lukama pokriva država. Zračne luke mogle bi dobiti oslobođenje od troškova kao „priznate zračne luke" u skladu s člankom 27. točkom (d) zakona *Luftverkehrsgesetz* ako je Savezno ministarstvo prometa zbog sigurnosnih razloga i interesa povezanih s prometnom politikom prepoznalo potrebu za službama i mjerama za kontrolu zračnog prometa. ([73]) Njemačke zračne luke koje nisu dobile takvo priznanje nemaju pravo na oslobođenje od troškova u skladu s člankom 27. točkom (d) zakona *Luftverkehrsgesetz* i stoga u načelu moraju same snositi troškove povezane s mjerama predviđenima u članku 27. točki (c) zakona *Luftverkehrsgesetz*. Ti su troškovi sastavni dio poslovanja zračne luke. Budući da neke zračne luke same moraju snositi te troškove, a druge ne, potonjima se mogla dodijeliti prednost i onda kada se mjere kontrole i mjere za kontrolu zračnog prometa smatraju negospodarskim mjerama. Komisija prima na znanje da AOC ne spada u zračne luke obuhvaćene člankom 27. točkom (d) navedenog zakona i utvrđuje da se ulaganja povezana sa službama i mjerama za kontrolu zračnog prometa ne mogu smatrati troškovima koji spadaju u područje poslova od javnog interesa.

(181) U pogledu mjera iz članka 8. zakona *Luftsicherheitsgesetz* čini se da Njemačka smatra da sve troškove povezane s mjerama propisanima u tom članku mogu snositi mjerodavna javna tijela. Međutim, Komisija napominje da se u skladu s člankom 8. stavkom 3. zakona *Luftsicherheitsgesetz* mogu nadoknaditi samo troškovi za osiguravanje i održavanje prostora i površina nužnih za provedbu mjera u skladu s člankom 5. zakona *Luftsicherheitsgesetz*. Sve ostale troškove mora snositi upravitelj zračne luke. U mjeri u kojoj je zbog javnog financiranja odobrenog društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH to društvo oslobođeno od troškova koje je moralo snositi u skladu s člankom 8. stavkom 3. zakona *Luftsicherheitsgesetz*, to javno financiranje nije izuzeto iz detaljne istrage u skladu s pravilima Unije o državnim potporama.

(182) Naposljetku Komisija s obzirom na ulaganja u infrastrukturu provedena između 2000. i 2011. i nastale troškove poslovanja prihvaća da se rashodi neposredno povezani sa zaštitom od požara i osiguranjem meteoroloških službi mogu smatrati rashodima povezanima s poslovima od javnog interesa ako se naknada tih troškova odnosi isključivo na ono što je nužno za provedbu tih djelatnosti. U pogledu ulaganja i troškova poslovanja u vezi s mjerama donesenima u skladu s člankom 8. zakona *Luftsicherheitsgesetz* Komisija smatra da se samo troškovi za koje je upravitelj zračne luke odredio pravo na naknadu u skladu s člankom 8. stavkom 3, zakona *Luftsicherheitsgesetz* mogu smatrati troškovima iz područja poslova od javnog interesa.

(183) S obzirom na ulaganja povezana sa službama i mjerama za kontrolu zračnog prometa u skladu s člankom 27. točkom (c) podtočkom 2. zakona *Luftverkehrsgesetz* Komisija, uzimajući u obzir činjenicu da se AOC ne ubraja u zračne luke obuhvaćene člankom 27. točkom (d) tog zakona, utvrđuje da se ulaganja i troškovi poslovanja povezani sa službama i mjerama za kontrolu zračnog prometa ne mogu smatrati troškovima iz područja poslova od javnog interesa. Naposljetku, ulaganja i troškovi poslovanja povezani s jamčenjem sigurnosti rada zračne luke ne smatraju se troškovima iz područja od javnog interesa. To posebno znači da se ulaganja u modernizaciju i produženje uzletno-sletne staze te instalacija aerodromske rasvjete itd. ne mogu ubrajati u poslove od javnog interesa.

([72]) Odluka Komisije od 20. veljače 2014. u predmetu potpore SA.35847 (2012/N) – Češka Republika – zračna luka Ostrava, još nije objavljena u SL-u, uvodna izjava 16.

([73]) Članak 27. točka (d) podtočka 1. zakona *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". [„Službe za kontrolu zračnog prometa i potrebna tehnička oprema za kontrolu zračnog prometa osigurani su u onim zračnim lukama u kojima je Savezno ministarstvo prometa, graditeljstva i razvoja gradova prepoznalo potrebu zbog sigurnosnih razloga i interesa povezanih s prometnom politikom."]

(184) Neovisno o tome svrstavaju li se ti troškovi s pravnog gledišta u područje javnih zadaća ili ne, dokazano je da te troškove u skladu s važećim zakonskim okvirom mora snositi upravitelj zračne luke. Dakle, kad bi država plaćala te troškove, upravitelj zračne luke oslobodio bi se troškova koji bi mu inače nastali.

(185) Komisija stoga smatra da se javnim sredstvima dodijeljenima društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH za financiranje ulaganja u infrastrukturu i gubitaka iz poslovanja to društvo oslobađa od troškova povezanih s njegovom gospodarskom djelatnošću. Iz toga su izuzeti troškovi iz područja od javnog interesa navedeni u uvodnim izjavama 182. i 183. Financijska sredstva savezne pokrajine Tiringije navedena u tablici 7. za pokrivanje kontrole zračnog prometa i kontrolnih službi zračne luke stoga, za razliku od mišljenja Njemačke, ne mogu se smatrati djelatnostima iz područja od javnog interesa. Isto tako dio ulaganja u infrastrukturu navedenih u tablici 3., suprotno mišljenju Njemačke, ne spada u područje od javnog interesa. To se posebno odnosi na modernizaciju i produženje uzletno-sletne staze.

8.1.1. **Mjera 1.: Financiranje ulaganja u infrastrukturu u razdoblju 2000.–2011.**

Državna sredstva i pripisivanje odgovornosti državi

(186) Državna potpora postoji uvijek kad država ili posredno tijelo na koje je država prenijela nadležnost odobri prednost iz državnih sredstava ([74]). Na sredstva lokalnih tijela primjenjuje se članak 107. UFEU-a o državnim potporama ([75]).

(187) U ovom predmetu bespovratna sredstva dodijeljena društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH za pokrivanje ulaganja u infrastrukturu financirana su iz proračuna javnih subjekata, tj. ili javnih članova poduzeća ([76]), savezne pokrajine Tiringije ili drugih javnih subjekata te regionalnih i lokalnih nadležnih tijela. Stoga su bespovratna sredstva sadržavala državna sredstva i mogu se pripisati državi.

Gospodarska prednost

(188) Za provjeru pitanja je li za društvo nastala gospodarska prednost na temelju dodjele financijskih sredstava po povlaštenim uvjetima Komisija primjenjuje načelo „ulagatelja u tržišnom gospodarstvu". U skladu s tim načelom financijska sredstva koja država stavlja na raspolaganje društvu posredno ili neposredno u okolnostima koje odgovaraju uobičajenim tržišnim uvjetima ne bi se trebala smatrati državnom potporom ([77]).

(189) U ovom predmetu Komisija mora ocijeniti nastaje li na temelju uvjeta javnih subvencija dodijeljenih društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH gospodarska prednost za to društvo koju korisnik ne bi imao u uobičajenim tržišnim uvjetima.

(190) Javna bespovratna sredstva obuhvaćena predmetnom mjerom dodijeljena su društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH „besplatno", bez kamata ili obveze povrata ([78]). Tako je zbog bespovratnih sredstava koja su osigurala njemačka tijela za ulaganje u infrastrukturu društvo oslobođeno od opterećenja da infrastrukturu mora u potpunosti financirati samo, bilo bankovnim zajmovima ili iz vlastitog kapitala. Stoga je zbog tih sredstava za zračnu luku nastala gospodarska prednost.

Selektivnost

(191) Člankom 107. stavkom 1. UFEU-a propisano je da se mjerom „određeni poduzetnici ili proizvodnja određene robe" moraju stavljati u povoljniji položaj kako bi je se moglo definirati kao državnu potporu. Komisija upućuje na to da su bespovratna sredstva za ulaganja u infrastrukturu plaćena samo društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Stoga su ta bespovratna sredstva selektivne mjere u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

([74]) Predmet C-482/99, *Francuska protiv Komisije* (dalje u tekstu: „Stardust Marine"), Zb. 2002., I-4397.
([75]) Presuda od 12. svibnja 2011. u spojenim predmetima T-267/08 i T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, još nije objavljena, stavak 108.
([76]) Vidjeti bilješku 10.
([77]) Komunikacija Komisije državama članicama: Primjena članaka 92. i 93. Ugovora o EEZ-u i članka 5. Direktive Komisije 80/723/EEZ na javna poduzeća u sektoru proizvodnje (SL C 307, 13.11.1993., str. 3.), točka 11. U toj komunikaciji govori se o sektoru proizvodnje, no primjenjiva je i na druge sektore. Vidjeti i predmet T-16/96, *Cityflyer*, Zb. 1998., II-757, točka 51.
([78]) Povrat iznosa izvršen je samo u određenim slučajevima u kojima predmetna javna sredstva nisu u potpunosti iskorištena za ulaganje kojem su namijenjena.

Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu

(192) Ako se potporom koju je odobrila država članica jača položaj jednog poduzetnika u odnosu na druge s kojima se natječe na unutarnjem tržištu, potrebno je pretpostaviti da se potonjima šteti predmetnom potporom. U skladu s ustaljenom sudskom praksom ([79]) narušavanje tržišnog natjecanja već postoji ako je korisnik potpore u tržišnom natjecanju s drugim poduzetnicima na tržištu otvorenom za natjecanje.

(193) Kako je navedeno, upravljanje zračnom lukom predstavlja gospodarsku djelatnost i među zračnim lukama postoji tržišno natjecanje u pogledu pridobivanja putnika i zračnih prijevoznika. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na tržištu otvorenom za natjecanje natječe se s drugim poduzetnicima. Primljena gospodarska prednost jača njegov položaj u odnosu na konkurente na europskom tržištu usluga zračnih luka.

(194) Stoga se javnim financijskim sredstvima koja se istražuju u ovom postupku narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje. Osim toga utječu na trgovinu među državama članicama.

Zaključak

(195) Zbog navedenih razloga Komisija zaključuje da bespovratna sredstva koja su u razdoblju nakon 12. prosinca 2000. dodijelila njemačka regionalna i općinska tijela za ulaganje u infrastrukturu AOC-a predstavljaju državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

8.1.2. **Mjera 2.: Financiranje gubitaka iz poslovanja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u razdoblju 2000.–2011.**

Državna sredstva i pripisivanje odgovornosti državi

(196) Državna potpora postoji uvijek kad država ili posredno tijelo na koje je država prenijela nadležnost odobri prednost iz državnih sredstava. ([80]) Na sredstva lokalnih tijela primjenjuje se članak 107. UFEU-a o državnim potporama. ([81])

(197) U ovom predmetu bespovratna sredstva dodijeljena društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH za pokrivanje gubitaka iz poslovanja financirana su iz proračuna javnih subjekata, tj. ili javnih članova društva ([82]), savezne pokrajine Tiringije ili drugih javnih subjekata te regionalnih i lokalnih nadležnih tijela. Stoga su bespovratna sredstva sadržavala državna sredstva i mogu se pripisati državi.

Gospodarska prednost

(198) U smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a prednost je svaka gospodarska korist koju poduzetnik ne bi ostvario u uobičajenima tržišnim uvjetima, odnosno u nedostatku intervencije države. ([83]) Mjerodavan je samo utjecaj mjere na poduzetnika, a ne uzrok ili svrha državne intervencije. ([84]) Prednost je prisutna kad god se financijska situacija poduzetnika poboljša kao rezultat intervencije države.

(199) Komisija dalje podsjeća da se „sredstva koja je država izravno ili neizravno stavila na raspolaganje poduzetniku u okolnostima koje odgovaraju uobičajenim tržišnim uvjetima ne mogu smatrati državnom potporom". ([85]) Kako bi se u ovom predmetu moglo utvrditi nastaje li zbog javnog financiranja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH prednost za to društvo, koju ne bi dobilo u uobičajenim tržišnim uvjetima, Komisija mora usporediti postupanje javnih tijela koja su provela dokapitalizaciju s postupanjem subjekta u tržišnom gospodarstvu koji slijedi dugoročne izglede dobiti. ([86])

([79]) Predmet T-214/95, *Het Vlaamse Gewest protiv Komisije*, Zb. 1998., II-717.
([80]) Predmet C-482/99, *Francuska protiv Komisije* (dalje u tekstu: „Stardust Marine"), Zb. 2002., I-4397.
([81]) Presuda od 12. svibnja 2011. u spojenim predmetima T-267/08 i T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, još nije objavljena, stavak 108.
([82]) Vidjeti bilješku 10.
([83]) Predmet C-39/94, *Syndicat français de l'Express international* (SFEI) i drugi protiv *La Poste* i drugih iz 1996., Zb. I-3547, točka 60., i predmet C-342/96, *Kraljevina Španjolska protiv Komisije Europskih zajednica*, Zb. 1999., I-2459, točka 41.
([84]) Predmet 173/73, *Talijanska Republika protiv Komisije Europskih zajednica*, Zb. 1974., 709, točka 13.
([85]) Predmet C-482/99, *Francuska protiv Komisije* („*Stardust Marine*"), Zb. 2002., I-4397, točka 69.
([86]) Predmet C-305/89, *Italija protiv Komisije* („*Alfa Romeo*"), Zb. 1991., I-1603, točka 23.; predmet T-296/97, *Alitalia protiv Komisije*, Zb. 2000., II-03871, točka 84.

(200) Njemačka navodi da je potrebno ocijeniti utjecaj predmetnih javnih bespovratnih sredstava s obzirom na ukupnu gospodarsku prednost koja je nastala za regiju i da je glavni član društva *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, Okrug Altenburger Land, stoga postupao kao ulagatelj u privatnom gospodarstvu u uobičajenim tržišnim uvjetima. Njemačka navodi da je, ako se uzmu u obzir prednosti za regiju, korist za okrug Altenburger Land bila veća od plaćenih sredstava. Njemačka čak priznaje da se ulozi članova društva mogu smatrati „izgubljenim bespovratnim sredstvima" ([87]) za zračnu luku. Međutim, u ocjeni na temelju načela ulagatelja u tržišnom gospodarstvu ne mogu se uzeti u obzir moguće prednosti za regiju. U okviru ocjene potrebno je zanemariti sve pozitivne posljedice za gospodarstvo u regiji u kojoj se nalazi zračna luka jer je Sud objasnio da je relevantno pitanje za primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu „bi li privatni član društva u sličnoj situaciji i uzimajući u obzir izglede u pogledu isplativosti te neovisno o svim socijalnim ili regionalnopolitičkim pitanjima ili razmatranjima o sektorskoj politici prihvatio predmetni kapital" ([88]).

(201) U ovom predmetu potpore društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH „besplatno" su, bez kamata ili obveze povrata, dodijeljena javna sredstva. Javni subjekti dodijelili su upravitelju zračne luke sredstva, a da od njega nisu tražili protuuslugu te su ga posljedično oslobodili od opterećenja da se mora sam financirati bankovnim zajmovima ili vlastitim kapitalom.

(202) Godišnja dokapitalizacija članova društva služila je za pokrivanje godišnjih gubitaka društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Naposljetku je godišnja dokapitalizacija služila pokrivanju uobičajenih rashoda iz poslovanja zračne luke te se njome društvo oslobodilo od gospodarskog opterećenja koje bi u uobičajenim uvjetima moralo samo snositi. Njemačka nije objasnila zašto bi subjekt u tržišnom gospodarstvu i dalje uplaćivao kapital u društvo koje neprestano ostvaruje gubitke.

(203) S obzirom na navedeno Komisija smatra da subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi odlučio iz godine u godinu pokrivati sve veće gubitke društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Stoga se bespovratnim sredstvima njemačkih regionalnih tijela i javnih subjekata za pokrivanje gubitaka iz poslovanja društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH oslobodilo od opterećenja da pokrije sve vlastite gubitke iz poslovanja i za njega je nastala gospodarska prednost koju ne bi imalo u uobičajenim tržišnim uvjetima.

Selektivnost

(204) Člankom 107. stavkom 1. UFEU-a propisano je da se mjerom „određeni poduzetnici ili proizvodnja određene robe" moraju stavljati u povoljniji položaj kako bi je se moglo definirati kao državnu potporu. Komisija upućuje na to da su bespovratna sredstva za gubitke iz poslovanja plaćena samo društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Stoga su ta bespovratna sredstva selektivne mjere u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu

(205) Ako se potporom koju je odobrila država članica jača položaj jednog poduzetnika u odnosu na druge s kojima se natječe na unutarnjem tržištu, potrebno je pretpostaviti da se potonjima šteti predmetnom potporom. U skladu s ustaljenom sudskom praksom ([89]) narušavanje tržišnog natjecanja postoji već ako je korisnik potpore u tržišnom natjecanju s drugim društvima na tržištu otvorenom za natjecanje.

(206) Kako je navedeno, upravljanje zračnom lukom predstavlja gospodarsku djelatnost i među zračnim lukama postoji tržišno natjecanje u pogledu pridobivanja putnika i zračnih prijevoznika. Stoga se Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na tržištu otvorenom za natjecanje natječe s drugim društvima. Gospodarskom prednošću koju to društvo dobiva jača se njegov položaj u odnosu na njegove konkurente na europskom tržištu usluga zračnih luka.

(207) Stoga se javnim financijskim sredstvima koja se istražuju u ovom postupku narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje. Osim toga ugrožavaju trgovinu među državama članicama.

Zaključak

(208) Zbog navedenih razloga Komisija zaključuje da bespovratna sredstva njemačkih regionalnih tijela i javnih subjekata za pokrivanje gubitaka iz poslovanja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dodijeljena nakon 12. prosinca 2000. predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

([87]) „izgubljena bespovratna sredstva" – vidjeti Obavijest njemačkih nadležnih tijela od 30.3.2012.
([88]) Predmet 40/85, *Belgija protiv Komisije*, Zb. 1986., I-2321.
([89]) Predmet T-214/95, *Het Vlaamse Gewest protiv Komisije*, Zb. 1998., II-717.

8.1.3. **Mjera 3.: Naknade zračne luke i plaćanja društvu Ryanair u okviru ugovorâ o uslugama zračne luke i marketingu**

(209) Komisija iz istrage izuzima zadnji ugovor o marketingu sklopljen s društvom AMS 21. rujna 2010. i „dodatni sporazum" jer su te ugovore financirala privatna regionalna društva koja su se obvezala na održavanje djelatnosti društva Ryanair u zračnoj luci. ([90])

Pojam poduzetnika i gospodarske djelatnosti

(210) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a pravila o državnim potporama vrijede samo ako je primatelj „poduzetnik". Sud Europske unije dosljedno definira poduzetnika kao svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, neovisno o pravnom obliku, vlasničkim odnosima ili vrsti financiranja ([91]). Sve djelatnosti koje se sastoje od ponude robe ili usluga na tržištu gospodarske su djelatnosti ([92]).

(211) Ryanair na tržištu nudi usluge redovitog zračnog prijevoza putnika. On nesumnjivo obavlja gospodarsku djelatnost.

(212) AMS je društvo kći u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair. Stoga se može pretpostaviti da je Ryanair imao odlučujući utjecaj na postupke AMS-a. Osim toga, ugovori o marketingu iz 2008. i 2010. potpisani su u ime AMS-a i gospodina Eddieja Wilsona, koji je u to vrijeme obnašao funkciju direktora u AMS-u, a istodobno i u društvu Ryanair. ([93]) U preambuli predmetnih ugovora o marketingu izjavljuje se da „AMS ima isključivu licenciju da nudi marketinške usluge na *web*-mjestu za putovanja *www.ryanair.com*, *web*-mjestu irskog niskotarifnog prijevoznika Ryanair". Za potrebe primjene pravila o državnim potporama stoga se društva AMS i Ryanair u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a smatraju jednim poduzetnikom.

Državna sredstva

(213) Državna potpora postoji uvijek kad država ili posredno tijelo na koje je država prenijela nadležnost odobri prednost iz državnih sredstava. ([94]) Na sredstva lokalnih tijela primjenjuje se članak 107. UFEU-a o državnim potporama. ([95])

(214) U ovom predmetu država je u svim bitnim trenutcima imala neizravnu ili izravnu kontrolu nad sredstvima koja se razmatraju u ovom predmetu. Od trenutka u kojem je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH uspostavilo poslovne odnose s društvom Ryanair ono se nalazilo u većinskom vlasništvu javnih članova društva. Trenutačno se nalazi u stopostotnom vlasništvu javnih članova društva: svi su članovi društva javna tijela ili se u potpunosti nalaze u javnom vlasništvu, a samo društvo drži 32 % svojih udjela.

(215) Stoga Komisija smatra da se sva sredstva društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH moraju smatrati državnim sredstvima.

Pripisivanje odgovornosti državi

(216) Sud je odlučio da se čak i kad je država u mogućnosti da kontrolira javno društvo i ima prevladavajući utjecaj nad njegovim operativnim poslovanjem u konkretnom slučaju ne može automatski pretpostaviti da je ta kontrola zaista izvršavana. Javno društvo može, ovisno o stupnju samostalnosti koji mu država prepusti, postupati više ili manje neovisno. Sama činjenica da je javno društvo pod državnom kontrolom stoga nije dovoljna da se mjere tog društva, poput ugovora od 3. ožujka 2003. i kasnijih ugovora o marketingu, pripišu državi ([96]).

([90]) Vidjeti uvodnu izjavu 105.
([91]) Vidjeti Komunikaciju Komisije o primjeni pravila o državnoj potpori Europske unije na kompenzaciju za pružanje usluga od općega gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.) dio 2.1. i pripadajuću sudsku praksu, posebno spojene predmete C-180/98 do C-184/98 *Pavlov i ostali*, Zb. 2000., I-6451.
([92]) Predmet 118/85, *Komisija protiv Italije*, Zb. 1987., 2599, točka 7.; predmet C-35/96, *Komisija protiv Italije*, Zb. 1998., I-3851, točka 36., *Pavlov i ostali*, točka 75.
([93]) Vidjeti http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/, pristup 23. lipnja 2014.
([94]) Predmet C-482/99, *Francuska protiv Komisije* (dalje u tekstu: „Stardust Marine"), Zb. 2002., I-4397.
([95]) Presuda od 12. svibnja 2011. u spojenim predmetima T-267/08 i T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, još nije objavljena, stavak 108.
([96]) Presuda u predmetu *Stardust Marine*, točke 52. i 57.

(217) Sud smatra da su pokazatelji na temelju kojih je moguće odrediti pripisivost sljedeći ([97]):

(a) činjenica da predmetno društvo nije moglo donijeti spornu odluku bez uzimanja u obzir zahtjeva javnih tijela;

(b) činjenica je društvo moralo poštovati odluke javnih tijela;

(c) integracija javnog društva u strukture javne uprave;

(d) priroda djelatnosti javnog društva i obavljanje tih djelatnosti na tržištu u uobičajenim uvjetima tržišnog natjecanja s privatnim gospodarskim subjektima;

(e) pravni položaj društva;

(f) stupanj nadzora koji nadležna tijela provode u pogledu upravljanja društvom;

(g) drugi pokazatelji koji u konkretnom slučaju upućuju na sudjelovanje nadležnih tijela u donošenju mjere ili na to da postoji mala vjerojatnost da nadležna tijela nisu u tome sudjelovala, pri čemu je potrebno uzeti u obzir opseg mjere, njezin sadržaj ili njezine uvjete.

(218) Njemačka navodi argument da Ministarstvo graditeljstva i prometa savezne pokrajine Tiringije pri sklapanju ugovorâ s društvom Ryanair odnosno AMS nije imalo pravo izvršavati utjecaj. Njemačka navodi da su mjerodavno ministarstvo i vlada savezne pokrajine Tiringije sudjelovali samo u postupku donošenja odluke o ulaganju u infrastrukturu zračne luke. Njemačka odbija argumente Komisije u pogledu nadzorne funkcije Ministarstva graditeljstva i prometa savezne pokrajine Tiringije, a time i moguću pripisivost predmetne potpore državi.

(219) Njemačka odbija i argument Komisije da određivanje naknada zračne luke prije njihova stupanja na snagu u skladu s njemačkim Zakonom o zračnom prometu, tj. člankom 43.a zakona LuftVZO, mora odobriti nadzorno tijelo. Njemačka navodi da je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH moglo odrediti naknade zračne luke i bez dozvole nadzornog tijela jer nadležno tijelo mora samo provjeriti jesu li naknade manje od određenog iznosa.

(220) U kolovozu 2010. Trgovačka komora u Geri, javni subjekt, provela je kampanju za nastavak koncepta niskotarifnih letova na AOC-u i zatražila od vlade savezne pokrajine Tiringije hitne pregovore s društvom Ryanair o odredištima i marketinškim aktivnostima ([98]). Njemačka navodi da se tim argumentom podupire ispitivanje na temelju načela ulagatelja u tržišnom gospodarstvu u skladu s kojim su održavanje i podupiranje linija društva Ryanair bili gospodarski održivi.

(221) Međutim, Komisija smatra da su nadležna ministarstva savezne pokrajine Tiringije sudjelovala u sklapanju ugovorâ s društvom Ryanair. Čini se da je savezna pokrajina Tiringija sudjelovala u pregovorima prije nego što je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sklopilo ugovor o uslugama zračne luke s društvom Ryanair. Iz jednog novinskog članka proizlazi da su pregovori dulje trajali jer su ministarstva savezne pokrajine Tiringije pokušavala blokirati sklapanje posla ([99]). Istodobno je tirinški ministar gospodarstva Schuster tvrdio da je savezna pokrajina u stanju odobriti nužne mjere. Citira se njegova izjava da će se u slučaju da društvu Ryanair bude

([97]) Ibid.

([98]) http://www.altenburg-tourismus.de/reiseveranstalter/pressemitteilungen.htm, novine *Osterländer Volkszeitung* od 24. *„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."* [„Stoga je od pokrajinske vlade zatražio da odmah pregovara s društvom Ryanair o uspostavi triju do pet linija i usporedno s tim u odredišnim zemljama ustroji oglašavanje u pogledu turizma."]

([99]) Novine *Dresdner Neue Nachrichten* od 5.3.2003.: *„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."* [„Regionalna zračna luka Altenburg-Nobitz proteklih je godina modernizirana s pomoću potpora u iznosu od nekoliko milijuna eura i stalno je nastojala dovesti niskotarifnog zračnog prijevoznika. Međutim, pregovori s društvom Ryanair trajali su mnogo mjeseci. Posljednja je prepreka bio stalni otpor ministarstava grada Erfurta koja su pokušala blokirati te pregovore."]

potrebna duža uzletno-sletna staza to produživanje provesti. U članku se izjavljuje i da bi se početkom poslovanja društva Ryanair na AOC-u broj putnika u zračnim lukama Dresden i Leipzig-Halle mogao smanjiti ([100]).

(222) Ministarstvo graditeljstva i prometa savezne pokrajine Tiringije nadzorno je tijelo društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Osim toga, u skladu s njemačkim Zakonom o zračnom prometu tj. s člankom 43. zakona LuftVZO, za određivanje naknada zračne luke prije njihova stupanja na snagu, potrebna je dozvola nadzornog tijela. Usto je u pravilniku o naknadama AOC-a od 18. rujna 2006. predviđen potpis predstavnika Ministarstva graditeljstva i prometa.

(223) Sudjelovanje ministarstava na političkoj razini razvidno je i iz rasprave u parlamentu savezne pokrajine Tiringije. Tamo se, na temelju opsežnog zapisnika s rasprave, nije razgovaralo samo o stručnim pitanjima, nego i o općenitoj gospodarskoj isplativosti zračne luke ([101]).

(224) Ugovori o marketingu s društvom Ryanair usto su se razmatrali i na razini okružnog parlamenta. U novijem novinskom članku izvještava se da je okružni parlament odobrio plaćanje iznosa od 670 000 EUR za marketinške aktivnosti u pogledu uspostave nove linije društva Ryanair. ([102]) Citira se izjava parlamenta savezne pokrajine da bi se redovite linije ukinule bez plaćanja za marketing.

(225) Naposljetku Komisija napominje da sudjelovanje Trgovačke komore u Geri, samoupravnog tijela javnog prava, u sklapanju ugovorâ s društvom Ryanair potvrđuje postojanje javnog utjecaja na postupak odlučivanja o tim ugovorima.

(226) Ako se naposljetku razmatra provođenje nadzora Ministarstva graditeljstva i prometa savezne pokrajine Tiringije, sudjelovanje ministarstava na političkoj razini, razne rasprave u parlamentu savezne pokrajine Tiringije i sudjelovanje javnih subjekata, čini se da su javna tijela bila u stanju kontrolirati djelatnosti društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Čini se i da su sudjelovala u važnim odlukama o gospodarskom korištenju zračnom lukom. Posebno u trenutku kad je poslovanje zračne luke bilo suočeno s problemima javna tijela sudjelovala su u raspravama o budućnosti zračne luke. Na političkoj razini u saveznoj pokrajini Tiringiji održavale su se kontroverzne rasprave. Promjena vlade na razini pokrajine 2010. pridonijela je odluci o preusmjeravanju poslovanja zračne luke i obustavi tamošnjeg niskotarifnog prijevoza ([103]).

(227) Stoga Komisija smatra da su odluka o provedbi ugovora od 3. ožujka 2003. i ugovora o marketingu od 7. travnja 2003. koje su sklopila društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair te ugovori o marketingu koje su naknadno sklopila društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Airport Marketing Services pripisivi javnim tijelima.

([100]) http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036: „Tiringija želi milijunskim ulaganjima privući irskog niskotarifnog zračnog prijevoznika Ryanair u zračnu luku Altenburg-Nobitz. U skladu s novinama *Leipziger Volkszeitung* u tu svrhu stoji na raspolaganju iznos od oko 28 milijuna EUR iz posebnog programa za infrastrukturu. Ministar gospodarstva Tiringije Schuster rekao je da postoji dovoljna fleksibilnost za odobrenje nužnih mjera već u ovoj godini. Primjerice, ako društvu Ryanair bude potrebna duža uzletno-sletna staza, to će se produživanje provesti. Ako se Ryanair odluči za Altenburg-Nobitz, zračnim lukama Dresden i Leipzig/Halle prijeti dodatan gubitak putnika. Nekadašnji vojni aerodrom zemljopisno se nalazi u sredini. Zračna luka Dresden ove je godine već ostvarila manjak od oko 15 posto, a zračna luka Leipzig/Halle manjak od oko 12 posto."

([101]) Parlament Tiringije, 4. izborno razdoblje, plenarni zapisnik 4/11, 28. siječnja 2005., 11. sjednica, petak, 28. siječnja 2005., perspektive zračne luke 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 hinzukommen."* [„Prije toga okružni je parlament odlučio irskom zračnom prijevozniku Ryanair za uspostavu dodatne linije odobriti bespovratna sredstva za marketing u iznosu od 670 000 EUR. Bez te odluke redoviti zračni prijevoz bio bi obustavljen i zračna bi luka morala izgubiti na važnosti', riječi su kojima je načelnik okruga i predsjednik nadzornog odbora upravitelja, društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, opravdao dodatno financiranje. Uz dosadašnje linije prema zračnim lukama Stansted (London), Edinburgh (Škotska) i Girona (Barcelona) i iz njih od ožujka 2010. trebala bi se uspostaviti linija prema Alicanteu koja bi se održavala dvaput tjedno."]

([103]) Vidjeti uvodnu izjavu 32.d.

Gospodarska prednost

(228) Kako bi se utvrdilo je li društvu Ryanair odnosno AMS ugovorima o uslugama zračne luke i marketingu dodijeljena prednost, Komisija mora ispitati bi li zračna luka u uobičajenim tržišnim uvjetima koja slijedi dugoročne izglede dobiti u sličnim okolnostima sklopila jednake ili slične trgovinske sporazume kao društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Postojanje prednosti obično se može isključiti ako (a) cijena naplaćena za usluge zračne luke odgovara tržišnoj cijeni ili (b) ako se na temelju analize provedene *ex ante* može dokazati da ugovori sa zračnom lukom dodatno pridonose isplativosti zračne luke i da su sastavni dio ukupne strategije koja će dugoročno dovesti do isplativosti.

(229) U skladu s presudom u predmetu Charleroi ([104]) Komisija u ocjeni spornih mjera mora uzeti u obzir sve relevantne značajke mjera i njihov kontekst. Drugim riječima: Komisija mora ispitati očekivani učinak ugovorâ na AOC uzimajući u obzir sve relevantne značajke spornih mjera.

(230) U presudi u predmetu Stardust Marine Sud je utvrdio da „…u cilju ispitivanja je li država postupila kao razumni ulagatelj u tržišnom gospodarstvu nužno je staviti se u kontekst razdoblja u kojem su poduzete mjere financijske potpore radi ocjene gospodarske razumnosti postupanja države i suzdržati se od ocjenjivanja utemeljenog na kasnijoj situaciji”. ([105])

(231) Kako bi se mogao primijeniti test subjekta u tržišnom gospodarstvu, Komisija se mora vratiti u razdoblje u kojem su sklopljeni ugovori između društava AOC i Ryanair odnosno AMS, to jest u 2003. za ugovor o uslugama zračne luke i prvi ugovor o marketingu, u 2008. za drugi ugovor o marketingu i u 2010. za treći ugovor. Nadalje, Komisija mora svoju ocjenu temeljiti na informacijama i pretpostavkama koje je zračna luka imala na raspolaganju u vrijeme potpisivanja ugovorâ.

Analiza tržišne cijene

(232) Komisija mora utvrditi jesu li uvjeti u pogledu cijene koje je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH primjenjivalo za Ryanair odnosno AMS odgovarali tržišnoj cijeni. U tom pogledu Njemačka navodi argument da je ugovor o uslugama zračne luke koji su 3. ožujka 2003. sklopili AOC i Ryanair u skladu s tržištem i da su naknade zračne luke koje vrijede za Ryanair u skladu s naknadama utvrđenima Pravilnikom o naknadama zračne luke opisanim u odjeljku 3.4.1. Pravilnici o naknadama vrijede za sve zračne prijevoznike koji možda lete prema zračnoj luci odnosno s nje. Njemačka smatra da je činjenica da je Ryanair u razdoblju 2003.–2011. bio jedino društvo koje je poslovalo u zračnoj luci Altenburg-Nobitz nevažna.

(233) Njemačka smatra da je ugovore o marketinškim uslugama sklopljene s društvima Ryanair i AMS potrebno razmatrati odvojeno. Međutim, Komisija upućuje na to da je AMS društvo kći u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair. Stoga Komisija smatra da je obje vrste ugovora s društvima Ryanair i AMS potrebno razmatrati zajedno. Nadalje, u pogledu mogućeg odvojenog razmatranja ugovora s društvom Ryanair o uslugama zračne luke i marketingu od 7. travnja 2003., u samom ugovoru o marketingu navodi se da je za izračun neto naknade koju plaća Ryanair potrebno oduzeti naknadu za uspjeh. U samom ugovoru odlučilo se s jedne strane za neto rezultat na temelju naknada za zračne luke koje plaća Ryanair, a s druge strane za naknade za marketing koje plaća zračna luka.

(234) Kako bi se utvrdilo je li predmetno društvo plaćalo tržišnu cijenu, Komisija mora uzeti u obzir ukupnu cijenu koju je plaćao zračni prijevoznik. Ryanair je u razdoblju 2003.–2011., u kojem je poslovao na AOC-u, zaista plaćao naknade zračne luke društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i od zračne luke primao plaćanja za marketinške usluge. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 49., AOC, u skladu s izjavom njemačkih nadležnih tijela, od društva Ryanair naplaćuje fiksnu naknadu za slijetanje u iznosu od […]* po zrakoplovu te naknadu za putnike u iznosu od […]* po putniku. Čini se da ne postoji posebna naknada za otpremu jer je otprema uključena u naknade koje plaća Ryanair ([106]). Međutim, te naknade umanjuju se za „naknadu za uspjeh” za marketing, tako da Ryanair zračnoj luci naposljetku plaća samo fiksnu naknadu od […]* ([107]) po otpremljenom putniku. Ryanair posljedično dobiva smanjenje službenih naknada utvrđenih u pravilniku o naknadama AOC-a i opisanih u odjeljku 3.4.1.

([104]) Predmet T-196/04, *Ryanair protiv Komisije*, Zb. 2008., II-3643, točka 59. („presuda u predmetu Charleroi”).
([105]) Predmet C-482/99, *Francuska protiv Komisije*, Zb. 2002., I-04397, točka 71. („presuda u predmetu Charleroi”).
([106]) Vidjeti uvodnu izjavu 52.
([107]) Za prvih pet godina i manje od četiri rotacije vidjeti tablicu 12.

(235) Kako bi se moglo utvrditi odgovara li cijena koju zračna luka zahtijeva od zračnog prijevoznika tržišnoj cijeni, potrebno je utvrditi odgovarajuću referentnu vrijednost. Međutim, Komisija čvrsto sumnja u to da se u ovom predmetu za određivanje stvarne tržišne cijene usluga koje su pružili Ryanair odnosno AMS može u okviru postupka određivanja referentne vrijednosti odrediti odgovarajuća referentna vrijednost. Komisija u svakom slučaju smatra da se postupak određivanja referentne vrijednosti mora temeljiti na usporedbi naknada zračne luke, umanjenih za usluge odobrene pojedinom zračnom prijevozniku (primjerice potpora za marketing, popusti ili drugi poticaji), i da se taj postupak mora odnositi na dovoljan broj primjerenih usporednih zračnih luka s upraviteljima koji djeluju u tržišnom gospodarstvu. S obzirom na to da je u ovom predmetu teško odrediti usporedne zračne luke Komisija uzima u obzir analizu dodatne isplativosti provedenu *ex ante* kao najrelevantniji kriterij za ocjenu ugovora koje su sklopili AOC i Ryanair odnosno AMS.

Ex ante *analiza za dokazivanje isplativosti zračne luke*

(236) Komisija smatra da se sporazumi sklopljeni između zračnih prijevoznika i zračne luke mogu smatrati usklađenima s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu kada, promatrajući *ex ante*, dodatno pridonose isplativosti zračne luke. Zračna luka trebala bi dokazati da je pri sklapanju sporazuma sa zračnom lukom (primjerice pojedinačnim ugovorom ili opsežnim pravilnikom o naknadama zračne luke) u stanju pokrivati sve troškove povezane s tim sporazumom tijekom trajanja sporazuma primjerenom profitnom maržom ([108]) na temelju stabilnih srednjoročnih izgleda ([109]).

(237) Komisija će stoga uzeti u obzir sve očekivane dodatne troškove koji nastanu za zračnu luku u vezi s poslovanjem zračnog prijevoznika u zračnoj luci ([110]). Dodatni troškovi mogu obuhvaćati sve vrste rashoda ili ulaganja, primjerice dodatne troškove za osoblje, opremu i ulaganja koji nastanu zbog prisutnosti zračnog prijevoznika u zračnoj luci. Primjerice, ako zračna luka mora pretežito zbog ispunjivanja zahtjeva određenog zračnog prijevoznika povećati terminal ili izgraditi novi terminal odnosno drugu opremu, takve je troškove potrebno uzeti u obzir pri izračunu dodatnih troškova.

(238) Komisija će svoju dodatnu *ex ante* analizu temeljiti na izvornom vremenskom rasporedu predviđenom u ugovoru, čak i ako je ugovor stvarno završio prije izvorno planiranog termina.

(239) Za ocjenu isplativosti svih četiriju ugovora koje su sklopili zračna luka i Ryanair odnosno AMS Komisija će uzeti u obzir tri dodatne analize:

(a) dodatnu analizu ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama, oba sklopljena 2003. na trajanje od deset godina;

(b) dodatnu analizu u pogledu zajedničkog razmatranja ugovora o uslugama zračne luke iz 2003., ugovora o marketinškim uslugama iz 2003. i ugovora o marketinškim uslugama iz 2008.: ugovorom o marketingu iz 2008. sklopljenim s AMS-om uvedena su fiksna plaćanja za marketinške usluge dok je ugovor o marketinškim uslugama iz 2003. sklopljen s društvom Ryanair još bio na snazi;

(c) dodatnu analizu u pogledu zajedničkog razmatranja ugovora o uslugama zračne luke iz 2003., ugovora o marketinškim uslugama iz 2003. i ugovora o marketinškim uslugama iz 2010.: ugovorom o marketingu iz 2010. sklopljenim s AMS-om zamijenjen je ugovor iz 2008. i uvedeno je jednokratno plaćanje za marketinške usluge. Ugovor o marketinškim uslugama iz 2003. sklopljen s društvom Ryanair još je bio na snazi.

— Ugovori o uslugama zračne luke i marketingu iz 2003.

(240) Komisija će najprije *ex ante* analizom koja će se na temelju toga što je u oba ugovora predviđeno trajanje od deset godina provesti za razdoblje 2003.–2013. ispitati pridonosi li se ugovorom o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003. sklopljenim s društvom Ryanair i prvim ugovorom o marketingu sklopljenim 7. travnja 2003. s društvom Ryanair dodatno isplativosti zračne luke.

([108]) Primjerena profitna marža jest uobičajena stopa povrata od uloženog kapitala, odnosno stopa povrata od uloženog kapitala koju bi uobičajeni poduzetnik zahtijevao za ulaganje sa sličnom stopom rizika. Stopa povrata od uloženog kapitala mjeri se kao unutarnja stopa povrata za očekivane novčane tokove na temelju sporazuma sa zračnim prijevoznikom.

([109]) To ne isključuje da se predviđa kompenziranje početnih gubitaka budućim primitcima tijekom trajanja sporazuma.

([110]) Presuda u predmetu Charleroi, točka 59.

(241) Za potrebe ocjene doprinosa tih dvaju ugovora s društvom Ryanair isplativosti zračne luke Komisija će utvrditi dodatne troškove i prihode koje je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH moglo očekivati na temelju informacija koje su mu bile dostupne pri uspostavljanju poslovnog odnosa s društvom Ryanair 2003. Komisija će svoju ocjenu temeljiti na podatcima koje je Njemačka dostavila u tablici koju je zračna luka sastavila pa predstavila na skupštini članova društva održanoj 22. travnja 2003. Tablica pokazuje da bi iz uspostave poslovnih odnosa s društvom Ryanair proizišli godišnji dodatni rezultati od […]* ([111]).

(242) U dodatne troškove spadaju:

(a) troškovi za marketinške usluge;

(b) troškovi ulaganja izravno povezani s ugovorima s društvom Ryanair;

(c) dodatni troškovi iz poslovanja neposredno uzrokovani ugovorima s društvom Ryanair.

(243) Troškovi marketinških usluga odražavaju se u skladu s ugovorom o marketingu iz 2003. u neto naknadi koju Ryanair plaća po otpremljenom putniku.

(244) U pogledu dodatnih troškova ulaganja Komisija napominje da je produživanje uzletno-sletne staze obveza AOC-a koja proizlazi iz ugovora između njega i društva Ryanair. Iako Njemačka izjavljuje da uzletno-sletna staza nije produžena u opsegu koji se zahtijevao u okviru ugovora s društvom Ryanair, produženje je potvrđeno u godišnjim financijskim izvještajima društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH za 2003. i 2004. Tamo se navodi da je u vezi s ugovorom o uslugama sklopljenim s društvom Ryanair produživanje uzletno-sletne staze bilo nužno kako bi Ryanair mogao poslovati u zračnoj luci. Zato će Komisija uključiti produživanje uzletno-sletne staze 2003. i 2004. Budući da Njemačka nije izradila *ex ante* predviđanje s tim povezanih troškova, Komisija će uzeti u obzir efektivni ukupni iznos od 687 882 EUR ([112]) za oba produživanja, od kojih je prvo izvršeno 2003., a drugo 2004. ([113]) Njemačka navodi da uzletno-sletna staza nije produljena u opsegu koji je tražio Ryanair, nego u manjem opsegu. Takva je pretpostavka povoljna za Ryanair.

(245) U pogledu dodatnih troškova poslovanja izravno povezanih s društvom Ryanair Komisija će uzeti u obzir mjesečni iznos od 12 137,50 EUR koji je Njemačka iskazala u tablici od 22. travnja 2003. i koji ukupno iznosi 145 650 EUR godišnje. Taj se iznos svake godine prilagođava s obzirom na inflaciju (2 % godišnje).

(246) U pogledu dodatnih prihoda očekivanih na temelju te nove djelatnosti s društvom Ryanair Komisija će uzeti u obzir sljedeće prihode:

(a) prihodi koji se odnose na zračni prijevoz: prihodi koji se očekuju na temelju djelatnosti društva Ryanair po otpremljenom putniku u prvih bi pet godina trebali iznositi […]*, a u zadnjih pet godina […]*. Ti su iznosi u ugovoru o marketingu od 7. travnja 2003. utvrđeni kao neto naknada koju Ryanair plaća AOC-u za jednu do četiri rotacije po otpremljenom putniku i koja obuhvaća sve naknade ([114]). Komisija će za 2008. uzeti u obzir ponderiranu prosječnu naknadu od […]* ([115]).

(b) prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz: Njemačka nije dostavila informacije o privremenim *ex ante* podatcima o prihodima koji se ne odnose na zračni prijevoz ([116]). Komisija utvrđuje da zračna luka u svojim prognozama od 22. travnja 2003. nije uzela u obzir prihode koji se ne odnose na zračni prijevoz po putniku. Njemačka je Komisiji stavila na raspolaganje *ex post* podatke o prihodima koji se ne odnose na zračni prijevoz iz razdoblja 2006.–2011. Oni se nalaze u tablici 16. U nedostatku relevantnih *ex ante* podataka Komisija će svoju analizu iznimno temeljiti na prosječnoj vrijednosti podataka koje je dostavila Njemačka. Ta vrijednost iznosi 1,50–2,00 […]* EUR po putniku. Budući da se ta prosječna vrijednost izračunava za razdoblje 2006.–2011., Komisija će je smatrati referentnom vrijednošću za 2009. Na tu se prosječnu vrijednost zatim primjenjuje stopa inflacije od 2 %. Navedeni iznos od 1,50–2,00 […]* EUR za prihode koji se ne odnose na zračni prijevoz odnosi se i na otpremljene i primljene putnike.

([111]) Vidjeti uvodnu izjavu 99.
([112]) Vidjeti tablicu 3. u uvodnoj izjavi 38.
([113]) Budući da Komisija nije primila raščlambu na 2003. i 2004., pretpostavlja da je u svakoj godini plaćena polovina iznosa vlastitih sredstava (187 882 EUR).
([114]) 2003. ugovorena je samo jedna linija između zračnih luka London Stansted i Altenburg.
([115]) U ugovoru se za prvih pet godina planira iznos od […]*, pri čemu je datum isteka 30. travnja 2008. Nakon toga, za razdoblje od 1. svibnja 2008. do 30. travnja 2013., naknada raste na […]*. Ponderirani prosjek iznosi […]* za cijelu 2008.
([116]) Unatoč nekoliko zahtjeva Komisije Njemačka nije dostavila *ex ante* podatke o prihodima koji se ne odnose na zračni prijevoz i uputila je na tablicu 13. – vidjeti uvodnu izjavu 99.

Tablica 16.

***Ex post* podatci o prihodima koji se ne odnose na zračni prijevoz** ([1])

(u EUR)

	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.
Prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz	30 000–40 000 […]*	80 000–90 000 […]*	280 000–290 000 […]*	290 000–300 000 […]*	330 000–340 000 […]*	25 000–30 000 […]*
Broj putnika	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz po putniku	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]) Podatci koje je dostavila Njemačka. Broj putnika odgovara podatcima iz tablice 1.

(247) Komisija će poći od broja putnika kakav je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH trebalo očekivati 2003. Godine 2003. ugovoren je svakodnevni let sa zračne luke Altenburg-Nobitz prema Londonu. Ako se uzme u obzir iskorištenost kapaciteta od 80 %, što odgovara još optimističnijem pristupu od onog na kojem je zračna luka temeljila svoje prognoze iz travnja 2003. (70 %), broj putnika u jednom danu iznosi 118 ([117]). Iz toga proizlazi dodatan broj putnika povezan s društvom Ryanair od 43 216 ([118]) godišnje.

(248) Njemačka za zračnu luku nije dostavila ni diskontnu stopu ni ponderirane prosječne troškove kapitala. Komisija će stoga na temelju svoje Komunikacije o referentnim diskontnim stopama iz 2008. ([119]), iz koje za razdoblje od 1. siječnja 2003. do 31. srpnja 2003. proizlazi referentna kamatna stopa od 4,80 %, uzeti u obzir diskontnu stopu od 4,80 %.

(249) Iz tablice 17. proizlazi na tome utemeljeni dodatni gospodarski plan uz uključivanje svih opisanih pretpostavki. Kako bi se osiguralo da se ugovorima s društvom Ryanair dodatno pridonosi isplativosti zračne luke, društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH trebalo je uzeti u obzir taj plan prije uspostave poslovnih odnosa s društvom Ryanair. Neto kapitalna vrijednost novčanog toka pozitivna je. To dokazuje da bi ugovor o uslugama s društvom Ryanair u vezi s prvim ugovorom o marketingu iz 2003. u *ex ante* predviđanju bio isplativ za zračnu luku.

([117]) Njemačka u svojoj tablici od 22. travnja 2003. iskazuje kapacitet od 148 putnika po letu.
([118]) Komisija će sve izračune temeljiti na standardnom broju od 365 dana u godini.
([119]) Komunikacija Komisije o reviziji metode za utvrđivanje referentnih kamatnih i diskontnih stopa (SL C 14, 19.1.2008., str. 6.). Pripadajuća tablica uz referentne kamatne i diskontne stope za 15 država članica EU-a (od 1.8.1997. do 1.5.2004.).

Tablica 17.

Ex *ante* gospodarski plan za ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o marketingu iz 2003.

Godina	1.5.2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	30.4.2013.
Broj otpremljenih putnika godišnje	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
OČEKIVANI PRIHODI *(u EUR)*											
Neto naknada koju Ryanair plaća po otpremljenom putniku	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ukupni prihodi koji se odnose na zračni prijevoz	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz po putniku	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ukupni prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ukupni godišnji prihodi	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
OČEKIVANE NAKNADE *(u EUR)*											
Mjesečne naknade za poslovanje	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Godišnje naknade za poslovanje	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
Troškovi ulaganja u produživanje uzletno-sletne staze	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ukupne godišnje naknade	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
NETO GODIŠNJI REZULTAT *(u EUR)*	– 302 213	– 120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168 073	55 848

Diskontna stopa	4,8 %	**Neto kapitalna vrijednost *(u EUR)***	**637 143**

— Ugovor o uslugama zračne luke i ugovori o marketingu iz 2003. te ugovor o marketingu od 28. kolovoza 2008.

(250) Komisija će *ex ante* analizom ispitati ostvaruje li se ugovorom o marketingu sklopljenim 28. kolovoza 2008. s AMS-om te ugovorom o uslugama zračne luke i ugovorom o marketingu iz 2003. dodatan doprinos isplativosti zračne luke. Komisija će posljedično utvrditi dodatne troškove i prihode koje je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH moglo očekivati iz tog novog ugovora na temelju informacija koje su joj bile na raspolaganju 2008. Budući da je trajanje ugovora iz 2008. iznosilo dvije godine, analiza se provodi za dvije godine ([120]).

(251) U dodatne troškove spadaju:

(a) troškovi za marketinške usluge;

(b) dodatni troškovi iz poslovanja neposredno uzrokovani ugovorima s društvom Ryanair.

(252) Troškovi marketinških usluga odražavaju se u ugovoru o marketingu iz 2003. s obzirom na neto naknadu u iznosu od […]* koju Ryanair plaća po otpremljenom putniku ([121]). Usto je drugim ugovorom o marketingu iz 2008. uveden fiksni iznos od […]* EUR za 2008. i […]* EUR za 2009. koji zračna luka plaća AMS-u.

(253) U pogledu dodatnih troškova poslovanja neposredno povezanih s društvom Ryanair Komisija će uzeti u obzir mjesečni iznos od 12 137,50 EUR, koji je Njemačka u početku navela u tablici iz travnja 2003. i koji za 2008. uz godišnju stopu inflacije od 2 % postaje 13 401 EUR Taj će se iznos i dalje ažurirati na godišnjoj razini s obzirom na stopu inflacije (2 %).

(254) Za ocjenu dodatnih prihoda Komisija će uzeti u obzir sljedeće prihode:

(a) prihodi koji se odnose na zračni prijevoz: prihodi koji se očekuju na temelju djelatnosti društva Ryanair po otpremljenom putniku trebali bi u skladu s ugovorom o marketingu od 7. travnja 2003. u predmetnom razdoblju iznositi […]* i predstavljati neto naknadu koju Ryanair plaća AOC-u za jednu do četiri rotacije i koja obuhvaća sve neto naknade po otpremljenom putniku ([122]).

(b) prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz: kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 246. točki (b), Komisija će se svoju analizu u nedostatku relevantnih *ex ante* informacija iznimno temeljiti na *ex post* podatcima. Prosječna vrijednost od 1,50–2,00 […]* EUR čini se primjerenom za 2009. Taj se broj prilagođava s obzirom na stopu inflacije od 2 %. Ti prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz vrijede i za otpremljene i za primljene putnike.

(255) Komisija će poći od broja putnika kakav je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH trebalo očekivati 2008. U ugovoru o marketinškim uslugama iz 2008. u predmetu ugovora spominju se linije između AOC-a i Londona koje bi se u zimskoj sezoni trebale održavati četiri puta tjedno, a ljeti svakodnevno te linija prema Gironi koja bi se samo ljeti trebala održavati triput tjedno ([123]). S obzirom na iskorištenost kapaciteta od 80 % u zrakoplovu sa 189 mjesta ([124]) Komisija dolazi do očekivanog godišnjeg broja putnika od 45 333 za letove prema Londonu i 13 797 za letove prema Gironi.

(256) Njemačka za zračnu luku nije dostavila ni diskontnu stopu ni ponderirane prosječne troškove kapitala. Komisija će stoga na temelju svoje Komunikacije o referentnim diskontnim stopama iz 2008. ([125]), u kojoj se za Njemačku za razdoblje od 1. srpnja 2008. do 31. kolovoza 2008. navodi osnovna kamatna stopa od 4,59 %, kojoj se pridodaje 100 baznih bodova, uzeti u obzir diskontnu stopu od 5,59 %.

([120]) Druga bi mogućnost bila provesti analizu za razdoblje 28. kolovoza 2008.–27. kolovoza 2010., stvarno razdoblje trajanja ugovora. Budući da sve pretpostavke ostaju jednake, Komisija se odlučila za provedbu analize za razdoblje od dvije godine bez dodatnih utvrđenja. Time se pojednostavnjuje analiza i dolazi do istog rezultata.

([121]) Na dan potpisivanja drugog ugovora o marketingu (28. kolovoza 2008.) neto naknada koju je Ryanair plaćao AOC-u iznosila je […]* EUR jer je broj rotacija iznosio najviše četiri.

([122]) 2003. ugovorena je samo jedna linija između zračnih luka London Stansted i Altenburg.

([123]) Kako je navedeno u bilješci 48., ljetna sezona u skladu s IATA-om traje sedam mjeseci, a zimska sezona pet mjeseci.

([124]) Iskorištenost leta navedena u ugovoru o marketingu iz 2008.

([125]) Komunikacija Komisije o reviziji metode za utvrđivanje referentnih kamatnih i diskontnih stopa (SL C 14, 19.1.2008., str. 6.). – Pripadajuća tablica uz referentne kamatne i diskontne stope za 27 država članica EU-a (od 1.7.2008. do 30.6.2013.).

(257) Iz tablice 18. proizlazi na tome utemeljeni dodatni gospodarski plan uz uključivanje svih opisanih pretpostavki. Kako bi se osiguralo da se tim ugovorom dodatno pridonosi isplativosti zračne luke, društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH trebalo je uzeti u obzir taj plan prije potpisivanja ugovora o marketingu s društvom AMS 2008. Neto kapitalna vrijednost novčanog toka pozitivna je. To dokazuje da bi taj drugi ugovor o marketingu u vezi s ugovorom o uslugama zračne luke i prvim ugovorom o marketingu iz 2003. u *ex ante* predviđanju bio isplativ za zračnu luku.

Tablica 18.

***Ex ante* gospodarski plan za ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o marketingu iz 2003. te ugovor o marketingu od 28. kolovoza 2008.**

	Godina 1.	Godina 2.
Broj otpremljenih putnika godišnje	59 130	59 130
OČEKIVANI PRIHODI *(u EUR)*		
Neto naknada koju Ryanair plaća po otpremljenom putniku	[…]*	[…]*
Ukupni prihodi koji se odnose na zračni prijevoz	[…]*	[…]*
Prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz po putniku	[…]*	[…]*
Ukupni prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz	[…]*	[…]*
Ukupni godišnji prihodi	[…]*	[…]*
OČEKIVANE NAKNADE *(u EUR)*		
Fiksne naknade za marketing	[…]*	[…]*
Mjesečne naknade za poslovanje	13 401	13 669
Godišnje naknade za poslovanje	160 812	164 028
Ukupne godišnje naknade	[…]*	[…]*
NETO GODIŠNJI REZULTAT *(u EUR)*	141 938	42 455
Diskontna stopa	5,59 %	
Neto kapitalna vrijednost *(u EUR)*	**182 146**	

— Ugovor o uslugama zračne luke i ugovori o marketingu iz 2003. te ugovor o marketingu od 25. siječnja 2010.

(258) Komisija će *ex ante* analizom ispitati ostvaruje li se ugovorom o marketingu sklopljenim 25. siječnja 2010. s AMS-om te ugovorom o uslugama zračne luke i ugovorom o marketingu iz 2003. dodatan doprinos isplativosti zračne luke. Komisija će posljedično utvrditi dodatne troškove i prihode koje je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH moglo očekivati iz tog novog ugovora na temelju informacija koje su joj bile na raspolaganju 2010.

(259) Trajanje ugovora iz 2010. iznosi više od jedne godine (počinje 25. siječnja 2010. i završava jednu godinu nakon uspostave prve zračne linije koja je trebala početi u ljetnoj sezoni 2010.). Međutim, usluge koje je pružio Ryanair trajale su sedam mjeseci (ljetna sezona u skladu s IATA-om). Stoga će Komisija svoju dodatnu analizu provesti za razdoblje od sedam mjeseci.

(260) U dodatne troškove spadaju:

(a) troškovi za marketinške usluge;

(b) dodatni troškovi iz poslovanja neposredno uzrokovani ugovorima s društvom Ryanair.

(261) Troškovi marketinških usluga odražavaju se u ugovoru o marketingu iz 2003. s obzirom na neto naknadu u iznosu od […]* koju Ryanair plaća po otpremljenom putniku ([126]). Usto je trećim ugovorom o marketingu iz 2010. uveden fiksni iznos od […]* EUR za 2010. koji zračna luka plaća AMS-u.

(262) U pogledu dodatnih troškova poslovanja neposredno povezanih s društvom Ryanair Komisija će uzeti u obzir mjesečni iznos od 12 137,50 EUR, koji je Njemačka u početku navela u tablici iz travnja 2003.i koji za 2010. uz godišnju stopu inflacije od 2 % postaje 13 942 EUR

(263) Za ocjenu dodatnih prihoda Komisija će uzeti u obzir sljedeće prihode:

(a) prihodi koji se odnose na zračni prijevoz: prihodi koji se očekuju na temelju djelatnosti društva Ryanair po otpremljenom putniku trebali bi u skladu s ugovorom o marketingu od 7. travnja 2003. u predmetnom razdoblju iznositi […]* i predstavljati neto naknadu koju Ryanair plaća AOC-u za jednu do četiri rotacije i koja obuhvaća sve neto naknade po otpremljenom putniku ([127]).

(b) prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz: kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 246. točki (b), Komisija će se svoju analizu u nedostatku relevantnih *ex ante* informacija iznimno temeljiti na *ex post* podatcima koje je Njemačka dostavila u tablici 16. Komisija će pretpostaviti da je zračna luka u siječnju 2010., kad je potpisan treći ugovor o marketingu, u određivanju vjerojatno ostvarivih prihoda koji se ne odnose na zračni prijevoz uzela u obzir svoje stvarne prihode iz prethodnih godina, koji su se znatno povećali u odnosu na 2006. i 2007. S obzirom na to čini se vjerojatnim da je zračna luka 2010. svoja predviđanja u pogledu prihoda koji se ne odnose na zračni prijevoz temeljila na dvjema prethodnim godinama, u kojima je za 2008. i 2009. ostvaren prosječan iznos od 1,80–2,30 […]* EUR po putniku. Ti prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz vrijede i za otpremljene i za primljene putnike.

(264) Komisija će poći od broja putnika kakav je društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH trebalo očekivati 2008. od potpisivanja ugovora o marketinškim uslugama iz 2010. U predmetu ugovora spominje se da će se od ljetne sezone 2010. održavati sljedeće linije: između AOC-a i Londona svakodnevno, prema Gironi triput tjedno i prema Alicanteu dvaput tjedno. S obzirom na iskorištenost kapaciteta od 80 % u zrakoplovu sa 189 mjesta ([128]) Komisija u pogledu tih sedam mjeseci dolazi do očekivanog godišnjeg broja putnika od 32 193 za letove prema Londonu, 13 797 za letove prema Barceloni i 9 198 za letove prema Alicanteu.

(265) Iz tablice 19. proizlazi na tome utemeljeni dodatni gospodarski plan uz uključivanje svih opisanih pretpostavki. Kako bi se osiguralo da se tim ugovorom dodatno pridonosi isplativosti zračne luke, društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH trebalo je uzeti u obzir taj plan prije potpisivanja ugovora o marketingu s društvom AMS 2010. Novčani je tok u predmetnom razdoblju negativan. To dokazuje da je taj treći ugovor o marketingu u vezi s ugovorom o uslugama zračne luke i ugovorom o marketingu iz 2003. u *ex ante* predviđanju bio neisplativ za zračnu luku.

([126]) Na dan potpisivanja trećeg ugovora o marketingu (25. siječnja 2010.) neto naknada koju je Ryanair plaćao AOC-u iznosila je […]* jer je broj rotacija iznosio najviše četiri.
([127]) 2003. ugovorena je samo jedna linija između zračnih luka London Stansted i Altenburg.
([128]) Iskorištenost leta navedena u ugovoru o marketingu iz 2010.

Tablica 19.

***Ex ante* gospodarski plan za ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o marketingu iz 2003. te ugovor o marketingu od 25. siječnja 2010.**

	Ljetna sezona 2010.
Broj otpremljenih putnika	55 188
OČEKIVANI PRIHODI *(u EUR)*	
Neto naknada koju Ryanair plaća po otpremljenom putniku	[…]*
Ukupni prihodi koji se odnose na zračni prijevoz	[…]*
Prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz po putniku	[…]*
Ukupni prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz	[…]*
Ukupni prihodi	[…]*
OČEKIVANE NAKNADE *(u EUR)*	
Fiksne naknade za marketing	[…]*
Mjesečne naknade za poslovanje	13 943
Ukupne naknade za poslovanje	97 601
Ukupne naknade	[…]*
NETO REZULTAT *(u EUR)*	**– 318 569**

(266) Prema tome, zračna je luka 2010. društvu Ryanair odnosno AMS platila […]* EUR za sedam mjeseci usluga zračne luke, koje su joj donijele prihode koji se odnose na zračni prijevoz u iznosu od […]* EUR i prihode koji se ne odnose na zračni prijevoz u iznosu od […]* EUR. U tom razdoblju i u razdoblju od 2003., godine u kojoj je zračna luka uspostavila poslovni odnos s društvom Ryanair, zračna luka nikad nije bila isplativa, pa ni na operativnoj razini bez javnih bespovratnih sredstava.

— Zaključak

(267) Komisija dolazi do ukupnog zaključka da su uvjeti ponuđeni društvu Ryanair odnosno AMS u okviru kombinacije ugovora o uslugama zračne luke sklopljenog 3. ožujka 2003. i ugovora o marketingu sklopljenih 7. travnja 2003. odnosno 28. kolovoza 2008. između društava Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair odnosno AMS u skladu s tržištem. Komisija stoga smatra da za Ryanair odnosno AMS tom kombinacijom ugovora nije nastala selektivna gospodarska prednost.

(268) Komisija s druge strane zaključuje da uvjeti ponuđeni društvu Ryanair odnosno AMS u okviru kombinacije ugovora o uslugama zračne luke sklopljenog 3. ožujka 2003. i ugovora o marketingu sklopljenih 7. travnja 2003. odnosno 25. siječnja 2010. između društava Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair odnosno AMS nisu u skladu s tržištem. Komisija stoga smatra da je za Ryanair odnosno AMS tom kombinacijom ugovora nastala selektivna gospodarska prednost.

Selektivnost

(269) Člankom 107. stavkom 1. UFEU-a propisano je da se mjerom „određeni poduzetnici ili proizvodnja određene robe" moraju stavljati u povoljniji položaj kako bi je se moglo definirati kao državnu potporu. Komisija zaključuje da su ugovori o uslugama zračne luke i marketingu sklopljeni samo s društvom Ryanair i AMS-om, društvom kćeri za marketinške usluge u njegovu stopostotnom vlasništvu.

(270) Iako su u razdoblju 2000.–2002. i drugi zračni prijevoznici (Eurowings i Air Berlin) polijetali s Altenburga, oni nisu imali koristi od takvih ugovora o marketingu. Njemačka navodi da su uvjeti ugovora o uslugama s društvom Ryanair pripremljeni u skladu s pravilnikom o naknadama zračne luke koji je vrijedio u to vrijeme i primjenjivao se na sve potencijalne zračne prijevoznike. Međutim, Komisija smatra da je na temelju kombinacije tog posebnog ugovora o uslugama s kasnijim ugovorima o marketingu nastala prednost za Ryanair. Stoga svi ti ugovori predstavljaju selektivne mjere u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a:

Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu

(271) Ako se potporom koju je odobrila država članica jača položaj jednog poduzetnika u odnosu na druge s kojima se natječe u trgovini unutar EU-a, potrebno je pretpostaviti da se potonjima šteti predmetnom potporom ([129]). U skladu s ustaljenom sudskom praksom ([130]) narušavanje tržišnog natjecanja postoji već ako je korisnik potpore u tržišnom natjecanju s drugim društvima na tržištima na kojima postoji natjecanje.

(272) Predmetnim ugovorima o uslugama i marketingu pridonosi se znatnom sniženju naknada zračne luke koje plaća Ryanair. Time se smanjuju uobičajeni troškovi poslovanja zračnog prijevoznika koji je korisnik tog popusta. Stoga taj zračni prijevoznik ima mogućnost jačati svoj položaj na tržištu. Osim toga, sektor zračnog prijevoza obilježen je žestokim tržišnim natjecanjem među upraviteljima iz različitih država članica, posebno od stupanja na snagu trećeg stupnja liberalizacije zračnog prijevoza („treći paket za zračni prijevoz") 1. siječnja 1993. ([131]) Iz toga slijedi da se sniženim naknadama utječe na trgovinu među državama članicama i narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje u sektoru zračnog prijevoza.

(273) Stoga se ugovorima o uslugama i marketingu sklopljenima s društvom Ryanair narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje. Osim toga utječu na trgovinu među državama članicama.

Zaključak

(274) Komisija zaključuje da ugovor o uslugama zračne luke sklopljen 3. ožujka 2003. u vezi s ugovorima o marketingu koje su sklopila društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair odnosno AMS 7. travnja 2003. odnosno 28. kolovoza 2008., u skladu s presudom u predmetu *Aéroports de Pariz*, ne predstavljaju državnu potporu društvu Ryanair odnosno AMS u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(275) Komisija zaključuje da ugovor o uslugama zračne luke sklopljen 3. ožujka 2003. u vezi s ugovorima o marketingu koje su sklopila društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair odnosno AMS 7. travnja 2003. odnosno 25. siječnja 2010., u skladu s presudom u predmetu *Aéroports de Pariz*, predstavljaju državnu potporu društvu Ryanair odnosno AMS u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

8.2. SPOJIVOST POTPORE

8.2.1. **Mjera 1.: Financiranje infrastrukture zračne luke AOC**

(276) Komisija je ispitala može li se predmetna potpora smatrati spojivom s unutarnjim tržištem. U članku 107. stavku 3. Ugovora predviđene su određene iznimke od općeg pravila iz članka 107. stavka 1. Ugovora da

([129]) Predmet 730/79, *Philip Morris*, Zb. 1980., I-2671, točka 11.
([130]) Predmet T-214/95, *Het Vlaamse Gewest protiv Komisije*, Zb. 1998., II-717, točka 46.
([131]) Vidjeti Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2407/92 (SL L 240, 28.8.1992., str. 1.), (EEZ) br. 2408/92 (SL L 240, 28.8.1992., str. 8.) i (EEZ) br. 2409/92 (SL L 240, 28.8.1992., str. 15.).

državna potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem. Predmetna potpora može se ocijeniti samo na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a, u kojoj je propisano da se „potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja ako takve potpore ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu" mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.

(277) U tom pogledu Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. služe kao okvir za odgovor na pitanje može li se potpore za zračne luke proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a. Kako je predviđeno uvodnom izjavom 173. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., Komisija će na nezakonite potpore namijenjene ulaganju u zračne luke primijeniti pravila koja vrijede u trenutku dodjele potpore. U skladu s tim na nezakonite potpore namijenjene ulaganju u zračne luke dodijeljene prije 4. travnja 2014., dana objave tih smjernica, ne primjenjuje načela navedena u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014.

(278) Financiranje za infrastrukturu AOC-a odobreno je između 2000. i 2011. Stoga za ocjenu spojivosti financiranja infrastrukture odobrenog između 2005. i 2011. vrijede načela navedena u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. U pogledu financiranja infrastrukture odobrene prije 2005. u predmetnom razdoblju nisu bili na snazi posebni kriteriji za ocjenu spojivosti potpora namijenjenih ulaganju u zračne luke. Zbog toga Komisija te mjere, uzimajući u obzir svoju praksu odlučivanja u ovom kontekstu, mora ocijeniti izravno na temelju članka 107. stavka 3 točke (c) UFEU-a. Praksa Komisije u pogledu ocjene spojivosti potpora dodijeljenih upraviteljima zračnih luka sažeta je u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. Stoga će Komisija spojivost potpora namijenjenih ulaganju i dodijeljenih društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH prije 2005. ocjenjivati na temelju kriterija utvrđenih u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.

(279) Smjernice za zračni prijevoz iz 2005. služe kao okvir za ocjenu u skladu s pravilima o državnoj potpori u pogledu toga mogu li se potpore namijenjene ulaganju dodijeljene upraviteljima zračnih luka smatrati spojivima s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. UFEU-a. U skladu s točkom 61. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. Komisija mora ispitati:

(a) ispunjuju li gradnja i upotreba infrastrukture jasno definirane ciljeve od općeg interesa (regionalni razvoj, dostupnost itd.);

(b) je li infrastruktura nužna i razmjerna postavljenom cilju;

(c) jesu li zadovoljavajući srednjoročni izgledi za upotrebu infrastrukture, posebno postojeće infrastrukture;

(d) imaju li svi potencijalni korisnici pristup infrastrukturi na jednak i nediskriminirajući način;

e) utječe li se na razvoj trgovine u mjeri koja je protivna interesu Unije.

(280) Uz zahtjev ispunjenja određenih kriterija spojivosti utvrđenih u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. državne potpore za zračne luke trebale bi, kao i sve ostale državne potpore, imati učinak poticaja. Usto bi trebale biti nužne i razmjerne željenom zakonitom cilju kako bi ih se moglo proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem ([132]).

8.2.1.1. *Gradnja i upotreba infrastrukture ispunjuju jasno definiran cilj od općeg interesa (regionalni razvoj, dostupnost itd.)*

(281) Na temelju izjave Njemačke i društvenog ugovora upravitelja zračne luke svrha je potonjega poboljšati ekonomski relevantnu infrastrukturu radi povećanja gospodarske snage Istočne Tiringije i Zapadne Saske.

(282) Financiranjem najvažnijih infrastrukturnih projekata zračne luke u predmetnom razdoblju savezna pokrajina Tiringija nastojala je poboljšati pristupačnost regije te time potaknuti regionalni razvoj i stvoriti nova radna mjesta u slabije razvijenoj regiji jer su dobre prometne veze za prijevoz osoba i tereta od ključne važnosti za konkurentnost lokalnih društava i industrije.

([132]) U skladu s ustaljenom sudskom praksom Komisija potporu može proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem samo ako je nužna za ostvarivanje zakonitog cilja (vidjeti primjerice predmet 730/79, Philipp Morris; predmet C-390/06, Nuova Agricast; predmet T-162/06, Kronoply).

(283) Njemačka je 2007. svoju ocjenu u pogledu financiranja infrastrukturnih mjera zaista temeljila na Klophausovoj studiji, iz koje je posebno proizišlo da su izravni, neizravni i inducirani učinci te katalizatorski učinak AOC-a na gospodarstvo i privlačnost regije pozitivni i znatni, posebno u pogledu radnih mjesta. Zbog sve većeg broja putnika AOC bi postao regionalna zračna luka i okrug Altenburger Land dobio bi priliku za izmjenu svojeg međunarodnog profila te jačanje svoje gospodarske i trgovinske strukture. U skladu s tom studijom AOC bi cijeloj regiji središnje Njemačke donio znatnu i opsežnu gospodarsku korist od općeg interesa.

(284) S obzirom na to, u skladu s tablicom 1., broj putnika u zračnoj luci do razdoblja 2007.–2010. znatno je porastao. Zračna luka privukla je određen broj putnika u regiju, što je od posebne važnosti za gospodarstvo tog područja. Od početka 2000. do otprilike 2007. prognoze u pogledu prometa bile su pozitivne i dokazivale su nužnost daljnjih infrastrukturnih projekata. Usto je sama zračna luka imala važnu ulogu kao poslodavac i neizravno je dovela do stvaranja induciranih radnih mjesta u regiji ([133]).

(285) Predmetna ulaganja u infrastrukturu ne predstavljaju udvostručavanje postojećih infrastruktura. Najbliža zračna luka AOC-u zračna je luka Leipzig-Halle, koja je od njega udaljena oko 85 km i više od jednog sata vožnje. Osim toga je zračna luka Leipzig-Halle međunarodna zračna luka, kojom se služe i Leipzig (Saska) i Halle (Saska-Anhalt). AOC služi južnom dijelu savezne pokrajine Tiringije kao regionalna zračna luka. S poslovnog gledišta zračna je luka važna za društva u okolnom industrijskom području.

(286) Komisija stoga može zaključiti da je financiranje infrastrukture zračne luke AOC služilo jasno definiranom cilju od općeg interesa.

8.2.1.2. *Infrastruktura je nužna i razmjerna postavljenom cilju*

(287) Na temelju društvenog ugovora društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH svrha je društva poboljšati ekonomski relevantnu infrastrukturu radi povećanja gospodarske snage Istočne Tiringije i Zapadne Saske. U razdoblju od 2000. do 2011. zračna luka provela je ulaganja u infrastrukturu potrebna za ispunjivanje zahtjeva u okviru tog cilja.

(288) Na početku predmetnog razdoblja u pogledu pretvorbe bivšeg vojnog aerodroma u civilnu zračnu luku bila su potrebna ulaganja radi prilagodbe opće infrastrukture zahtjevima zračnih prijevoznika.

(289) Zatim su, kako izjavljuje Njemačka, bile potrebne infrastrukturne mjere na AOC-u kako bi se ispunili zahtjevi u pogledu sigurnosti i obrane od opasnosti nastali na temelju sve većeg broja putnika koji se nastojao ostvariti ugovorom o uslugama s društvom Ryanair. Sanacija i modernizacija zračne luke isto su tako zahtijevale ulaganja. Za prilagodbu zračne luke očekivanom povećanom broju putnika društva Ryanair tijekom cijelog su se razdoblja provodile mjere u pogledu sigurnosti i obrane od opasnosti. U svim studijama ([134]) provedenima 2007. o ocjeni gospodarske isplativosti zračne luke za razdoblje 2007.–2015. predviđala se povećana aktivnost na AOC-u.

(290) Radovi na preuređenju 2009. provedeni su radi ispunjenja zahtjeva u pogledu sigurnosti i odvojene otpreme putnika iz država iz schengenskog prostora i onih izvan njega. Njemačka navodi da su se razmatrale alternative tom preuređenju. Međutim, s obzirom na veći broj putnika i veliki trošak tih alternativnih opcija odabrano je dugoročno rješenje u obliku preuređenja terminala.

(291) Budući da upravitelj zračne luke nije raspolagao dovoljnim sredstvima i Njemačka navodi da su glavna ulaganja spadala u područje poslova od javnog interesa, bila su nužna javna sredstva.

(292) Komisija stoga smatra da su ulaganja u infrastrukturu radi prilagodbe sve većem broju putnika te radi ispunjenja današnjih zahtjeva u pogledu moderne infrastrukture zračne luke bila nužna. Samo uz izgrađenu infrastrukturu zračna je luka mogla služiti za prometno povezivanje i razvoj regije.

([133]) Vidjeti uvodnu izjavu 96.
([134]) Vidjeti bilješku 34.

(293) Nužnost i razmjernost potpore namijenjene ulaganju za Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH stoga proizlaze iz nužnosti ispunjenja današnjih zahtjeva u pogledu moderne infrastrukture zračne luke. Komisija stoga zaključuje da su sporna ulaganja u infrastrukturu bila nužna i razmjerna postavljenom cilju.

8.2.1.3. *Srednjoročni izgledi za upotrebu infrastrukture, posebno postojeće infrastrukture, zadovoljavajući su.*

(294) Srednjoročni izgledi za upotrebu postojeće infrastrukture bili su zadovoljavajući, barem do 2009. Uprava društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH već je na svojoj sjednici 23. lipnja 2000. predvidjela očekivani ukupni iznos od cca. 20 milijuna EUR za ulaganja u infrastrukturu za cijelo razdoblje od 2000. do 2010. Godišnji broj putnika povećavao se do najboljeg razdoblja 2008.–2009.

(295) Nakon razdoblja znatnog rasta gospodarska i financijska kriza 2009. negativno je utjecala na zračni prijevoz u Njemačkoj, tako da se u Njemačkoj zračni prijevoz osoba 2009. smanjio za 4,6 %, što je bila jedna od najgorih godina za zračni prijevoz. Međutim, opći trend rasta u zračnom prijevozu nije zaustavljen, nego samo usporen. Od lipnja 2010. mjesečne stope rasta u zračnom prijevozu osoba u Njemačkoj ponovo su rasle te su premašile mjesečne stope rasta iz prethodne godine za 7 %. Iz predviđanja proizlazi da je Njemačka od 2009. doživjela snažan rast gospodarstva od oko 3 % godišnje. Rast na tržištu zračnog prometa obično je veći od općega gospodarskog rasta ([135]).

(296) Tri studije provedene 2007. ([136]) dijele izjavu da je upravitelj zračne luke trebao poboljšati svoj godišnji rezultat i do 2015. u prihodima iz poslovanja ostvariti gotovo izjednačen rezultat. Usto bi se trebalo osnažiti okolno industrijsko područje. To je potvrđeno u nacrtu gospodarskog plana sastavljenom za razdoblje 2007.–2015. Njemačka je svoje argumente temeljila na isplativosti niskotarifnog zračnog prijevoza i mogućem scenariju da bi AOC do 2015. mogao ostvariti 500 000 putnika.

(297) Stoga bi se, u skladu s informacijama koje je dostavila Njemačka, predmetnom infrastrukturom ispunila srednjoročna potražnja zračnih prijevoznika i putnika te bi se nudili dobri izgledi u pogledu upotrebe zračne luke.

8.2.1.4. *Svi potencijalni korisnici infrastrukture imaju pristup toj infrastrukturi na jednak i nediskriminirajući način*

(298) Njemačka potvrđuje da je infrastruktura unatoč činjenici da je Ryanair u razdoblju 2003.–2011. bio jedini zračni prijevoznik koji je djelovao na AOC-u potencijalno bila otvorena svim potencijalnim korisnicima bez gospodarski neopravdane diskriminacije.

8.2.1.5. *Na razvoj trgovine ne utječe se u mjeri koja je protivna interesu Unije*

(299) U skladu s točkom 39. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. kategorija zračne luke pokazatelj je za mjeru u kojoj se zračne luke međusobno natječu, a posljedično i za mjeru u kojoj se javnim sredstvima dodijeljenima zračnoj luci može narušiti tržišno natjecanje. U Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. izjavljuje se da je u slučaju javnih sredstava dodijeljenih malim regionalnim zračnim lukama (kategorija D) mala vjerojatnost da će se narušiti tržišno natjecanje ili utjecati na trgovinu u mjeri koja je protivna zajedničkom interesu. Međutim, iz toga se ne može izvesti značenje ili izjava da su isključeni narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu.

(300) AOC je u predmetnom razdoblju uvijek imao manje od 150 000 putnika godišnje pa se u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. može nazvati malom regionalnom zračnom lukom (kategorija D).

([135]) *Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden* [Aktualizirano mišljenje o predviđanjima potražnje za zračnu luku Kassel-Calden], Intraplan Consult GmbH, 12. ožujka 2012., str. 8.

([136]) Vidjeti bilješku 34.

(301) AOC je tipična zračna luka usmjerena na regiju. To se može zaključiti po tomu što je znatan broj putnika koji se služe tom zračnom lukom bio iz savezne pokrajine Tiringije. Ako se uzme u obzir koncept prihvatnog područja od oko 100 km i vožnje u trajanju od 60 minuta, može se zaključiti da se najbliža zračna luka, zračna luka Leipzig-Halle (udaljena od AOC-a 85 km i oko 1 sata i 10 minuta vožnje) nalazi na vanjskom rubu tog prihvatnog područja. Zračna luka Leipzig-Halle međunarodna je zračna luka, kojom se služe i Leipzig (Saska) i Halle (Saska-Anhalt). AOC služi južnom dijelu savezne pokrajine Tiringije kao regionalna zračna luka.

(302) Neovisno o njihovoj zemljopisnoj udaljenosti dvije zračne luke usto imaju vrlo različite poslovne modele i usmjerene su na različite vrste putnika. Zračna luka Leipzig-Halle zračna je luka kojom se dobro upravlja i koja raspolaže zahtjevnijom infrastrukturom s većom udobnošću za putnike. U njoj se nude međunarodni i domaći letovi, niz odredišta za godišnji odmor te zračni prijevoz tereta. Infrastruktura AOC-a u usporedbi s tim nudi manju udobnost i njegov se poslovni model oslanjao na niskotarifne zračne prijevoznike.

(303) S obzirom na navedeno Komisija je stoga mogla zaključiti da se potporom namijenjenom ulaganju za društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ne narušava tržišno natjecanje niti se utječe na trgovinu u mjeri u kojoj je to protivno zajedničkom interesu.

8.2.1.6. *Potpora ima učinak poticaja te je nužna i razmjerna.*

(304) Potpora za financiranje infrastrukture koju je Njemačka dodijelila društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH trebala je imati učinak poticaja te biti nužna i razmjerna u pogledu zakonitog cilja koji se nastojao ostvariti.

(305) Komisija mora utvrditi je li se državnom potporom dodijeljenom društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH utjecalo na ponašanje poduzetnika koji je korisnik potpore na način da obavlja djelatnosti kojima se pridonosi ostvarenju cilja od javnog interesa i: i. koje ne bi mogao obavljati bez potpore; ili ii. koje bi mogao obavljati samo na ograničen ili drugi način. Osim toga potpora se smatra razmjernom samo ako se jednak rezultat ne bi mogao ostvariti uz manju potporu i manje narušavanje tržišnog natjecanja. To znači da se iznos i intenzitet potpore moraju ograničiti na minimum potreban za održavanje djelatnosti za koju se dodjeljuje potpora.

(306) U skladu s informacijama koje je dostavila Njemačka ulaganja u infrastrukturu koja su bila nužna za ostvarivanje standarda funkcionalne zračne luke otvorene za komercijalne letove ne bi se mogla provesti bez potpore. Zračna je luka u većem dijelu predmetnog razdoblja ostvarivala gubitke. Njemačka je uvijek smatrala da se takvom regionalnom zračnom lukom ne može upravljati bez javnog financiranja. Točnije, zračna luka bez potpore ne bi ispunila očekivanu razinu usluga za zračne prijevoznike i putnike u zračnom prijevozu te bi se smanjio opseg gospodarske djelatnosti zračne luke.

(307) Iz toga se može zaključiti da je predmetna mjera potpore imala učinak poticaja jer je zahvaljujući njoj primatelj bio u stanju provesti nužna ulaganja.

(308) S obzirom na ocjenu razmjernosti potpore može se pretpostaviti da je intenzitet potpore za projekt bio ograničen na ulaganja potrebna za pretvorbu zračne luke iz bivšeg vojnog aerodroma u civilnu zračnu luku koja je otvorena za sve potencijalne zračne prijevoznike. Osim toga, postupak za financiranje ulaganja u društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH bio je osmišljen na način da se izbjegavala prekomjerna naknada. Na kraju svake godine dogovaran je gospodarski plan za sljedeću godinu, koji je tijekom godine provjeravan radi prilagodbe stvarnoj poslovnoj situaciji ([137]). Zračna je luka u slučaju prekomjernog financiranja projekta javnim ulagateljima morala vraćati sredstva. Budući da je iznos potpore bio ograničen na minimum potreban kako bi se omogućile djelatnosti koje primaju potporu, potpora namijenjena ulaganju u ovom se predmetu stoga može smatrati nužnom i razmjernom zakonitom cilju.

8.2.1.7. *Zaključak*

(309) S obzirom na navedenu ocjenu Komisija zaključuje da je potpora namijenjena ulaganju dodijeljena društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH spojiva s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a jer je u skladu s uvjetima spojivosti utvrđenima u točki 61. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. Stoga je mjera spojiva s unutarnjim tržištem.

([137]) Njemačka je za razdoblje 2000.–2005. dostavila godišnje gospodarske planove s pojedinim dodatcima gospodarskom planu.

8.2.2. **Mjera 2.: Financiranje gubitaka iz poslovanja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u razdoblju 2000.–2011.**

(310) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. Komisija smatra da se njezina Obavijest o utvrđivanju pravila koja se primjenjuju na ocjenu nezakonite državne potpore ne bi trebala primjenjivati na tekuće slučajeve nezakonitih državnih potpora zračnim lukama odobrene prije 4. travnja 2014. Umjesto toga Komisija će načela navedena u tim smjernicama primijeniti na sve slučajeve povezane s operativnim potporama (neriješene prijave i neprijavljene nezakonite potpore) zračnim lukama, čak i ako je potpora dodijeljena prije 4. travnja 2014. i početka prijelaznog razdoblja. ([138])

(311) U Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. utvrđeni su uvjeti u kojima se operativne potpore zračnim lukama mogu proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a ([139]). U skladu s točkom 137. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. ([140]) potrebno je ispuniti sljedeće kumulativne uvjete kako bi se operativne potpore dodijeljene prije objave tih smjernica mogle smatrati spojivima s unutarnjim tržištem:

(a) mjerom se mora pridonositi jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa;

(b) mjere države moraju biti potrebne;

(c) mjera potpore mora biti primjeren instrument politike namijenjen ostvarivanju cilja od zajedničkog interesa;

(d) mora postojati učinak poticaja;

(e) potpora mora biti ograničena na nužni minimum i

(f) potrebno je izbjegavati neopravdane negativne učinke na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama.

8.2.2.1. *Doprinos jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa*

(312) U skladu s odjeljkom 5.1.2. točkom (a) Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., kako bi se zračnim lukama omogućilo dovoljno vremena da se prilagode novom stanju na tržištu i kako bi izbjegli prekidi u zračnom prometu i povezivosti regije, smatrat će se da operativne potpore zračnim lukama pridonose ostvarenju cilja od zajedničkog interesa ako: i. povećavaju mobilnost građana Unije i povezanost regija uspostavom pristupnih točaka za letove unutar Unije; ili ii. se bore protiv zagušenja prometa u najvećim zračnim lukama Unije; ili iii. olakšavaju regionalni razvoj.

(313) Njemačka tijela navode da je financiranje gubitaka iz poslovanja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH bilo nužno za održavanje rada zračne luke kako bi se mogla ispuniti svrha društva navedena u društvenom ugovoru, tj. poboljšanje ekonomski relevantne infrastrukture radi povećanja gospodarske snage Istočne Tiringije i Zapadne Saske.

(314) Ako se uzme u obzir da su za olakšavanje regionalnog razvoja središnje Njemačke nužne dobre mogućnosti pristupa, održavanje funkcionalnosti zračne luke bilo je prijeko potrebno. Rad zračne luke služio je regionalnom razvoju i stvaranju radnih mjesta. Stoga je cilj dodijeljene operativne potpore nedvojbeno bilo poticanje regionalnog razvoja.

8.2.2.2. *Potreba za intervencijom države*

(315) U skladu s odjeljkom 5.1.2. točkom (b) Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., kako bi se procijenilo jesu li državne potpore učinkovite u ostvarenju cilja od zajedničkog interesa, nužno je najprije identificirati problem koji treba riješiti. S obzirom na to svaka državna potpora zračnoj luci mora biti usmjerena na situaciju u kojoj se njome mogu ostvariti bitna poboljšanja koja tržište ne može samo ostvariti.

([138]) Točka 172. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.
([139]) Komunikacija Komisije, Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (SL C 99, 4.4.2014., str. 3.), točka 104.
([140]) Komunikacija Komisije, Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima, točka 137.

(316) Njemačka navodi da je intervencija države bila potrebna jer je zračna luka imala poteškoće u pogledu toga da samostalno osigurava financiranje svojeg rada. U financijskim izvještajima društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH često se navodi da je financijski položaj zračne luke usko povezan s ulozima članova društva odnosno s drugim javnim sredstvima. Bez uloženog javnog kapitala čak bi bio ugrožen opstanak društva ([141]).

(317) Dodjelom operativne potpore zračna je luka dobila potrebna sredstva za osiguranje rada i prilagodbu poslovnog modela zahtjevima niskotarifnih zračnih prijevoznika.

(318) Komisija priznaje da je AOC mala regionalna zračna luka s manje od 150 000 putnika godišnje koja u uobičajenim tržišnim uvjetima ne bi mogla u potpunosti pokrivati svoje troškove iz poslovanja. Stoga je bila potrebna intervencija države.

8.2.2.3. *Primjerenost državne potpore*

(319) U skladu s odjeljkom 5.1.2. točkom (c) Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. svaka mjera potpore zračnoj luci mora biti prikladan instrument politike za ostvarivanje cilja od zajedničkog interesa. Stoga država članica mora dokazati da se isti cilj ne može ostvariti i drugim instrumentima politike ili potpore kojima bi se manje narušavalo tržišno natjecanje.

(320) Njemačka navodi da je predmetna mjera potpore primjeren instrument za ostvarivanje cilja od zajedničkog interesa koji se ne bi mogao ostvariti drugim instrumentima politike kojima se manje narušava tržišno natjecanje.

(321) Iznos potpore bio je usmjeren na pokrivanje očekivanog nedostatka financijskih sredstava u pogledu troškova iz poslovanja izračunanih za sljedeću godinu.

(322) S obzirom na navedeno Komisija smatra da je predmetna mjera bila primjerena za ostvarivanje cilja od zajedničkog interesa koji se nastojao ostvariti.

8.2.2.4. *Postojanje učinka poticaja*

(323) U skladu s odjeljkom 5.1.2. točkom (d) Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. operativna potpora ima učinak poticaja ako bi bez operativne potpore razina gospodarske djelatnosti predmetne zračne luke bila znatno smanjena. U toj je ocjeni potrebno uzeti u obzir postojanje potpora namijenjenih ulaganju i promet u zračnoj luci.

(324) U financijskim izvještajima društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH naglašava se da bi bez uloženog javnog kapitala opstanak tog društva bio ugrožen. Bez operativne potpore za pokrivanje gubitaka upravitelja zračne luke zračna bi luka zbog nepokrivenih gubitaka iz poslovanja naposljetku bila isključena s tržišta.

(325) S obzirom na navedeno Komisija smatra da je predmetna mjera potpore imala učinak poticaja.

8.2.2.5. *Razmjernost iznosa potpore (potpora ograničena na minimum)*

(326) U skladu s odjeljkom 5.1.2. točkom (e) Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. operativne potpore zračnim lukama, kako bi bile razmjerne, moraju se ograničiti na minimum nužan za ostvarenje djelatnosti za koju se potpora odobrava.

(327) U ovom predmetu javni članovi društva koje upravlja zračnom lukom odredili su iznos operativne potpore na temelju godišnjeg *ex ante* gospodarskog plana i ograničili ga na financijske potrebe zračne luke.

(328) Parametri tih gospodarskih planova u pojedinoj su se poslovnoj godini ažurirali na temelju najnovijih rezultata zračne luke. Primjerice, uprava je 8. studenoga 2002. odobrila gospodarski plan za 2003. na temelju podataka koji su bili dostupni u rujnu 2002. Taj je gospodarski plan kasnije ažuriran na sjednici uprave održanoj 24. listopada 2003. na kojem je predstavljen ažurirani gospodarski plan s podatcima dostupnima u listopadu 2003. ([142])

([141]) Vidjeti uvodnu izjavu 43.
([142]) Njemačka je Komisiji dostavila gospodarske planove za razdoblje 2000.–2005. kao i dodatke gospodarskim planovima za razdoblje 2002.–2005.

(329) S obzirom na navedeno Komisija utvrđuje da se operativnom potporom upravitelju zračne luke u tom razdoblju omogućilo da svoj poslovni model prilagodi novim zahtjevima u pogledu poslovanja povezanima s ugovorom o uslugama sklopljenim s društvom Ryanair. Pritom se stalno kontrolirao iznos financijskih sredstava potrebnih za pokrivanje gubitaka. Time je iznos potpore bio ograničen na očekivane gubitke iz poslovanja.

(330) Njemačka dalje navodi da se preusmjeravanjem poslovanja zračne luke koje se odvijalo u okviru nekoliko projekata ([143]) od razdoblja 2010.–2012. pridonijelo smanjenju općeg financijskog jaza zračne luke, a time i smanjenju uloga članova društva. Operativna potpora nadzirala se tijekom cijelog predmetnog razdoblja kako bi se mogla prilagoditi stvarnim potrebama zračne luke.

(331) Stoga Komisija smatra da je operativna potpora u ovom predmetu bila razmjerna i ograničena na minimum nužan za ostvarenje djelatnosti za koju se potpora odobrava.

8.2.2.6. *Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama*

(332) U skladu s odjeljkom 5.1.2. točkom (f) Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Komisija će pri procjenjivanju usklađenosti operativnih potpora uzeti u obzir narušavanje tržišnog natjecanja i učinke na trgovinu. Pokazatelj za moguće narušavanje tržišnog natjecanja ili učinke na trgovinu može biti to da se zračna luka nalazi u istom prihvatnom području kao druga zračna luka neiskorištenih kapaciteta.

(333) Komisija u ovom predmetu utvrđuje da je najbliža zračna luka Leipzig-Halle, koja je od AOC-a udaljena 85 km odnosno 1 sat i 10 minuta vožnje osobnim automobilom. Kako je navedeno u uvodnim izjavama 299. i 300., poslovni model društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH otpočetka se sastojao u tome da se zračna luka uspostavi kao regionalna zračna luka u cilju razvoja okolnoga gospodarskog područja. Čak i da se ostvarilo predviđanje prof. Klophausa iz 2007., zračna bi luka do 2015. ostvarila broj od 500 000 putnika, čime i dalje ne bi bila u mogućnosti konkurirati zračnoj luci s brojem putnika većim od dva milijuna, kao što je zračna luka Leipzig-Halle.

(334) Njemačka upućuje na to da je infrastruktura AOC-a radi dodatnog ograničavanja negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu bila otvorena svim potencijalnim korisnicima, a ne posebno usmjerena na jednog određenog korisnika.

(335) S obzirom na navedeno Komisija smatra da su neopravdani negativni učinci na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama ograničeni na minimum.

8.2.2.7. *Zaključak*

(336) S obzirom na navedeno Komisija zaključuje da je financiranje gubitaka iz poslovanja društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u razdoblju 2000.–2011. na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a te na temelju uvjeta spojivosti utvrđenih u odjeljku 5.1.2. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. spojivo s unutarnjim tržištem.

8.2.3. **Mjera 3.: naknade zračne luke i isplate društvu Ryanair na temelju kombinacije ugovora o uslugama zračne luke iz 2003., ugovora o marketingu iz 2003. i ugovora o marketingu iz 2010.**

(337) Njemačka navodi da ugovor o uslugama zračne luke i ugovori o marketinškim uslugama ne predstavljaju državnu potporu. Stoga Njemačka nije dostavila pravnu osnovu za njihovu moguću spojivost s unutarnjim tržištem. U tim okolnostima i s obzirom na to da teret dokazivanja spojivosti potpore s unutarnjim tržištem putem odredbe o izuzećima od članka 107. stavka 1. u načelu snosi predmetna država članica, koja mora dokazati ispunjenost uvjeta za tu odredbu o izuzećima, može se zaključiti da potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem. Osim toga, Komisija smatra da se državna potpora iz ovog predmeta u skladu s mjerodavnim propisima ne može smatrati početnom potporom spojivom s unutarnjim tržištem.

([143]) Vidjeti uvodnu izjavu 34.

8.2.3.1. *Važeća pravna osnova*

(338) U pogledu početne potpore u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. izjavljuje se sljedeće:

„Komisija će primjenjivati načela navedena u ovim smjernicama na sve prijavljene mjere početnih potpora povodom kojih je pozvana donijeti odluku od trenutka objavljivanja ovih smjernica, čak i ako su mjere prijavljene prije toga datuma. U skladu s obaviješću Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora Komisija će na nezakonite početne potpore zračnim prijevoznicima primjenjivati pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora. U skladu s time ove će smjernice primjenjivati u slučaju nezakonitih početnih potpora zračnim prijevoznicima koje su dodijeljene prije 4. travnja 2014. godine." ([144])

(339) S druge strane, u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. navodi se sljedeće:

„Komisija će procijeniti usklađenost svih […] potpora za započinjanje poslovanja odobrenih bez njenog ovlaštenja i koje stoga krše članak 88. stavak 3. Ugovora [sada članak 108. stavak 3. Ugovora], na osnovi ovih smjernica ako je plaćanje potpore počelo nakon što su smjernice objavljene u Službenom listu Europske unije."

8.2.3.2. *Ocjena spojivosti ugovora sklopljenog 25. siječnja 2010. u vezi s ugovorom o uslugama zračne luke sklopljenim 3. ožujka 2003. i ugovorom o marketingu sklopljenim 7. travnja 2003.*

(340) Ugovor s AMS-om sklopljen je 2010., nakon objave Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. Predmetna potpora odobrena je ugovorom o marketingu iz 2010., čiji se učinci zbrajaju s dvama ugovorima sklopljenima 2003. i koji, ako ih se razmatra pojedinačno, ne predstavljaju državnu potporu. Stoga je spojivost državne potpore potrebno ispitati u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.

(341) S obzirom na to da su uvjeti za spojivost početnih potpora utvrđeni u točki 79. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. kumulativni, za dokazivanje da potpora dodijeljena zračnom prijevozniku nije spojiva trebalo bi dokazati samo da jedan od tih uvjeta nije ispunjen. Međutim, za ocjenu spojivosti predmetne mjere potpore Komisija će ispitati nekoliko kriterija navedenih u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.

(342) U stavku 79. točki (c) Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. utvrđuje se da je jedan od uvjeta spojivosti potpore taj da se ona primjenjuje samo na otvaranje novih linija ili na nove redove letenja. Ugovorom iz 2010. obuhvaćena je svakodnevna linija prema Londonu, koja je postojala od 2003., i linija prema Gironi uspostavljena 2007. Godine 2010. uspostavljena je samo linija prema Alicanteu. Stoga predmetna mjera potpore ne ispunjuje taj kriterij.

(343) U stavku 79. točki (d) Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. zahtijeva se dugoročna održivost i degresivnost predmetne potpore: „*Linija koja prima potporu mora se na kraju pokazati profitabilnom, tj. mora barem pokrivati svoje troškove bez javnog financiranja. Iz tog razloga, potpora za započinjanje poslovanja mora biti degresivna i ograničenog trajanja.*" Ništa ne upućuje na to da bi predmetne linije bez financiranja iz javnih sredstava dodijeljenog u okviru ugovorâ o marketingu bile isplative za Ryanair. To potvrđuje činjenica da je Ryanair obustavio linije završetkom javnog financiranja.

(344) U stavku 79. točki (e) Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. dodaje se i kriterij naknade za dodatne troškove za započinjanje poslovanja: „*Iznos potpore mora biti strogo povezan s dodatnim troškovima za započinjanje poslovanja nastalim lansiranjem nove linije ili učestalosti i koje operator neće morati snositi kad se jednom osnuje i bude radio.*" Ne čini se da je potpora povezana s posebnim troškovima za započinjanje poslovanja. Plaćanja društvu Ryanair za marketing nastavila su se tijekom cijelog razdoblja u kojem je zračna luka održavala poslovne odnose sa zračnim prijevoznikom. Stoga ni taj kriterij nije ispunjen.

(345) Naposljetku u skladu sa stavkom 79. točkom (f) potpora ne smije u godini premašivati 50 % opravdanih troškova pojedine godine. Nema dokaza da su stvarni rashodi za marketing iznosili dvostruko više od iznosa potpore.

([144]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 174.

8.2.3.3. *Zaključak*

(346) Ukupno gledajući, potporu društvima Ryanair i AMS ne može se smatrati početnom potporom spojivom s unutarnjim tržištem jer nisu ispunjeni uvjeti spojivosti. Stoga državna potpora dodijeljena društvima Ryanair i AMS u okviru kombinacije ugovora o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003., ugovora o marketingu od 7. travnja 2003. i ugovora o marketingu od 25. siječnja 2010. predstavlja nezakonitu državnu potporu koja nije spojiva s unutarnjim tržištem i koju je potrebno vratiti.

9. **ZAKLJUČAK**

9.1. MJERA 1.: FINANCIRANJE ULAGANJA U INFRASTRUKTURU U RAZDOBLJU 2000.–2011.

(347) Komisija smatra da je potpora dodijeljena društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH u obliku financiranja ulaganja u infrastrukturu tijekom cijelog razdoblja od 2000. do 2011. spojiva s unutarnjim tržištem.

9.2. MJERA 2.: FINANCIRANJE GUBITAKA IZ POSLOVANJA DRUŠTVA FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH U RAZDOBLJU 2000.–2011.

(348) Komisija smatra da je potpora dodijeljena društvu Flugplatz Altenburg-Nobitz u obliku financiranja gubitaka iz poslovanja tijekom cijelog razdoblja od 2000. do 2011. spojiva s unutarnjim tržištem.

9.3. MJERA 3.: UGOVORI O USLUGAMA I MARKETINGU SKLOPLJENI S DRUŠTVOM RYANAIR

(349) Komisija smatra da kombinacija ugovora o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003., ugovora o marketingu od 7. travnja 2003. i ugovora o marketingu od 28. kolovoza 2008. ne predstavlja državnu potporu društvu Ryanair odnosno AMS.

(350) Komisija utvrđuje da je Njemačka kombinacijom ugovora o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003., ugovora o marketingu od 7. travnja 2003. i ugovora o marketingu od 25. siječnja 2010. društvu Ryanair Ltd. i AMS-u, njegovu društvu kćeri u stopostotnom vlasništvu, dodijelila nezakonitu potporu kršeći članak 108. stavak 3. UFEU-a.

(351) Potpisivanjem ugovora s društvima Ryanair i AMS 2010. društvo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, gledajući sa stajališta *ex ante*, nije moglo pokriti sve dodatne troškove povezane s djelatnošću društva Ryanair u zračnoj luci. Ryanair odnosno AMS primio je neopravdanu prednost u obliku iznosa potpore koji je potrebno vratiti Njemačkoj.

Povrat potpore dodijeljene društvu Ryanair odnosno AMS

(352) U skladu s UFEU-om i ustaljenom sudskom praksom Suda Komisija je ovlaštena odlučiti mora li predmetna država članica ukinuti ili izmijeniti potporu ([145]) za koju je ustanovila da nije spojiva s unutarnjim tržištem. Obveza države članice da ukine potporu za koju Komisija smatra da nije spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda služi ponovnoj uspostavi prethodne situacije ([146]). U tom kontekstu Sud je utvrdio da je taj cilj ostvaren u onom trenutku kad primatelj vrati iznose koji su mu dodijeljeni kao nezakonita potpora, pri čemu gubi pravo na prednost koju je imao na tržištu u odnosu na svoje konkurente, te se ponovno uspostavlja situacija koja je postojala prije plaćanja potpore ([147]).

(353) U skladu s tom sudskom praksom u članku 14. Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 ([148]) utvrđeno je sljedeće: „*U slučaju kada se u slučajevima nezakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere kako bi od korisnika povukla sredstva potpore*."

(354) Stoga se navedena državna potpora, ako je isplaćena, mora vratiti Njemačkoj.

([145]) Predmet C-70/72, *Komisija protiv Njemačke*, Zb. 1973., 813, točka 13.
([146]) Spojeni predmeti C-278/92, C-279/92 i C-280/92, *Španjolska protiv Komisije*, Zb. 1994., I-04103, točka 75.
([147]) Predmet C-75/97, *Belgija protiv Komisije*, Zb. 1999., I-3671, točke 64.–65.
([148]) Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

(355) U pogledu iznosa koje je potrebno vratiti Komisija će uzeti u obzir *ex ante* gospodarske planove navedene u tablici 19. u odjeljku 8.1.3. uz sljedeća dodatna razmatranja:

(a) iznos potpore koji je potrebno vratiti trebao bi odgovarati negativnom dodatnom novčanom toku koji je postojao u trenutku donošenja odluke o potpisivanju ugovora. Negativni novčani tok odgovara iznosu financijskih sredstava koja su potrebna kako bi ugovor bio u skladu s tržištem;

(b) Komisija smatra da je kao vremenski okvir za taj gospodarski plan potrebno uzeti u obzir ljetnu sezonu 2010. Istina je da je efektivna prednost koju je primio zračni prijevoznik ograničena na stvarno trajanje predmetnog ugovora jer je Ryanair odnosno AMS prestao dobivati prednosti od zračne luke čim je ugovor završio.

(356) Rezultati u pogledu privremenih iznosa čiji povrat Njemačka mora zatražiti nalaze se u tablici 20.

(357) Kako bi se uzela u obzir stvarna prednost koju su zračni prijevoznik i njegova društva kćeri dobili u okviru kombinacije ugovora o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003., ugovora o marketingu od 7. travnja 2003. i ugovora o marketingu od 25. siječnja 2010. moguće je dodatno prilagoditi iznose navedene u tablici 20. na temelju dokaza i potvrda koje je dostavila Njemačka. Tu je prilagodbu potrebno temeljiti: i. na razlici između stvarnih plaćanja zračnog prijevoznika u pogledu naknada zračne luke prikazanih *ex post* s jedne strane i predviđenih novčanih tokova (*ex ante*) za tu stavku prihoda navedenih u tablici 19. s druge strane; i ii. na razlici između stvarnih iznosa za marketing plaćenih zračnom prijevozniku i njegovim društvima kćerima u okviru ugovora o marketingu prikazanih *ex post* s jedne strane i troškova za marketing predviđenih *ex ante* koji odgovaraju iznosima navedenima u tablici 19. s druge strane.

(358) Kako je već objašnjeno u uvodnoj izjavi 212., Komisija smatra da je društva AMS i Ryanair za potrebe primjene pravila o državnim potporama potrebno smatrati jednim poduzetnikom. Stoga bi Ryanair i AMS zajednički trebali odgovarati za cjelokupan povrat potpore primljene u okviru kombinacije ugovora o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003., ugovora o marketingu od 7. travnja 2003. i ugovora o marketingu od 25. siječnja 2010.

(359) Osim toga, Njemačka u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ([149]) iznosu potpore mora dodati kamate na iznos povrata izračunane od dana na koji je nezakonita potpora stavljena na raspolaganje korisniku do dana njezina povrata ([150]). Budući da su u ovom slučaju novčani tokovi koji odgovaraju iznosima potpore složeni i tekli su tijekom cijelog razdoblja valjanosti kombinacije ugovora o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003., ugovora o marketingu od 7. travnja 2003. i ugovora o marketingu od 25. siječnja 2010., Komisija smatra da je za izračun kamata na iznos povrata prihvatljivo pretpostaviti da je trenutak isplate potpore bio kraj ljetne sezone 2010. u skladu s IATA-om (tj. 30. listopada 2010.).

Tablica 20.

Iznos koji je potrebno vratiti za ugovor o uslugama zračne luke i ugovor o marketingu iz 2003. te za ugovor o marketingu iz 2010.

	Ljetna sezona 2010.
Broj otpremljenih putnika	55 188
OČEKIVANI PRIHODI *(u EUR)*	
Neto naknada koju Ryanair plaća po otpremljenom putniku	[…]*
Ukupni prihodi koji se odnose na zračni prijevoz	[…]*

([149]) Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

([150]) Vidjeti članak 14. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 659/1999.

	Ljetna sezona 2010.
Prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz po putniku	[…]*
Ukupni prihodi koji se ne odnose na zračni prijevoz	[…]*
Ukupni prihodi	[…]*
OČEKIVANE NAKNADE *(u EUR)*	
Fiksne naknade za marketing	[…]*
Mjesečne naknade za poslovanje	13 943
Ukupne naknade za poslovanje	97 601
Ukupne naknade	[…]*
NETO REZULTAT *(u EUR)* **IZNOS KOJI JE POTREBNO VRATITI**	**– 318 569**

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Državna potpora koju je Njemačka nezakonito dodijelila kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije između 2000. i 2011. u korist društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH financiranjem ulaganja u infrastrukturu u razdoblju od 2000. do 2011. spojiva je s unutarnjim tržištem.

2. Državna potpora koju je Njemačka nezakonito dodijelila kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije između 2000. i 2011. u korist društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH financiranjem gubitaka iz poslovanja u razdoblju od 2000. do 2011. spojiva je s unutarnjim tržištem.

3. Ugovor o uslugama zračne luke koji su 3. ožujka 2003. sklopila društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair u vezi s ugovorom o marketinškim uslugama koji su 7. travnja 2003. sklopila društva Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair te ugovorom o marketinškim uslugama koji su 28. kolovoza 2008. sklopila društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i AMS ne predstavlja potporu.

4. Državna potpora koju je Njemačka nezakonito dodijelila kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u korist društva Ryanair odnosno AMS kombinacijom ugovora o uslugama zračne luke koji su 3. ožujka 2003. sklopila društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair, ugovora o marketinškim uslugama koji su 7. travnja 2003. sklopila društva Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair te ugovora o marketinškim uslugama koji su 25. siječnja 2010. sklopila društva Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i AMS nije spojiva s unutarnjim tržištem.

Članak 2.

1. Njemačka zahtijeva povrat nespojive potpore navedene u članku 1. stavku 4. od korisnikâ.

2. S obzirom na to da Ryanair i AMS za potrebe ove odluke predstavljaju jedan gospodarski subjekt, oni zajednički odgovaraju za povrat državne potpore koju je svatko do njih dobio na temelju zajedničke primjene ugovora o uslugama zračne luke od 3. ožujka 2003., ugovora o marketingu od 7. travnja 2003. i ugovora o marketingu od 25. siječnja 2010.

3. Iznos za povrat uključuje kamate koje se obračunavaju od datuma stavljanja potpore na raspolaganje korisniku do dana njezina stvarnog povrata.

4. Kamate se obračunavaju složenim kamatnim računom u skladu s poglavljem V. Uredbe (EZ) br. 794/2004.

5. Njemačka s datumom objave ove odluke obustavlja sva preostala plaćanja potpore iz članka 1. stavka 4.

Članak 3.

1. Povrat potpore iz članka 1. stavka 4. trenutačan je i stvaran.

2. Njemačka osigurava da se ova odluka provede u roku od četiri mjeseca od dana njezine objave.

Članak 4.

1. U roku od dva mjeseca od objave ove odluke Njemačka dostavlja sljedeće podatke:

(a) ukupan iznos (glavnicu i kamate) potpore koju su primili korisnici;

(b) ukupan iznos (glavnicu i kamate) čiji je povrat potrebno tražiti od korisnikâ u skladu s člankom 2.;

(c) detaljan opis već poduzetih i planiranih mjera kojima će se ispuniti uvjeti iz ove odluke;

(d) dokumente kojima se dokazuje da je korisnicima naložen povrat potpore.

2. Njemačka redovito obavješćuje Komisiju o napretku svojih mjera poduzetih radi provedbe ove odluke dok se ne završi povrat potpore iz članka 2. Njemačka na zahtjev Komisije odmah dostavlja informacije o već poduzetim i planiranim mjerama kojima će se ispuniti uvjeti iz ove odluke. Nadalje, Njemačka dostavlja detaljne podatke o iznosima potpore i kamatama koje su korisnici već vratili.

Članak 5.

Ova je odluka upućena Saveznoj Republici Njemačkoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 15. listopada 2014.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik