II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/2336 НА КОМИСИЯТА

от 7 февруари 2017 година

SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) и SA.31149 (2012/C) — Германия Предполагаема държавна помощ за Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited, Ryanair и други авиокомпании, използващи летището

(нотифицирано под номер C(2017) 602)

(само текстът на немски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочената по-горе разпоредба ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочената по-горе разпоредба ([2]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. *ПРОЦЕДУРА SA.21877*

(1) През 2002, 2003, 2004, 2005 и 2006 г. Комисията получи няколко жалби от авиокомпанията Air Berlin, НПО в сферата на околната среда (Bund Umwelt und Naturschutz) и граждани относно предполагаема държавна помощ за Flughafen Lübeck GmbH (FLG), Infratil Limited („Infratil“) ([3]) и авиокомпанията Ryanair ([4]).

(2) На 7 ноември 2005 г. Комисията поиска от Германия да предостави информация, което Германия направи на 7 февруари 2006 г. Допълнителна информация бе поискана с писмо от 22 март 2006 г., на което Германия отговори на 12 юни 2006 г. На 14 октомври и 4 декември 2006 г. бяха проведени срещи между службите на Комисията, Infratil — мажоритарният собственик на дружеството, което експлоатира летището, и ханзейския град Любек („Hansestadt Lübeck“). Впоследствие след тези срещи, на 16 и 31 октомври 2006 г., 6 ноември 2006 г. и 4, 6 и 21 декември 2006 г. Infratil предостави допълнителна информация с електронни писма и съобщения по факс.

([1]) ОВ C 287, 29.11.2007 г., стр. 27.
([2]) ОВ C 295, 7.12.2007 г., стр. 29 и ОВ C 241, 10.8.2012 г., стр. 56.
([3]) *Infratil* е инвестиционно дружество за инфраструктура, установено в Нова Зеландия, което инвестира в областта на енергетиката, летищата и обществения транспорт. То е притежавало и експлоатирало по-специално следните летища: Wellington International airport, Нова Зеландия; Glasgow Prestwick Airport и Kent International Airport, Обединеното кралство. Междувременно се е освободило от своите инвестиции в европейски летища.
([4]) *Ryanair* е ирландска авиокомпания, която е член на Европейското сдружение на нискотарифните авиокомпании. Дейността на авиокомпанията е била свързана с вторични регионални летища. Понастоящем авиокомпанията обслужва приблизително 160 европейски дестинации. Ryanair има хомогенен флот, състоящ се от 272 самолета Boeing 737-800 със 189 места. Към момента на приемането на решението за откриване на процедурата през 2007 г. Ryanair е извършвала 23 полета седмично от летище Любек до 5 европейски дестинации, а именно Лондон—Станстед, Обединеното кралство, Милано—Бергамо и Пиза, Италия, Палма де Майорка, Испания, и Стокхолм—Скавста, Швеция.

(3) С писмо от 18 януари 2007 г. Германия отправи искане до Комисията да преустанови предварителното разследване на случая. С писмо от 2 май 2007 г. Комисията отхвърли искането.

(4) На 24 април 2007 г. Германия изпрати на Комисията допълнителни мнения. На 21 юни 2007 г. бе проведена среща между Германия и службите на Комисията.

(5) С писмо от 10 юли 2007 г. Комисията уведоми Германия, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на финансирането на летище Любек, финансовите отношения между Hansestadt Lübeck и Infratil и финансовите отношения на летището с Ryanair („решението за откриване на процедурата от 2007 г.“). Официалната процедура по разследване бе заведена под дело номер SA.21877 (C 24/2007).

(6) На 24 октомври 2007 г. беше приета поправка на решението за откриване на процедурата от 2007 г.

(7) Решението за откриване на процедурата от 2007 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([1]) на 29 ноември 2007 г. Поправката бе публикувана на 7 декември 2007 г. ([2]) Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си по отношение на въпросните мерки в срок от един месец от датата на публикуване.

(8) Комисията получи мнения от Ryanair, Air Berlin, Infratil, FLG, две НПО ([3]), търговско-промишлената палата на Любек („IHK Lübeck“) ([4]), асоциацията на германските авиокомпании (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, „BDF“) и частни лица ([5]). Германия отговори на тези мнения на 17 април 2008 г.

(9) На 24 юли 2008 г. независимият консултант на Комисията Ecorys поиска информация от Германия, за да изготви доклад по случая. Германия се обърна към Комисията на 1 август 2008 г., като оспори правото на Ecorys да получи информация и документи. Комисията отговори на 8 август 2008 г., като потвърди, че компетенциите на Комисията по този случай обхващат Ecorys. В съответствие с това исканата информация бе получена на 18 септември 2008 г.

(10) На 16 април 2009 г. Комисията поиска допълнителна информация от Германия. Германия поиска удължаване на крайния срок на 21 април 2009 г. и след това отново на 7 юли 2009 г. Исканата информация бе представена на 30 октомври 2009 г. Комисията поиска допълнителна информация на 29 октомври 2009 г., която Германия предостави на 16 декември 2009 г.

(11) На 17 октомври 2010 г. Комисията получи информация от страна на Air Berlin.

(12) С писмо от 28 март 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация от Германия. На 15 април 2011 г. Германия поиска удължаване на крайния срок. На 20 април 2011 г. Комисията одобри искането на Германия за удължаване на срока. На 21 април 2011 г. Германия поиска допълнително удължаване на крайния срок, което Комисията разреши на 27 април 2011 г. Германия представи първата част от исканата информация на 16 май 2011 г. С писмо от 20 май 2011 г. Комисията счете, че представената информация е непълна, и поиска да ѝ бъде предоставена оставащата информация. Германия представи възражение с писмо от 7 юни 2011 г. Комисията отговори на 15 юни 2011 г., като поиска липсващата информация.

(13) На 8 април 2011 г. Комисията изпрати въпросник на Ryanair. Отговорите бяха изпратени на Комисията на 4 юли 2011 г. Комисията препрати тази информация на Германия на 18 юли 2011 г., като я покани да представи мнение до 18 август 2011 г. На 8 август 2011 г. Комисията изпрати на Германия превод на представената от Ryanair информация, като удължи до 9 септември 2011 г. срока, в който Германия има възможност да представи мнение. Мнението на Германия бе изпратено на Комисията на 8 септември 2011 г. На 7 февруари 2012 г. Комисията поиска допълнителна информация от Ryanair по отношение на проучване на Oxera, което бе представено от Ryanair на 4 юли 2011 г. На 13 февруари 2012 г. Ryanair поиска удължаване на срока за отговор. На 16 февруари 2012 г. Oxera поиска пояснение от Комисията във връзка с един от зададените въпроси. Комисията представи пояснението на 17 февруари 2012 г. Ryanair представи своето мнение на 13 април 2012 г. Комисията изпрати това мнение на Германия на 27 юни 2012 г. Германия представи своето мнение по информацията от Ryanair с писмо от 10 септември 2012 г.

([1]) ОВ C 287, 29.11.2007 г., стр. 27.
([2]) ОВ C 295, 7.12.2007 г., стр. 29.
([3]) Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung Groß Grönau eV and Check-in Lübeck e.V.
([4]) Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK).
([5]) Peter C. Klanowski и Horst Conrad.

(14) Окончателният доклад на Ecorys от 29 март 2011 г. бе изпратен на Германия на 29 юни 2011 г., като Германия бе поканена да представи своето мнение. На 24 август 2011 г. на Германия бе изпратен превод на доклада, като Германия бе поканена да представи своето мнение до 26 септември 2011 г. Германия представи своето мнение на 10 октомври 2011 г.

(15) На 30 юни 2011 г. Германия изпрати втората част от информацията, поискана от Комисията. На 29 юни 2011 г. Германия отговори на писмото на Комисията от 15 юни 2011 г. На 5 юли 2011 г. Комисията поиска от Германия да изпрати липсваща информация. Германия изпрати липсващата информация на 15 юли 2011 г.

(16) На 4 юли 2011 г. Ryanair изпрати на Комисията своето мнение, което бе препратено към Германия на 8 август 2011 г. Германия представи своето мнение по тази информация на 8 октомври 2011 г.

(17) На 20 февруари 2012 г. Комисията поиска допълнителна информация от Германия. На 19 март 2012 г. Германия поиска крайният срок за представяне на информацията да бъде удължен до 17 април 2012 г. Комисията разреши удължаването на 21 март 2012 г. С писмо от 17 април 2012 г. Германия отговори на въпросите на Комисията от 24 февруари 2012 г. На 18 април 2012 г. Комисията поиска от Германия да изпрати липсваща информация до 28 април 2012 г., без възможност за удължаване на срока. В допълнение към това Комисията посочи, че ако това искане не бъде изпълнено, ще бъде издадено разпореждане за информация в съответствие с член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета ([1]). На 2 май 2012 г. бе проведена среща между Комисията и Германия. На 3 май 2012 г. Комисията разреши удължаване на срока до 11 май 2012 г. С писмо от 7 май 2012 г. Германия посочи допуснати от Комисията процедурни грешки и отказа да представи допълнителна информация.

(18) С писмо от 10 април 2013 г. Ryanair изпрати на Комисията доклад относно подхода на Oxera спрямо принципа за оператор в условията на пазарна икономика (принцип на ОУПИ). Докладът бе изпратен на Германия на 3 май 2013 г. Ryanair изпрати допълнителна информация на Комисията на 20 декември 2013 г.

(19) С писмо от 24 февруари 2014 г. Комисията покани Ryanair да представи своето мнение относно прилагането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. ([2]) С писмо от 21 март 2014 г. Комисията покани Infratil да представи своето мнение по отношение на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. На 15 април 2014 г. ([3]) в *Официален вестник* бе публикувана официална покана за всички заинтересовани страни да представят мненията си по отношение на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Германия представи своето мнение на 12 май 2014 г. Допълнителни мнения бяха представени от Air Berlin, Infratil и *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV* („SGF“) ([4]).

1.2. *ПРОЦЕДУРИ SA.27585 И SA.31149*

(20) На 28 януари 2009 г. SGF изпрати жалба по отношение на дело SA.21877. Жалбата беше регистрирана под дело за държавна помощ номер CP 31/2009 (SA.27585).

(21) С писмо от 5 февруари 2009 г. Комисията поиска информация от Германия относно съобщения в печата, свързани с летище Любек. Германия отговори с писма от 5 март 2009 г. и 12 март 2009 г.

(22) С писмо от 16 април 2009 г. Комисията поиска допълнителна информация от Германия. Германия отговори на 9 юли 2009 г.

(23) На 22 юни 2010 г. и 30 юни 2010 г. SGF внесе допълнителна жалба, в която се твърди, че допълнителна неправомерна държавна помощ е била предоставена от Германия в полза на FLG и Infratil. Тази жалба беше регистрирана под дело за държавна помощ номер CP 162/2010 (SA.31149).

(24) С писмо от 7 юли 2010 г. Комисията изпрати тази жалба на Германия и поиска информация. С писмо от 13 юли 2010 г. Германия поиска удължаване на крайния срок. Комисията одобри искането с писмо от 14 октомври 2010 г.

([1]) Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

([2]) Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпании (ОВ C 99, 4.4.2014 г., стр. 3).

([3]) ОВ C 113, 15.4.2014 г., стр. 30.

([4]) Това е неправителствена организация, регистрирана съгласно правилата на Директива 2003/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 г. за осигуряване участието на обществеността при изготвянето на определени планове и програми, отнасящи се до околната среда и за изменение по отношение на участието на обществеността и достъпа до правосъдие на Директиви 85/337/ЕИО и 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 156, 25.6.2003 г., стр. 17).

(25) С писмо от 28 март 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация от Германия. С писмо от 8 април 2011 г. Комисията поиска информация от Ryanair по отношение на нейните споразумения с FLG.

(26) Германия поиска удължаване на крайния срок до 15 юли 2011 г. С писмо от 20 април 2011 г. Комисията прикани Германия да отговори на въпросите по отношение на жалбите до 28 април 2011 г. С писмо от 21 април 2011 г. Германия поиска допълнително удължаване на крайния срок. С писмо от 27 април 2011 г. Комисията разреши удължаване на крайния срок до 16 май 2011 г. Германия изпрати информация на 16 май 2011 г.

(27) На 20 май 2011 г. Комисията изпрати напомняне в съответствие с член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999, като посочи, че изпратената информация е непълна. Крайният срок за представяне на отговора беше 7 юни 2011 г. Германия отговори с писмо на 7 юни 2011 г., като отхвърли твърдението, че писмото от 20 май 2011 г. е представлявало напомняне по смисъла на Регламент (ЕО) № 659/1999, тъй като два от въпросите изглежда са били преработени и по нейно мнение един въпрос е бил нов.

(28) С писмо от 15 юни 2011 г. Комисията изпрати на Германия второ напомняне в съответствие с член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999, като ѝ даде възможност да представи информация до 29 юни 2011 г. В случай на неспазване на това напомняне Комисията щеше да обмисли дали да издаде разпореждане за информация. Германия отговори с писмо от 29 юни 2011 г. на някои от въпросите и информира Комисията, че отговорите на останалите въпроси ще бъдат представени през юли 2011 г.

(29) С писмо от 4 юли 2011 г. Комисията получи допълнителна информация от Ryanair.

(30) С писмо от 5 юли 2011 г. Комисията изпрати на Германия трето напомняне в съответствие с член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999, като ѝ даде възможност да представи информация по останалите въпроси до 15 юли 2011 г. Германия отговори с писмо от 15 юли 2011 г.

(31) С писмо от 18 юли 2011 г. Комисията препрати на Германия информацията, представена от Ryanair на 4 юли 2011 г., и я покани да представи своето мнение. Германия поиска информацията от Ryanair да бъде преведена на немски език. Комисията изпрати на Германия версия на тази информация на немски език с писмо от 8 август 2011 г.

(32) С писмо от 8 септември 2011 г. Германия представи своето мнение по информацията от Ryanair. На 7 февруари 2012 г. Комисията поиска допълнителна информация от Ryanair по отношение на проучването на Oxera. На 13 февруари 2012 г. Ryanair поиска удължаване на срока за отговор. На 16 февруари 2012 г. бе поискано пояснение във връзка с един от въпросите, отправени от Комисията. Комисията представи това пояснение на 17 февруари 2012 г.

(33) С писмо от 22 февруари 2012 г. Комисията уведоми Германия, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на евентуална държавна помощ в полза на Infratil, FLG, Ryanair и други авиокомпании, използващи летище Любек („решението за откриване на процедурата от 2012 г.“) ([1]). В отговор с писмо от 14 март 2012 г. Германия поиска от Комисията да бъде заличена определена информация, посочена в решението за откриване на процедурата от 2012 г. Комисията частично одобри искането с писмо от 20 март 2012 г., като обясни, че не е в състояние да се съгласи да бъде заличена определена информация. Германия оспори позицията на Комисията по отношение на поверителността още веднъж с писмо от 3 април 2012 г. Комисията изпрати на Германия писмо по този въпрос на 25 април 2012 г., като представи променена версия на решението за откриване на процедурата от 2012 г. и допълнителни аргументи.

(34) На 2 март 2012 г. Ryanair изпрати искане до Комисията относно евентуално преразглеждане на решението за откриване на процедурата от 2012 г. преди публикуването му, за да се предотврати публикуването на поверителна информация. Комисията отговори на 6 март 2012 г., като изтъкна, че държавата членка следва да представи такава информация на Ryanair. След обмен на кореспонденция между Ryanair, Комисията и Германия, на 27 април 2012 г. Ryanair представи списък с искания за заличаване на поверителна информация и също така отправи критики във връзка с процедурни въпроси. В допълнение към това на 30 април 2012 г. Германия представи на Комисията допълнителни искания от Ryanair за заличаване на определена информация. Версията на решението за откриване на процедурата от 2012 г. със заличена информация беше изпратена на Ryanair на 29 юни 2012 г.

(35) Както поиска Комисията на 7 февруари 2012 г., Ryanair представи своето мнение с писмо от 13 април 2012 г. Комисията препрати това мнение на Германия на 27 юни 2012 г. Германия представи своето мнение по информацията от Ryanair с писмо от 10 септември 2012 г.

([1]) Преди откриването на процедурата мерките бяха разследвани в рамките на дела СР 31/2009 (SA.27585) и СР 162/2010 (SA.31149).

(36) С писмо от 24 февруари 2012 г. Комисията поиска от Германия да представи повече информация по отношение на делата в рамките на 20 дни. На 19 март 2012 г. Германия поиска удължаване на крайния срок до 20 април 2012 г. Комисията се съгласи да удължи крайния срок до 17 април 2012 г. с писмо от 21 март 2012 г. Германия представи исканата информация на 17 април 2012 г. С писмо от 18 април 2012 г. Комисията заяви, че представената от Германия информация е непълна и поиска липсващата информация да бъде представена до 28 април 2012 г. Комисията добави, че ако това искане не бъде изпълнено, ще бъде издадено разпореждане за информация в съответствие с член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999. На 3 май 2012 г. Комисията изпрати на Германия още едно писмо, като я призова да представи липсващата информация до 11 май 2012 г.

(37) На 14 май 2012 г. Германия представи на Комисията своето мнение по отношение на решението за откриване на процедурата от 2012 г.

(38) Решението за откриване на процедурата от 2012 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 10 август 2012 г. ([1]) Всички заинтересовани страни получиха възможност да представят мнения по отношение на решението в рамките на един месец. С две писма от 16 август 2012 г. и 22 август 2012 г. Ryanair поиска удължаване на крайния срок до 24 септември 2012 г. На 24 август 2012 г. Wizz Air поиска удължаване на крайния срок до 24 септември. На 31 август 2012 г. Infratil поиска удължаване на крайния срок до 10 октомври 2012 г. На 5 септември 2012 г. Hansestadt Lübeck и FLG поискаха от Комисията да удължи крайния срок до 10 октомври 2012 г. На 7 септември 2012 г. Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) ([2]) поиска удължаване на крайния срок до 10 октомври 2012 г. В същия ден Комисията одобри исканията за удължаване на крайния срок на Ryanair, Wizz Air, ADV, Hansestadt Lübeck, FLG и Infratil.

(39) Pro Airport Lübeck e.V. представи коментар на 9 септември 2012 г.

(40) На 10 септември 2012 г. Flughafen Hamburg GmbH („летище Хамбург“) и правителството (Landesregierung) на провинция Шлезвиг-Холщайн поискаха от Комисията да удължи крайния срок за представяне на мнения до 10 октомври 2012 г. Комисията разреши удължаването на крайния срок на следващия ден. SGF представи своето мнение на Комисията на 10 септември 2012 г.

(41) Ryanair представи своето мнение на Комисията на 24 септември 2012 г., в което бе включен и доклад, изготвен от Oxera. Hansestadt Lübeck представи своето мнение на Комисията с писмо от 8 октомври 2012 г. На 10 октомври 2012 г. Комисията получи мнения от ADV, FLG, Infratil и Wizz Air, включително доклад на Oxera. В същия ден Ryanair добави към представената информация няколко доклада, изготвени от Oxera.

(42) На 3 май 2014 г. Комисията препрати на Германия неповерителните версии на докладите на Oxera, като я покани да представи мнение.

(43) Ryanair представи допълнителна информация на 15 май 2013 г., 17 януари 2014 г. и 31 януари 2014 г.

(44) С писмо от 11 февруари 2013 г. Комисията поиска от Германия в срок от 20 дни да представи всички договори във връзка с приватизацията на летище Любек. Тази информация бе отказана на Комисията с писмо от 28 февруари 2014 г., тъй като приватизацията на летище Любек не представлява част от настоящата процедура. След проведени консултации между Комисията и Германия последната изпрати подробностите относно приватизацията на летище Любек с писмо от 13 март 2014 г.

(45) На 24 февруари 2013 г. и 17 март 2014 г. Комисията уведоми Германия относно въвеждането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и тяхното значение за настоящото производство, като покани Германия да представи мнение. В отговор Германия представи информация на 27 март 2014 г. Допълнителна информация бе предоставена от Wizz Air с писмо от 30 април 2014 г. и от Германия на 12 май 2014 г.

(46) С писма от 2 септември 2014 г., 12 септември 2014 г. и 26 септември 2014 г. Ryanair представи допълнителни доклади, изготвени от Oxera, по отношение на възприетия наскоро подход на Комисията във връзка с принципа на ОУПИ.

1.3. *СЪВМЕСТНА ПРОЦЕДУРА ПО ДЕЛА SA.21877, SA.27585 И SA.31149*

(47) През 2014 г. Комисията обедини процедури SA.21877, SA.27585 и SA.31149.

(48) С писмо от 30 септември 2014 г. Комисията поиска допълнителна информация от Германия.

([1]) ОВ C 241, 10.8.2012 г., стр. 56.
([2]) Федерална асоциация на германските търговски летища (Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen).

(49) На 6 октомври 2014 г. Германия поиска от Комисията да удължи крайния срок за представяне на исканата информация до 30 ноември 2014 г. Комисията удължи крайния срок до 17 ноември 2014 г. На 21 ноември 2014 г. Комисията изпрати на Германия напомняне да представи исканата информация до 3 декември 2014 г. Комисията заяви, че ако това напомняне не бъде спазено, ще бъде издадено разпореждане за информация в съответствие с член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999. Германия представи исканата информация на 3 декември 2014 г. След проведена телеконференция на 18 декември 2014 г. Германия представи допълнителна информация на 12 януари 2015 г. и 14 януари 2015 г.

(50) Комисията получи информация от Ryanair с електронни писма от 26 януари 2015 г., 9 февруари 2015 г. и 27 февруари 2015 г.

(51) На 30 януари 2015 г. Air Berlin изрази интерес по отношение на решение на Комисията относно предполагаемата държавна помощ за Ryanair.

(52) С писмо от 23 март 2015 г. Комисията представи допълнителни мнения от трети страни, като покани Германия да представи своето мнение. Германия отговори на 9 април 2015 г., като представи своето мнение по коментарите на третите страни.

(53) С електронно писмо от 20 април 2015 г. Комисията поиска допълнителна информация относно дружеството Yasmina Flughafenmanagement GmbH („Yasmina“) ([1]) — оператор на летище Любек през 2013 и 2014 г. На 4 май 2015 г. на Германия бяха изпратени допълнителни въпроси относно платената от Infratil цена за опцията за продажба.

(54) Hansestadt Lübeck отговори на 5 май 2015 г., като представи отговори на въпросите относно Yasmina. С писмо от 11 май 2015 г. Германия отговори на искането на Комисията за повече информация относно цената на опцията за продажба.

(55) На 13 май 2015 г. Комисията отправи въпрос към Oxera относно предполагаемата държавна помощ за таксите за размразяване. В отговор на искането, на 18 май 2015 г. Oxera представи доклад относно размразяването.

(56) С електронно писмо от 22 май 2015 г. Комисията поиска от Oxera пояснение относно докладите на дружеството от септември 2014 г. и февруари 2015 г. относно рентабилността на допълнителните писма, подписани между Ryanair и FLG през 2010 г. Комисията получи отговор на 28 май 2015 г.

(57) На 23 юни 2015 г. Комисията отправи допълнителни въпроси към Германия. Отговорите бяха получени на 25 юни 2015 г. и 3 юли 2015 г. Комисията изпрати допълнителни въпроси на Германия на 29 юни 2015 г., отговорите на които бяха получени с писмо от 24 юли 2015 г.

(58) На 3 юли 2015 г. Ryanair изпрати на Комисията обяснителна бележка от Oxera.

(59) На 4 август 2015 г. Комисията отправи допълнителни въпроси към Германия. Отговорите бяха получени на 10 септември 2015 г.

(60) На 30 ноември 2015 г. Ryanair представи на Комисията още една бележка от Oxera, в която се оценява дали споразуменията между летището и авиокомпаниите отговарят на принципа на ОУПИ в контекста на цялостната рентабилност на летището. Hansestadt Lübeck представи допълнителна информация на 20 януари 2016 г., а Германия — на 19 февруари 2016 г.

1.4. *ОБЖАЛВАНЕ НА РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА ОТ 2012 Г. ПО ОТНОШЕНИЕ НА ТАРИФАТА НА ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ*

(61) Hansestadt Lübeck поиска частична отмяна на решението за откриване на процедурата от 2012 г. Общият съд отмени решението за откриване на процедурата от 2012 г. по отношение на тарифата на летищните такси, приета за летище Любек през 2006 г. („тарифа на таксите от 2006 г.“) ([2]). Комисията обжалва това решение пред Съда, който потвърди решението на Общия съд ([3]). По този начин решението за откриване на процедурата от 2012 г. беше окончателно отменено по отношение на тарифата на таксите от 2006 г. Поради това тарифата на таксите от 2006 г. няма да бъде предмет на оценка в настоящото решение.

([1]) Yasmina е било дъщерно дружество, изцяло притежавано от 3 Y Logistic und Projektbetreuung GmbH („3Y“) — инвестиционно дружество, собственост на физическо лице, а именно Saudi Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Yasmina е било създадено с цел закупуване и експлоатация на летище Любек.

([2]) Решение от 9 септември 2014 г., *Hansestadt Lübeck/Европейска комисия*, T-461/12, EU:T:2014:758.

([3]) Решение от 21 декември 2016 г., Комисия/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

2.1. *КОНТЕКСТ НА РАЗСЛЕДВАНЕТО И НА МЕРКИТЕ*

2.1.1. ***Регион на обслужване, развитие на пътникопотока и авиокомпании, обслужващи летището***

(62) Летище Любек е разположено на приблизително 73 километра от град Хамбург в провинция Шлезвиг-Холщайн, Германия.

(63) Самото летище определя своя регион на обслужване като метрополния район на град Хамбург и Йоресун (област Голям Копенхаген/Малмьо). Този регион може да се обслужва от следните летища:

— летище Хамбург (~ 78 километра от летище Любек, ~ 65 минути с автомобил),

— летище Росток (~ 134 километра от летище Любек, ~ 1 час и 19 минути с автомобил),

— летище Бремен (~ 185 километра от летище Любек, ~ 1 час и 56 минути с автомобил),

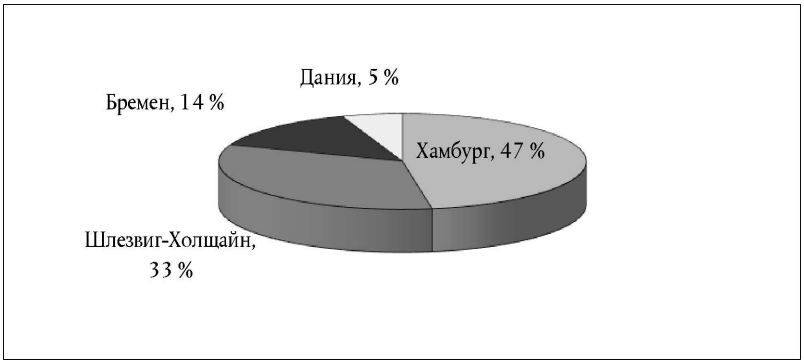
— летище Хановер (~ 208 километра от летище Любек, ~ 2 часа и 8 минути с автомобил) и

— летище Копенхаген (~ 280 километра от летище Любек, ~ 3 часа с автомобил и ферибот).

(64) Съгласно проучване на пазара, проведено от летището през 2009 г., мнозинството от (заминаващите) пътници на летище Любек идват от Хамбург (т.е. 47,20 %). Летището е очаквало увеличение на заминаващите пътници от Дания след завършването на постоянната връзка в пролива Фемарн-Белт между Германия и Дания. На фигура 1 се обобщава произходът на пътниците на летище Любек.

Фигура 1

Произход на заминаващите пътници на летище Любек (проучване на пазара, 2009 г.)



(65) Пътникопотокът на летището се е увеличил от 48 652 души през 1999 г. на 546 146 души през 2010 г. (вж. таблица 1). Летището е очаквало броят на пътниците да се увеличи на 2,2 милиона души до 2015 г. Такова развитие на пътникопотока обаче не е настъпило.

Таблица 1

Развитие на пътникопотока на летище Любек през периода от 1999 г. до 2013 г. [1]

Година	Брой пътници
1999 г.	48 652
2000 г.	142 586
2001 г.	192 726
2002 г.	244 768
2003 г.	514 560

Година	Брой пътници
2004 г.	578 475
2005 г.	710 788
2006 г.	677 638
2007 г.	612 858
2008 г.	544 339
2009 г.	697 559
2010 г.	546 146
2011 г.	344 068
2012 г.	359 974
2013 г.	367 252

([1]) Вж. уебсайта на летище Любек: http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (последно осъществен достъп на: 22 май 2015 г.).

(66) Към датата на приемане на настоящото решение нито една авиокомпания не извършва полети от Любек. Не се предлагат нито редовни, нито чартърни полети.

2.1.2. ***Собственост върху летището***

(67) Летище Любек първоначално е било експлоатирано от *FLG* — дружество с ограничена отговорност. Hansestadt Lübeck е продължило да бъде собственик на известна част от летищната инфраструктура и земята. FLG е използвало летищната инфраструктура въз основа на споразумение за лизинг. Собствеността върху FLG се е променила няколко пъти през последните години. До 30 ноември 2005 г. Hansestadt Lübeck е бил единствен акционер във FLG, като е притежавал 100 % от акциите. Съгласно „споразумението за участие от 2005 г.“ (Beteiligungsvertrag), Hansestadt Lübeck е продал 90 % от своите акции във FLG на Infratil, считано от 1 декември 2005 г. Hansestadt Lübeck е продължил да бъде собственик на останалите 10 % като миноритарен акционер. Споразумението за участие от 2005 г. включва редица условия и опции за продажба/покупка за двете страни (за повече подробности вж. раздел 2.3.1).

(68) С цел на Infratil да не се позволи да упражни своята опция за продажба, през 2009 г. Hansestadt Lübeck и Infratil са подписали допълнително споразумение (Ergänzungsvereinbarung 2009). Съгласно допълнителното споразумение за 2009 г. Infratil е трябвало да продължи да експлоатира летището до октомври 2009 г. и в замяна е било компенсирано за определени разходи (вж. таблица 3).

(69) В края на 2009 г. Infratil е упражнило своята опция за продажба и е продал своя дял обратно на Hansestadt Lübeck.

(70) От ноември 2009 г. Hansestadt Lübeck отново е станал единствен собственик (100 % от акциите) на FLG. През ноември 2009 г. градският съвет на Любек („*Bürgerschaft*“) ([1]) е взел решение до края на февруари 2010 г. да се намери нов частен инвеститор за FLG и летището да не получава никакво допълнително финансиране.

(71) На 25 април 2010 г. гражданите на Hansestadt Lübeck са решили чрез обществено гласуване да се гарантира оцеляването на летище Любек. Hansestadt Lübeck е счел, че са необходими допълнителни инвестиции за подобряване на летищната инфраструктура с цел приватизиране на летището.

(72) На 16 август 2012 г. Hansestadt Lübeck е публикувало покана за участие в търг в притурката към *Официален вестник на Европейския съюз* ([2]) относно продажбата на летище Любек. До 24 септември 2012 г. са били получени седем писма за изразяване на интерес. До 15 октомври 2012 г. пет страни са представили примерни необвързващи оферти. До 20 ноември 2012 г. три страни се представили окончателни обвързващи оферти. Било е

([1]) Bürgerschaft на Hansestadt Lübeck се състои от представители на гражданите на града.
([2]) ОВ 2012/S 156-261107 от 16 август 2012 г. (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EN:HTML&tabId=1).

извършено сравнение на трите оферти. То е включвало система за разпределение на точки, при която се вземат предвид както финансовата оферта, така и съответните планове за стопанска дейност и развитие. Категорично най-изгодна е била офертата на 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH, Frankfurt („3Y“), която е предвиждала *сделка с активи*. 3Y е било холдингово дружество на Yasmina — дружество с ограничена отговорност, създадено с цел закупуване и експлоатация на летище Любек. На 29 ноември 2012 г. *Bürgerschaft* на Любек се съгласил с условията и продажбата. Договорът за продажба е бил подписан на 14 декември 2012 г. и е влязъл в сила на 1 януари 2013 г. Yasmina е придобило някои от активите на FLG. Активите, които не са били продадени на Yasmina, са били прехвърлени на Hansestadt Lübeck чрез вливане на FLG в Hansestadt Lübeck („Verschmelzung“ на немски език). По този начин FLG е престанало да съществува като независим правен субект.

(73) В резултат на непрекъснатите загуби, отчитани от летището, през април 2014 г. Yasmina е обявило несъстоятелност, което е довело до откриване на производство по несъстоятелност на 23 април 2014 г. На 1 август 2014 г. летище Любек е било поето от китайски инвеститор — PuRen Germany GmbH („PuRen“). През септември 2015 г. PuRen е обявило несъстоятелност, което е доведе до откриване на производство по несъстоятелност на 30 септември 2015 г. На 1 юли 2016 г. летище Любек е било поето от Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG („Stöcker“).

(74) Комисията разследва следните мерки, които евентуално представляват държавна помощ в полза на FLG, Infratil, Ryanair и другите авиокомпании, използващи летището.

2.2. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА FLG*

(75) Комисията започна официална процедура по разследване относно следните мерки в полза на FLG:

— поемане на всички загуби, понесени в периода от 1978 г. до 2004 г.,

— споразумение за лизинг на земя и летищна инфраструктура (преди 1 януари 2006 г.) на цена под пазарната,

— поемане на непогасени задължения в резултат на няколко заема, които FLG е изтеглило от търговски банки,

— инвестиционна помощ за FLG посредством решението за регионалните летища от 2005 г. ([1]) и предполагаемото му нарушаване,

— компенсация за загубите на FLG от ноември 2009 г. насам,

— финансиране на инфраструктурни инвестиции от Hansestadt Lübeck и провинция Шлезвиг-Холщайн в периода 2010—2015 г.,

— подчиненост на акционерните заеми, отпуснати на FLG, от страна на Hansestadt Lübeck.

2.3. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА INFRATIL*

2.3.1. ***Продажба на акции на FLG***

(76) С оглед на непрекъснатите оперативни загуби на FLG Hansestadt Lübeck е решил да продаде своите акции във FLG. С цел да определи най-добрият купувач градът е обявил покана за участие в търг, която е била публикувана в *Официален вестник на Европейския съюз* на 21 март 2003 г.

(77) Hansestadt Lübeck е получи заявления за интерес от пет предприятия. Той е изпратил пакет, съдържащ по-подробна информация, на първите четири предприятия. Едно предприятие е подало своята примерна оферта на 17 юни 2003 г., след изтичане на крайния срок.

(78) Само едно предприятие, а именно Infratil, е представило официална оферта. Поради това Hansestadt Lübeck е започнал преговори с Infratil. През март 2005 г. е било сключено първото споразумение за продажба. То обаче е било обвързано с условието за придобиване на окончателно одобрение на планирането (Planfeststellungsbeschluss) за разширяване на пистата на летището в рамките на определен срок. След постановяването на решението на Висшия административен съд (Oberverwaltungsgericht, „OVG“) на Schleswig от 18 юли 2005 г. ([2]) това решение вече не е могло да бъде изпълнено.

([1]) Решение на Комисията от 19 януари 2005 г., № 644i/2002 — Германия — Ausbau der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur nach Teil II Ziffer 7 des Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (i) Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen (ОВ C 126, 12.5.2005 г., стр. 10).

([2]) Приетото на 20 януари 2005 г. решение за одобрение на планирането, с което се разрешава развитието на летище Любек и което обхваща различни инфраструктурни мерки, е било обжалвано в съда от различни страни. При предварителната фаза на производството са били постановени две решения на висши съдилища, които имат сила на закон: това са Решение 4 MR 1/05 от 18 юли 2005 г. на Висшия административен съд на Schleswig (OVG) и Решение 101/05 от 21 октомври 2005 г. на Висшия административен съд на Schleswig (OVG). Въз основа на тези решения е било отказано одобрение на планирането.

(79) Съдебното решение е променило принципно позицията на двете страни в преговорите. Тъй като в резултат на предишната процедура за възлагане на обществена поръчка е била получена само една официална оферта, Hansestadt Lübeck е счел, че е малко вероятно да има повече заинтересовани страни, след като разширяването на летището бъде преустановено. Поради това той е взел решение да не публикува втора покана за участие в търг. Вместо това Hansestadt Lübeck и Infratil са подновили преговорите въз основа на новите факти и са постигнали съгласие за условен договор за приватизация. На 24 октомври 2005 г. е било подписано споразумение за участие („споразумението за участие от 2005 г.“). То е влязло в сила на 1 декември 2005 г.

(80) В споразумението за участие от 2005 г. е бил предвиден трансфер на 90 % от акциите във FLG от Hansestadt Lübeck на Infratil, считано от 1 декември 2005 г. В замяна на това Infratil е заплатило т. нар. „покупна цена I“ в размер на […] EUR (*), както и допълнителна сума в размер на […] EUR на Hansestadt Lübeck, отговаряща на паричен кредит, който Hansestadt Lübeck е отпуснал преди това на FLG за финансиране на оперативни разходи и нови инвестиции. Infratil също така е трябвало да поеме оперативните загуби на летището за 2005 г.

(81) Освен това в споразумението за участие от 2005 г. е било предвидено, че на по-късен етап Infratil трябва да заплати „покупна цена II“ в размер на […] EUR, ако бъдат изпълнени следните две условия:

а) ако летището получи безусловно и окончателно одобрение на планирането, което обхваща някои договорно определени елементи (вж. съображение 82) и което не налага на FLG активни мерки за управление на шума, като например забрана за нощни полети или квота за шум (Lärmkontingent), или ако FLG сключи договори за строителни работи по отношение на договорно определени мерки на определена стойност;

б) ако през 2008 г. бъдат превозени поне […] пътници или, в случай че условие 1 вече е било изпълнено през 2006 или 2007 г., ако през 2006 г. бъдат превозени […] пътници или през 2007 г. бъдат превозени […] пътници.

(82) Договорно определените елементи от одобрението на планирането обхващат следното:

— разширяване на пистите,

— инсталиране на инструментална система за кацане от категория II или III („ILS CAT II“ или „ILS CAT III“),

— разширяване на пространството за паркиране,

— разширяване на територията на съществуващото летище,

— разширяване на перона.

(83) От покупна цена II е трябвало да се приспаднат следните елементи:

— покупна цена I ([…] EUR),

— оперативните загуби на летището от 2005 г. до 2008 г., чийто максимален общ размер възлиза на […] EUR,

— разходите, произтичащи от делото за държавна помощ, заведено от Air Berlin пред германските граждански съдилища, които според Германия възлизат на […] EUR,

— ако бъде издадено одобрение на планирането с договорно определените елементи (вж. съображение 82) — разликата между разходите за одобрението на планирането (без разходите за компенсаторни мерки) и еднократна сума в размер на […] EUR; според Германия тази разлика е в размер на […] EUR,

— ако не бъде издадено одобрение на планирането с договорно определените елементи (вж. съображение 82) — разходите за одобрението на планирането.

(84) Съгласно споразумението за участие от 2005 г. разходите за одобрението на планирането обхващат всички разходи, които имат отношение към ликвидността (liquiditätswirksam). Това включва разходи за компенсаторни мерки (Aufwendungen für Ausgleichsmaßnahmen) за процедурата по одобрение на планирането, проведена между 1 октомври 2005 г. и 31 декември 2008 г.

(85) Освен това споразумението за участие от 2005 г. съдържа опция за продажба, която позволява на Infratil да върне първоначално закупените акции във FLG и да си възстанови някои договорени разходи, ако

— до 31 декември 2008 г. не бъде получено одобрение на планирането или не бъдат сключени договори за строителните работи във връзка с мерките, посочени в съображение 82, и

— ако не бъде постигнат определен пътникопоток.

(*) Поверителна информация.

(86) В контекста на упражняването на опцията за продажба Hansestadt Lübeck е бил задължен да възстанови покупна цена I и да компенсира определени загуби. Съгласно споразумението за участие от 2005 г. Hansestadt Lübeck е трябвало да заплати […] EUR на Infratil, ако дружеството упражни опцията за продажба. Тази сума беше изчислена, както следва:

Таблица 2

Цена на опцията за продажба към 31 декември 2008 г. в EUR

Акционерни заеми от 2005 г.	[…]
+ салдо на акционерните заеми, отпуснати за:	
действителни одобрени оперативни загуби	[…]
действителни одобрени инвестиционни разходи	[…]
– публични средства	[…]
разходи за процеса по одобрение на планирането	[…]
разходи за правни услуги във връзка с Air Berlin	[…]
= салдо на отпуснатите акционерни заеми	**[…]**
+ 5 % годишна лихва върху акционерните заеми	[…]
+ покупна цена I	[…]
Общо	**[…]**

2.3.2. ***Допълнителното споразумение за 2009 г. и предоговарянето на опцията за продажба — поемане на допълнителни разходи, инвестиции и други разходи***

(87) През 2008 г. Infratil е обявило, че ще упражни своята опция за продажба, тъй като не е било получено одобрение на планирането, броят на клиентите не се е повишил до равнището, посочено в споразумението за участие от 2005 г., и оперативните разходи на FLG са се оказали по-големи от очакваното. За да задържи Infratil като летищен оператор, Hansestadt Lübeck се е съгласил да предоговори някои условия на споразумението за участие от 2005 г. по отношение на опцията за продажба. В резултат на това на 12 ноември 2008 г. е било подписано допълнителното споразумение за 2009 г., с което към цената на опцията за продажба, която Hansestadt Lübeck е трябвало да плати на Infratil съгласно споразумението за участие от 2005 г., са били добавени допълнителни разходи, инвестиции и други разходи, свързани с експлоатацията на летището през 2005 г.

(88) Съгласно допълнителното споразумение за 2009 г. новата цена на опцията за продажба е била изчислена, както следва:

Таблица 3

Цена на опцията за продажба, октомври 2009 г. в EUR

Цена на опцията за продажба (31 декември 2008 г.)	[…]
+ […] % лихва върху цената на опцията за продажба от 2008 г. за 2009 г.	[…]
+ салдо на акционерните заеми, отпуснати за:	
действителни одобрени оперативни загуби за 2009 г.	[…]
действителни одобрени инвестиционни разходи за 2009 г.	[…]
разходи за процеса по одобрение на планирането за 2009 г.	[…]
други разходи за 2009 г.	[…]
разходи за правни услуги във връзка с Air Berlin, понесени през 2009 г.	[…]

= салдо на отпуснатите акционерни заеми	**[…]**
+ […] % лихва върху акционерните заеми за 2009 г.	[…]
– разходи за 2009 г., които не са покрити от заеми	[…]
+ прихващане на застрахователните обезщетения на групата (т.е. дял на застрахователните премии на групата Infratil, приписван на FLG)	[…]
Общо	**[…]**

(89) Застрахователните обезщетения на групата са били дължими от Hansestadt Lübeck в контекста на акционерен заем, който е бил отпуснат от Infratil на FLG. Застрахователната полица е покривала всички летища, управлявани от Infratil. Дялът на разходите, приписван на FLG, възлиза на […] EUR.

(90) Следователно разликата между цената на опцията за продажба, платена в съответствие с допълнителното споразумение за 2009 г., и цената на опцията за продажба, която Hansestadt Lübeck е трябвало да плати съгласно споразумението за участие от 2005 г., е възлизала на […] EUR.

(91) В замяна на това Infratil се е отказало от своето право да упражни своята опция за продажба преди 22 октомври 2009 г. и е предоставило допълнителни права за участие на Hansestadt Lübeck. В допълнение към това Infratil е представило на Hansestadt Lübeck писмо за намерение между FLG и Ryanair в писмен вид, в което двете страни потвърждават своето намерение да увеличат броя на пътниците и да си сътрудничат по отношение на установяването на Ryanair на летище Любек.

2.4. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА RYANAIR*

2.4.1. ***Споразумение от 2000 г.***

(92) До 2000 г. FLG е било летище, което е зависело от приходите от въздухоплавателни дейности, генерирани от чартърни полети и от въздухоплаване с общо предназначение. През 2000 г. летището е променило своя бизнес модел и е станало летище за нискотарифни превозвачи, като приходите са били генерирани чрез комбинация от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности.

(93) На 29 май 2000 г. FLG е подписало споразумение за въздухоплавателни услуги с Ryanair („споразумението от 2000 г.“). В споразумението с Ryanair от 2000 г. са били посочени летищните такси, които Ryanair е следвало да плаща, както и стимулите за подкрепа за търговска реализация, които летището е следвало да плаща. Споразумението от 2000 г. е следвало да влезе в сила на 1 юни 2000 г. и да бъде валидно до 31 май 2010 г.

(94) За маршрута до Станстед летището е оценило разходите и приходите, както следва:

Таблица 4

Разходи и приходи във връзка със споразумението от 2000 г. от гледна точка на FLG

Елементи на споразумението с Ryanair	< 18 ротации седмично	≥ 18 ротации седмично
Разходи на FLG в EUR		
Подкрепа за търговска реализация — разходи за всеки пристигащ пътник	[…]	[…]
	До 31 май 2005 г.	От 1 юни 2005 г.
Приходи на FLG в EUR		
Дължими такси от Ryanair за всеки самолет	[…]	[…]
Дължими такси от Ryanair за всеки пристигащ пътник	[…]	[…]
Нетни дължими такси от Ryanair за всеки пристигащ пътник (такси минус подкрепата за търговска реализация)	*[…]*	*[…]*

Елементи на споразумението с Ryanair	< 18 ротации седмично	≥ 18 ротации седмично
Други:		
Такса върху оборота за всеки билет, продаден от FLG	[…] %	[…] %
Комисиона върху оборота от отдаване на автомобили под наем, резервирани чрез FLG	[…] %	[…] %
Такса сигурност (заплащана от Ryanair на съответния държавен орган) в EUR	[…]	[…]

2.4.2. ***Споразумения от 2010 г.***

(95) На 29 март 2010 г. Ryanair и летище Любек са подписали допълнително писмо № 1 към споразумението от 2000 г., което обхваща периода от 28 март 2010 г. до 30 октомври 2010 г. С това допълнително писмо се удължава действието на споразумението от 2000 г. до 30 октомври 2010 г. и се въвежда ново плащане за стимулиране за всеки пътник в размер на […] EUR, което FLG плаща на Ryanair, в допълнение към плащането за маркетингови услуги, посочено в споразумението от 2000 г., в размер на […] EUR на пътник (под 18 ротации седмично) или […] EUR на пътник (над 18 ротации седмично). Тъй като Ryanair е осъществявала повече от 18 ротации седмично, FLG е следвало да плаща на Ryanair общо […] EUR на пътник. Тъй като всички други условия от споразумението от 2000 г. са били запазени, таксите за пътнически услуги за заминаващи пътници, които е следвало да се плащат на FLG, са били в размер на […] EUR, таксите за перонно обслужване на единица наземно обслужване — […] EUR, таксите за наземно обслужване на пътници — […] EUR и таксите във връзка със сигурността за всеки пътник — […] EUR.

(96) През октомври 2010 г. е било подписано допълнително писмо № 2, което не запазва условията от допълнителното писмо от март 2010 г., а връща тарифата за плащания за маркетингови услуги, посочена в първоначалното споразумение от 2000 г. С допълнителното писмо от октомври 2010 г. условията на споразумение от 2000 г. са удължени с още 3 години до 1 ноември 2013 г.

(97) В деня, в който влиза в сила допълнително писмо № 1, а именно 29 март 2010 г., FLG също така е подписало споразумение за маркетингови услуги с Airport Marketing Services Limited (AMS), дъщерно дружество на Ryanair и изцяло притежавано от нея. Това споразумение за маркетингови услуги също обхваща периода от 29 март 2010 г. до 30 октомври 2010 г. и в него се посочват рекламните услуги, които AMS следва да предоставя на уебсайта www.ryanair.com срещу сумата от […] EUR, която FLG следва да плаща.

2.5. *ТАКСИ ЗА РАЗМРАЗЯВАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА НА ЛЕТИЩЕТО*

(98) Таксите за размразяване са определени в схема за специални такси, приложими към всички авиокомпании, използващи летището. Схемата за специални такси представлява документ, който е отделен от общата тарифа на таксите, която се прилага на летището. Тя се актуализира на всеки няколко години. В схемата за специални такси се прави разграничение между няколко категории, а именно размразяване на въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло до 10 t, размразяване на въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло от 10 t, течност за размразяване и топла вода, и се определя цена за всяка от тези категории.

3. **ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ**

(99) В своите решения за откриване на процедурата от 2007 и 2012 г. Комисията започна разследване по отношение на евентуална държавна помощ в полза на FLG, Infratil и Ryanair, Wizz Air и други чартърни авиокомпании, обслужващи Globalis Reisen.

3.1. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА FLG*

(100) Комисията изрази съмнения относно споразумението за прехвърляне на загубите от 19 октомври 1978 г. („споразумението за прехвърляне на загубите“), съгласно което Hansestadt Lübeck поема оперативните загуби на FLG в периода от 1978 до 2004 г., споразумението за лизинг на земята и летищната структура и поемането на непогасени задължения. Освен това Комисията изрази съмнения за евентуална инвестиционна помощ посредством решението за регионалните летища от 2005 г. и предполагаемото му нарушаване, компенсацията за загубите от ноември 2009 г. насам, финансирането на инфраструктурни инвестиции от Hansestadt Lübeck и провинция Шлезвиг-Холщайн и подчинеността на акционерните заеми, отпуснати на FLG от Hansestadt Lübeck. Във връзка с тези мерки Комисията изрази съмнения дали при нормални пазарни условия оператор в условията на пазарна икономика би осигурил подобни предимства на FLG.

3.2. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА INFRATIL*

(101) След като 90 % от акциите във FLG са били продадени на Infratil, Комисията изрази съмнение дали процесът на приватизация е съвместим с правилата за държавна помощ. В допълнение към това Комисията изрази съмнение относно евентуална държавна помощ при предоговарянето на условията за опцията за продажба през 2008/2009 г.

3.3. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА RYANAIR*

(102) По отношение на споразумението с Ryanair от 2000 г. и допълнителните писма от март и октомври 2010 г. Комисията изрази съмнение дали те не предоставят избирателно предимство на Ryanair и следователно дали не представляват държавна помощ.

3.4. *ТАКСИ ЗА РАЗМРАЗЯВАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА НА ЛЕТИЩЕТО*

(103) Комисията изрази съмнение дали таксите за размразяване, които се начисляват от ноември 2009 г. насам, не включват държавна помощ, тъй като е имало признаци, че начисляваните за размразяване цени са били по-ниски от разходите на летището.

4. **МНЕНИЕ НА ГЕРМАНИЯ**

4.1. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА FLG*

(104) Германия изтъкна, че FLG вече не съществува. В хода на приватизацията на летище Любек FLG и било влято в Hansestadt Lübeck. По този начин Hansestadt Lübeck е станал универсалният правоприемник на FLG и всички вземания между FLG и Hansestadt Lübeck вече не са валидни. Поради това Германия заявява, че всички твърдения за държавна помощ между Hansestadt Lübeck и FLG са неоснователни. В допълнение към това Германия коментира конкретните мерки, като посочва, че всички мерки са били в съответствие с правилата за държавна помощ, тъй като или представляват съществуваща помощ, или отговарят на принципа на ОУПИ.

— Споразумение за прехвърляне на загубите: Според Германия, тъй като споразумението за прехвърляне на загубите е било сключено през 1978 г. и действието му е приключило на 31 декември 2004 г., то не може да бъде включено в разследването. Ако то бъде класифицирано като държавна помощ, то би представлявало просто съществуваща помощ. Германия също така заяви, че споразумението за прехвърляне на загубите е представлявало обща мярка на икономическата политика, която не може да се счита за държавна помощ. Според Германия споразумението за прехвърляне на загубите също отговаря на принципа на ОУПИ, тъй като съответните мерки са били предназначени да привлекат авиокомпании към летището и да повишат броя на пътниците.

— Споразумение за лизинг и поемане на заемите: Според Германия всяка помощ във връзка с тези мерки би представлявала съществуваща помощ. В допълнение към това Германия заяви, че наемът е съответствал на пазарните стандарти, както се доказва от независимо проучване на Ernst & Young, възложено от Hansestadt Lübeck преди продажбата на FLG на Infratil, което Германия предостави на Комисията. Що се отнася до поемането на заемите, Германия заяви, че всички гаранции на дългове са били предоставени единствено в рамките на предварителното финансиране на инвестиции в инфраструктурни мерки, които във всеки случай впоследствие са били финансирани чрез плащания по споразумението за прехвърляне на загубите.

— Инвестиционна помощ за FLG посредством решението за регионалните летища от 2005 г. и предполагаемото му нарушаване: Германия заяви, че всички въпросни мерки никога не са били реализирани или попадат в обхвата на обществените услуги.

— Компенсация за загубите на FLG от ноември 2009 г. насам: Германия заяви, че финансирането на FLG от Hansestadt Lübeck от 2009 г. насам е в съответствие с правилата за държавна помощ, тъй като FLG не е упражнявало икономическа дейност, защото неговите дейности касаят услуги, попадащи в обхвата на обществените услуги, или услуги от общ икономически интерес.

— Финансиране на инфраструктурни инвестиции от Hansestadt Lübeck и провинция Шлезвиг-Холщайн: Германия заяви, че финансирането на инфраструктурни инвестиции е свързано с услуги от обществен интерес или обществени услуги и поради това е в съответствие с правилата за държавна помощ, както е предвидено в Насоките за въздухоплаването от 1994 г. ([1]) (какъвто е случаят по отношение на компенсацията за загубите от ноември 2009 г. насам).

([1]) Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИО за държавни помощи в авиационния сектор (ОВ C 350, 10.12.1994 г., стр. 5).

— Подчиненост на акционерните заеми, отпуснати на FLG, от страна на Hansestadt Lübeck: Германия заяви, че споразумението за подчиненост на Hansestadt Lübeck в полза на FLG представлява обичайна пазарна практика и не е предоставило никакво предимство на FLG.

4.2. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА INFRATIL*

4.2.1. ***Продажба на акции на FLG***

(105) Германия заяви, че договорената покупна цена е била в съответствие с пазарните стандарти. Освен това Германия посочи, че тръжната процедура за придобиване на 90 % от акциите на FLG е била открита, прозрачна, недискриминационна и безусловна. Германия заяви, че предоговарянето на споразумението в резултат на решението на *OVG Schleswig* от 18 юли 2005 г. ([1]) не е променило изхода от тръжната процедура, а именно че офертата на Infratil е била единствената и най-високата оферта. Според Германия обявяването на нова покана за изразяване на интерес след постановяването на решението е щяло да бъде ненужно и безплодно, тъй като ситуацията към онзи момент е била дори още по-малко привлекателна за потенциалните кандидати в сравнение с предходното положение.

(106) Германия заяви, че не е имало причина за нова покана за изразяване на интерес, тъй като решението на *OVG Schleswig* е променило стойността на летището, но не и действителния предмет на тръжната процедура. Освен това Германия е на мнение, че споразуменията трябва да могат да се изменят във всеки един момент. Тези аргументи бяха подкрепени от препратка към германското законодателство в областта на възлагането на обществени поръчки.

(107) В допълнение към това Германия заяви, че в експертния доклад на Ernst & Young се заключава, че условията на приватизацията отразяват настоящата пазарна стойност на FLG и далеч надхвърлят икономическите резултати от евентуална ликвидация.

4.2.2. ***Допълнителното споразумение за 2009 г. и предоговарянето на опцията за продажба — поемане на допълнителни разходи, инвестиции и други разходи***

(108) Германия заяви, че споразумението между Infratil и Hansestadt Lübeck трябва да се оцени в контекста на правното и икономическото положение на летище Любек през 2009 г. Това включва очакваното одобрение на планирането, висящите съдебни дела относно летището, както и икономическата и финансовата криза.

(109) Германия оспори твърдението, че е имало предимство за Infratil, тъй като цената за опцията за продажба вече е била договорена в контекста на първоначалното споразумение с Infratil от 2005 г. чрез публична, прозрачна и недискриминационна тръжна процедура. Германия заяви, че умереното увеличение на цената от 2009 г. в сравнение с договорената през 2005 г. сума следва да се разглежда като пропорционално на насрещните услуги от страна на Infratil.

(110) Германия посочи, че от икономическа гледна точка поемането на загубите е било по-изгодно от последствията, ако Infratil упражни своята опция за продажба. На първо място Германия подчерта, че закриването на летището не е вариант, защото непрекъснатата работа на летището представлява задължение за обществена услуга. Второ, нямало е да бъде възможно да се намери нов частен инвеститор в рамките на разумен срок, тъй като е щяла да бъде необходима общоевропейска процедура за възлагане на обществена поръчка. Такава процедура отнема време (приблизително 12 месеца) и ресурси.

4.3. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА RYANAIR*

4.3.1. ***Споразумение от 2000 г.***

(111) Според Германия на Ryanair не е предоставено икономическо предимство. Германия заяви, че частен оператор, съпоставим с FLG, би приел споразумението с Ryanair при сходни условия. При сключването на споразумението от 2000 г. FLG е изпълнявало стратегия за постигане на рентабилност в дългосрочен план. В този контекст Германия заяви, че бизнес стратегията на летищата обикновено се основава на въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности, включително експлоатиране на магазини, ресторанти и пространства за паркиране. Поради това според Германия е рентабилно да се предложат ниски такси за въздухоплаване на всички авиокомпании, за да се увеличи броят на пътниците и да се постигне съществен ръст на невъздухоплавателния сектор, което може да компенсира намалените приходи от въздухоплавателния сектор.

([1]) Oberverwaltungsgericht Schleswig; 4MR1/05.

(112) Освен това Германия посочи, че е имало няколко предимства в привличането на авиокомпании, които предлагат редовни услуги. По-специално Германия заяви, че летището е могло да очаква от съответните авиокомпании да не сключват споразумения с конкурентни летища в бъдеще. В допълнение към това се е очаквало летището да привлече и други авиокомпании.

(113) Германия подкрепи своя аргумент относно спазването на условията на пазара с експертния доклад на Ernst & Young. В допълнение към това Германия изтъкна, че частният мажоритарен акционер Infratil също е продължил да подкрепя стратегията, описана в съображение 112, след приватизацията на летището.

(114) Германия заяви, че в ретроспекция бизнес стратегията от 2000 г. изглежда разумна. Броят на пътниците се е увеличил значително, Ryanair е добавила нови дестинации и летище Любек е било в състояние да привлече нови авиокомпании, като например Wizz Air. Германия заяви, че споразумението с Ryanair е било от решаващо значение за привличането на частния инвеститор Infratil.

(115) Освен това Германия заяви, че не е имало избирателно предимство за Ryanair, тъй като FLG е щяло да предложи същите условия на всяка друга заинтересована авиокомпания.

(116) В допълнение към това Германия е на мнение, че предполагаемите предимства в полза на Ryanair не могат да бъдат приписани на държавата поради решението по делото *Stardust Marine* ([1]). Според Германия преди, по време на и след сключването на споразумението от 2000 г. FLG е действало самостоятелно и без държавата да упражнява влияние върху него. Освен това Германия заяви, че FLG не е било интегрирано в структурите на публичната администрация. На последно място Германия посочи, че надзорът, осъществяван от публичните органи върху управлението на FLG, е ограничен до въпроси от сферата на въздухоплаването и обществените услуги и не включва дейности по управление на стопанската дейност. Освен това Германия посочи, че Hansestadt Lübeck и по-специално надзорният съвет на FLG не са участвали в решението за сключване на споразумението от 2000 г., както става видно от протокола от заседанието на надзорния съвет от 11 юли 2000 г. и от писмено потвърждение на бившия изпълнителен директор на FLG.

(117) В допълнение към това Германия заяви, че споразумението от 2000 г. не нарушава и не заплашва да наруши конкуренцията и не засяга търговията между държавите членки, тъй като не съществуват действителни отношения на конкуренция между летище Любек и другите летища.

4.3.2. ***Споразумения от 2010 г.***

(118) Германия посочи, че допълнително писмо № 1 е в съответствие с пазарните условия и че не предоставя предимство на Ryanair. Като се позова на делото *Helaba I* ([2]), Германия заяви, че не е налице предимство, когато другите оператори на регионалните летища предлагат сходни условия на Ryanair. Освен това Германия заяви, че това е било доказано от сравнителния анализ на Ryanair.

(119) Германия заяви, че нискотарифните превозвачи като Ryanair и Wizz Air имат по-малко изисквания по отношение на наземните и инфраструктурните услуги. Първо, необходими са по-малко гишета за регистрация и проверка на пътниците, тъй като регистрацията за полети на Ryanair може да се извърши онлайн, и се пренася по-малко багаж. Второ, няма автобуси за превоз на пътници. Трето, тъй като разстоянията за придвижване на летище Любек са по-малки, времето, в което самолетите на Ryanair са на земята, също е по-малко. Четвърто, тъй като няма трансферни полети, не са необходими съоръжения за трансфер. Последно, тъй като полетният екипаж често извършва почистването в самолета, потребността от услуги за почистване е по-малка.

(120) Германия заяви, че няма предимства, които да могат да бъдат приписани на държавата, като използва същите аргументи, както за споразумението от 2000 г.

(121) Германия изтъкна, че допълнително писмо № 2 представлява удължаване на споразумението от 2000 г. и че условията на споразумението от 2000 г. не се изменят съществено. Тъй като споразумението от 2000 г. отговаря на изискванията на пазара, допълнително писмо № 2 също ги спазва.

(122) На последно място Германия посочи, че няма отрицателно отражение върху конкуренцията или търговията, защото летище Любек е малко регионално летище и не се конкурира с летище Хамбург.

([1]) Решение от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия* („*Stardust Marine*“), C-482/99, EU:C:2002:294.
([2]) Решение от 3 март 2010 г., *Bundesverband deutscher Banken/Комисия (Helaba I)*, T-163/05, EU:T:2010:59.

4.4. *ТАКСИ ЗА РАЗМРАЗЯВАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА НА ЛЕТИЩЕТО*

(123) Германия заяви, че таксите за размразяване не се договарят индивидуално, а се основават на схема за специални услуги, които са приложими към всички авиокомпании. Освен това Германия заяви, че не е налице държавна помощ, тъй като отсъстват основните елементи за наличие на такава помощ. Първо, таксите не са избирателни. Второ, таксите не могат да бъдат приписани на държавата, което се потвърждава от факта, че Infratil и Yasmina — двама частни инвеститори — са били отговорни за определянето на тези такси в рамките на значителния срок, в който са експлоатирали летището. Трето, не е предоставено предимство. Частните инвеститори Infratil и Yasmina са взели решение да не променят схемата за специални услуги, което показва, че таксите за размразяване са били в съответствие с изискванията на пазара.

5. **МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ**

5.1. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА FLG*

(124) Що се отнася до евентуална държавна помощ в полза на FLG, повечето от страните, които изразиха мнение, бяха съгласни с Германия. По-специално това бяха Ryanair, FLG, IHK Lübeck и ADV.

(125) Изразилите несъгласие трети страни бяха SGF, BDF и две физически лица — Peter C. Klanowski и Horst Conrad. Тези страни заявиха, че FLG е получило държавна помощ от Hansestadt Lübeck:

— Споразумение за прехвърляне на загубите: SGF заяви, че задължението за обществена услуга във връзка с експлоатацията на летището обхваща само въздухоплаването с общо предназначение и изключва търговското въздухоплаване. За разлика от твърденията на Германия, SGF бе на мнение, че летищата в Германия могат да бъдат закрити по искане на летищния оператор. Освен това SGF заяви, че както наемът, заплащан от FLG до 2006 г., така и плащаният след това наем са твърде ниски.

— Споразумение за лизинг и поемане на заемите: Според BDF фактът, че Германия не е успяла да предостави достатъчно информация на Комисията, е признак за наличие на помощ.

— Евентуална инвестиционна помощ за FLG посредством решението за регионалните летища от 2005 г. и предполагаемото му нарушаване: За разлика от твърденията, посочени в решението за откриване на процедурата, SGF заяви, че помощта е била предоставена на летището твърде рано, тъй като все още не е било издадено решение за одобрение на планирането. Според SGF това е създало времево предимство за летище Любек в сравнение с останалите летища и е заплашило конкуренцията на пазара. Що се отнася до евентуална помощ за инфраструктурни мерки, SGF и Klanowski са на мнение, че някои от мерките (а именно финансирането на оградите за сигурност, осветлението и инструменталната система за кацане) трябва да бъдат счетени за оперативна помощ. Освен това SGF заяви, че тези мерки не отговарят на критериите за счетоводно и финансово отчитане, определени в решението на Съда по делото *Altmark* ([1]). Освен това SGF е на мнение, че мерките не следват ясно определена цел от общ интерес. В допълнение към това не са налице задоволителни средносрочни перспективи за използване на инфраструктурата. На последно място SGF заяви, че дори съгласно новата тарифа на таксите не се позволява достъп до новата инфраструктура по равнопоставен и недискриминационен начин, тъй като само Ryanair е в състояние да изпълни критериите, за да се възползва от най-ниските такси.

— Финансиране на инфраструктурни инвестиции от Hansestadt Lübeck и провинция Шлезвиг-Холщайн: Освен това SGF заяви, че бъдещите инвестиции са били изчислени въз основа на неправилни допускания и поради това са били прекомерни. Освен неуспеха на летището да привлече по-голям брой пътници, SGF добави, че летището не е успяло да намали своите разходи. Като се позовава на концепцията за въздухоплаването на Северна Германия („*Norddeutsches Luftverkehrskonzept*“), SGF заявява, че всички по-големи летища в Северна Германия (включително Хамбург) разполагат със свободен капацитет. Посочва се, че не се предвиждат затруднения във връзка с наличния капацитет най-малко до 2030 г. Освен това инвестициите, и по-специално за инструменталната система за кацане, не могат да се разглеждат като възстановяване на разходи за обществена услуга. Според SGF инвестирането в тази система е било от икономически интерес за FLG, за да се създадат условия за постигането на неговите средносрочни икономически цели.

— Подчиненост на акционерните заеми, отпуснати на FLG, от страна на Hansestadt Lübeck: SGF е на мнение, че летище Любек представлява „предприятие в затруднено положение“ и е било в такова положение през 2008/2009 г. В тази връзка SGF счита, че споразумението за подчиненост представлява важен инструмент за предотвратяване на изпадането в несъстоятелност. Според SGF подчинеността на акционерните заеми е възлизала на […] EUR.

([1]) Решение от 24 юли 2003 г., Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, EU:C:2003:415.

5.2. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА INFRATIL*

5.2.1. ***Продажба на акции на FLG***

5.2.1.1. **Infratil**

(126) Infratil заяви, че акциите на FLG са били закупени в съответствие с тръжна процедура, която е била общоевропейска, открита, прозрачна и недискриминационна. Освен това покупната цена е отговаряла на пазарната стойност на закупените 90 % от акциите на FLG при дадените обстоятелства. Поради това споразумението за участие от 2005 г. не е съдържало никакви елементи на държавна помощ. Infratil добави, че е представило най-добрата оферта и че това не се променя от факта, че Hansestadt Lübeck и Infratil са пристъпили към втори кръг от преговори за изменение на условията на първоначалното споразумение.

5.2.1.2. **Ryanair**

(127) Според Ryanair приватизацията е била осъществена в рамките на открита, прозрачна и недискриминационна тръжна процедура, както е видно от експертен доклад, изготвен от Ernst & Young. В това отношение Ryanair изтъкна репутацията и независимостта на Ernst & Young. Според Ryanair закриването на летището не е представлявало вариант поради икономически и свързани с политиката причини.

5.2.1.3. **Schutzgemeinschaft**

(128) Що се отнася до евентуална държавна помощ във връзка с приватизацията на FLG, SGF изрази сериозни съмнения относно съвместимостта на покупната цена с пазарния стандарт. Освен това SGF заяви, че споразумението е включвало гаранции от Hansestadt Lübeck, които също представляват държавна помощ.

5.2.2. ***Допълнителното споразумение за 2009 г. и предоговарянето на опцията за продажба — поемане на допълнителни разходи, инвестиции и други разходи***

5.2.2.1. **Infratil**

(129) Infratil обясни, че допълнителното споразумение за 2009 г. трябва да се разглежда в контекста на споразумението за участие от 2005 г. и условието да се получи одобрение на планирането. Тъй като в крайна сметка не е било получено одобрение на планирането поради решението на *OVG*, през 2008 г. Infratil е обявило, че ще упражни своята опция за продажба. Допълнителното споразумение за 2009 г. е единственият вариант, чрез който Hansestadt Lübeck е могъл да попречи на Infratil да предприеме тази стъпка.

(130) Infratil заяви, че избраният от Hansestadt Lübeck вариант отговаря на изискванията на пазара. Ако Infratil бе упражнило опцията за продажба, HL е щял да понесе всички разходи и загуби, произтичащи от експлоатацията на летище Любек от 31 декември 2008 г. насам. Летището не би могло да бъде препродадено на частен инвеститор в рамките на кратък срок и Hansestadt Lübeck не би могъл да го закрие поради задължение съгласно публичното право и поради финансови причини. В допълнение към това оттеглянето на Infratil вероятно е щяло да накара Ryanair да намали или да преустанови предлагането на своите услуги на летище Любек. Поради това Infratil заяви, че оперативните загуби на FLG са щели да бъдат по-високи, ако Infratil бе упражнило своята опция за продажба.

(131) Infratil заяви, че разликата между цената за опцията за продажба, платена в съответствие с допълнителното споразумение за 2009 г., и цената за опцията за продажба, която е щяла да бъде дължима през януари 2009 г., се основава на договорените от страните условия. Във всеки случай след обратната национализация Hansestadt Lübeck е щял да поеме всички допълнителни суми с изключение на две, което води до заключението, че допълнителното споразумение за 2009 г. е било най-изгодното от икономическа гледна точка („*wirtschaftlich*“) решение.

(132) Освен това Infratil заяви, че допълнителните суми не представляват предимство за Infratil. Първо, ако Infratil бе упражнило своята опция за продажба, допълнителното покритие на загубите през 2009 г. нямаше да бъде поето от дружеството. Второ, задължението на Hansestadt Lübeck да изплаща лихва за акционерните заеми в периода от 1 януари 2009 г. до 22 октомври 2009 г. не може да се счита за икономическо предимство, защото Infratil е можело да реализира същите или дори по-високи приходи от постъпленията от упражняването на опцията за продажба през януари 2009 г. В един хипотетичен сценарий Infratil е щяло да използва тези постъпления, за да погаси съществуващите дългове и по този начин да си спести плащането на лихви. Освен това на Infratil не е предоставено предимство, защото не се е очаквало летище Любек да генерира печалба в краткосрочен план, а по-скоро да продължи да отчита загуби.

(133) Infratil заяви, че упражняването на опцията за продажба не му е позволила да възстанови напълно положението *ex quo ante*, тъй като е трябвало да поеме определени загуби (разликата между одобрените оперативни загуби и действителните оперативни загуби) без компенсация.

(134) Дори ако Комисията счете, че предоговарянето на опцията за продажба представлява държавна помощ, Infratil счита, че тази помощ ще бъде в съответствие с вътрешния пазар. Ако Комисията счете, че Hansestadt Lübeck е предоставил помощ на Infratil, като е поел понесените от FLG загуби през 2009 г., според Infratil тази помощ просто би представлявала компенсация за понесените загуби при изпълнението на услуги от общ икономически интерес.

5.2.2.2. **Hansestadt Lübeck**

(135) Hansestadt Lübeck заяви, че споразумението за поемане на загубите е представлявало най-евтината и най-малко рискова алтернатива. Тя е обоснована по-специално от правното задължение на Hansestadt Lübeck да експлоатира летището съгласно член 45, параграф 1 от германската Наредба за издаване на лицензи за въздушен трафик (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, „LuftVZO“). Поради това закриването на летището не е представлявало вариант. Освен това закриването на летището е щяло да отнеме твърде много време и ресурси.

(136) В допълнение към това Hansestadt Lübeck напомни на Комисията, че нито Hansestadt Lübeck, нито Infratil са разполагали с предишен опит в приватизацията на летище. Това може да доведе до известни неточности в изчисленията, но определено не би могло да доведе до заключението, че някоя от страните не е действала в съответствие с пазарните принципи. Освен това Hansestadt Lübeck заяви, че Infratil е било единственият кандидат в контекста на приватизацията, което е намалило до минимум възможността на Hansestadt Lübeck за въздействие при договарянето.

5.2.2.3. **Schutzgemeinschaft**

(137) SGF заяви, че допълнителното споразумение за 2009 г. представлява нова помощ, която води до предимство за Infratil. Тъй като тази помощ надхвърля прага *de minimis*, Германия е следвало да отправи уведомление за нея, но не го е направила.

(138) Според SGF Infratil очевидно е получило предимство от допълнителното споразумение за 2009 г. Що се отнася до прилагането на теста за ОУПИ, SGF изтъкна, че положителното въздействие от дадено споразумение върху региона не следва да се взема предвид. В този контекст SGF заяви, че летище Любек не е имало перспективи за постигане на рентабилност. SGF добави, че FLG е успяло да избегне обявяването в несъстоятелност в началото на 2008 г. поради отстъпките от страна на Infratil. SGF изрази несъгласие, че тестът за ОУПИ е изпълнен, тъй като нито един частен инвеститор не би се съгласил да продължи да работи при такива загуби, както показва упражняването на опцията за продажба от страна на Infratil.

(139) Що се отнася до закриването на летището, SGF заяви, че Хамбург разполага с достатъчен капацитет да работи и без Любек като резервно летище. В допълнение към това според SGF оценката на разходите за закриването от страна на FLG е била твърде завишена. Беше счетено, че данните в таблица 5 са по-реалистични, макар че според SGF е възможно пак да са твърде завишени:

Таблица 5

Разходи за закриване на летище Любек, представени от Schutzgemeinschaft

Разходи	В хиляди EUR
Разходи за синдик	[…]
Текущи разходи за временно продължаване на дейността до 2010/2011 г.	[…]
Социален план	[…]
Възстановяване на субсидии	[…]
Разходи за одитор	[…]

(140) Освен това SGF поставя под въпрос предполагаемото задължение за експлоатация на летището като обществена услуга, тъй като разрешителното за експлоатация на летището не води до услуга от общ икономически интерес. Такова разрешително може да бъде оттеглено.

5.2.2.4. **Ryanair**

(141) Ryanair заяви, че разликата между цените за опцията за продажба, договорени през 2005 и 2009 г., и действително платената от Hansestadt Lübeck цена за опцията за продажба би могла да се дължи на редица фактори, като например тенденции в цените на активите. Икономическите условия, които са били налице през 2005 г., са били далеч по-положителни в сравнение с 2009 г. и разликата в цената може да представлява отражение на този факт.

5.3. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА RYANAIR*

5.3.1. ***Споразумение от 2000 г.***

5.3.1.1. **Ryanair**

(142) Ryanair заяви, че договорът с FLG е бил сключен въз основа на икономически съображения. Летище Любек е било счетено за жизнеспособно летище с второстепенна роля спрямо летище Хамбург, а самият Любек е бил счетен за важна културна дестинация. Освен това дружеството е започнало да предоставя услуги на летище Любек, за да си осигури нискотарифна база и да анализира демографията с цел да установи дали има достатъчно голям регион на обслужване около новото летище. Въпреки че Ryanair не бе в състояние да представи бизнес план в подкрепа на своето решение да започне да предоставя услуги на летище Любек, Ryanair подчерта, че за частен пазарен инвеститор обикновено не се изисква такъв бизнес план. Ryanair обясни, че е преустановила предлагането на услугите си на летище Любек поради търговски съображения, включително увеличение на разходите и приходи, които са били по-ниски от очакването (като последица от икономическата рецесия).

(143) Ryanair заяви, че регионалните летища в Съюза се намират в затруднена позиция на пазара. Поради това трябва да се вземат предвид приходите на летищата както от въздухоплавателни, така и от невъздухоплавателни дейности, което се нарича „съвкупно отчитане на приходите“. Тъй като договорите с Ryanair обикновено обещават голям брой пътници, тези бизнес отношения често помагат на летището да повиши своята разпознаваемост и да привлече и други авиокомпании, както и търговци на дребно и други доставчици на услуги. Освен това Ryanair заяви, че са налице категорични доказателства, че увеличеният брой пътници ще доведе до повишение на приходите от невъздухоплавателни дейности. Като доказателство Ryanair представи следната таблица:

Таблица 6

Приходи от невъздухоплавателни дейности като процент от общите приходи на избрани летища

В милиони GBP	2010/2011 г. (%)
Борнмът	[…]
Ливърпул	[…]
Лийдс Брадфорд	[…]
Хъмбърсайд	[…]
Донкастър Шефилд	[…]
Ексетър	[…]
Бристъл	[…]
Лутън	[…]
Манчестър	[…]
Белфаст Интернешънъл	[…]

В милиони GBP	2010/2011 г. (%)
Ийст Мидландс	[…]
Нюкасъл	[…]
Бирмингам	[…]
Глазгоу	[…]
Кардиф	[…]
Станстед	[…]
Единбург	[…]
Абърдийн	[…]
Саутхамптън	[…]
Средно	[…]

Източник: Показател на резултатите на летищата в Обединеното кралство.

(144) Ryanair заяви, че от гледна точка на оператор в условията на пазарна икономика всяка търговска оферта обичайно ще представлява подобрение спрямо тогавашната ситуация, стига да се очаква пределните ползи да надхвърлят пределните разходи. Освен това Ryanair заяви, че трябва да се отчете фактът, че потребностите на Ryanair са значително по-малки от тези на други авиокомпании поради нейния бизнес модел и оперативната ѝ ефикасност.

(145) С цел да представи повече доказателства за това, че споразумението от 2000 г. отговаря на пазарните изисквания, Ryanair извърши сравнение между летища, съпоставими като размер и положение с летище Любек. Референтните летища са летищата в Борнмът, Гренобъл, Нок, Маастрихт, Ним и Престуик. Сравнението с плащаните от Ryanair такси на референтните летища показа, че таксите, които Ryanair плаща на летище Любек, като цяло са по-високи от средното равнище на референтните летища както за пътник, така и за единица наземно обслужване. Ryanair настоятелно призова Комисията да отдаде по-голямо значение на сравнителния анализ, отколкото на анализа на рентабилността, когато оценява дали споразумението от 2000 г. отговаря на принципа на ОУПИ.

(146) Нетната настояща стойност (ННС) на споразумението от 2000 г. е изчислена в доклад, изготвен от Oxera. В доклада се посочва положителна ННС в размер на […] EUR. Oxera извърши редица проверки на достоверността по отношение на това изчисление.

5.3.1.2. **Air Berlin**

(147) Air Berlin заяви, че предлаганите от Ryanair маршрути от летище Любек се конкурират пряко с маршрутите, предлагани от Air Berlin от летище Хамбург. По-специално става въпрос за дестинациите Лондон, Милано и Барселона, тъй като и двете авиокомпании са ги включили в своето портфолио.

(148) Air Berlin заяви, че целта на маркетинговата стратегия на Ryanair е била да привлече потенциални клиенти на Air Berlin, наред с други авиокомпании. Поради ниските цени на Ryanair клиентите са се преместили от летище Хамбург към летище Любек. Air Berlin заявява, че е понесла значителни икономически загуби в резултат на държавната помощ. Air Berlin е била принудена да преустанови някои от своите полети поради паралелните оферти на Ryanair от летище Любек. Освен това Air Berlin заяви, че среща трудности при разкриването на нови дестинации от летище Хамбург, докато Ryanair предлага сходни дестинации от летище Любек на прекомерно ниски цени.

(149) Освен това Air Berlin изтъкна затварянето на летище Любек за 6 дни от 19 април 2004 г. в подкрепа на своите аргументи, че Ryanair е плащала неправомерно ниски такси и че е имало конкуренция между Любек и Хамбург. Докато летището е било затворено, Ryanair е трябвало да премести своя пътникопоток от летище Любек към летище Хамбург. В резултат на по-високите летищни такси на летище Хамбург, Ryanair е понесла допълнителни разходи в размер на […] EUR, които е начислила на FLG. Поради това Air Berlin подчерта, че в рамките на 6 дни Ryanair вече е получила предимство, равняващо се на […] EUR, спрямо авиокомпаниите, обслужващи летище Хамбург.

(150) Освен това Air Berlin подкрепи своите аргументи, като представи таблица с броя на пътниците и полетите преди (до 1999 г.) и след (от 2000 г. насам) като Ryanair е започнала да обслужва летище Любек:

Таблица 7

Таблица на Air Berlin относно брой пътници и полети

	Брой пътници (души)	Движение на самолети
1997 г.	34 132	[…]
1998 г.	60 520	[…]
1999 г.	48 522	[…]
2000 г.	142 586	[…]
2001 г.	192 726	[…]
2002 г.	244 684	[…]
2003 г.	514 472	[…]

(151) Съгласно таблица 7 през 2000 г. е настъпило значително увеличение в броя на пътниците, когато Ryanair е започнала да предлага полети от летището. Air Berlin заяви, че 97 % от тези пътници се дължат на Ryanair. Тези цифри се съпоставят със загубите, отчетени от FLG преди (до 1999 г.) и след (от 2000 г. насам) като Ryanair е започнала да обслужва летище Любек:

Таблица 8

Таблица на Air Berlin относно загубите на FLG

FLG	Загуби (в EUR)
1999 г.	[…]
2000 г.	[…]
2001 г.	[…]
2002 г.	[…]
2003 г.	[…]
Общо	**[…]**

(152) Въз основа на таблица 7 и таблица 8 Air Berlin заяви, че макар броят на пътниците почти да се е удвоил между 2002 и 2003 г., загубите в този период са се увеличили с над […] EUR. Освен това Air Berlin посочи, че FLG е предоставило на Ryanair преференциални условия, търговски отстъпки, както и възстановяване на разходи и други плащания. Таксите, които Ryanair е заплащала за използването на летище Любек, са били по-ниски от таксите, определени в приложимата към онзи момент тарифа на таксите. Освен това Air Berlin заяви, че Ryanair е предоставяла маркетингови услуги, които не са зависели от разходите за маркетинг. Според Air Berlin обезщетенията, изплащани на Ryanair за маркетингови услуги, изглежда не са свързани с действителните разходи за маркетинг, понасяни от Ryanair.

(153) Поради това Air Berlin счита, че споразумението от 2000 г. между FLG и Ryanair не е отговаряло на пазарните изисквания. Според Air Berlin летище Любек се обслужва поради съображения, свързани с регионалната политика, а не с цел рентабилност.

(154) По мнение на Air Berlin наличието на преференциални условия за Ryanair в Любек, от една страна, и начинът и естеството на условната приватизация на летището, от друга страна, трудно могат да се разглеждат поотделно. Air Berlin не счита, че сключеното с Infratil споразумение за участие представлява доказателство за спазване на принципа на ОУПИ, тъй като е включена опция за продажба. Напротив, Air Berlin е на мнение, че един ОУПИ би обявил нова покана за тръжна процедура за летището през 2005 г.

(155) Освен това Air Berlin заяви, че споразумението с Ryanair следва да бъде приписано на Германия. Според устава на FLG надзорният съвет трябва да одобри начисляваните такси за използването на летището (точка 12 от устава). Четирима от шестимата членове на надзорния съвет са избрани от Hansestadt Lübeck. Поради това Air Berlin заключи, че Hansestadt Lübeck би могъл да бъде считан за носещ отговорност. Air Berlin счита, че някои твърдения от страна на ключови служители на FLG представляват допълнително доказателство, че въпросното споразумение следва да бъде приписано на държавата.

5.3.1.3. **Infratil**

(156) Що се отнася до евентуалната държавна помощ, предоставена на Ryanair, Infratil заяви, че споразумението от 2000 г. е разумно от икономическа гледна точка, представлява важен актив за развитието на летището и е в пълно съответствие с принципа на ОУПИ. Освен това Infratil е на мнение, че споразумението от 2000 г. и неговото изпълнение не могат да бъдат приписани на Hansestadt Lübeck или други държавни субекти. Hansestadt Lübeck или надзорният съвет не са издавали нареждания или насоки за приемането на споразумението от 2000 г. и не го контролират.

5.3.1.4. **Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften**

(157) BDF е на мнение, че условията, предлагани на Ryanair от FLG, не са съвместими с вътрешния пазар, тъй като не отговарят на изискванията за прозрачност и недискриминация и не предвиждат санкции, ако Ryanair не изпълни своите задължения съгласно споразумението от 2000 г.

(158) Според BDF дискриминационните дерогации от приложимите тарифи на таксите в полза на конкретна авиокомпании водят до сериозно нарушение на конкуренцията и до субсидирано преразпределяне на пътниците в рамките на една и съща агломерация, което е лишено от смисъл в контекста на цялостната икономика. Освен това BDF заяви, че ако не може да се изключи възможността дадена мярка да включва държавна помощ, Комисията трябва да бъде уведомена за тази мярка. BDF заяви, че при определени условия закриването на германско летище по искане на оператора е възможно от законова гледна точка.

5.3.2. ***Споразумения от 2010 г.***

5.3.2.1. **Flughafen Lübeck GmbH**

(159) FLG заяви, че мярката не може да бъде приписана на Германия, тъй като споразуменията от 2010 г. са били договорени самостоятелно от FLG.

5.3.2.2. **Ryanair**

(160) Ryanair заяви, че споразуменията от 2010 г. не могат да бъдат приписани на държавата.

(161) Ryanair посочи, че допълнително писмо № 1 и допълнително писмо № 2 представляват просто кратки допълнителни писма, с които се удължава валидността на съществуващите договорености съгласно споразумението с Ryanair от 2000 г. Единственият нов елемент представлява корекция посредством търговски преговори на подкрепата за търговска реализация в допълнително писмо № 1. Поради това Ryanair заяви, че последиците от двете допълнителни писма са посочени в информацията, представена от Ryanair във връзка със споразумението от 2000 г.

(162) Ryanair представи доклад, изготвен от Oxera ([1]), в който се оценява очакваната рентабилност съгласно допълнително писмо № 1 и допълнително писмо № 2 въз основа на бизнес плана от 2009 г. ([2]), изготвен от летище Любек преди подписването на тези две допълнителни писма. В доклада се посочва, че при разумните допускания към момента на подписване на двете допълнителни писма се е очаквало да се постигне достатъчна

([1]) Доклад на Oxera, Икономическа оценка на ОУПИ: летище Любек (Economic MEOP assessment: Lübeck airport), 6 февруари 2015 г.
([2]) Бизнес план „Takeoff Konzept“ от 21 декември 2009 г., вж. http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf.

рентабилност. Летище, чието поведение отговаря на принципа на ОУПИ, би предложило сходни условия. Според Oxera това важи и ако споразумението за маркетингови услуги от 2010 г. бъде разгледано заедно с допълнителните писма от март и октомври 2010 г. Поради това разходите за маркетинг за летище Любек са били включени в оценката.

5.3.2.3. **Air Berlin**

(163) Air Berlin изтъкна, че през 2010 г. са били подписани три споразумения: допълнително писмо № 1, допълнително писмо № 2 и споразумението за маркетингови услуги от 2010 г. В своята оценка Комисията следва да вземе предвид всички споразумения от 2010 г.

5.4. *ТАКСИ ЗА РАЗМРАЗЯВАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА НА ЛЕТИЩЕТО*

RYANAIR И WIZZ AIR

(164) Ryanair и Wizz Air заявиха, че цялата предполагаема помощ, предоставена от летище Любек на Wizz Air и други авиокомпании, не може да бъде приписана на германската държава поради решението по делото *Stardust Marine* ([1]). Wizz Air твърди, че макар Hansestadt Lübeck да е бил единственият собственик на летището през въпросния период, това не е достатъчно, за да се докаже, че средствата трябва да бъдат приписани на държавата. Wizz Air твърди, че по времето, когато 90 % от акциите на FLG са били притежавани от Infratil, е било дори още по-очевидно, че средствата не следва да бъдат приписани на държавата.

(165) Ryanair и Wizz Air заявиха, че таксите и всички отстъпки представляват незначителен дял от разходите на която и да е авиокомпания при обслужването на дадено летище. Според Ryanair тези такси не могат да се оценяват самостоятелно, защото не съществува пазар на дребно за услуги по размразяване. Отстъпка за услугите по размразяване вероятно ще бъде компенсирана от търговските ползи, които летището получава от други елементи в преговорите. Ryanair цитира решението по делото *Charleroi*, в което се потвърждава, че „всъщност при прилагането на критерия за частния инвеститор е необходимо търговската сделка да се разглежда в нейната цялост“ ([2]).

(166) На последно място Ryanair и Wizz Air заявиха, че цената, начислявана на летище Любек за течността за размразяване, представлява стандартната цена, която се начислява на държавни и частни летища.

6. **МНЕНИЕ НА ГЕРМАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ТРЕТИ СТРАНИ**

6.1. *МНЕНИЕ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТ RYANAIR*

(167) Според Германия информацията от Ryanair показва, че FLG е действало в съответствие с принципа на ОУПИ.

(168) По-специално Германия подчерта ползата от подхода на Ryanair чрез анализ на рентабилността и сравнителен анализ да се докаже, че споразумението отговаря на пазарните изисквания.

(169) Според Германия допълнително писмо № 1 и допълнително писмо № 2 не са от значение за настоящото разследване. Първо, допълнителните писма от март и октомври 2010 г. не могат да бъдат приписани на държавата, защото са договорени и подписани самостоятелно от FLG без намесата на Hansestadt Lübeck. Второ, по отношение на допълнително писмо № 2 Германия изтъкна, че с него просто се удължава действието на споразумението от 2000 г. и съответно не води до съществени промени. Поради това всички съображения във връзка със споразумението от 2000 г. важат и за допълнителните писма.

(170) Германия заяви, че не разбира защо споразумението за маркетингови услуги от 2010 г. следва да бъде включено в настоящото разследване, тъй като то не включва публични средства. Разходите, посочени в споразумението за маркетингови услуги от 2010 г., са били покрити от IHK Lübeck. Освен това Германия посочи, че може да бъде заключено, че споразумението за маркетингови услуги от 2010 г. е в съответствие с пазарните стандарти. Това се подкрепя от констатацията, че на FLG са били начислявани по-малки разходи в сравнение с други летища, сключили подобно споразумение. Нещо повече, споразумението за маркетингови услуги от 2010 г., сключено с летище Любек, е било основано на обещанието на Ryanair да разшири своето портфолио от полети с още две дестинации.

([1]) Решение от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия („Stardust Marine“)*, C-482/99, EU:C:2002:294.
([2]) Решение от 17 декември 2008 г., *Ryanair/Комисия („Charleroi“)*, T-196/04, EU:T:2008:585.

(171) Германия изтъква още един аргумент — функцията на летище Любек като резервно летище на летище Хамбург и като необходима инфраструктура за населението в Северна Германия.

6.2. *МНЕНИЕ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТ SGF*

(172) Германия заяви, че SGF не е заинтересована страна по смисъла на член 108, параграф 2 от ДФЕС и член 1, буква з) от Регламент (ЕО) № 659/1999 и поради това няма право да представя мнения. Членовете на SGF просто притежават собствена земя близо до летището и поради това желаят да се освободят от предполагаемите неудобства, пораждани от експлоатацията на летището. Такива цели обаче трябва да се преследват чрез национални средства за правна защита.

(173) Освен това Германия заяви, че представената от SGF информация по същество е неточна. На първо място Германия изразява несъгласие с твърдението на SGF, че летище Любек не изпълнява функция, свързана с обществена услуга. SGF е заявило, че експлоатацията на летището от общ интерес касае единствено въздухоплаването с общо предназначение. Германия изразява несъгласие с това твърдение, защото летище Любек е поело задължение за извършване на дейност като инфраструктура за предоставяне на обществена услуга и като резервен вариант във връзка с летище Хамбург. Второто е посочено официално в концепцията за въздухоплаването на Северна Германия („Norddeutsches Luftverkehrskonzept“).

(174) Що се отнася до споразумението за лизинг, Германия повтори своята позиция, че на FLG не е предоставено предимство нито чрез старото споразумение за лизинг до края на 2005 г., нито чрез новото споразумение за лизинг от 2006 г.

(175) Освен това Германия представи мнение относно представената от SGF информация по отношение на инфраструктурните инвестиции. Германия заяви, че одобрението на планирането представлява просто административен инструмент, който може да се предостави с обратно действие и който нито е предпоставка за одобрение на финансирането, нито оказва ефект върху конкуренцията. Освен това Германия изрази несъгласие, че SGF класифицира инвестициите като поддържащи мерки, а не като мерки за подобряване на функцията на летището във връзка с пътникопотока. Германия заяви, че мерките са необходими, за да се спазят националната и международната уредби. Според Германия фактът, че Ryanair е най-големият ползвател на летището не води до заключението, че е облагодетелстван.

(176) Що се отнася до изчисленията на SGF във връзка с перспективите на летище Любек в средносрочен план, Германия заяви, че представената информация е невярна. Германия твърди, че е било доказано, че към момента на инвестицията са били налице оптимистични перспективи в средносрочен план, както се потвърждава от Комисията в решението ѝ за откриване на процедурата от 2007 г.

(177) Освен това Германия представи мнение относно твърденията на SGF, че FLG е било „предприятие в затруднено положение“. Германия е на мнение, че всички аргументи на SGF въз основа на Насоките за държавна помощ за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение са невалидни. Според Германия тези Насоки не са приложими, тъй като предоставените обезщетения изобщо не представляват държавна помощ. Обезщетенията никога не са били класифицирани като помощ за оздравяване или за преструктуриране, защото в такъв случай е трябвало да бъдат одобрени в съответствие с други насоки.

(178) Германия изразява несъгласие с твърдението на SGF, че Hansestadt Lübeck е заявил, че закриването на летището е било невъзможно, и че не е проучил този вариант. Според Германия Hansestadt Lübeck е проучил варианта, но е решил да не пристъпва към закриване, тъй като изчисленията са довели до заключението, че това не би било най-изгодното решение от икономическа гледна точка. Освен това Германия поясни, че закриването на летище не може да бъде извършено на *ad hoc* основа поради член 45, параграф 1 от LuftVZO. Летищните съоръжения представляват обществено благо и изпълняват оперативни задължения. Поради това за закриването на летището е необходимо да се отнеме разрешителното за експлоатация след провеждане на дълга законова процедура. Германия твърди, че не се позволява отнемане на разрешителното, ако съответната администрация счита, че общественият интерес натежава в полза на това летището да продължи да функционира. Поради това евентуалният опит за закриване на летището не е невъзможен, но определено би бил труден, дълъг и съответно скъп. Бе посочено, че закриването на летище Берлин—Темпелхоф е довело до такива последици. Поради това Германия счита, че решението да не се прибегне до варианта за закриване на летището и вместо това да се предприеме разширяване и инвестиране в инфраструктурата с цел привличане на частен инвеститор е представлявало по-изгодно решение от икономическа гледна точка. В ретроспекция този подход се е оказал правилен, тъй като е бил намерен частен инвеститор.

6.3. *МНЕНИЕ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТ AIR BERLIN*

(179) Според Германия на Air Berlin са щели да бъдат предоставени същите предимства като на Ryanair, ако бе изпълнила същите критерии по отношение на броя на пътниците и честотата на полетите. Вместо това Air Berlin е отказала да представи оферта за преговори с FLG, тъй като изобщо не е възнамерявала да започне да предоставя услуги на летище Любек. Нещо повече, Air Berlin никога не е възразявала срещу условията, при които работи

Ryanair на летище Хамбург. В допълнение към това няколко дружества са подали жалби (включително до Комисията, наред с другото), че Air Berlin се е възползвала от значителна държавна помощ от Обединените арабски емирства. Поради това тя не може да се представя като жертва спрямо основния си конкурент Ryanair.

(180) Германия изрази несъгласие с мнението на Air Berlin, че съществува конкуренция между летище Любек и летище Хамбург. По-специално Германия се позова на факта, че летище Хамбург е обслужвало 70 пъти повече пътници от летище Любек през 2000 г., когато е подписано споразумението от 2000 г. с Ryanair. Отсъствието на жалби от други летища показва, че между двете летища не е имало конкуренция. Освен това Германия добави, че летище Хамбург и летище Росток са се разраснали през 2008 г., докато броят на пътниците на летище Любек е намалял с 10 %.

(181) В допълнение към това Германия отхвърля аргумента на Air Berlin, че на Ryanair е предоставено икономическо предимство. Германия заяви, че Air Berlin е използвала неправилни изчисления и че единственият тест, който е от значение за оценката дали дадено споразумение между летище и авиокомпания е в съответствие с пазара, е принципът на ОУПИ. Германия счита, че споразуменията с Ryanair отговарят на пазарните изисквания, тъй като през 2000 г. перспективите на летището в дългосрочен план са били положителни.

6.4. *МНЕНИЕ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТ BDF*

(182) Германия изтъкна, че Air Berlin членува в BDF, което води до тесни връзки и припокриващи се мнения. Германия изрази несъгласие, че FLG би създало изкуствено търсене чрез прекомерно ниски цени и че би се отклонило от тарифата на таксите по дискриминационен начин в полза на една авиокомпания. Според Германия FLG не би имало причина да дискриминира отделни авиокомпании с цел повишаване на търсенето. Напротив, по-големият брой авиокомпании би означавал повече бизнес на летище Любек. Поради това Германия настоява, че всяка авиокомпания е можела да сключи споразумение с летище Любек при сходни условия, ако бе представила оферта, съпоставима с тази на Ryanair.

7. **ОЦЕНКА**

7.1. *ВЪВЕДЕНИЕ*

(183) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“. Определените в член 107, параграф 1 от ДФЕС критерии са кумулативни. За да се определи дали дадена мярка представлява държавна помощ, трябва да бъдат изпълнени следните условия:

— получателят е предприятие,

— с мярката се предоставя предимство,

— предимството се предоставя чрез държавни ресурси,

— предимството е избирателно, и

— мярката нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и има вероятност да засегне търговията между държавите членки.

(184) Следователно трябва да се определи дали тези критерии са изпълнени във връзка с всяка от разглежданите мерки, а именно:

— евентуалната държавна помощ в полза на FLG,

— евентуалната държавна помощ в полза на Infratil,

— евентуалната държавна помощ в полза на Ryanair, както и

— таксите за размразяване на въздухоплавателни средства на летището.

(185) Що се отнася до евентуалната държавна помощ в полза на FLG, Комисията първо ще оцени дали получателят на евентуалната държавна помощ FLG продължава да съществува, и — ако отговорът е „не“ — дали икономическата дейност на FLG продължава да се извършва. В допълнение към това Комисията трябва да оцени дали предимството, получено от евентуална държавна помощ за FLG, е могло да бъде прехвърляно на неговите правоприемници, т.е. дали е налице икономическа приемственост.

(186) По отношение на евентуалната държавна помощ в полза на Ryanair Комисията ще оцени единствено споразумението от 2000 г. Към датата на приемане на настоящото решение Комисията не разполага с достатъчно информация в досието си, за да прецени дали подписаните по-късно споразумения, а именно споразуменията, сключени през 2010 г., представляват държавна помощ в полза на Ryanair. Поради това тези споразумения ще бъдат оценени в рамките на отделно решение.

7.2. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА FLG*

7.2.1. ***Получател на евентуалната държавна помощ***

(187) Комисията откри официалната процедура по разследване относно евентуална държавна помощ в полза на FLG. През януари 2013 г. обаче част от активите на FLG са били продадени на Yasmina. FLG е било влято в Hansestadt Lübeck и е престанало да съществува като правен субект. През 2014 г. Yasmina е обявило несъстоятелност, което е доведе до откриване на производство по несъстоятелност през април 2014 г. През август 2014 г. PuRen е поело активите на Yasmina.

(188) В случаите, когато Комисията приема отрицателно решение, с което нарежда възстановяването на несъвместима помощ, предоставена на предприятие в контекста на членове 107 и 108 от Договора, задължението за възстановяване може да се разпростре върху ново дружество, на което получателят на въпросната помощ е прехвърлил или продал всички свои активи или част от тях, когато структурата на това прехвърляне или продажба показва, че между двете дружества е налице икономическа приемственост.

(189) Ако Комисията установи, че на FLG е била предоставена несъвместима помощ, която трябва да бъде възстановена, тя ще трябва да оцени кой се е възползвал от тази помощ и към кое дружество следва да бъде насочено задължението за възстановяване. Ако не бъде установено дружество, към което би могло да се насочи задължението за възстановяване, Комисията няма нужда да оценява дали на FLG е била предоставена помощ. Поради това Комисията счита, че е подходящо първо да оцени дали е налице икономическа приемственост между FLG и Yasmina, дали задължението за възстановяване може да се разпростре върху Yasmina (вж. раздел 7.2.2) и дали е възможно PuRen — купувачът на активите на Yasmina — да се е възползвал от помощта (вж. раздел 7.2.3). След това Комисията ще оцени дали все още съществува икономическата дейност, във връзка с която може да е извлечена полза от помощта (вж. раздел 7.2.4). Въпросът дали мерките, предоставени на FLG, включват държавна помощ и, ако това е така, дали тази помощ е съвместима, ще трябва да бъдат проучени само ако може да бъде установен получател на помощта, т.е. или ако е налице икономическа приемственост между FLG и Yasmina или PuRen, или ако помощта продължава да бъде налице на равнището на икономическата дейност, т.е. на равнището на дейността на летище Любек.

7.2.2. ***Икономическа приемственост между FLG и Yasmina***

(190) В своето решение относно продажбата на активите на авиокомпания Alitalia ([1]) Комисията счете, че ако придобиването на активи се извършва по пазарни цени и не се демонстрира икономическа приемственост между старото дружество и новата структура, не може да се приеме, че новата структура се е възползвала от конкурентното предимство, създадено с държавната помощ, която е била предоставена на първоначалното дружество.

(191) Съгласно установената съдебната практика ([2]) икономическата приемственост между първоначалното образувание и новата структура се установява въз основа на набор от показатели. Този набор от показатели бе потвърден от Съда в решението по делото *Ryanair/Комисия* ([3]). Той обаче не представлява задължителен набор от кумулативни изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в своята цялост във всеки отделен случай ([4]). Следните фактори могат да бъдат взети под внимание при оценката на икономическата приемственост между две образувания:

— обхватът на продажбата (активи и пасиви, запазване на персонала, групирани активи),

([1]) Решение на Комисията от 12 ноември 2008 г., държавна помощ N 510/2008 — Италия — *Продажба на активите на Alitalia* (ОВ C 46, 25.2.2009 г., стр. 6).

([2]) Решение от 8 май 2003 г., *Италия и SIM 2 Multimedia/Комисия*, съединени дела C-328/99 и C-399/00, EU:C:2003:252; решение на Комисията от 17 септември 2008 г., държавна помощ N 321/2008, N 322/2008 и N 323/2008 — Гърция — *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/ Olympic Airways Services* (ОВ C 18, 23.1.2010 г., стр. 9); решение на Комисията от 12 ноември 2008 г., държавна помощ N 510/2008 — Италия — *Продажба на активите на Alitalia* (ОВ C 46, 25.2.2009 г., стр. 6); решение на Комисията от 4 април 2012 г., SA.34547 — Франция — *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (ОВ C 305, 10.10.2012 г., стр. 5).

([3]) Решение от 28 март 2012 г., *Ryanair Ltd/Комисия*, T-123/09, EU:T:2012:164.

([4]) Решение от 28 март 2012 г., *Ryanair Ltd/Комисия*, T-123/09, EU:T:2012:164, точка 156.

— продажната цена,

— самоличността на купувача/ите,

— моментът на продажбата (след започване на предварителната оценка, на официалната процедура по разследване или след окончателното решение) и

— икономическата логика на сделката.

7.2.2.1. **Предмет на продажбата**

(192) На първо място Комисията отбелязва, че по принцип пълното поемане на активите на продавача от купувача може да сочи към икономическа приемственост между купувача и продавача. Случаят обаче не е такъв, ако цялостната оценка показва, че обхватът на продажбата се определя от пазара. Например, ако обхватът на продажбата е следствие от открита, прозрачна, недискриминационна и безусловна тръжна процедура, това може да сочи за липса на икономическа приемственост. В този контекст кандидатите следва да разполагат с възможност да решат самостоятелно дали да отправят оферта за индивидуални активи, за група от активи или за всички активи, като не следва да бъдат задължени да встъпват в договори, сключени от продавача, и следва да бъдат в състояние да решат самостоятелно дали желаят да запазят всички служители на продавача, само някои или нито един от тях.

(193) Комисията отбелязва, че в публикуваното обявление на тръжната процедура за продажбата на активите на FLG е било посочено, че кандидатите биха могли или да закупят 90 % от активите на FLG, или да предложат сравнимо икономическо решение за поемането на експлоатацията на летището. Следователно това е позволило на кандидатите да представят оферти за акциите на FLG, да представят оферти за активи или групирани активи или да намерят друго икономическо решение, като например лизинг на активи. Това е било потвърдено в информационния меморандум, предоставен на всички заинтересовани страни преди да изразят интерес. Поради това на заинтересованите кандидати им е било ясно, че те са могли да предложат да закупят акции или да закупят активи или групирани активи. В действителност двама от петимата кандидати, представили примерни оферти, са предложили да закупят активи, докато останалите са предложили да закупят акции. Двама от тримата кандидати, представили обвързващи оферти, са предложили да закупят активи, докато останалите са предложили да закупят акции. 3Y, холдинговото дружество на Yasmina, е предложило най-високата цена за поемането на групови активи. Според Германия Yasmina е придобило приблизително […] % от активите на FLG въз основа на общата счетоводна стойност на активите в сравнение със стойността на придобитите активи. Незакупените елементи включват, наред с другото, […].

(194) Комисията отбелязва, че незакупените елементи са били обхванати от две споразумения за лизинг между Yasmina и Hansestadt Lübeck. Единият от тях касае летищната структура и земята, които са били предмет на споразумение за лизинг между FLG и Hansestadt Lübeck преди продажбата. Това споразумение за лизинг е поето от Yasmina. Другият елемент касае останалите активи на летището, които са били прехвърлени от FLG на Hansestadt Lübeck, когато FLG се е сляло с Hansestadt Lübeck.

(195) Фактът, че FLG е било продадено под формата на сделка с активи и че купувачът не е закупил голям дял от активите сочи, че не е налице икономическа приемственост. От друга страна Yasmina е взело на лизинг от Hansestadt Lübeck активите, които не са били предмет на покупката, което сочи, че в резултат на тръжната процедура Yasmina е можело да използва всички активи. Това по-скоро показва наличието на икономическа приемственост.

(196) Що се отнася до персонала, в договора за продажба се посочва, че Yasmina ще запази служителите в съответствие с член 613a от германския Граждански кодекс (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB). Член 613a от BGB се основава на Директива 2001/23/ЕО на Съвета ([1]). В този член се посочват правата и задълженията в случай на прехвърляне на стопанска дейност. По-конкретно в съответствие с член 613a „когато стопанска дейност или обособена част от стопанска дейност се прехвърля по силата на правна сделка на друг собственик, той встъпва в правата и задълженията, възникнали вследствие на трудовите правоотношения, съществуващи към момента на прехвърлянето. Ако тези права и задължения се уреждат от разпоредбите на колективен трудов договор или споразумение на равнище предприятие, те стават неразделна част от трудовото правоотношение между новия собственик и работника и не могат да се изменят в ущърб на последния преди изтичането на една година от датата на прехвърлянето.“ ([2]) Освен това предишният работодател или новият собственик трябва да уведоми засегнатите от прехвърлянето служители в писмена форма преди прехвърлянето, като служителите могат да възразят писмено срещу прехвърлянето на трудовото правоотношение.

([1]) Директива 2001/23/ЕО на Съвета от 12 март 2001 г. относно сближаването на законодателствата на държавите членки във връзка с гарантирането на правата на работниците и служителите при прехвърляне на предприятия, стопански дейности или части от предприятия или стопански дейности (ОВ L 82, 22.3.2001 г., стр. 16).

([2]) Bürgerliches Gesetzbuch [BGB] Aug. 18. 1896, параграф 613a 242.

(197) Въз основа на тази разпоредба персоналът се уведомява за прехвърлянето и се запазва, ако не бъдат отправени възражения. В настоящия случай FLG е разполагало с […] служители, […] от които са възразили срещу поемането от друг собственик. Тези […] служители са били прехвърлени и наети от Hansestadt Lübeck.

(198) Прехвърлянето на активи не е включвало условие, което надхвърля правните задължения, например условие относно броя служителите, които трябва да бъдат поети, или задължение за запазване на служителите отвъд обичайните договорни задължения, определени в трудовото право.

(199) Единственото договорно условие, свързано със служителите, представлява напомняне за приложимото трудово право; като цяло фактът, че повечето служители са били прехвърлени, не означава непременно, че е налице икономическа приемственост ([1]).

(200) В крайна сметка обаче с оглед на факта, че чрез комбинацията от продажбата на част от активите и двете споразумения за лизинг на останалите активи Yasmina е било в позиция да използва всички активи, които преди това е притежавало и използвало FLG, обхватът на продажбата по-скоро сочи към наличието на икономическа приемственост.

7.2.2.2. **Продажна цена**

(201) За да се избегне заключението, че е налице икономическа приемственост, активите трябва да бъдат продадени по пазарни цени, например чрез открита, прозрачна, недискриминационна и безусловна тръжна процедура.

(202) Комисията трябва да оцени дали активите на FLG действително са били продадени чрез открита, прозрачна, недискриминационна и безусловна тръжна процедура на кандидата, представил най-високата оферта, като се отчете сигурността на сделката.

(203) На първо място Комисията отбелязва, че поканата за изразяване на интерес за активите на FLG не съдържа ограничение по отношение на страните, които могат да представят оферти, и не налага никакви условия на евентуалните кандидати. Всяко образувание е могло да представи оферта по време на тръжната процедура. Освен това тя е била оповестена чрез публикуване в електронната притурка към *Официален вестник на Европейския съюз*.

(204) Второ, що се отнася до принципа на прозрачност, Комисията отбелязва, че кандидатите са разполагали с повече от месец да решат дали да изразят интерес въз основа на информационния меморандум, който е можел да бъде поискан от продавача. Впоследствие инвеститорите, които са изразили интерес, са разполагали с около три седмици да оценят представената им информация в рамките на надлежна проверка ([2]) и да решат дали да представят примерна оферта до 15 октомври 2012 г. Всички инвеститори, които са представили примерни оферти, са получили възможност да участват в информационна среща с продавача. Крайният срок за представяне на обвързващи оферти е бил 20 ноември 2012 г.

(205) Комисията също така отбелязва, че продавачът е определил критериите, съгласно които ще бъде подбрана най-изгодната от икономическа гледна точка оферта, още преди публикуването на обявлението на тръжната процедура и е съобщил съответните критерии на кандидатите при започването на процедурата.

(206) Трето, на нито един етап от тръжната процедура не е имало дискриминация на едни кандидати спрямо други. Всички кандидати са получили една и съща информация и пояснения относно тръжните правила и процедури, крайните срокове за представянето на офертите и относно FLG. На нито един кандидат не е била осигурена изключителност при преговорите. В последната фаза трима кандидати са представили обвързващи оферти.

(207) След оценка на обвързващите оферти въз основа на критериите, определени преди началото на процедурата, Hansestadt Lübeck е стигнал до заключението, че 3Y е представило най-добрата от икономическа гледна точка оферта. Hansestadt Lübeck е предложил на Bürgerschaft да сключи договора за продажба. На 29 ноември 2012 г. Bürgerschaft е взел решение да приеме офертата на Yasmina и активите на FLG са били продадени на 3Y, което е учредило Yasmina за тази цел, считано от 1 януари 2013 г.

([1]) Решение на Комисията от 4 април 2012 г., SA.34547 — Франция — *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (ОВ C 305, 10.10.2012 г., стр. 10).

([2]) Надлежна проверка означава проучване на евентуална цел на сливане, придобиване, приватизация или сходна корпоративна финансова сделка, което обичайно се извършва от купувача.

(208) Четвърто, тръжната процедура за продажбата на активи е безусловна, когато евентуалният купувач като цяло е свободен да придобие активите и да ги използва за свои цели независимо дали извършва определени стопански дейности или не ([1]). В този контекст Комисията отбелязва, че в публикуваното обявление за тръжна процедура за продажбата на активите на FLG е посочено, че купувачът следва да продължи да експлоатира летището. Освен това спечелилият кандидат Yasmina е платил окончателна покупна цена от […] EUR за придобиването на активите на FLG. Yasmina също така е сключило две споразумения за лизинг за инфраструктурата, земята и активите, притежавани от Hansestadt Lübeck. Сумата за лизинга е възлизала съответно на […] EUR годишно и […] EUR годишно. Същевременно Hansestadt Lübeck се е ангажирал да предостави инвестиционна субсидия в размер на […] EUR на Yasmina, ако бъдат изпълнени определени условия. Продажбата на активите на FLG е била свързана пряко с бъдещата инвестиционна субсидия за Yasmina. Тъй като бъдещата субсидия е била по-голяма от покупната цена, продажната цена е била отрицателна.

(209) С оглед на тези елементи Комисията поставя под въпрос безусловността на тръжната процедура. Ако продажбата на активи е била извършена чрез условна тръжна процедура, не може да се приеме, че сделката е в съответствие с пазарните условия поради тръжната процедура. Поради това Комисията не е в позиция да достигне до заключение по въпроса дали Yasmina е заплатило пазарна цена за активите на FLG. Ако Yasmina действително е заплатило цена под пазарната, това ще бъде признак за наличието на икономическа приемственост.

7.2.2.3. **Самоличност на купувача**

(210) Купувачът е Yasmina, дъщерно дружество на 3Y. Единственият акционер на 3Y е гражданинът на Саудитска Арабия Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Yasmina е частно предприятие без предишни връзки с FLG или Hansestadt Lübeck. Фактът, че Yasmina е независимо от FLG, както и от публичните органи, показва, че не е налице икономическа приемственост. Поради това Комисията заключава, че самоличността на купувача не предполага наличието на икономическа приемственост.

7.2.2.4. **Момент на продажбата**

(211) Hansestadt Lübeck е възнамерявал да приватизира летището преди Комисията да започне разследването. След неуспеха на първата приватизация от Infratil през 2009 г., Hansestadt Lübeck е направил нов опит през 2012 г., при който летището е било приватизирано от Yasmina. Продажбата на летището на Yasmina е извършена след приемането на решенията за откриване на процедурата от 2007 и 2012 г., но преди Комисията да достигне до окончателно решение. Фактът, че продажбата на летището е част от продължителните усилия на Hansestadt Lübeck да приватизира летището показва, че това не е умишлен опит да се избегне възстановяването на помощта. Моментът на осъществяване на продажбата предполага липсата на икономическа приемственост.

(212) Освен това Съдът вече постанови, че съществува икономическа приемственост, когато е налице „обективното обстоятелство, че прехвърлянето има за последица заобикалянето на задължението за възстановяване на спорната помощ“ ([2]). Тъй като в настоящия случай обаче Комисията не е приела решение относно наличието на помощ за летище Любек от 2007 г. насам, когато делото е било първоначално образувано, не може да бъде заключено, че към момента на приватизацията е било налице такова намерение. Напротив, в този случай Hansestadt Lübeck е действал по последователен начин от икономическа гледна точка, тъй като приватизацията на летището е била предвидена преди Комисията да повдигне въпроса за евентуална държавна помощ за летище Любек ([3]).

(213) Освен това Съдът вече постанови, че може да е налице икономическа приемственост, когато „е създадено дружество с цел да продължи част от дейността на обявеното в несъстоятелност предприятие“ ([4]). Случаят обаче не е такъв, защото Hansestadt Lübeck е започнал и е приключил продажбата на летището на Yasmina, без FLG да изпадне в несъстоятелност. Поради това Комисията заключава, че моментът на продажбата не предполага наличието на икономическа приемственост.

7.2.2.5. **Икономическа логика на сделката**

(214) Когато е изразило своя интерес, Yasmina е представило амбициозен бизнес план, насочен към преобразуването на летище Любек в модерно летище, което ще бъде привлекателно за разнообразни предприятия. Планът е бил предприятията да бъдат привлечени чрез модерен и високотехнологичен бизнес парк, който е щял да включва киносалони, банки, кафенета, ресторанти и съоръжения за паркиране със специални писти за изпитване, картинг

([1]) Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 262, 19.7.2016 г., стр. 1), съображение 94.
([2]) Решение от 13 септември 2010 г., *Гърция/Комисия*, T-415/05, EU:T:2010:386, точка 146.
([3]) Пак там. Съдът установи, че икономическата непоследователност може да бъде признак за наличието на икономическа приемственост.
([4]) Решение от 11 декември 2012 г., *Комисия/Испания*, C-610/10, EU:C:2012:781, точка 106.

писта, ледена пързалка, бутици за висша мода, бутиков хотел, център за конференции, както и център за търговия на едро в сферата на модата. Освен това е имало намерение да се изгради център за претоварване на стоки, който да свързва водните пътища със сухопътните и въздушните пътища и да улеснява транспорта. Той е включвал възможности за складиране, по-дълги писти и инфраструктура за поддръжка. Освен това са били предвидени допълнителни изменения на тогавашния бизнес план, като например евтино гориво за малките въздухоплавателни средства, услуга за самостоятелна регистрация, операции на фиксирана база с елитни ВИП пътници, рекламиране на летището като дестинация за въздушни шоу програми и изложения в сферата на въздухоплаването. Същевременно летище Любек е трябвало да продължи да функционира като летище, т.е. да предлага чартърни и редовни полети. От *ex ante* гледна точка летище Любек е трябвало да се запази като летище, но с променен бизнес план.

(215) Комисията отбелязва, че макар бизнес концепцията на Yasmina да се е различавала от дейностите, извършвани от FLG, Yasmina все пак е планирало да предлага подобни въздухоплавателни дейности като FLG. В крайна сметка това по-скоро показва наличието на икономическа приемственост. Това заключение не се променя от факта, че в ретроспекция Yasmina е било в състояние да предлага само ограничени въздухоплавателни дейности, тъй като Ryanair е напуснала Любек и е започнала да извършва полети от близкото летище Хамбург.

7.2.2.6. **Заключение относно икономическата приемственост между FLG и Yasmina**

(216) Комисията отбелязва, че някои от показателите предполагат липса на икономическа приемственост между FLG и Yasmina, а други сочат наличието на такава икономическа приемственост. Най-важният аргумент е, че Комисията не може да пренебрегне факта, че Yasmina е заплатило по-малка сума от пазарната цена за активите на FLG. Поради това, макар че някои от показателите предполагат липса на икономическа приемственост, Комисията не може да изключи варианта все пак да е имало икономическа приемственост между FLG и Yasmina. При все това Комисията отбелязва, че във всеки случай 3Y и Yasmina междувременно са били закрити. Следователно дори да е имало икономическа приемственост между FLG и Yasmina, задължението за възстановяване вече не може да се разпростре върху Yasmina.

7.2.3. ***Икономическа приемственост между FLG и PuRen***

(217) Ако е имало икономическа приемственост между FLG и Yasmina и с оглед на факта, че Yasmina междувременно е било прекратено, Комисията трябва да оцени дали купувачът на активите на Yasmina се е възползвал от евентуалната държавна помощ за FLG и дали задължението за възстановяване трябва да се разпростре върху този купувач.

(218) Преди закриването на Yasmina неговите активи са били продадени на друг частен инвеститор — PuRen. Комисията отбелязва, че активите на Yasmina са били продадени в рамките на производство по несъстоятелност под съдебен надзор в съответствие с германския закон за несъстоятелността ([1]). Във всеки случай това изглежда показва, че ако е имало икономическа приемственост между FLG и Yasmina, веригата на икономическата приемственост е щяла да бъде прекъсната на този етап. Поради това PuRen не се е възползвало от евентуалната държавна помощ за FLG.

7.2.4. ***Предимство за продадената икономическа дейност***

(219) Основната икономическа дейност, извършвана от FLG, т.е. експлоатацията на летище Любек, вече също не съществува, тъй като летище Любек е престанало да извършва редовни и чартърни полети. Към датата на приемане на настоящото решение, нито една авиокомпания не обслужва летище Любек. Поради това във връзка и с продадената икономическа дейност не е могло да се извлече полза от евентуалната държавна помощ за FLG.

(220) Освен това Комисията трябва да оцени дали отрицателната продажна цена, платена от Yasmina за активите на FLG, все пак е могла да предостави предимство във връзка с продадената икономическа дейност ([2]), в този случай летището. За тази цел Комисията трябва да оцени дали Hansestadt Lübeck е действал като ОУПИ. Разходите по продажбата на летището ще трябва да се сравнят с разходите в рамките на съпоставителен сценарий, който в разглеждания случай е могъл да бъде закриването на летището или запазването му като функциониращо летище от FLG.

(221) При все това с оглед на факта, че към датата на приемане на настоящото решение нито една авиокомпания не обслужва летището и следователно не се предлагат редовни или чартърни полети от или до летище Любек, Комисията счита, че не е нужно да се оцени дали отрицателната продажна цена е предоставила предимство във връзка с продадената икономическа дейност. Продадената икономическа дейност вече не се осъществява на пазара.

([1]) Закон за несъстоятелността („Insolvenzordnung“) от 5 октомври 1994 г. (BGBl. I S. 2866), последно изменен с член 16 от закона от 20 ноември 2015 г. (BGBl. I S. 2010).

([2]) Вж. решение на Комисията от 27 февруари 2008 г. относно държавна помощ C 46/07 (ex NN 59/07), която Румъния е привела в действие в полза на Automobile Craiova (преди това Daewoo România) (ОВ L 239, 6.9.2008 г., стр. 12).

(222) Тази констатация не засяга оценката на това дали последната продажба на летище Любек на дружеството Stöcker включва държавна помощ за купувача. Освен това Комисията напомня на Германия, че всяка мярка, с която се цели подготовката на летище Любек за започване на редовни или чартърни полети в бъдеще, ще подлежи на контрол върху държавната помощ и Комисията ще трябва да бъде уведомена за нея.

7.2.5. ***Заключение***

(223) Комисията счита, че не е необходимо да взема решение по въпроса дали евентуалната държавна помощ за FLG представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и, ако това е така, дали тази държавна помощ би могла да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар. Правният субект FLG и неговата икономическа дейност вече не съществуват. Освен това дори да е имало икономическа приемственост между FLG и Yasmina, вече не е възможно тази помощ да бъде възстановена от Yasmina, тъй като дружеството е било закрито, а активите му — продадени в рамките на производство по несъстоятелност под съдебен надзор в съответствие с германския закон за несъстоятелността.

7.3. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА INFRATIL*

7.3.1. ***Продажба на акции на FLG***

7.3.1.1. **Предимство**

(224) По смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС предимство е всяка икономическа полза, която едно предприятие не би могло да получи при обичайни условия, т.е. при липсата на държавна намеса ([1]).

(225) Съгласно член 345 от ДФЕС „Договорите по никакъв начин не засягат разпоредбите в държавите членки, отнасящи се до режима на собственост върху имущество“. Приватизацията на дружество — прехвърлянето от публичния към частния сектор — представлява избор в рамките на икономическата политика, който сам по себе си попада в обхвата на изключителната компетентност на държавите членки.

(226) В съответствие с установената съдебна практика ([2]) и практиката на Комисията ([3]), когато държава членка продава акции в предприятия, купувачът не получава предимство, ако поведението на държавата членка съответства на поведението на ОУПИ. Случаят е такъв, когато хипотетичен частен акционер сключва сделката, мотивиран от перспективата за печалба. Следователно не могат да бъдат взети предвид неикономически съображения, като например причини, свързани с промишлената политика, съображения във връзка със заетостта или цели за регионално развитие. Този принцип многократно е потвърждаван от Комисията и от Съда ([4]).

(227) В своето решение по делото *Stardust Marine* Съдът постанови, че, „[…] за да се установи дали държавата е действала като далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаят да се постави в контекста на периода, в който са били предприети мерките за финансова подкрепа, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата и по този начин да се избегне евентуална оценка на базата на последваща ситуация“ ([5]).

(228) Поради това, за да се оцени дали Hansestadt Lübeck е действал като ОУПИ при приватизацията на летище Любек, е необходимо да се оценят различните варианти, с които е разполагал Hansestadt Lübeck към онзи момент, за да се установи дали е избрал най-изгодния вариант от финансова гледна точка, който е бил наличен. По принцип оценката, извършена от едно или повече независими одиторски дружества, може да послужи като доказателство за пазарната стойност на съответната сделка.

(229) През 2004 г. Hansestadt Lübeck е възложил на независима частна банка да извърши оценка на стойността при закриването на летището и при продължаването на дейността му ([6]) („проучването на Berenberg“). В рамките на проучването на Berenberg стойността е оценена при следните варианти в най-благоприятния и най-неблагоприятния случай:

([1]) Решение от 29 април 1999 г., *Кралство Испания/Комисия*, C-342/96, EU:C:1999:210, точка 41; Решение от 11 юли 1996 г., Syndicat francais de l'Express international (SFEI) и други/La Poste и други, C-39/94, EU:C:1996:285, точка 60.

([2]) Вж. например: Решение от 12 декември 2000 г., *Alitalia/Комисия*, T-296/97, EU:T:2000:289; Решение от 6 март 2003 г., *WestLB/Комисия*, съединени дела T-228/99 и T-233/99, EU:T:2003:57; Решение от 29 март 2007 г., *Scott SA/Комисия*, T-366/00, EU:T:2007:99; Решение от 8 май 2003 г., *Италия и SIM 2 Multimedia/Комисия*, съединени дела C-328/99 и C-399/00, EU:C:2003:252; Решение от 12 декември 1996 г., *Air France/Комисия*, T-358/94, EU:T:1996:194.

([3]) Двадесет и трети доклад за политиката в областта на конкуренция, 1993 г., стр. 255.

([4]) Решение на Комисията C(2013) 3546 окончателен от 19 юни 2013 г., SA.36197(N/2013) — *Portugal Privatisation of ANA — Aeroportos de Portugal*, ОВ C 256, 5.9.2013 г., стр. 3; Решение от 10 юли 1986 г., *Белгия/Комисия*, C-40/85, EU:C:1986:305.

([5]) Решение от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия („Stardust Marine“)*, C-482/99, EU:C:2002:33, точка 71.

([6]) Оценка на стойността от Berenberg Consult GmbH (дъщерно дружество на Hamburger Privatbank Berenberg).

Таблица 9

Варианти на HL и оценка на стойността от Berenberg Consult

Варианти	Най-неблагоприятен случай (в EUR)	Най-благоприятен случай (в EUR)	Средна стойност (в EUR)
Приватизация (най-благоприятен случай, включващ субсидии, продажба на летището през 2009 г., гаранция на длъжника (Besserungsschein)	[…]	[…]	[…]
Нормално закриване (Ordentliche Schließung) (най-благоприятен случай без пряка отговорност на акционерите (Durchgriffshaftung)	[…]	[…]	[…]
Несъстоятелност (най-благоприятен случай без Durchgriffshaftung)	[…]	[…]	[…]
Продължаване на дейността както преди (няма разлика между най-благоприятния и най-неблагоприятния случай)	[…]	[…]	[…]

(230) Референтната дата (Stichtag) е била 31 декември 2003 г. В проучването Berenberg е заключено, че разходите за продължаване на дейността на летището биха били в размер на […] EUR. Тези разходи са изчислени в проучването Berenberg съгласно допускането, че летището ще продължи да генерира загуби през следващите години. По отношение на варианта за приватизация в оценката е изчислено, че разходите ще бъдат между […] EUR и […] EUR. Тази оценка включва положителна покупна цена в размер на […] EUR. Тъй като потенциалният купувач на летището би отразил очакваните разходи в покупната цена, тази изчислена цена показва, че при оценката се приема, че след приватизацията ще бъде постигната рентабилност. Допускането за постигане на рентабилност може да бъде обяснено с увеличената ефикасност след приватизацията и с очаквания ръст на броя на пътниците. Поради това то е обосновано. По-специално Ryanair е обявила, че ще създаде база на летище Любек, ако пистите бъдат разширени.

(231) На тази основа Hansestadt Lübeck е взел решение да пристъпи към процес на приватизация на летището, тъй като това е бил най-изгодният вариант от финансова гледна точка, който е бил наличен. Комисията отбелязва, че в проучването на Berenberg се е очаквало да бъде възможно дейностите на летището да бъдат продадени на положителна цена и съответно да продължат да генерират загуби, ако останат държавна собственост.

(232) Сключеното споразумение между Hansestadt Lübeck и Infratil се състои от няколко елемента и съдържа различни сценарии, които отразяват ситуацията към октомври 2005 г.

(233) Тъй като одобрението на планирането е било замразено с решението на *OVG Schleswig* от юли 2005 г. (вж. съображение 78), Infratil не е било в състояние да разшири летището. Поради това стойността на FLG е намаляла. Освен това планираното разширяване на услугите на Ryanair и съответно рентабилността на летището до голяма степен са зависели от получаването на одобрение на планирането в бъдеще.

(234) Infratil, който е инвеститор от Нова Зеландия и един от първите инвеститори, осъществили инвестиции в регионално летище в континентална Европа, е разполагал с ограничена информационна база за своята оценка на риска. Въз основа на предишния си опит и знания относно германските административни процедури Hansestadt Lübeck разумно е могъл да очаква, че ще бъде получено одобрение на планирането. Същевременно Hansestadt Lübeck е трябвало да приеме, че Infratil ще оцени като по-висок риска във връзка с процеса на одобряване на планирането, и следователно Hansestadt Lübeck е трябвало да приеме, че Infratil няма да желае да плати пълната покупна цена от самото начало. В резултат на това е била договорена опция за продажба, а покупната цена е била разделена на платимата незабавно покупна цена I и покупна цена II, която е трябвало да бъде платена само ако и след като бъде получено одобрението на планирането. При тези обстоятелства Комисията заключава, че един частен акционер би договорил сходни опции.

(235) Комисията също така трябва да оцени дали цената на сделката, посочена за договорените опции, е отговаряла на пазарните изисквания.

Покупна цена I ([…] EUR) и опцията за продажба

(236) В този сценарий условията, посочени в споразумението за участие от 2005 г., не са изпълнени и не е получено одобрение на планирането. В резултат на това Infratil не е длъжно да заплати покупна цена II. Възложеното от Комисията проучване на независимото консултантско дружество Ecorys показва, че без разширяването се е очаквало летище Любек да генерира загуби:

Фигура 2

ННС (90 % от стойността на собствения капитал) и покупна цена при неблагоприятен сценарий

[…]

(237) При тези обстоятелства от Infratil би се очаквало да упражни опцията за продажба. Поради това покупна цена I представлява просто символична цена, обезпечена чрез стратегия за излизане на Infratil с цел отмяна на сделката. Тъй като в този сценарий експлоатацията на летището няма да бъде рентабилна, Комисията заключава, че положителната цена в размер на […] EUR отговаря на пазарните условия и че на Infratil не е било предоставено икономическо предимство.

(238) Цената на опцията за продажба в размер на […] EUR (която е трябвало да бъде заплатена от Hansestadt Lübeck) обхваща най-вече плащания за акционерни заеми, инвестиции, оперативни загуби и разходите за процеса на одобрение на планирането — разходи, които Hansestadt Lübeck е трябвало да поеме, в случай че летището не бъде приватизирано. С оглед на различните елементи на цената опцията за продажба се равнява на прекратяване на споразумението, като така се отменя първоначалната сделка.

(239) Освен това Комисията отбелязва, че поемането на оперативните загуби е ограничено до […] EUR. При все това от загубите на летището в годините преди приватизацията може да бъде заключено, че Infratil трябва да е било наясно, че действителните загуби далеч ще надхвърлят този лимит, в случай че летище Любек не се разрасне съгласно очакванията.

Таблица 10

Загуби на FLG в периода 1995—2010 г. в хил. евро

Година	Загуби на FLG в хил. EUR
1995 г.	[…]
1996 г.	[…]
1997 г.	[…]
1998 г.	[…]
1999 г.	[…]
2000 г.	[…]
2001 г.	[…]
2002 г.	[…]
2003 г.	[…]
2004 г.	[…]
2005 г.	[…]
2006 г. (1 януари 2006 г. — 31 март 2006 г.)	[…]
2007 г.	[…]
2008 г.	[…]
2009 г.	[…]
2010 г.	[…]

(240) При екстраполацията на увеличението на загубите от първите три години преди приватизацията (2002—2004 г.), за периода от 1 октомври 2005 г. до 31 декември 2008 г. биха могли да се очакват загуби в размер на над […] EUR. Дори ако се приеме, че загубите от годините преди приватизацията ще останат на същото равнище,

биха могли да се очакват загуби в размер на […] EUR. Поради това в случай на препродажба на акциите и като се отчете фактът, че Hansestadt Lübeck ще поеме загуби в размер на […] EUR, Infratil би трябвало да било наясно, че ще трябва да поеме допълнителни загуби между […] EUR и […] EUR. Това приблизително изчисление се подкрепя от последващи данни, съгласно които в рамките на въпросния период летището е натрупало загуби в размер на […] EUR.

(241) Ясно е, че частен продавач не би бил в състояние да договори по-благоприятна цена на опцията за продажба. Поради това Комисията заключава, че Hansestadt Lübeck е действал като ОУПИ при договарянето на опцията за продажба и че на Infratil не е предоставено икономическо предимство.

Покупна цена II ([…] EUR)

(242) Покупна цена II ([…] EUR) е трябвало да бъде заплатена от Infratil само ако бъдат изпълнени определени условия, които гарантират рентабилността на летището.

(243) Цената отговаря на продажната цена, договорена от страните през март 2005 г. по време на процедурата за възлагане на обществена поръчка.

(244) Може да се заключи, че не е налице икономическо предимство, ако продажбата е в съответствие с пазарните условия. Това може да се приеме, когато продажбата бъде извършена чрез публичен търг и когато са изпълнени следните кумулативни условия ([1]):

— дяловото участие е продадено чрез прозрачен и недискриминационен търг, който е открит за участие на всички кандидати,

— към продажбата не са наложени условия, които са необичайни при подобни сделки между частноправни субекти и които биха могли да понижат продажната цена,

— дяловото участие е продадено на кандидата, предложил най-висока цена,

— на кандидатите в търга трябва да се предостави достатъчно време и информация, за да направят съответна оценка на активите, въз основа на която те изготвят своите оферти.

(245) Тези условия са били спазени при тръжната процедура, проведена през март 2005 г. Тъй като пет различни предприятия са изразили интерес да закупят летището, очевидно не само Infratil е било в състояние да представи реалистична оферта. Освен това публичната тръжна процедура е била замислена да гарантира ефективна и недискриминационна конкуренция съгласно германското национално законодателство.

(246) Комисията отбелязва, че продажната цена в първото споразумение за закупуване от март 2005 г. е била в размер на […] EUR. Условията на споразумението обаче са били предоговорени през октомври 2005 г. Новите условия за покупна цена II, както и договорените приспадания, посочени в съображение 83, не са резултат от първоначалната тръжна процедура. Поради това, за да се оцени дали договорената цена отговаря на пазарните изисквания, трябва да бъде приложен принципът на ОУПИ.

(247) С цел да се установи дали Hansestadt Lübeck е щял да бъде в състояние да договори по-висока покупна цена, трябва да се отчетат преобладаващите обстоятелства, и по-специално равнището на риска за Infratil, свързан с упражняването на опцията за продажба, и евентуалните загуби, произтичащи от упражняването ѝ.

(248) Както бе посочено в съображение 240, дори ако се вземат предвид загубите в размер на […] EUR, поети от Hansestadt Lübeck, Infratil е трябвало да очаква допълнителни финансови загуби между […] EUR и […] EUR при упражняването на опцията за продажба. Поради това от *ex ante* гледна точка Infratil е било изправено пред ситуация, в която потенциално може да генерира приходи, ако бъде изпълнен вторият сценарий, и същевременно рискува да понесе големи загуби, ако упражни опцията за продажба.

(249) Германия заяви, че с оглед на перспективите през 2005 г. Hansestadt Lübeck е счел, че няма вероятност да бъдат изпълнени условията за упражняване на опцията за продажба, а именно че няма да бъде получено одобрение на планирането и броят на пътниците ще бъде под […].

(250) При все това, както бе отбелязано в съображение 234, Hansestadt Lübeck е трябвало да очаква, че Infratil ще оцени като по-висок риска във връзка с процеса на одобряване на планирането.

([1]) Вж. точка 403 от Двадесет и третия доклад на Европейската комисия за политиката в областта на конкуренция, 1993 г.; точка 4.2.3.1 от Известието на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 262, 19.7.2016 г., стр. 1).

(251) По отношение на броя на пътниците Германия заявява, че Ryanair е обявила, че ще установи база на летище Любек, ако съществуващите писти бъдат разширени, а установяването на *база* се е очаквало да доведе до […] пътници годишно.

(252) Комисията отбелязва, че действителният брой на пътниците на летище Любек не е достигнал този праг, а вместо това е намалял в периода между 2005 и 2008 г., като през 2008 г. е бил 544 339 души (вж. таблица 1). В този контекст обаче Комисията отбелязва, че обстоятелствата, като например ефектите от финансовата криза, които не са можели да се предвидят през 2005 г., могат да обяснят значителната разлика между очаквания и действителния брой на пътниците.

(253) Във възложеното от Комисията проучване на Ecorys и в експертния доклад, изготвен от Ernst & Young по искане на HL през 2005 г., се е очаквало броят на пътниците да се увеличи на […] души през 2008 г. Тази стойност е била основана на допускането, че през първата половина на 2008 г. ще бъде получено одобрение на планирането и че строителните работи на летище Любек ще бъдат отложени до края на 2008 г.

(254) Въз основа на тези стойности би било съвсем разумно Hansestadt Lübeck да проучи възможността броят на пътниците да остане под прага от […] души. Тъй като достигането на прага по отношение на броя на пътниците е било предпоставка да не се упражни опцията за продажба и тъй като получаването на одобрението на планирането е било несигурно, упражняването на опцията за продажба е трябвало да бъде проучено като вариант.

(255) Следователно с оглед на реалистичната възможност Infratil да упражни опцията за продажба и съответния риск от големи загуби, Комисията приема, че един частен акционер не би бил в състояние да договори по-висока покупна цена, тъй като в противен случай сделката не би била рентабилна за потенциалния инвеститор.

(256) Поради това Комисията счита, че решението на Hansestadt Lübeck да приеме продажна цена в размер на […] EUR с договорените приспадания, посочени в споразумението за участие от 2005 г., е разумно от икономическа гледна точка.

(257) Този резултат отговаря на констатациите в проучването на Ernst & Young, в което приходите от продажбата на акциите на FLG се изчисляват на около […] EUR и съответно се заключава, че договорената цена би била приета от частен инвеститор в съпоставима ситуация.

(258) В проучването на Ecorys се изчислява много по-висока пазарна стойност на акциите в размер на около […] EUR. При все това в проучването не се отчитат големите финансови рискове за Infratil при упражняването на опцията за продажба, посочени в съображения 247 и 248. В проучването на Ecorys този риск е нулев и съответно не е отчетен при изчисляването на покупна цена II. Различните използвани стойности за изчисляването на инвестициите/CAPEX допринасят допълнително за различната оценка на риска в двете проучвания.

(259) Освен това използването на различни проценти за ръста по отношение на броя на пътниците води до значителна разлика в резултатите на проучванията.

(260) В контекста на тези съображения Комисията заключава, че покупна цена II, както е посочена в споразумението за участие от 2005 г., отговаря на пазарните условия и че на Infratil не е било предоставено икономическо предимство.

7.3.1.2. **Заключение относно цялостната рентабилност на сделката**

(261) От описаната по-горе оценка на мярката следва, че Hansestadt Lübeck е трябвало да избере между това да закрие летище Любек, да продължи неговата генерираща загуби дейност или да го продаде. С вземането на решението да продаде летището Hansestadt Lübeck е избрал най-изгодния вариант от икономическа гледна точка, който е бил наличен. При оценката на конкретните условия на споразумението за участие от 2005 г. трябва да бъде взета предвид взаимовръзката между двата сценария (т.е. покупна цена I и опцията за продажба и покупна цена II). Тъй като бе установено, че от *ex ante* гледна точка е било разумно да се счете, че са възможни както плащането на покупна цена II, така и упражняването на опцията за продажба, трябва да бъдат проучени рисковете за двете страни в резултат от това. По-специално с оглед на евентуалните финансови загуби на Infratil в резултат от упражняването на опцията за продажба Комисията счита, че е малко вероятно частен продавач в позицията на Hansestadt Lübeck да бъде в състояние да договори споразумение с по-благоприятни условия.

(262) Поради това Комисията заключава, че Hansestadt Lübeck е действал като ОУПИ при договарянето на споразумението за участие от 2005 г. В резултат на това мярката не предоставя икономическо предимство на Infratil и не представлява държавна помощ.

7.3.2. ***Допълнителното споразумение за 2009 г. и предоговарянето на опцията за продажба — поемане на допълнителни разходи, инвестиции и други разходи на FLG през 2009 г.***

(263) Както бе посочено по-горе, допълнителното споразумение за 2009 г., подписано на 12 ноември 2008 г., не изменя дължимите суми за опцията за продажба съгласно споразумението за участие от 2005 г., но включва поемането на загуби, договорени инвестиции и други разходи, свързани с експлоатацията на летище Любек през 2009 г., което води до обща цена на опцията за продажба в размер на […] EUR (вж. съображение 90).

(264) В своето решение за откриване на процедурата от 2012 г. Комисията започна разследване на две отделни мерки:

а) поемането на загуби, инвестиции и други мерки на FLG през 2009 г.;

б) разликата между цената на опцията за продажба, договорена през 2005 г., и реално платената цена при опцията за продажба.

При все това въз основа на получената информация Комисията счита, че тези два въпроса касаят една и съща мярка, а именно допълнителното споразумение за 2009 г. между Hansestadt Lübeck и Infratil.

7.3.2.1. **Предимство**

(265) За да определи дали цената на опцията за продажба съгласно споразумението за 2009 г. е включвала икономическо предимство за Infratil, Комисията трябва да приложи принципа на оператор в условията на пазарна икономика. С оглед да бъде в състояние да определи дали Hansestadt Lübeck е избрал най-изгодния вариант от финансова гледна точка, който е бил наличен, Комисията трябва да се постави в позицията на частен акционер към момента на сключването на споразумението ([1]).

(266) Комисията счита, че след като Infratil е обявило своето намерение да упражни опцията си за продажба през 2009 г., Hansestadt Lübeck е трябвало да избира между следните варианти:

а) да закрие летището;

б) да потърси нов частен оператор и междувременно

— да поеме отново експлоатацията на летището, или

— да подпише допълнителното споразумение за 2009 г., така че Infratil да продължи да експлоатира летището до намирането на нов оператор.

(267) Вариантът за закриване на летището (вариант а) би изисквал от Hansestadt Lübeck незабавно да заплати цената на опцията за продажба в размер на […] EUR (вж. съображение 238) и да започне процедурата по закриване на летището, като по този начин ще понесе допълнителни разходи (вж. проучването на Berenberg, представено в таблица 9).

(268) В първия подсценарий на вариант б (Hansestadt Lübeck поема отново експлоатацията на летището до намирането на нов частен оператор) Hansestadt Lübeck е трябвало първо да заплати на Infratil цената на опцията за продажба, договорена в споразумението за участие от 2005 г., и да поема всички разходи, произтичащи от експлоатацията на летището, до намирането на нов инвеститор. С оглед на цената на опцията за продажба, платена през 2009 г. (вж. таблица 3), само разходите за оперативни загуби, инвестиции, процеса за одобрение на планирането и правни услуги са били в размер на […] EUR. Поради това още към октомври 2009 г. Hansestadt Lübeck е трябвало да поеме разходи в размер на приблизително […] EUR (цената на опцията за продажба съгласно споразумението за участие от 2005 г. плюс оперативните разходи за периода от ноември 2008 г. до октомври 2009 г.).

(269) Германия заяви, че препродажбата на FLG на нов частен инвеститор би изисквала нова общоевропейска тръжна процедура, за която се изчислява, че ще отнеме най-малко 12 месеца. Комисията отбелязва, че частен оператор действително би отчел прогнозната продължителност на тръжната процедура.

(270) Другият подсценарий съгласно вариант б е бил да се подпише допълнителното споразумение за 2009 г., така че Infratil да не упражни опцията за продажба до 22 октомври 2009 г. При този сценарий и с оглед на допускането, че Infratil ще упражни своята опция за продажба през октомври 2009 г., Hansestadt Lübeck е трябвало да плати цената на опцията за продажба съгласно допълнителното споразумение за 2009 г. Тъй като тази цена се състои от цената на опцията за продажба от споразумението за участие от 2005 г. и допълнителни разходи, свързани с експлоатацията на летището през 2009 г., потенциалните разходи за Hansestadt Lübeck са съпоставими с тези при втория сценарий.

([1]) Решение от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия* („*Stardust Marine*“), C-482/99, EU:C:2002:294, точка 71.

(271) Допълнителното споразумение за 2009 г. обаче е съдържало предимство за HL, тъй като му е дало време да подготви търг за намиране на нов инвеститор. Освен това незабавното оттегляне на Infratil е създавало риск Ryanair да намали своите услуги на летище Любек и по този начин потенциално да увеличи бъдещите оперативни загуби. Нещо повече, намалението на услугите на Ryanair би могло да окаже отрицателно въздействие върху процедурата за одобрение на планирането, тъй като FLG е обосновало своята нужда от разширяване на летището най-вече с ръста на нискотарифния сегмент.

(272) В контекста на тези съображения Комисията заключава, че подписването на допълнителното споразумение за 2009 г. е било най-изгодният вариант, който е бил наличен, и че поради това Hansestadt Lübeck е действал като ОУПИ.

7.3.2.2. **Заключение**

(273) В контекста на съпоставянето на различните варианти и свързаните с тях разходи може да бъде заключено, че допълнителното споразумение за 2009 г. е в съответствие с принципа на ОУПИ, тъй като този вариант е създавал най-малко тежести от финансова гледна точка и към онзи момент е бил най-перспективният от икономическа гледна точка.

(274) Тази констатация се подкрепя от разумното допускане, че Hansestadt Lübeck е нямало да бъде в състояние да намери нов инвеститор през 2009 г. В ретроспекция това се е оказало вярно, тъй като нов инвеститор е бил намерен едва през 2012 г.

(275) Освен това елементите на цената на опцията за продажба отговарят на тези съгласно споразумението за участие от 2005 г. и просто включват разходите през 2009 г. в компонентите на цената на опцията за продажба. Подобно на споразумението за участие от 2005 г., допълнителното споразумение за 2009 г. също предвижда лимит на оперативните загуби и инвестиционните разходи, които ще бъдат платени от Hansestadt Lübeck.

(276) Въз основа на тези съображения Комисията заключава, че на Infratil не е било предоставено икономическо предимство и следователно мярката не представлява държавна помощ.

7.4. *ЕВЕНТУАЛНА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА RYANAIR*

7.4.1. ***Икономическо предимство***

(277) Когато летище разполага с публични ресурси, наличието на помощ за авиокомпания по принцип може да се изключи, когато отношенията между летището и авиокомпанията спазват принципа на оператор в условията на пазарна икономика.

(278) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. ([1]) наличието на помощ за авиокомпания по принцип може да се изключи, ако цената, фактурирана за летищни услуги, отговаря на пазарната цена („първи подход“) или ако може да бъде доказано чрез предварителен анализ, т.е. основан на наличните към момента на предоставянето на мярката сведения и от предвидимото към този момент развитие, че споразумението между летището и авиокомпанията ще доведе до положителна допълнителна печалба в полза на летището и тя е част от цялостна стратегия, която води до рентабилност поне в дългосрочен план („втори подход“).

(279) Съгласно втория подход трябва да се оцени дали към момента на сключването на споразумение разумен оператор в условията на пазарна икономика би очаквал споразумението постепенно да доведе до рентабилност. Това трябва да се измери чрез разликата между допълнителните приходи, които се очаква да бъдат генерирани от споразумението (т.е. разликата между приходите, които биха били постигнати, ако споразумението е сключено, и приходите, които биха били постигнати в отсъствието на споразумението) и допълнителните разходи, които се очаква да бъдат направени в резултат на споразумението (т.е. разликата между разходите, които биха били направени, ако споразумението е сключено, и разходите, които биха възникнали в отсъствието на споразумението), като генерираните парични потоци се дисконтират с подходяща норма на дисконтиране.

(280) Що се отнася до първия подход (сравнение с „пазарната цена“), Комисията не счита, че към настоящия момент е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предлагани от летищата ([2]). Поради това тя счита, че предварителният анализ на допълнителната рентабилност е най-уместният подход за оценка на споразуменията, сключени от летищата с отделни авиокомпании.

([1]) Вж. Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 53.
([2]) Вж. Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 59.

(281) Следва да се отбележи, че като цяло прилагането на принципа на ОУПИ на базата на средна цена на други подобни пазари може да се окаже полезно, ако такава цена може да бъде разумно установена или изведена от други пазарни показатели. Този метод обаче не е толкова подходящ в случая на летищните услуги, тъй като структурата на разходите и приходите обикновено се различава съществено при отделните летища. Това е така, защото разходите и приходите зависят от това доколко е развито летището, от броя на въздушните превозвачи, които използват летището, капацитета му по отношение на пътникопотока, състоянието на инфраструктурата и свързаните с нея инвестиции, регулаторната рамка, която може да се различава в отделните държави членки, както и всички други задължения или ангажименти, поети от летището в миналото ([1]).

(282) Освен това либерализацията на пазара на въздушния транспорт усложнява всеки строго сравнителен анализ. Както е видно в настоящия случай, търговските практики между летищата и въздушните превозвачи невинаги се основават единствено на публикувана тарифа на таксите. В действителност тези търговски отношения са много разнообразни. Те включват споделяне на рисковете по отношение на пътникопотока и на произтичащите търговски и финансови отговорности, стандартните схеми за стимулиране, както и разпределението на рисковете по време на целия срок на действие на договорите. Следователно една сделка не може реално да бъде сравнявана с друга въз основа на цената на единица наземно обслужване или цената за пътник.

(283) Освен това целевите показатели не са подходящ метод за установяване на пазарни цени, ако наличните такива не са били определени по отношение на пазарните съображения или прилаганите цени са значително променени вследствие на публични намеси. Такива промени изглежда са налице в сектора на въздухоплаването поради причините, посочени в точки 57—59 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.:

> „Публичните органи традиционно считат летищата, които са публична собственост, за инфраструктура, улесняваща местното развитие, а не за предприятия, работещи съгласно пазарните правила. По тази причина цените на тези летища обикновено не се определят въз основа на пазарни съображения и особено на стабилни предварителни перспективи за рентабилност, а главно въз основа на социални или регионални съображения.
>
> Дори някои летища да са частна собственост или да са управлявани, без да се вземат предвид социални или регионални съображения, цените, фактурирани от тези летища, могат да бъдат силно повлияни от цените на по-голямата част от летищата, получаващи публични субсидии, тъй като авиокомпаниите вземат под внимание цените на последните в своите преговори с частните или частно управляваните летища.
>
> При тези обстоятелства Комисията силно се съмнява, че към настоящия момент е възможно да бъде определена подходяща референтна стойност, за да се установи реална пазарна цена за услугите, предлагани от летищата. Тази ситуация може да се промени или развие в бъдеще […]“ ([2]).

(284) Освен това, както припомнят съдилищата на Съюза, определянето на референтна стойност в зависимост от засегнатия сектор представлява само един от няколко аналитични инструмента за определяне дали на получателя е предоставено икономическо предимство, което не би получил при нормални пазарни условия ([3]). Поради това, макар Комисията да може да използва този подход, тя не е длъжна да го прави, когато той не е подходящ, както е в настоящия случай.

(285) Ryanair поддържа становището, че е възможно да се приложи принципът на оператор в условията на пазарна икономика, като за база за сравнение се използва търговската практика на други европейски летища. По-специално тя сравни таксите, платими от Ryanair на летищата в Борнмът, Гренобъл, Нок, Маастрихт, Ним и Престуик, с таксите, платими от Ryanair на летище Любек съгласно споразуменията. В проучването не се оценява дали извадката от референтни летища отговаря на всички критерии, посочени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., тъй като се оценяват само обемът на трафика, видът на трафика на летището и просперитетът на съседните региони ([4]).

(286) В своето решение за откриване на процедурата от 2012 г. Комисията съпостави таксите, определени в допълнителните писма от март и октомври 2010 г., с таксите на летище Хамбург, което доведе до изразяването на съмнения по отношение на съответствието на определените в допълнителните писма такси с пазара. Комисията отбелязва, че обемът на трафика в Любек е много по-малък от този на летище Хамбург. Всъщност Хамбург е летището с най-голям трафик в Северна Германия. Летище Хамбург се използва за всички сегменти от въздушния транспорт, докато летище Любек е било специализирано в обслужване на нискотарифни превозвачи, които са изисквали по-малко гишета за регистрация и проверка на пътниците и съоръжения за трансфер на пътници, без

([1]) Вж. Решение 2011/60/ЕС на Комисията от 27 януари 2010 г. относно държавна помощ C 12/2008 (ex NN 74/07) — Словакия — Споразумение между „Летище Братислава“ и Ryanair, съображения 88 и 89 (ОВ L 27, 1.2.2011 г., стр. 24).

([2]) Вж. Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точки 57—59.

([3]) По отношение на определянето на референтна стойност в зависимост от рентабилността (а не на ценообразуването) в сектора вж. Решение от 3 юли 2014 г., *Испания и Ciudad de la Luz/Комисията*, съединени дела T-319/12 и T-321/12, EU:T:2014:604, точка 44.

([4]) Вж. Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 60 за допълнителни критерии, които следва да бъдат оценени.

необходимост от автобуси за превоз на пътници, по-малко служители и съоръжения за обработка на багажа и по-малко служители за почистване и са позволявали по-кратки периоди за маневри. В съответствие с това летище Хамбург не е съпоставимо в достатъчна степен с летище Любек.

(287) Предвид всичко гореизложено Комисията счита, че в настоящия случай трябва да бъде приложен подходът, препоръчан в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. за целите на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика към отношенията между летища и авиокомпании, а именно предварителен анализ на допълнителната рентабилност ([1]).

(288) Този подход е оправдан поради факта, че летищният оператор може да има обективен интерес да сключи сделка с авиокомпания, след като може с разумно основание да очаква тази сделка да подобри печалбите (или да намали загубите) му, съпоставена хипотетично със ситуация, при която тази сделка не би била сключена, независимо от каквото и да било сравнение с условията, предложени на авиокомпаниите от други летищни оператори, или с условията, предложени от същия летищен оператор на други авиокомпании.

(289) В допълнение към тези съображения, за да се изключи, че предимството, произтичащо от съвместима помощ за летищния оператор, не е прехвърлено на конкретна авиокомпания, инфраструктурата на летището трябва да бъде отворена за всички авиокомпании, а не да е запазена за конкретна авиокомпания.

(290) В този контекст Комисията също така отбелязва, че различията в цените са стандартна търговска практика. Тези политики за ценови различия следва обаче да са обосновани от търговска гледна точка.

(291) Комисията счита, че споразуменията, сключени между авиокомпании и летище, спазват принципа на оператор в условията на пазарна икономика, когато постепенно допринасят от *ex ante* гледна точка за рентабилността на летището. Летището следва да докаже, че при изготвяне на споразумението с дадена авиокомпания (например индивидуален договор или обща схема на летищни такси) е в състояние да покрива всички разходи, произтичащи от споразумението, докато то е в сила, с разумен марж на печалба въз основа на стабилни средносрочни перспективи ([2]).

(292) За да се оцени дали споразумение, сключено между летище и авиокомпания, отговаря на принципа на оператор в условията на пазарна икономика, очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности на авиокомпанията следва да бъдат взети предвид заедно с летищните такси, от които са приспаднати търговските отстъпки, помощта за търговска реализация или схемите за стимулиране. Аналогично следва да бъдат взети под внимание всички очаквани разходи, поети допълнително от летището във връзка с дейността на авиокомпанията, упражнявана на летището. Тези допълнителни разходи могат да обхванат всички категории разходи и инвестиции като допълнителни разходи за персонал, оборудване и инвестиции, възникнали поради дейността на авиокомпанията, упражнявана на летището ([3]).

(293) В своята постоянна практика за вземане на решения Комисията счита, че разходите, които летището така или иначе би трябвало да поеме независимо от споразумението с авиокомпанията, не следва да се вземат под внимание, когато се проверява дали е спазен принципът на оператор в условията на пазарна икономика ([4]).

(294) В съответствие с решението по делото *Charleroi* ([5]) Комисията е длъжна при преценката на спорните мерки да отчита всички релевантни фактори и техния контекст. С други думи, Комисията трябва да анализира очакваното въздействие на споразумението с Ryanair върху FLG, като отчита всички релевантни фактори на спорната мярка.

(295) В решението по делото *Stardust Marine* Съдът е заявил, че, „[…] за да се установи дали държавата е действала като далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаят да се постави в контекста на периода, в който са били предприети мерките за финансова подкрепа, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата и по този начин да се избегне евентуална оценка на базата на последваща ситуация“ ([6]).

([1]) Вж. Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точки 59 и 63.
([2]) Вж. Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 63.
([3]) Вж. Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 64.
([4]) Вж. Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 64; Решение (ЕС) 2015/1226 на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Angoulême (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême), SNC-Lavalin, Ryanair и Airport Marketing Services (ОВ L 201, 30.7.2015 г., стр. 48); Решение (ЕС) 2015/1584 на Комисията от 1 октомври 2014 г. относно държавна помощ SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), приведена в действие от Италия в полза на Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. и различни въздушни превозвачи, които осъществяват дейност на летище Alghero (ОВ L 250, 25.9.2015 г., стр. 38); Решение (ЕС) 2016/2069 на Комисията от 1 октомври 2014 г. относно мерки SA.14093 (C 76/2002), приведени в действие от Белгия в полза на летище Brussels South Charleroi и Ryanair (ОВ L 325, 30.11.2016 г., стр. 63).
([5]) Решение от 17 декември 2008 г., *Ryanair/Комисия* („*Charleroi*“), T-196/04, EU:T:2008:585, точка 59.
([6]) Решение от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия* („Stardust Marine“), C-482/99, EU:C:2002:33, точка 71.

(296) За целите на прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика Комисията трябва да оцени фактите спрямо момента, когато е сключено споразумението. Също така Комисията следва да основе оценката си на информацията и предположенията, с които е разполагало FLG по времето, когато е сключено споразумението.

7.4.2. *Прилагане на принципа на оператор в условията на пазарна икономика към споразумението от 2000 г.*

7.4.2.1. **Предварителни бележки**

(297) Комисията отбелязва, че според Air Berlin споразуменията между Ryanair и летище Любек не са били рентабилни, тъй като загубите на FLG постоянно са се увеличавали (вж. таблица 8) след пристигането на Ryanair. Тъй като Ryanair и Wizz Air са били единствените авиокомпании, осъществяващи редовни полети от летището, Air Berlin е заключило, че загубите на FLG трябва да бъдат приписани на тези авиокомпании.

(298) Комисията отбелязва, че дори да може да се установи значително съответствие между броя на пътниците на Ryanair на летище Любек и понесените от FLG загуби, това съответствие не би означавало непременно, че загубите произтичат от дейността на Ryanair на летище Любек. Германия заяви, че над […] % от загубите между 2000 и 2005 г. са следствие от необходими инвестиции за приспособяване на летището към увеличения брой пътници. Тези инвестиции са били необходими, за да се повиши стойността на летището във връзка с очакваната приватизация и за подготвяне на летището с цел привличане на авиокомпании.

(299) Освен това Комисията припомня, че прилагането на принципа на оператор в условията на пазарна икономика се основава на предварителна оценка. Съгласно съдебната практика на Съда поведението на частен пазарен оператор, което се използва за оценка на поведението на обществен оператор, не трябва непременно да бъде насочено към рентабилност в краткосрочен план, а може да се ръководи от перспективи за рентабилност в по-дългосрочен план ([1]). Дори летището да е отчитало загуби по време на периода на дейност на Ryanair, все пак е възможно споразумението между летището и авиокомпанията постепенно да води до рентабилност за летището от *ex ante* гледна точка.

(300) Като последна забележка Комисията отбелязва, че в контекста на настоящото разследване на Ecorys бе възложено да изготви доклад относно рентабилността на споразумението между FLG и Ryanair от 2000 г. ([2]) При все това докладът е основан на подход на общите, а не на допълнителните разходи и поради това няма да бъде взет предвид.

7.4.2.2. **Оценка на допълнителните разходи и приходи**

(301) Що се отнася до времевата рамка за оценка на въпросното споразумение, един ОУПИ би избрал като отправна точка датата, на която е подписано споразумението, т.е. 29 май 2000 г. Като крайна дата ОУПИ би избрал крайната дата, посочена в споразумението от 2000 г., т.е. 31 май 2010 г.

(302) За целите на оценката на въпросното споразумение и с оглед на констатациите в съображения 282—301 наличието и размерът на евентуалната помощ по това споразумение трябва да бъдат оценени в контекста на преобладаващата ситуация към момента на подписването му, и по-специално в контекста на наличните към този момент сведения и от предвидимото към този момент развитие.

(303) Към момента на договарянето на споразумението FLG е очаквало дейността на Ryanair на летище Любек да доведе до повишен брой пътници, като по този начин се увеличават приходите от невъздухоплавателни дейности, разширяват се невъздухоплавателните услуги и се привличат допълнителни авиокомпании. Дори FLG да е отчитало загуби в годините, предшестващи сключването на споразумението, дейността на Ryanair на летището се е очаквало да доведе до умерени приходи в средносрочен до дългосрочен план.

(304) Германия предостави данни относно очаквания предварително ръст на броя на пътниците, както и очакваните допълнителни разходи и приходи при най-благоприятния и най-неблагоприятния сценарий.

([1]) Решение от 21 март 1991 г., *Италианска република/Комисия на Европейските общности (Alfa Romeo)*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.
([2]) Докладът се посочва в раздел 7.3.1.1 по-горе във връзка с рентабилността на споразумението между HL и Infratil.

(305) Допълнителните приходи, които частен инвеститор разумно би могъл да очаква от споразумението, включват:

а) допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности от пътници и такси за кацане, заплащани от Ryanair; и

б) допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности, например от паркиране на автомобили и франчайзингови или пряко управлявани магазини.

(306) Като прилага подхода за съвкупно отчитане на приходите, Комисията е на мнение, че следва да се вземат предвид както приходите от въздухоплавателните дейности, така и приходите от невъздухоплавателните дейности ([1]).

(307) Германия заяви, че въз основа на таксите, посочени в споразумението от 2000 г., летището е очаквало да получава средни приходи от въздухоплавателни дейности в размер на […] EUR за пътник. FLG е изчислило, че приходите от невъздухоплавателни дейности представляват […] % от приходите от въздухоплавателни дейности.

(308) Допълнителните разходи, които частен инвеститор разумно би могъл да очаква от споразумението, биха включвали:

а) допълнителни оперативни разходи, произтичащи пряко от споразумението с Ryanair;

б) разходи за маркетингови услуги;

в) инвестиционни разходи, свързани пряко със споразумението с Ryanair.

(309) Германия посочи, че е било необходимо да се увеличи персоналът на FLG, за да се обслужва очакваният брой пътници. FLG е очаквало допълнителни оперативни разходи и разходи за персонал в размер на […] EUR за пътник.

(310) Въз основа на споразумението от 2000 г., за периода 2000—2012 г. FLG е очаквало допълнителни маркетингови разходи в размер на […] EUR при най-благоприятния сценарий и […] EUR при най-неблагоприятния сценарий.

(311) По отношение на инвестиционните разходи Германия посочи, че летищната инфраструктура е съществувала преди сключването на споразумението с Ryanair и че първоначално планираната дейност на Ryanair на летище Любек не е изисквала допълнителни инфраструктурни инвестиции.

(312) Германия представи следните приходи и оперативни разходи при най-благоприятния (таблица 11) и най-неблагоприятния сценарий (таблица 12):

Таблица 11

Разходи и приходи при най-благоприятния сценарий

година	пътници	приходи от въздухоплавателни дейности	приходи от невъздухоплавателни дейности	оперативни разходи
2000 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2001 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2002 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2003 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2004 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2005 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2006 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2007 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2008 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2009 г.	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Вж. Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 64.

година	пътници	приходи от въздухоплавателни дейности	приходи от невъздухоплавателни дейности	оперативни разходи
2010 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2011 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2012 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
Общо	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Таблица 12

Разходи и приходи при най-неблагоприятния сценарий

година	пътници	приходи от въздухоплавателни дейности	приходи от	невъздухоплавателни дейности
оперативни разходи				
2000 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2001 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2002 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2003 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2004 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2005 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2006 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2007 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2008 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2009 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2010 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2011 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2012 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
Общо	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

(313) FLG изчисли положителните финансови ефекти от споразумението с Ryanair от 2000 г. В това отношение в таблица 13 се обобщават приходите от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности, както и разходите, които се дължат пряко на дейността на Ryanair на летището, и маркетинговите разходи.

Таблица 13

Предварителна оценка на рентабилността

оценка на рентабилността	Най-благоприятен случай (в EUR)	Най-неблагоприятен случай (в EUR)
приходи от въздухоплавателни дейности	[…]	[…]
приходи от невъздухоплавателни дейности	[…]	[…]
оперативни разходи	[…]	[…]
маркетингови разходи	[…]	[…]
общо	**[…]**	**[…]**

(314) В най-благоприятния случай Германия закръгли броя на пътниците на […] души, което води до приходи от въздухоплавателни дейности в размер на […] EUR. При най-неблагоприятния сценарий са се очаквали общо […] пътници, което води до приходи от въздухоплавателни дейности в размер на […] EUR. Тъй като се е очаквало приходите от невъздухоплавателни дейности да възлизат на […] % от приходите от въздухоплавателни дейности, приходите от невъздухоплавателни дейности са изчислени в размер на […] EUR в най-благоприятния случай и […] EUR в най-неблагоприятния случай. Изчислено е, че оперативните разходи биха били в размер на общо […] EUR в най-благоприятния случай и […] EUR в най-неблагоприятния случай. Маркетинговите разходи не са изчислени въз основа на пътник, а общо на […] EUR в най-благоприятния случай и […] EUR в най-неблагоприятния случай.

(315) Таблица 13 показва, че се е очаквало произтичащите от споразумението от 2000 г. приходи да надхвърлят разходите, което води до годишен излишък в размер на […] EUR в най-благоприятния случай и […] EUR в най-неблагоприятния случай.

(316) Комисията счита, че използваният от Германия подход е разумен. Изчислените средни приходи от въздухоплавателни дейности се основават на условията на споразумението с Ryanair от 2000 г. Очаквало се е приходите от невъздухоплавателни дейности да възлизат на […] % от приходите от въздухоплавателни дейности, което изглежда е в съответствие с обичайните очаквания по отношение на приходите от невъздухоплавателни дейности на други летища (вж. таблица 6). Допускането, че броят на персонала ще трябва да се увеличи с повишаването на броя на пътниците също изглежда разумно.

(317) Комисията отбелязва, че свързаните с разширяването на летище Любек инвестиции не касаят конкретно Ryanair, а евентуално биха могли да се използват и от други авиокомпании. Това показва, че не е било нужно инвестиционните разходи да бъдат включени в допълнителните разходи по споразумението с Ryanair. В това отношение Комисията отбелязва, че Германия е подчертала, че FLG многократно е опитвало да привлече други авиокомпании и е постигнало успех, като е привлякло други авиокомпании (например Wizz Air). Освен това според Германия летище Любек в продължение на години неуспешно е опитвало да встъпи в преговори за споразумение с Air Berlin.

(318) Германия посочи, че за успешната приватизация на летище Любек е било необходимо да се увеличи значително броят на пътниците. Комисията приема, че инвестициите са били извършени с цел подготвянето на летище Любек за по-голям брой пътници ([1]).

(319) Освен това Комисията отбелязва, че съгласно споразумението от 2000 г. FLG не е било длъжно да прави инвестиции ([2]). FLG е можело да изпълни своите задължения съгласно договора, без да инвестира в разширяването на летището.

(320) В контекста на тези съображения Комисията заключава, че подходът на Германия, съгласно който осъществените инвестиции на летище Любек не се дължат на споразумението с Ryanair, е разумен.

(321) След като анализира предоставената от Германия информация обаче, Комисията не е съгласна по една точка от анализа и я изменя по съответния начин. Като крайна дата в споразумението от 2000 се посочва 30 май 2010 г. Германия е взела предвид допълнителните разходи и приходи за 2011 и 2012 г. при изчислението на допълнителната рентабилност във връзка със споразумението от 2000 г. Комисията счита, че е уместно да се вземат предвид само допълнителните разходи и приходи, генерирани през срока на действие на договора. С оглед на това необходимо изменение Комисията извърши свой собствен анализ, като използва директно анализа на допълнителната рентабилност, представен от Германия, и го измени на необходимите места, както е обобщено в таблици 14, 15 и 16:

Таблица 14

Разходи и приходи при най-благоприятния сценарий

година	пътници	приходи от въздухоплавателни дейности	приходи от невъздухоплавателни дейности	оперативни разходи
2000 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2001 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2002 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2003 г.	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Вж. Решение (ЕС) 2015/1226.
([2]) Решение (ЕС) 2015/1584.

година	пътници	приходи от въздухоплавателни дейности	приходи от невъздухоплавателни дейности	оперативни разходи
2004 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2005 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2006 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2007 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2008 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2009 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2010 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
Общо	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Таблица 15

Разходи и приходи при най-неблагоприятния сценарий

година	пътници	приходи от въздухоплавателни дейности	приходи от невъздухоплавателни дейности	оперативни разходи
2000 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2001 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2002 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2003 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2004 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2005 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2006 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2007 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2008 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2009 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
2010 г.	[…]	[…]	[…]	[…]
Общо	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Таблица 16

Предварителна оценка на рентабилността

оценка на рентабилността	Най-благоприятен случай (в EUR)	Най-неблагоприятен случай (в EUR)
приходи от въздухоплавателни дейности	[…]	[…]
приходи от невъздухоплавателни дейности	[…]	[…]
оперативни разходи	[…]	[…]
маркетингови разходи	[…]	[…]
Общо	**[…]**	**[…]**

(322) Комисията извади очакваните приходи и оперативни разходи за 2011 и 2012 г., тъй като през тези години действието на споразумението от 2000 г. вече е трябвало да е приключило (вж. таблици 14 и 15). Вместо това Комисията използва очакваните приходи и оперативни разходи за 2000—2010 г., при което бяха получени приходите и оперативните разходи, представени в таблица 16. Що се отнася до маркетинговите разходи, Комисията изчисли средните маркетингови разходи за пътник, които са можели да се очакват при най-благоприятния и най-неблагоприятния сценарий съгласно предоставената от Германия информация. След това тя умножи средните маркетингови разходи за пътник по броя пътници, който е можело да се очаква в периода 2000—2010 г., като резултатът бе очаквани маркетингови разходи в размер на […] EUR в най-благоприятния сценарий и […] EUR в най-неблагоприятния сценарий (вж. таблица 16).

(323) На последно място, макар че в предварителния анализ, извършен от FLG и представен от Германия, бъдещите плащания не са дисконтирани към датата, на която е било сключено споразумението, от представените стойности става ясно, че се е очаквало споразумението да бъде рентабилно.

(324) В допълнение към представените от Германия данни Oxera представи анализ на рентабилността на споразумението от 2000 г. ([1]) Oxera използва данни за стопанските резултати, т.е. данни относно действителните разходи и приходи, при възможност от периода, предшестващ сключването на споразумението, за да направи някои предположения относно очакванията на FLG към момента на сключването на споразумението. Oxera изчисли броя на пътниците въз основа на данните за стопанските резултати до момента на сключването на споразумението. Приходите от въздухоплавателни дейности и маркетинговите разходи бяха основани на таксите и плащанията, посочени в споразумението от 2000 г. За целите на изчисляването на приходите от невъздухоплавателни дейности и оперативните разходи, Oxera използва данни за стопанските резултати от периода след сключването на споразумението.

(325) Бе изчислено, че ННС на споразумението с Ryanair от 2000 г. е в размер на […] EUR. Поради това споразумението се е очаквало да бъде рентабилно.

(326) Oxera изчисли ННС без приписване на инвестиционните разходи на споразумението с Ryanair от 2000 г. Това е в съответствие с констатацията на Комисията (вж. съображения 316—320), че извършените на летище Любек инвестиции не трябва да се приписват на споразумението от 2000 г.

(327) Комисията отбелязва, че Oxera е използвало предварително налични данни за изчисляването на броя пътници, приходите от въздухоплавателни дейности и маркетинговите такси, но е основало на последващи данни своята оценка на приходите от невъздухоплавателни дейности и оперативните разходи. Oxera заяви, че не е разполагало с достъп до предварителни прогнози за приходите от невъздухоплавателни дейности и оперативните разходи. Комисията отбелязва, че за оценката дали това споразумение е било в съответствие с принципа на ОУПИ могат да бъдат взети предвид само приходи и разходи, които летището предварително е очаквало да генерира към момента, когато е сключило споразумението със съответната авиокомпания. При все това оценка, която отчасти е основана на последващи данни, може да послужи за подкрепа на валидността на отчетените допускания за определяне на предварително очакваните приходи и разходи. В действителност възстановените от Oxera предварителни данни по отношение на приходите от въздухоплавателни дейности ([…] EUR) са между предварително очакваните приходи от въздухоплавателни дейности на FLG, представени от Германия в най-благоприятния сценарий ([…] EUR) и в най-неблагоприятния сценарий ([…] EUR). Възстановените от Oxera предварителни данни по отношение на маркетинговите разходи ([…] EUR) са дори по-ниски от данните, представени от Германия: FLG е очаквало предварително маркетингови разходи в размер на […] EUR в най-благоприятния случай и […] EUR в най-неблагоприятния случай. Това потвърждава, че предварителните очаквания на FLG са били достатъчно консервативни.

7.4.3. ***Заключение***

(328) Представената от Германия информация показва, че FLG е можело да очаква положителна допълнителна възвръщаемост от споразумението от 2000 г. Допусканията, на които се основават тези очаквания, изглеждат разумни. Това се подкрепя от факта, че очакваният ръст на броя на пътниците е бил по-малък от действителния ръст в периода 2000—2005 г. Ограниченията за ръста на броя на пътниците като цяло са се дължали на невъзможността да се получи одобрение на планирането и да се разшири летището, които не са могли да бъдат предвидени към момента на сключването на споразумението от 2000 г. Очакванията на FLG се подкрепят от проучването, предоставено от Oxera.

(329) Поради това разумно е можело да се очаква, че споразумението с Ryanair от 2000 г. постепенно ще доведе до рентабилност за FLG. В съответствие с това ОУПИ би сключил споразумението, тъй като от предварителна перспектива то постепенно е щяло да допринася за рентабилността на летището. По подобен начин с оглед на очевидно положителния принос споразумението от 2000 г. също така може да се счита за част от прилагането на цялостна стратегия, която води до рентабилност поне в дългосрочен план.

([1]) Доклад на Oxera, Икономическа оценка на ОУПИ: летище Любек (Economic MEOP assessment: Lübeck airport), 1 септември 2014 г.

(330) Поради това споразумението между FLG и Ryanair от 2000 г. не предоставя икономическо предимство, което Ryanair не би получила при нормални пазарни условия. Следователно то не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Тази констатация не засяга оценката на това дали споразуменията от 2010 г. включват държавна помощ за Ryanair.

7.5. *ТАКСИ ЗА РАЗМРАЗЯВАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА*

7.5.1. ***Избирателност***

(331) За да попада в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС, дадена държавна мярка трябва да поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“. Следователно само мерки, поставящи предприятията в по-благоприятно положение чрез предоставяне на предимство по избирателен начин, попадат в обхвата на понятието за държавна помощ.

(332) Съгласно съдебната практика на европейските съдилища следва да се разгледа въпросът дали в рамките на определен правен режим („референтната система“) дадена държавна мярка може да постави в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“ в сравнение с други предприятия, които се намират в сходно фактическо и правно положение от гледна точка на преследваната от съответната мярка цел. Мярка, въвеждаща разграничение между предприятия, които се намират в сходно положение, по принцип представлява избирателна мярка. Ако мярка, която по принцип е избирателна, бъде оправдана от естеството и общата структура на системата, тя няма да се счита за избирателна и съответно няма да попада в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС ([1]).

(333) Поради това Комисията трябва да извърши анализ от три стъпки: Първо трябва да бъде определена референтната система. Второ следва да се определи дали дадена мярка представлява дерогация от тази система, доколкото въвежда разграничение между икономически оператори, които в контекста на присъщите на системата цели се намират в сходно фактическо и правно положение. Ако съществува такава дерогация (и следователно мярката по принцип е избирателна), в третата стъпка от теста трябва да се установи дали дерогацията е оправдана от естеството и общата структура на системата.

(334) В настоящия случай Комисията откри официалната процедура по разследване по отношение на таксите за размразяване на въздухоплавателни средства.

(335) На първо място Комисията трябва да определи референтната система, съгласно която следва да бъдат оценени таксите за размразяване. В този контекст Комисията отбелязва, че таксите за размразяване на въздухоплавателни средства на летището са определени в схема за специални такси. Макар че тази схема за специални такси не представлява част от общата тарифа на таксите за използване на инфраструктурата, схемата за специални такси и общата тарифа на таксите имат някои общи характеристики: в схемата за специални такси се определят цените за определени услуги, предоставяни от летището на авиокомпаниите, и цените на необходимите материали за тези услуги. Тя се прилага към всички авиокомпании, използващи летището. Тя се адаптира на всеки няколко години, за да се отчетат промените в разходите за специалните услуги. По-специално само летището е компетентно да изготвя схемата за специални такси.

(336) В своето решение по делото *Lübeck* Съдът постанови, че тарифата на таксите на летище Любек от 2006 г. следва да се счита за референтна система ([2]). В контекста на сходствата между общата тарифа на таксите и схемата за специални такси Комисията заключава, че схемата за специални такси на летище Любек трябва да се счита за референтната рамка, съгласно която следва да се оценят таксите за размразяването на въздухоплавателни средства на летище Любек.

(337) На второ място Комисията трябва да оцени дали със схемата за специални такси се въвежда разграничение между икономически оператори, които се намират в сходно фактическо и правно положение. Комисията отбелязва, че схемата за специални такси се прилага към всички авиокомпании, използващи летище Любек. Със схемата за специални такси не се въвежда разграничение между отделните авиокомпании при използването на услугите за размразяване на въздухоплавателни средства. В действителност всяко въздухоплавателно средство, което се размразява на летище Любек, подлежи на едни и същи такси, които зависят от излетното тегло на въздухоплавателно средство, както и от обема на използваните течност за размразяване и топла вода. Поради това таксите за размразяване на въздухоплавателни средства на летище Любек не представляват дерогация от референтната система, тъй като с тях не се въвежда разграничение между авиокомпаниите, използващи летището. Комисията заключава, че таксите за размразяване по принцип не са избирателни.

([1]) Решение от 7 март 2012 г., British Aggregates Association/Комисия, T-210/02 RENV, EU:T:2012:110, точки 82 и 83; Решение от 15 ноември 2011 г., Комисия и Испания/Government of Gibraltar и Обединено кралство, съединени дела C-106/09 P и C-107/09 P, EU:C:2011:732, точки 74 и 75; Решение от 14 януари 2015 г., Eventech/Parking Adjudicator, C-518/13, EU:C:2015:9, точки 54 и 55.

([2]) Решение от 21 декември 2016 г., *Комисия/Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, EU:C:2016:971, точка 62.

(338) С оглед на факта, че таксите за размразяване по принцип не са избирателни, не е необходимо да се оценява дали тези такси са оправдани от естеството и общата структура на системата.

7.5.2. ***Заключение***

(339) Поради това таксите за размразяване на въздухоплавателни средства не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

8. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(340) Комисията счита, че не е необходимо да взема решение по въпроса дали евентуалната държавна помощ за FLG представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и, ако това е така, дали тази държавна помощ би могла да бъде обявена за съвместима. Правният субект FLG и неговата икономическа дейност вече не съществуват. Освен това дори да е имало икономическа приемственост между FLG и Yasmina, вече не е възможно тази помощ да бъде възстановена от Yasmina, тъй като дружеството е било закрито, а активите му — продадени в рамките на производство по несъстоятелност под съдебен надзор в съответствие с германския закон за несъстоятелността.

(341) С продажбата на акциите във FLG на Infratil през 2005 г. на Infratil не е предоставено предимство, тъй като Hansestadt Lübeck е действал като ОУПИ при тази продажба. С предоговарянето на опцията за продажба през 2009 г. и поемането на допълнителни загуби, инвестиции и други разходи, описани в допълнителното споразумение за 2009 г., също не се предоставя предимство на Infratil. В този контекст Hansestadt Lübeck отново е действал като ОУПИ.

(342) От *ex ante* гледна точка споразумението между FLG и Ryanair от 2000 г. е щяло да допринесе за рентабилността на летището. В съответствие с това ОУПИ би сключил споразумението, което не предоставя предимство на Ryanair.

(343) Таксите за размразяване на въздухоплавателни средства на летището изглежда не са избирателни,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Не е необходимо да се взема решение по въпроса дали евентуалната държавна помощ за FLG представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз и, ако това е така, дали тя би могла да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, тъй като икономическата дейност на FLG вече не съществува и тъй като вече не е възможно тази помощ да бъде възстановена.

Член 2

Продажбата на 90 % от акциите във FLG на Infratil и предоговорените през 2009 г. условия на опцията за продажба не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 3

Споразумението между Ryanair и летище Любек от 2000 г. не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 4

Таксите за размразяване на въздухоплавателни средства не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 5

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 7 февруари 2017 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията