II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2017/2336 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 7ης Φεβρουαρίου 2017

SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) και SA.31149 (2012/C) — Γερμανία Εικαζόμενες κρατικές ενισχύσεις υπέρ της Flughafen Lübeck GmbH, από την Infratil Limited, τη Ryanair και τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2017) 602]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με το προαναφερθέν άρθρο ([1]) και έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με το προαναφερθέν άρθρο ([2]) και έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

1.1. *ΔΙΑΔΙΚΑΣΊΑ SA.21877*

(1) Κατά τα έτη 2002, 2003, 2004, 2005 και 2006, η Επιτροπή έλαβε αρκετές καταγγελίες από την αεροπορική εταιρεία Air Berlin, μια ΜΚΟ για την προστασία του περιβάλλοντος (Bund für Umwelt und Naturschutz) καθώς και από ιδιώτες όσον αφορά την εικαζόμενη κρατική ενίσχυση υπέρ της Flughafen Lübeck GmbH («FLG»), από την Infratil Limited («Infratil») ([3]) και την αεροπορική εταιρεία Ryanair ([4]).

(2) Στις 7 Νοεμβρίου 2005 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία πληροφορίες, τις οποίες υπέβαλε η Γερμανία με επιστολή της 7ης Φεβρουαρίου 2006. Συμπληρωματικές πληροφορίες ζητήθηκαν με επιστολή της 22ας Μαρτίου 2006, στην οποία η Γερμανία απάντησε στις 12 Ιουνίου 2006. Στις 14 Οκτωβρίου και στις 4 Δεκεμβρίου 2006 πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής, της Infratil, του πλειοψηφικού μέτοχου του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα και της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck. Σε συνέχεια αυτών των συναντήσεων, η Infratil προσκόμισε συμπληρωματικές πληροφορίες μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και φαξ στις 16 και 31 Οκτωβρίου, στις 6 Νοεμβρίου καθώς και στις 4, 6 και 21 Δεκεμβρίου 2006.

([1]) ΕΕ C 287 της 29.11.2007, σ. 27.
([2]) ΕΕ C 295 της 7.12.2007, σ. 29 και ΕΕ C 241 της 10.8.2012, σ. 56.
([3]) Η *Infratil* είναι μια νεοζηλανδική εταιρεία συμμετοχών που ειδικεύεται σε επενδύσεις υποδομής στους τομείς της ενέργειας, των αερολιμένων και των δημόσιων συγκοινωνιών. Η Infratil ήταν ιδιοκτήτρια και φορέας εκμετάλλευσης ιδίως των εξής αερολιμένων: Wellington International Airport, Νέα Ζηλανδία· Glasgow Prestwick Airport και Kent International Airport, Ηνωμένο Βασίλειο. Στο μεταξύ η εταιρεία πώλησε τις συμμετοχές της σε ευρωπαϊκούς αερολιμένες.
([4]) Η *Ryanair* είναι μια ιρλανδική αεροπορική εταιρεία και μέλος της ευρωπαϊκής ένωσης αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (European Low Fares Airlines Association - ELFAA). Η επιχειρηματική δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας εκτεινόταν σε δευτερεύοντες περιφερειακούς αερολιμένες. Η αεροπορική εταιρεία εξυπηρετεί επί του παρόντος περίπου 160 ευρωπαϊκούς προορισμούς. Η Ryanair διαχειρίζεται έναν ομοιογενή στόλο 272 αεροσκαφών τύπου Boeing 737-800 με 189 θέσεις. Κατά τη λήψη της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας του 2007, η Ryanair πραγματοποιούσε 23 πτήσεις την εβδομάδα από τον αερολιμένα του Lübeck προς πέντε ευρωπαϊκούς προορισμούς: London-Stansted (Ηνωμένο Βασίλειο), Milano-Bergamo και Pisa (Ιταλία), Palma de Mallorca (Ισπανία) και Stockholm-Skavsta (Σουηδία).

(3) Με επιστολή της 18ης Ιανουαρίου 2007, η Γερμανία ζήτησε από την Επιτροπή να αναστείλει τη διαδικασία προκαταρκτικής εξέτασης. Με επιστολή της 2ας Μαΐου 2007, η Επιτροπή απέρριψε αυτό το αίτημα.

(4) Στις 24 Απριλίου 2007 η Γερμανία υπέβαλε νέες παρατηρήσεις στην Επιτροπή. Στις 21 Ιουνίου 2007 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ Γερμανίας και των υπηρεσιών της Επιτροπής.

(5) Με επιστολή της 10ης Ιουλίου 2007, η Επιτροπή γνωστοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, λόγω της χρηματοδότησης του αερολιμένα του Lübeck, των οικονομικών σχέσεων της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck και της Infratil καθώς και των οικονομικών σχέσεων μεταξύ του αερολιμένα και της Ryanair («απόφαση του 2007 για την κίνηση της διαδικασίας»). Η επίσημη διαδικασία έρευνας καταχωρίστηκε με αριθμό SA.21877 (C 24/2007).

(6) Στις 24 Οκτωβρίου 2007 εγκρίθηκε διόρθωση της απόφασης του 2007 για την κίνηση της διαδικασίας.

(7) Στις 29 Νοεμβρίου 2007 η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([1]). Η διόρθωση δημοσιεύθηκε στις 7 Δεκεμβρίου 2007 ([2]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με τα επίμαχα μέτρα εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης.

(8) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις σχετικά με αυτό το θέμα από τη Ryanair, την Air Berlin, την Infratil, την FLG, δύο ΜΚΟ ([3]), το εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο του Lübeck (εφεξής «EBE Lübeck») ([4]), την Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (Ομοσπονδιακή ένωση γερμανικών αεροπορικών εταιρειών, εφεξής «BDF») και από ιδιώτες ([5]). Η Γερμανία απάντησε στις εν λόγω παρατηρήσεις στις 17 Απριλίου 2008.

(9) Η ανεξάρτητη επιχείρηση παροχής συμβουλών της Επιτροπής, η Ecorys, ζήτησε πληροφορίες από τη Γερμανία στις 24 Ιουλίου 2008 για να συντάξει έκθεση σχετικά με αυτό το θέμα. Η Γερμανία απευθύνθηκε στην Επιτροπή την 1η Αυγούστου 2008 για να αμφισβητήσει το δικαίωμα της Ecorys να λαμβάνει πληροφορίες και έγγραφα. Η Επιτροπή απάντησε στις 8 Αυγούστου 2008 και επιβεβαίωσε ότι η Επιτροπή έχει εκχωρήσει στην Ecorys τις αρμοδιότητές της για την υπόθεση αυτή. Στη συνέχεια, οι πληροφορίες που ζητήθηκαν ελήφθησαν στις 18 Σεπτεμβρίου 2008.

(10) Στις 16 Απριλίου 2009 η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες από τη Γερμανία. Η Γερμανία ζήτησε παράταση της προθεσμίας στις 21 Απριλίου 2009 και ακόμα μία φορά στις 7 Ιουλίου 2009. Οι πληροφορίες που ζητήθηκαν υποβλήθηκαν στις 30 Οκτωβρίου 2009. Στις 29 Οκτωβρίου 2009 η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες, τις οποίες η Γερμανία υπέβαλε στις 16 Δεκεμβρίου 2009.

(11) Στις 17 Οκτωβρίου 2010 η Επιτροπή έλαβε πληροφορίες από την Air Berlin.

(12) Με επιστολή της 28ης Μαρτίου 2011 η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες από τη Γερμανία. Η Γερμανία ζήτησε παράταση της προθεσμίας στις 15 Απριλίου 2011. Στις 20 Απριλίου 2011 η Επιτροπή χορήγησε στη Γερμανία την εν λόγω παράταση. Στις 21 Απριλίου 2011 η Γερμανία ζήτησε περαιτέρω παράταση της προθεσμίας, την οποία χορήγησε η Επιτροπή στις 27 Απριλίου 2011. Στις 16 Μαΐου 2011 η Γερμανία υπέβαλε το πρώτο μέρος των πληροφοριών που ζητήθηκαν. Με επιστολή της 20ής Μαΐου 2011, η Επιτροπή κοινοποίησε ότι θεωρούσε τις υποβληθείσες πληροφορίες ελλιπείς και ζήτησε τις ελλείπουσες πληροφορίες. Η Γερμανία αμφισβήτησε αυτή την άποψη με επιστολή της 7ης Ιουνίου 2011. Η Επιτροπή απάντησε στις 15 Ιουνίου 2011 και ζήτησε τις ελλείπουσες πληροφορίες.

(13) Στις 8 Απριλίου 2011 η Επιτροπή απέστειλε στη Ryanair ένα ερωτηματολόγιο. Οι απαντήσεις κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή στις 4 Ιουλίου 2011. Η Επιτροπή διαβίβασε αυτές τις απαντήσεις στη Γερμανία στις 18 Ιουλίου 2011 και ζήτησε την υποβολή παρατηρήσεων έως τις 18 Αυγούστου 2011. Στις 8 Αυγούστου 2011 η Επιτροπή διαβίβασε στη Γερμανία μια μεταφρασμένη εκδοχή των απαντήσεων της Ryanair και παρέτεινε την προθεσμία απάντησης της Γερμανίας έως τις 9 Σεπτεμβρίου 2011. Η Γερμανία υπέβαλε τελικά τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή στις 8 Σεπτεμβρίου 2011. Στις 7 Φεβρουαρίου 2012 η Επιτροπή ζήτησε από τη Ryanair πρόσθετες πληροφορίες για την ανάλυση της Oxera, τις οποίες η Ryanair υπέβαλε στις 4 Ιουλίου 2011. Στις 13 Φεβρουαρίου 2012 η Ryanair ζήτησε παράταση της προθεσμίας απάντησης. Στις 16 Φεβρουαρίου 2012 η Oxera ζήτησε από την Επιτροπή διευκρινίσεις σχετικά με μία από τις ερωτήσεις που τέθηκαν. Οι διευκρινίσεις διαβιβάστηκαν από την Επιτροπή στις 17 Φεβρουαρίου 2012. Η Ryanair απέστειλε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της στις 13 Απριλίου 2012. Η Επιτροπή διαβίβασε αυτές τις παρατηρήσεις στη Γερμανία στις 27 Ιουνίου 2012. Με επιστολή της 10ης Σεπτεμβρίου 2012, η Γερμανία υπέβαλε παρατηρήσεις για την απάντηση της Ryanair.

([1]) ΕΕ C 287 της 29.11.2007, σ. 27.
([2]) ΕΕ C 295 της 7.12.2007, σ. 29.
([3]) Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung Groß Grönau eV και Check-in Lübeck e.V.
([4]) Εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο (EBE) του Lübeck.
([5]) Peter C. Klanowski και Horst Conrad.

(14) Η τελική έκθεση της Ecorys της 29ης Μαρτίου 2011 υποβλήθηκε στη Γερμανία στις 29 Ιουνίου 2011 με αίτημα για υποβολή παρατηρήσεων. Στις 24 Αυγούστου 2011 η Γερμανία έλαβε μετάφραση της έκθεσης με αίτημα για υποβολή παρατηρήσεων έως τις 26 Σεπτεμβρίου 2011. Η Γερμανία διαβίβασε τις παρατηρήσεις της στις 10 Οκτωβρίου 2011.

(15) Στις 30 Ιουνίου 2011 η Γερμανία απέστειλε το δεύτερο ήμισυ των πληροφοριών που ζήτησε η Επιτροπή. Η Γερμανία απάντησε στις 29 Ιουνίου 2011 στην επιστολή της Επιτροπής της 15ης Ιουνίου 2011. Στις 5 Ιουλίου 2011 η Επιτροπή κάλεσε τη Γερμανία να υποβάλει τις ελλείπουσες πληροφορίες. Η Γερμανία υπέβαλε αυτές τις ελλείπουσες πληροφορίες στις 15 Ιουλίου 2011.

(16) Στις 4 Ιουλίου 2011 η Ryanair απέστειλε στην Επιτροπή παρατηρήσεις οι οποίες διαβιβάστηκαν στη Γερμανία στις 8 Αυγούστου 2011. Η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της για αυτή την απάντηση στις 8 Οκτωβρίου 2011.

(17) Στις 20 Φεβρουαρίου 2012 η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες από τη Γερμανία. Στις 19 Μαρτίου 2012 η Γερμανία ζήτησε παράταση της προθεσμίας απάντησης έως τις 17 Απριλίου 2012. Η Επιτροπή τη χορήγησε στις 21 Μαρτίου 2012. Η Γερμανία απάντησε με επιστολή της 17ης Απριλίου 2012 στις ερωτήσεις της Επιτροπής της 24ης Φεβρουαρίου 2012. Στις 18 Απριλίου 2012 η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να υποβάλει τις ελλείπουσες πληροφορίες έως τις 28 Απριλίου 2012, χωρίς δυνατότητα παράτασης. Η Επιτροπή ανέφερε επίσης ότι, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, θα εκδιδόταν διαταγή παροχής πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου ([1]). Στις 2 Μαΐου 2012 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ της Επιτροπής και της Γερμανίας. Στις 3 Μαΐου 2012 η Επιτροπή χορήγησε παράταση της προθεσμίας έως τις 11 Μαΐου 2012. Με επιστολή της 7ης Μαΐου 2012 η Γερμανία επικαλέστηκε διαδικαστικά σφάλματα της Επιτροπής και αρνήθηκε να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες.

(18) Με επιστολή της 10ης Απριλίου 2013, η Ryanair υπέβαλε στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την προσέγγιση της Oxera όσον αφορά την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Η εν λόγω έκθεση διαβιβάστηκε στη Γερμανία στις 3 Μαΐου 2013. Άλλες παρατηρήσεις της Ryanair απεστάλησαν στην Επιτροπή στις 20 Δεκεμβρίου 2013.

(19) Με επιστολή της 24ης Φεβρουαρίου 2014 η Επιτροπή ζήτησε από τη Ryanair να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ([2]). Στις 21 Μαρτίου 2014 η Επιτροπή ζήτησε από την Infratil να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Επίσημο αίτημα προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της 15ης Απριλίου 2014 ([3]). Η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 12 Μαΐου 2014. Περαιτέρω παρατηρήσεις υπέβαλαν η Air Berlin, η Infratil και η *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV* (Ένωση για την προστασία από τον θόρυβο των αεροσκαφών στο Lübeck και τα περίχωρα, εφεξής «SGF») ([4]).

1.2. *ΔΙΑΔΙΚΑΣΊΕΣ SA.27585 ΚΑΙ SA.31149*

(20) Στις 28 Ιανουαρίου 2009 η SGF απέστειλε καταγγελία σχετικά με την ενίσχυση SA.21877. Αυτή καταχωρίστηκε ως υπόθεση ενίσχυσης με αριθμό CP 31/2009 (SA.27585).

(21) Με επιστολή της 5ης Φεβρουαρίου 2009, η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από τη Γερμανία σχετικά με τα δελτία Τύπου για τον αερολιμένα του Lübeck. Η απάντηση της Γερμανίας δόθηκε με επιστολές της 5ης και της 12ης Μαρτίου 2009.

(22) Με επιστολή της 16ης Απριλίου 2009 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία. Η Γερμανία απάντησε στις 9 Ιουλίου 2009.

(23) Στις 22 και στις 30 Ιουνίου 2010 η SGF κατέθεσε άλλη καταγγελία, στην οποία ισχυρίστηκε ότι η Γερμανία χορήγησε στην FLG και την Infratil περαιτέρω παράνομες κρατικές ενισχύσεις. Η καταγγελία καταχωρίστηκε με τον αριθμό ενίσχυσης CP 162/2010 (SA.31149).

(24) Με επιστολή της 7ης Ιουλίου 2010, η Επιτροπή διαβίβασε στη Γερμανία αυτή την καταγγελία και ζήτησε πληροφορίες. Με επιστολή της 13ης Ιουλίου 2010, η Γερμανία ζήτησε παράταση της προθεσμίας απάντησης. Με επιστολή της 14ης Οκτωβρίου 2010, η Επιτροπή χορήγησε στη Γερμανία αυτή την παράταση.

([1]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 (νυν άρθρου 108) της Συνθήκης ΕΚ, (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

([2]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3).

([3]) ΕΕ C 113 της 15.4.2014, σ. 30.

([4]) Η SGF είναι μη κυβερνητική οργάνωση που έχει καταχωρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 156 της 25.6.2003, σ. 17).

(25) Με επιστολή της 28ης Μαρτίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία. Με επιστολή της 8ης Απριλίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε από τη Ryanair πληροφορίες για τις συμβάσεις της με την FLG.

(26) Η Γερμανία ζήτησε παράταση της προθεσμίας απάντησης έως τις 15 Ιουλίου 2011. Με επιστολή της 20ής Απριλίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να υποβάλει έως τις 28 Απριλίου 2011 παρατηρήσεις σχετικά με τις επίμαχες καταγγελίες. Με επιστολή της 21ης Απριλίου 2011, η Γερμανία ζήτησε περαιτέρω παράταση της προθεσμίας. Με επιστολή της 27ης Απριλίου 2011, η Επιτροπή χορήγησε την παράταση της προθεσμίας έως τις 16 Μαΐου 2011. Η Γερμανία υπέβαλε τις πληροφορίες στις 16 Μαΐου 2011.

(27) Στις 20 Μαΐου 2011 η Επιτροπή προέβη σε υπόμνηση σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, στην οποία ανέφερε ότι οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν ήταν ελλιπείς. Η προθεσμία απάντησης ήταν η 7η Ιουνίου 2011. Η Γερμανία απάντησε με επιστολή της 7ης Ιουνίου 2011, με την οποία απέρριψε ότι η επιστολή της 20ής Μαΐου 2011 ήταν υπόμνηση κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, διότι δύο από τα ερωτήματα προφανώς είχαν αναδιατυπωθεί και μία από τις ερωτήσεις ήταν, κατά την άποψή της, καινούργια.

(28) Με επιστολή της 15ης Ιουνίου 2011, η Επιτροπή απέστειλε στη Γερμανία δεύτερη υπόμνηση σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 και έδωσε τη δυνατότητα υποβολής πληροφοριών έως τις 29 Ιουνίου 2011. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με αυτή την υπόμνηση, η Επιτροπή θα εξέταζε το ενδεχόμενο διαταγής παροχής πληροφοριών. Η Γερμανία απάντησε σε μερικές από τις ερωτήσεις με επιστολή της 29ης Ιουνίου 2011 και ενημέρωσε την Επιτροπή ότι θα υπέβαλε τις απαντήσεις στις εκκρεμείς ερωτήσεις κατά τη διάρκεια του Ιουλίου 2011.

(29) Με επιστολή της 4ης Ιουλίου 2011, η Επιτροπή έλαβε περαιτέρω πληροφορίες από τη Ryanair.

(30) Με επιστολή της 5ης Ιουλίου 2011, η Επιτροπή απέστειλε στη Γερμανία τρίτη υπόμνηση σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 και έδωσε τη δυνατότητα απάντησης των εκκρεμών ερωτήσεων έως τις 15 Ιουλίου 2011. Η απάντηση της Γερμανίας δόθηκε με επιστολή της 15ης Ιουλίου 2011.

(31) Με επιστολή της 18ης Ιουλίου 2011, η Επιτροπή διαβίβασε τις απαντήσεις της Ryanair της 4ης Ιουλίου 2011 στη Γερμανία και ζήτησε την υποβολή παρατηρήσεων. Η Γερμανία ζήτησε τη μετάφραση των παρατηρήσεων της Ryanair στη γερμανική γλώσσα. Η Επιτροπή διαβίβασε στη Γερμανία τη γερμανική εκδοχή του κειμένου με επιστολή της 8ης Αυγούστου 2011.

(32) Με επιστολή της 8ης Σεπτεμβρίου 2011, η Γερμανία υπέβαλε παρατηρήσεις για τα στοιχεία της Ryanair. Στις 7 Φεβρουαρίου 2012 η Επιτροπή ζήτησε από τη Ryanair πρόσθετες πληροφορίες για την ανάλυση της Oxera. Στις 13 Φεβρουαρίου 2012 η Ryanair ζήτησε παράταση της προθεσμίας απάντησης. Στις 16 Φεβρουαρίου 2012 ζητήθηκαν διευκρινίσεις σχετικά με μία από τις ερωτήσεις που έθεσε η Επιτροπή. Αυτές οι διευκρινίσεις διαβιβάστηκαν από την Επιτροπή στις 17 Φεβρουαρίου 2012.

(33) Με επιστολή της 22ας Φεβρουαρίου 2012, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της, λόγω πιθανής κρατικής ενίσχυσης υπέρ της Infratil, της FLG και της Ryanair και άλλων αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν δρομολόγια από τον αερολιμένα του Lübeck, να κινήσει τη διαδικασία βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ («απόφαση του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας») [1]. Στην απάντησή της, η Γερμανία, με επιστολή της 14ης Μαρτίου 2012, ζήτησε από την Επιτροπή να διαγράψει ορισμένες πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας. Με επιστολή της 20ής Μαρτίου 2012, η Επιτροπή ανταποκρίθηκε κατά ένα μέρος σε αυτό το αίτημα, αλλά δεν ήταν σε θέση να διαγράψει ορισμένες πληροφορίες. Σε επιστολή της 3ης Απριλίου 2012, η Γερμανία διατύπωσε επίσης αντιρρήσεις σχετικά με τη θέση της Επιτροπής όσον αφορά την εμπιστευτικότητα. Στις 25 Απριλίου 2012 η Επιτροπή απέστειλε στη Γερμανία για την εν λόγω υπόθεση επιστολή, στην οποία επισύναψε μια νέα εκδοχή της απόφασης του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας και εξέθεσε περαιτέρω επιχειρήματα.

(34) Στις 2 Μαρτίου 2012 η Ryanair ζήτησε από την Επιτροπή να εξετάσει την απόφαση του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας πριν από τη δημοσίευσή της, προκειμένου να αποφευχθεί η δημοσίευση εμπιστευτικών πληροφοριών. Η Επιτροπή απάντησε στις 6 Μαρτίου 2012 και επισήμανε ότι εναπόκειται στο κράτος μέλος να κοινοποιήσει αυτές τις πληροφορίες στη Ryanair. Κατόπιν μακράς αλληλογραφίας μεταξύ της Ryanair, της Επιτροπής και της Γερμανίας, στις 27 Απριλίου 2012 η Ryanair υπέβαλε διάφορες αιτήσεις για διαγραφή εμπιστευτικών πληροφοριών και άσκησε κριτική στη διαδικασία. Επιπλέον, στις 30 Απριλίου 2012 η Γερμανία υπέβαλε στην Επιτροπή περαιτέρω αιτήματα διαγραφής ορισμένων πληροφοριών από τη Ryanair. Στις 29 Ιουνίου 2012 η εκδοχή της απόφασης του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας με διαγραφή πληροφοριών απεστάλη στη Ryanair.

(35) Όπως ζήτησε η Επιτροπή στις 7 Φεβρουαρίου 2012, η Ryanair υπέβαλε παρατηρήσεις με επιστολή της 13ης Απριλίου 2012. Η Επιτροπή διαβίβασε αυτές τις παρατηρήσεις στη Γερμανία στις 27 Ιουνίου 2012. Με επιστολή της 10ης Σεπτεμβρίου 2012, η Γερμανία υπέβαλε παρατηρήσεις για την απάντηση της Ryanair.

[1] Πριν από την κίνηση της διαδικασίας, εξετάστηκαν τα μέτρα στις υποθέσεις CP 31/2009 (SA.27585) και CP 162/2010 (SA.31149).

(36) Με επιστολή της 24ης Φεβρουαρίου 2012, η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να προσκομίσει εντός 20 ημερών συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τις υποθέσεις. Στις 19 Μαρτίου 2012 η Γερμανία ζήτησε παράταση της προθεσμίας έως τις 20 Απριλίου 2012. Με επιστολή της 21ης Μαρτίου 2012, η Επιτροπή χορήγησε παράταση της προθεσμίας έως τις 17 Απριλίου 2012. Στις 17 Απριλίου 2012 η Γερμανία υπέβαλε τις πληροφορίες που ζητήθηκαν. Με επιστολή της 18ης Απριλίου 2012, η Επιτροπή κοινοποίησε ότι θεωρούσε τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γερμανία ελλιπείς και ζήτησε τις ελλείπουσες πληροφορίες έως τις 28 Απριλίου 2012. Η Επιτροπή πρόσθεσε επίσης ότι σε περίπτωση μη συμμόρφωσης θα εκδιδόταν διαταγή παροχής πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999. Στις 3 Μαΐου 2012 η Επιτροπή κάλεσε με συμπληρωματική επιστολή τη Γερμανία να υποβάλει τις ελλείπουσες πληροφορίες έως τις 11 Μαΐου 2012.

(37) Στις 14 Μαΐου 2012 η Γερμανία υπέβαλε στην Επιτροπή παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας.

(38) Η απόφαση του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 10 Αυγούστου 2012 ([1]). Σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη δόθηκε η δυνατότητα να υποβάλουν παρατηρήσεις για την απόφαση εντός ενός μηνός. Με δύο επιστολές της 16ης Αυγούστου 2012 και της 22ας Αυγούστου 2012, η Ryanair ζήτησε παράταση της προθεσμίας απάντησης έως τις 24 Σεπτεμβρίου 2012. Η Wizz Air ζήτησε στις 24 Αυγούστου 2012 παράταση έως τις 24 Σεπτεμβρίου 2012. Στις 31 Αυγούστου 2012 η Infratil ζήτησε παράταση έως τις 10 Οκτωβρίου 2012. Στις 5 Σεπτεμβρίου 2012 η Χανσεατική Πόλη του Lübeck και η FLG υπέβαλαν στην Επιτροπή αίτηση παράτασης της προθεσμίας έως τις 10 Οκτωβρίου 2012. Στις 7 Σεπτεμβρίου 2012 η Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen (Ομοσπονδιακή ένωση γερμανικών πολιτικών αεροδρομίων, εφεξής «ADV») ([2]) ζήτησε παράταση της προθεσμίας έως τις 10 Οκτωβρίου 2012. Την ίδια ημέρα η Επιτροπή χορήγησε τις παρατάσεις στη Ryanair, τη Wizz Air, την ADV, τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck, την FLG και την Infratil.

(39) Στις 9 Σεπτεμβρίου 2012 ο Pro Airport Lübeck eV υπέβαλε τις παρατηρήσεις του.

(40) Στις 10 Σεπτεμβρίου 2012 η Flughafen Hamburg GmbH και η κυβέρνηση του ομόσπονδου κράτους Σλέσβιχ-Χολστάιν υπέβαλαν στην Επιτροπή αίτηση παράτασης της προθεσμίας για την υποβολή παρατηρήσεων έως τις 10 Οκτωβρίου 2012. Η Επιτροπή παραχώρησε αυτή την παράταση την επόμενη ημέρα. Στις 10 Σεπτεμβρίου 2012 η SGF υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή.

(41) Η Ryanair υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή στις 24 Σεπτεμβρίου 2012, συμπεριλαμβανομένης έκθεσης της Oxera. Με επιστολή της 8ης Οκτωβρίου 2012, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή. Στις 10 Οκτωβρίου 2012 η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από την ADV, την FLG, την Infratil και τη Wizz Air, συμπεριλαμβανομένης έκθεσης της Oxera. Την ίδια ημέρα, η Ryanair υπέβαλε επιπλέον διάφορες εκθέσεις της Oxera.

(42) Στις 3 Μαΐου 2014 η Επιτροπή διαβίβασε τις μη εμπιστευτικές εκδοχές των εκθέσεων της Oxera στη Γερμανία και ζήτησε από τη Γερμανία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της.

(43) Στις 15 Μαΐου 2013, στις 17 Ιανουαρίου 2014 και στις 31 Ιανουαρίου 2014 η Ryanair υπέβαλε περαιτέρω πληροφορίες.

(44) Με επιστολή της 11ης Φεβρουαρίου 2013, η Επιτροπή ζήτησε από τη Γερμανία να υποβάλει εντός 20 ημερών όλες τις συμβάσεις σε σχέση με την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα του Lübeck. Το αίτημα της Επιτροπής για πρόσβαση στις συμβάσεις απορρίφθηκε με επιστολή της 28ης Φεβρουαρίου 2014, με την αιτιολογία ότι η ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα του Lübeck δεν αποτελεί αντικείμενο της τρέχουσας διαδικασίας. Κατόπιν διαβουλεύσεων μεταξύ της Επιτροπής και της Γερμανίας, η Γερμανία διαβίβασε τις λεπτομέρειες σχετικά με την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα του Lübeck με επιστολή της 13ης Μαρτίου 2014.

(45) Στις 24 Φεβρουαρίου 2013 και στις 17 Μαρτίου 2014 η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία για τη θέσπιση των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές και τη σημασία τους για την τρέχουσα διαδικασία και ζήτησε από τη Γερμανία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Στη συνέχεια, η Γερμανία υπέβαλε πληροφορίες στις 27 Μαρτίου 2014. Περαιτέρω απαντήσεις ελήφθησαν από τη Wizz Air με επιστολή της 30ής Απριλίου 2014 και από τη Γερμανία με επιστολή της 12ης Μαΐου 2014.

(46) Με επιστολές της 2ας Σεπτεμβρίου, της 12ης Σεπτεμβρίου και της 26ης Σεπτεμβρίου 2014, η Ryanair υπέβαλε περαιτέρω εκθέσεις της Oxera σχετικά με την τρέχουσα προσέγγιση της Επιτροπής όσον αφορά την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς.

1.3. *ΣΥΝΕΚΔΙΚΑΖΌΜΕΝΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΊΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΟΘΈΣΕΙΣ SA.21877, SA.27585 ΚΑΙ SA.31149*

(47) Το 2014 η Επιτροπή συνένωσε τις διαδικασίες SA.21877, SA.27585 και SA.31149.

(48) Με επιστολή της 30ής Σεπτεμβρίου 2014, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία.

([1]) ΕΕ C 241 της 10.8.2012, σ. 56.
([2]) Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (Ομοσπονδιακή ένωση γερμανικών πολιτικών αεροδρομίων).

(49) Στις 6 Οκτωβρίου 2014 η Γερμανία ζήτησε από την Επιτροπή παράταση της προθεσμίας υποβολής των πληροφοριών που ζητήθηκαν έως τις 30 Νοεμβρίου 2014. Η Επιτροπή παρέτεινε την προθεσμία έως τις 17 Νοεμβρίου 2014. Στις 21 Νοεμβρίου 2014 η Επιτροπή απέστειλε στη Γερμανία υπόμνηση για να υποβάλει τις πληροφορίες που ζητήθηκαν έως τις 3 Δεκεμβρίου 2014. Η Επιτροπή πρόσθεσε ότι, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με αυτή την υπόμνηση, θα εκδιδόταν διαταγή παροχής πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999. Στις 3 Δεκεμβρίου 2014 η Γερμανία υπέβαλε τις πληροφορίες που ζητήθηκαν. Ύστερα από τηλεφωνική διάσκεψη στις 18 Δεκεμβρίου 2014, η Γερμανία υπέβαλε περαιτέρω πληροφορίες στις 12 και στις 14 Ιανουαρίου 2015.

(50) Η Επιτροπή έλαβε απαντήσεις από τη Ryanair με μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 26ης Ιανουαρίου 2015, της 9ης Φεβρουαρίου 2015 και της 27ης Φεβρουαρίου 2015.

(51) Στις 30 Ιανουαρίου 2015 η Air Berlin εξέφρασε το ενδιαφέρον της να εκδοθεί απόφαση της Επιτροπής σχετικά με την εικαζόμενη κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair.

(52) Με επιστολή της 23ης Μαρτίου 2015, η Επιτροπή διαβίβασε περαιτέρω παρατηρήσεις τρίτων και ζήτησε από τη Γερμανία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Η Γερμανία απάντησε στις 9 Απριλίου 2015 με παρατηρήσεις της σχετικά με τους ισχυρισμούς τρίτων.

(53) Σε μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 20ής Απριλίου 2015, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τη Yasmina Flughafenmanagement GmbH (εφεξής «Yasmina») ([1]), τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Lübeck κατά τα έτη 2013 και 2014. Περαιτέρω ερωτήματα όσον αφορά το ποσό που κατέβαλε η Infratil για το δικαίωμα πώλησης διαβιβάστηκαν στη Γερμανία στις 4 Μαΐου 2015.

(54) Στις 5 Μαΐου 2015 η Χανσεατική Πόλη του Lübeck απάντησε στις ερωτήσεις σχετικά με τη Yasmina. Με επιστολή της 11ης Μαΐου 2015, η Γερμανία αντέδρασε στο αίτημα της Επιτροπής για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με την τιμή του δικαιώματος πώλησης.

(55) Στις 13 Μαΐου 2015 η Επιτροπή υπέβαλε ερωτήσεις στην Oxera σχετικά με την εικαζόμενη κρατική ενίσχυση για τέλη για την αποπάγωση. Στη συνέχεια, η Oxera υπέβαλε στις 18 Μαΐου 2015 έκθεση για την αποπάγωση.

(56) Με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 22ας Μαΐου 2015, η Επιτροπή ζήτησε από την Oxera διευκρινίσεις όσον αφορά τις εκθέσεις του Σεπτεμβρίου 2014 και του Φεβρουαρίου 2015 σχετικά με την αποδοτικότητα των συμπληρωματικών συμφωνιών του 2010 μεταξύ της Ryanair και της FLG. Η Επιτροπή έλαβε σχετική απάντηση στις 28 Μαΐου 2015.

(57) Στις 23 Ιουνίου 2015 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία. Οι απαντήσεις υποβλήθηκαν στις 25 Ιουνίου και στις 3 Ιουλίου 2015. Στις 29 Ιουνίου 2015 η Επιτροπή διαβίβασε περαιτέρω ερωτήσεις στη Γερμανία, οι οποίες απαντήθηκαν με επιστολή της 24ης Ιουλίου 2015.

(58) Στις 3 Ιουλίου 2015 η Επιτροπή έλαβε από τη Ryanair ερμηνευτική ανακοίνωση της Oxera.

(59) Στις 4 Αυγούστου 2015 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γερμανία. Οι απαντήσεις υποβλήθηκαν στις 10 Σεπτεμβρίου 2015.

(60) Στις 30 Νοεμβρίου 2015 η Ryanair διαβίβασε στην Επιτροπή μια περαιτέρω ανακοίνωση της Oxera σχετικά με τις αξιολογήσεις των συμφωνιών μεταξύ του αερολιμένα και των αεροπορικών εταιρειών, βάσει της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς στο πλαίσιο της συνολικής αποδοτικότητας του αερολιμένα. Η Χανσεατική Πόλη του Lübeck υπέβαλε πρόσθετες πληροφορίες στις 20 Ιανουαρίου 2016 και η Γερμανία στις 19 Φεβρουαρίου 2016.

1.4. *ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΌΦΑΣΗΣ ΤΟΥ 2012 ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΊΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΊΑΣ ΣΕ ΣΧΈΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΌ ΓΙΑ ΤΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΆ ΤΈΛΗ*

(61) Η Χανσεατική Πόλη του Lübeck ζήτησε τη μερική ακύρωση της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας του 2012. Το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε την απόφαση του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας σε σχέση με τον κανονισμό για τα αερολιμενικά τέλη του αερολιμένα του Lübeck του 2006 (εφεξής «κανονισμός του 2006 για τα τέλη») ([2]). Η Επιτροπή υπέβαλε ένσταση κατά της αποφάσεως αυτής. Η απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου επιβεβαιώθηκε από το Δικαστήριο ([3]). Ως εκ τούτου, η απόφαση του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας ακυρώθηκε τελεσίδικα όσον αφορά τον κανονισμό του 2006 για τα τέλη. Συνεπώς, ο κανονισμός του 2006 για τα τέλη δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης.

([1]) Η Yasmina ήταν θυγατρική κατά 100 % της 3 Y Logistic und Projektbetreuung GmbH (εφεξής «3Y»), μιας εταιρείας επενδύσεων που ανήκει σε φυσικό πρόσωπο, συγκεκριμένα στον Σαουδάραβα Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Η Yasmina ιδρύθηκε για την αγορά και τη λειτουργία του αερολιμένα του Lübeck.

([2]) Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 9ης Σεπτεμβρίου 2014, *Hansestadt Lübeck κατά Επιτροπής*, T-461/12, ECLI:EU:T:2014:758.

([3]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Δεκεμβρίου 2016, *Επιτροπή κατά Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. *ΙΣΤΟΡΙΚΌ ΤΗΣ ΈΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΛΑΊΣΙΟ ΤΩΝ ΜΈΤΡΩΝ*

2.1.1. ***Ζώνη επιρροής, εξέλιξη της επιβατικής κίνησης και αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα***

(62) Ο αερολιμένας του Lübeck βρίσκεται στο Σλέσβιχ-Χολστάιν, σε απόσταση περίπου 73 km από το Αμβούργο.

(63) Ο ίδιος ο αερολιμένας θεωρεί την ευρύτερη περιοχή του Αμβούργου και του Öresund (ευρύτερη περιοχή Κοπεγχάγης/Μάλμε) ζώνη επιρροής του. Σε αυτή την περιοχή είναι διαθέσιμοι οι εξής αερολιμένες:

— αερολιμένας του Αμβούργου (σε απόσταση περίπου 78 km από τον αερολιμένα του Lübeck, χρόνος μετάβασης περίπου 65 λεπτά με αυτοκίνητο),

— αερολιμένας του Rostock (σε απόσταση περίπου 134 km από τον αερολιμένα του Lübeck, χρόνος μετάβασης περίπου 1 ώρα και 19 λεπτά με αυτοκίνητο),

— αερολιμένας της Βρέμης (σε απόσταση περίπου 185 km από τον αερολιμένα του Lübeck, χρόνος μετάβασης περίπου 1 ώρα και 56 λεπτά με αυτοκίνητο),

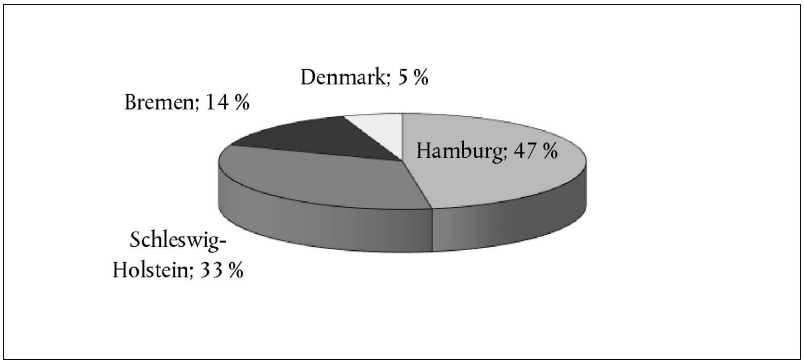
— αερολιμένας του Ανόβερου (σε απόσταση περίπου 208 km από τον αερολιμένα του Lübeck, χρόνος μετάβασης περίπου 2 ώρες και 8 λεπτά με αυτοκίνητο),

— αερολιμένας της Κοπεγχάγης (σε απόσταση περίπου 280 km από τον αερολιμένα του Lübeck, χρόνος μετάβασης περίπου 3 ώρες με αυτοκίνητο και φέρι μποτ).

(64) Σύμφωνα με μια μελέτη αγοράς του αερολιμένα του 2009, η πλειονότητα των (αναχωρούντων) επιβατών (δηλαδή 47,20 %) του αερολιμένα του Lübeck προερχόταν από το Αμβούργο. Ο αερολιμένας ανέμενε αύξηση των (αναχωρούντων) Δανών επιβατών, μόλις ολοκληρωνόταν η σταθερή ζεύξη του Fehmarnbelt μεταξύ Γερμανίας και Δανίας. Το σχήμα 1 παρέχει επισκόπηση της προέλευσης των επιβατών του αερολιμένα του Lübeck.

Σχήμα 1

Προέλευση των επιβατών που αναχωρούν από τον αερολιμένα του Lübeck (μελέτη αγοράς, 2009)



(65) Η επιβατική κίνηση του αερολιμένα αυξήθηκε από 48 652 το 1999 σε 546 146 το 2010 (βλέπε Πίνακα 1). Έως το 2015, ο αερολιμένας ανέμενε αύξηση του αριθμού των επιβατών σε 2,2 εκατ. Ωστόσο, αυτή η εξέλιξη δεν πραγματοποιήθηκε.

Πίνακας 1

Επιβατική κίνηση στον αερολιμένα Lübeck 1999 έως 2013 [1]

Έτος	Αριθμός επιβατών
1999	48 652
2000	142 586
2001	192 726
2002	244 768
2003	514 560

Έτος	Αριθμός επιβατών
2004	578 475
2005	710 788
2006	677 638
2007	612 858
2008	544 339
2009	697 559
2010	546 146
2011	344 068
2012	359 974
2013	367 252

([1]) Βλέπε δικτυακό τόπο του αερολιμένα του Lübeck: http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (τελευταία ενημέρωση: 22 Μαΐου 2015)

(66) Κατά την ημερομηνία σύνταξης της παρούσας απόφασης, ο αερολιμένας του Lübeck δεν εξυπηρετείται από καμία αεροπορική εταιρεία. Δεν προσφέρονται ούτε τακτικές ούτε ναυλωμένες πτήσεις.

2.1.2. ***Ιδιοκτησιακό καθεστώς***

(67) Τον αερολιμένα του Lübeck διαχειριζόταν αρχικά η Flughafen Lübeck GmbH, εταιρεία περιορισμένης ευθύνης. Ιδιοκτήτρια ενός τμήματος της αερολιμενικής υποδομής και του ακινήτου παρέμενε η Χανσεατική Πόλη του Lübeck. Η FLG μπορούσε να χρησιμοποιεί την αερολιμενική υποδομή του αερολιμένα βάσει σύμβασης μίσθωσης. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς της FLG μεταβλήθηκε πολλές φορές τα τελευταία έτη. Έως τις 30 Νοεμβρίου 2005 όλα τα μερίδια (100 %) της FLG ανήκαν στη Χανσεατική Πόλη του Lübeck. Στο πλαίσιο της «σύμβασης συμμετοχής του 2005», η Χανσεατική Πόλη του Lübeck πώλησε το 90 % των μεριδίων της που κατείχε η FLG στην Infratil την 1η Δεκεμβρίου 2005. Το εναπομένον μειοψηφικό μερίδιο του 10 % εξακολουθούσε να ανήκει στη Χανσεατική Πόλη του Lübeck. Η σύμβαση συμμετοχής του 2005 περιελάμβανε σειρά όρων, καθώς και δικαιώματα πώλησης και αγοράς για αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη (για περισσότερες λεπτομέρειες βλέπε τμήμα 2.3.1).

(68) Για να αποτραπεί η άσκηση του δικαιώματος πώλησης της Infratil, το 2009 υπογράφηκε συμπληρωματική συμφωνία μεταξύ της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck και της Infratil. Σύμφωνα με αυτή τη συμπληρωματική συμφωνία, η Infratil έπρεπε να συνεχίσει να διαχειρίζεται τον αερολιμένα έως τον Οκτώβριο του 2009 και έλαβε για τον σκοπό αυτό αντιστάθμιση για ορισμένες δαπάνες (βλέπε πίνακα 3).

(69) Στα τέλη του 2009 η Infratil έκανε χρήση του δικαιώματος πώλησης και επέστρεψε τα μερίδιά της στη Χανσεατική Πόλη του Lübeck.

(70) Από τον Νοέμβριο του 2009 η Χανσεατική Πόλη του Lübeck είχε πάλι την αποκλειστική κυριότητα (100 % των μεριδίων) της FLG. Τον Νοέμβριο του 2009 το *συμβούλιο πολιτών του Lübeck* ([1]) αποφάσισε να βρεθεί έως τα τέλη Φεβρουαρίου του 2010 νέος ιδιώτης επενδυτής για την FLG και να σταματήσει η χρηματοδότηση του αερολιμένα.

(71) Στις 25 Απριλίου 2010 οι πολίτες του Lübeck εξέφρασαν με απόφαση των πολιτών την επιθυμία τους να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα του αερολιμένα του Lübeck. Η Χανσεατική Πόλη του Lübeck θεώρησε ότι ήταν απαραίτητες περαιτέρω επενδύσεις για τη βελτίωση της υποδομής του αερολιμένα, ώστε να ιδιωτικοποιηθεί.

(72) Στις 16 Αυγούστου 2012 η Χανσεατική Πόλη του Lübeck δημοσίευσε στο παράρτημα της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([2]) πρόσκληση υποβολής προσφορών για την πώληση του αερολιμένα του Lübeck. Έως τις 24 Σεπτεμβρίου 2012 υποβλήθηκαν επτά επιστολές εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Έως τις 15 Οκτωβρίου 2012 πέντε

([1]) Το συμβούλιο πολιτών της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck αποτελείται από αντιπροσώπους πολιτών της πόλης.
([2]) ΕΕ 2012/S 156-261107 της 16ης Αυγούστου 2012 (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EL:HTML&tabId=1).

συμβαλλόμενα μέρη υπέβαλαν ενδεικτικές, μη δεσμευτικές προσφορές. Έως τις 20 Νοεμβρίου 2012 τρία συμβαλλόμενα μέρη υπέβαλαν δεσμευτικές και οριστικές προσφορές. Έγινε σύγκριση των τριών προσφορών. Για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιήθηκε σύστημα βαθμολόγησης, το οποίο έλαβε υπόψη τόσο την οικονομική προσφορά όσο και τα αντίστοιχα επιχειρηματικά και κατασκευαστικά σχέδια. Η προσφορά της 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH, Φρανκφούρτη («3Y»), η οποία προέβλεπε *μεταβίβαση των στοιχείων του ενεργητικού («asset deal»)*, ήταν μακράν η πλέον συμφέρουσα. Η 3Y είναι η εταιρεία χαρτοφυλακίου της Yasmina, εταιρείας περιορισμένης ευθύνης που ιδρύθηκε για την αγορά και τη διαχείριση του αερολιμένα του Lübeck. Στις 29 Νοεμβρίου 2012 το *συμβούλιο πολιτών* του Lübeck συμφώνησε με τους όρους και την πώληση. Η σύμβαση αγοράς υπογράφηκε στις 14 Δεκεμβρίου 2012 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2013. Η Yasmina απέκτησε ένα μέρος των περιουσιακών στοιχείων της FLG. Τα στοιχεία του ενεργητικού που δεν πωλήθηκαν στη Yasmina μεταφέρθηκαν στη Χανσεατική Πόλη του Lübeck μέσω συγχώνευσης της FLG με τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck. Κατά συνέπεια, η FLG έπαψε να υφίσταται ως ανεξάρτητο νομικό πρόσωπο.

(73) Λόγω των συνεχιζόμενων ζημιών του αερολιμένα, η Yasmina κήρυξε πτώχευση τον Απρίλιο του 2014, με αποτέλεσμα την κίνηση πτωχευτικής διαδικασίας στις 23 Απριλίου 2014. Την 1η Αυγούστου 2014 ο αερολιμένας του Lübeck εξαγοράστηκε από την κινεζική επενδυτική εταιρεία PuRen Germany GmbH (εφεξής «PuRen»). Η PuRen κήρυξε πτώχευση τον Σεπτέμβριο του 2015, γεγονός που οδήγησε στην κίνηση πτωχευτικής διαδικασίας στις 30 Σεπτεμβρίου 2015. Την 1η Ιουλίου 2016 ο αερολιμένας του Lübeck εξαγοράστηκε από την Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG (εφεξής «Stöcker»).

(74) Η Επιτροπή εξέτασε τα ακόλουθα μέτρα, τα οποία ενδεχομένως συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της FLG, της Infratil, της Ryanair και άλλων αεροπορικών εταιρειών.

2.2. *ΠΙΘΑΝΉ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΥΠΈΡ ΤΗΣ FLG*

(75) Η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα ακόλουθα μέτρα υπέρ της FLG:

— ανάληψη όλων των ζημιών για την περίοδο από το 1978 έως και το 2004·

— σύμβαση μίσθωσης για το ακίνητο και την αερολιμενική υποδομή (πριν από την 1η Ιανουαρίου 2006) σε τιμή χαμηλότερη από την τιμή της αγοράς·

— ανάληψη όλων των εκκρεμών υποχρεώσεων που προέκυψαν από διάφορα δάνεια της FLG από εμπορικές τράπεζες·

— επενδυτική ενίσχυση υπέρ της FLG κατά την έννοια της απόφασης του 2005 για τους περιφερειακούς αερολιμένες ([1]) και εικαζόμενη παράβασή της·

— αντιστάθμιση των ζημιών της FLG από τον Νοέμβριο του 2009·

— χρηματοδότηση επενδύσεων υποδομής από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck και το ομόσπονδο κράτος του Σλέσβιχ-Χολστάιν κατά τα έτη 2010-2015·

— δήλωση παραίτησης από σειρά προτεραιότητας για τα δάνεια μετόχων, τα οποία χορήγησε η Χανσεατική Πόλη του Lübeck στην FLG.

2.3. *ΠΙΘΑΝΉ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΥΠΈΡ ΤΗΣ INFRATIL*

2.3.1. ***Πώληση των μεριδίων της FLG***

(76) Λόγω των συνεχιζόμενων λειτουργικών ζημιών της FLG, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck αποφάσισε να πωλήσει τα μερίδιά της FLG που κατείχε. Για να προσδιορίσει τον καλύτερο δυνατό αγοραστή, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck δημοσίευσε πρόσκληση υποβολής προσφορών που δημοσιεύθηκε στις 21 Μαρτίου 2003 στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(77) Η Χανσεατική Πόλη του Lübeck έλαβε επιστολές εκδήλωσης ενδιαφέροντος από πέντε επιχειρήσεις. Απέστειλε στις τέσσερις πρώτες επιχειρήσεις από ένα πακέτο με λεπτομερείς πληροφορίες. Μια επιχείρηση υπέβαλε την προσφορά της στις 17 Ιουνίου 2003 μετά την παρέλευση της προθεσμίας.

(78) Μόνο μία επιχείρηση, συγκεκριμένα η Infratil, υπέβαλε επίσημη προσφορά. Κατά συνέπεια, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck ξεκίνησε διαπραγματεύσεις με την Infratil. Η πρώτη σύμβαση αγοράς συνάφθηκε τον Μάρτιο του 2005. Εντούτοις, προβλεπόταν ο όρος ότι εντός καθορισμένου χρονικού πλαισίου πρέπει να ληφθεί οριστική απόφαση έγκρισης σχεδίου επέκτασης του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης του αερολιμένα. Ωστόσο, σύμφωνα με την απόφαση του Ανώτατου Διοικητικού Δικαστηρίου του Σλέσβιχ (εφεξής «*OVG Σλέσβιχ*») της 18ης Ιουλίου 2005 ([2]), αυτός ο όρος δεν μπορούσε πλέον να εκπληρωθεί.

([1]) Απόφαση της Επιτροπής, της 19ης Ιανουαρίου 2005, στην υπόθεση N644i/2002 – Γερμανία – Ανάπτυξη της κοινόχρηστης υποδομής οικονομικού χαρακτήρα στα πλαίσια του πεδίου εφαρμογής του καθεστώτος κοινής δράσης «Βελτίωση της περιφερειακής οικονομικής δομής» (στην αυθεντική γλώσσα Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur») σύμφωνα με το μέρος ΙΙ σημείο 7 του σχεδίου-πλαισίου (ΕΕ C 126 της 12.5.2005, σ. 10).

([2]) Η απόφαση έγκρισης σχεδίου για την ανάπτυξη του αερολιμένα του Lübeck, της 20ής Ιανουαρίου 2005, η οποία περιελάμβανε διάφορα μέτρα υποδομής, προσβλήθηκε από διάφορα συμβαλλόμενα μέρη ενώπιον του δικαστηρίου. Κατά τη μεταβατική διαδικασία, το Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο εξέδωσε δύο τελεσίδικες αποφάσεις: Απόφαση 4MR1/05 της 18ης Ιουλίου 2005 του Ανώτατου Διοικητικού Δικαστηρίου του Σλέσβιχ και απόφαση 101/05 της 21ης Οκτωβρίου 2005 του ανώτατου διοικητικού δικαστηρίου του Σλέσβιχ. Βάσει αυτών των αποφάσεων, η έγκριση σχεδίου απορρίφθηκε.

(79) Η απόφαση επηρέασε σημαντικά τις διαπραγματευτικές θέσεις αμφότερων των συμβαλλόμενων μερών. Δεδομένου ότι το αποτέλεσμα της προηγούμενης διαδικασίας για την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων ήταν μόνο μία επίσημη προσφορά, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck θεώρησε ότι ήταν απίθανο να υπάρχουν περισσότεροι ενδιαφερόμενοι μετά την αναστολή της επέκτασης του αερολιμένα. Κατά συνέπεια, αποφάσισε να μη δημοσιεύσει δεύτερη πρόσκληση υποβολής προσφορών. Αντίθετα, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck και η Infratil διαπραγματεύθηκαν και πάλι βάσει νέων γεγονότων και συμφώνησαν σε σύμβαση ιδιωτικοποίησης υποκείμενη σε όρους. Στις 24 Οκτωβρίου 2005 συνήφθη σύμβαση συμμετοχής («σύμβαση συμμετοχής του 2005»). Τέθηκε σε ισχύ την 1η Δεκεμβρίου 2005.

(80) Η σύμβαση συμμετοχής του 2005 προέβλεπε τη μεταβίβαση του 90 % των μεριδίων της FLG από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck στην Infratil την 1η Δεκεμβρίου 2005. Σε αντάλλαγμα, η Infratil κατέβαλε στη Χανσεατική Πόλη του Lübeck την αποκαλούμενη «τιμή αγοράς Ι» ύψους […] (*) EUR, καθώς και επιπλέον […] EUR που αντιστοιχούν σε πίστωση σε μετρητά, τα οποία η Χανσεατική Πόλη του Lübeck είχε χορηγήσει προηγουμένως στην FLG για τη χρηματοδότηση λειτουργικών δαπανών και νέων επενδύσεων. Η Infratil έπρεπε επίσης να αναλάβει τις λειτουργικές ζημίες του αερολιμένα από το 2005.

(81) Επιπλέον, η σύμβαση συμμετοχής του 2005 προέβλεπε ότι η Infratil έπρεπε να καταβάλει μια «τιμή αγοράς ΙΙ» ύψους […] EUR σε μεταγενέστερη ημερομηνία, εφόσον πληρούνταν οι εξής δύο όροι:

α) Ο αερολιμένας έλαβε μια δεσμευτική και οριστική απόφαση έγκρισης σχεδίου για συμβατικά καθορισμένο περιεχόμενο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 82), η οποία δεν προέβλεπε για την FLG δραστικά μέτρα μείωσης του θορύβου, όπως απαγόρευση νυχτερινών πτήσεων ή ανώτατο όριο θορύβου, ή η FLG είχε δεσμευτεί συμβατικά για κατασκευαστικές εργασίες όσον αφορά μια ορισμένη αξία των συμβατικά συμφωνηθέντων μέτρων·

β) το 2008, θα μεταφερθούν τουλάχιστον […] επιβάτες ή, αν ο όρος 1 εκπληρωθεί ήδη το 2006 ή το 2007, θα μεταφερθούν τουλάχιστον […] επιβάτες το 2006 ή τουλάχιστον […] επιβάτες το 2007.

(82) Το συμβατικώς καθορισμένο περιεχόμενο της απόφασης έγκρισης σχεδίου περιελάμβανε τα εξής:

— επέκταση των διαδρόμων απογείωσης/προσγείωσης,

— εγκατάσταση συστήματος ενόργανης προσγείωσης κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ («ILS CAT II» ή «ILS CAT III»),

— αύξηση των χώρων στάθμευσης,

— τον υφιστάμενο αερολιμένα,

— επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών.

(83) Από την τιμή αγοράς ΙΙ αφαιρέθηκαν τα εξής στοιχεία:

— η τιμή αγοράς Ι ([…] EUR),

— οι λειτουργικές ζημίες του αερολιμένα από το 2005 έως το 2008, με μέγιστο ποσό συνολικά […] EUR,

— το κόστος που προέκυψε από τη δικαστική διαδικασία λόγω κρατικής ενίσχυσης, την οποία κίνησε η Air Berlin ενώπιον των γερμανικών πολιτικών δικαστηρίων, το οποίο η Γερμανία εκτιμά σε περίπου […] EUR,

— αν εκδοθεί η απόφαση έγκρισης σχεδίου με το συμβατικά καθορισμένο περιεχόμενο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 82), η διαφορά μεταξύ του κόστους της απόφασης έγκρισης σχεδίου (εκτός από το κόστος για αντισταθμιστικά μέτρα) και ένα κατ' αποκοπήν ποσό […] EUR· Η Γερμανία υπολογίζει αυτήν τη διαφορά σε […] EUR,

— αν δεν εκδοθεί η απόφαση έγκρισης σχεδίου με το συμβατικά καθορισμένο περιεχόμενο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 82), το κόστος της απόφασης έγκρισης σχεδίου.

(84) Σύμφωνα με τη σύμβαση συμμετοχής του 2005, το κόστος της απόφασης έγκρισης σχεδίου περιλαμβάνει όλα τα έξοδα που έχουν επιπτώσεις στη ρευστότητα. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνονται τα έξοδα αντισταθμιστικών μέτρων για τη διαδικασία έγκρισης σχεδίου μεταξύ της 1ης Οκτωβρίου 2005 και της 31ης Δεκεμβρίου 2008.

(85) Η σύμβαση συμμετοχής του 2005 περιελάμβανε επίσης δικαίωμα πώλησης, σύμφωνα με το οποίο η Infratil μπορούσε να αντιστρέψει την αρχική απόκτηση των μεριδίων της FLG και να επιστρέψει μέρος των συμφωνηθεισών δαπανών, εφόσον

— η απόφαση έγκρισης σχεδίου δεν εκδόθηκε ή οι κατασκευαστικές εργασίες σχετικά με τα μέτρα που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 82 δεν συμφωνήθηκαν συμβατικώς έως την 31η Δεκεμβρίου 2008 και

— δεν επιτεύχθηκε ένας ορισμένος αριθμός επιβατών.

(*) Εμπιστευτικές πληροφορίες.

(86) Σε περίπτωση άσκησης του δικαιώματος πώλησης, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck έπρεπε να επιστρέψει την τιμή πώλησης Ι και να αντισταθμίσει ορισμένες ζημίες. Σύμφωνα με τη σύμβαση συμμετοχής του 2005, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck θα έπρεπε να καταβάλει το ποσό των […] EUR, σε περίπτωση που η Infratil ασκούσε το δικαίωμα πώλησης. Αυτό το ποσό υπολογίστηκε ως εξής:

Πίνακας 2

Τιμή του δικαιώματος πώλησης την 31η Δεκεμβρίου 2008 σε EUR

Δάνεια μετόχων του 2005	[…]
+ Υπόλοιπο δανείων μετόχων που χορηγήθηκαν για:	
πραγματικές εγκεκριμένες λειτουργικές ζημίες	[…]
πραγματικά εγκεκριμένα έξοδα επενδύσεων	[…]
– δημόσιους πόρους	[…]
+ κόστος της διαδικασίας έγκρισης σχεδίου	[…]
κόστος της δικαστικής διαδικασίας την οποία κίνησε η Air Berlin	[…]
= υπόλοιπο των χορηγηθέντων δανείων μετόχων	**[…]**
+ 5 % ετήσιο επιτόκιο των δανείων μετόχων	[…]
+ τιμή αγοράς Ι	[…]
Σύνολο	**[…]**

2.3.2. ***Η συμπληρωματική συμφωνία του 2009 και η επαναδιαπραγμάτευση του δικαιώματος πώλησης – ανάληψη περαιτέρω ζημιών, επενδύσεων και άλλων δαπανών***

(87) Το 2008 η Infratil ανήγγειλε την πρόθεσή της να ασκήσει το δικαίωμα αγοράς, διότι η απόφαση έγκρισης σχεδίου δεν είχε εκδοθεί, ο αριθμός των επιβατών δεν είχε αυξηθεί στο επίπεδο που καθορίστηκε στη σύμβαση συμμετοχής του 2005 και οι λειτουργικές ζημίες της FLG ήταν μεγαλύτερες από τις αναμενόμενες. Για να διατηρηθεί η Infratil ως φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck συμφώνησε να επαναδιαπραγματευτεί ορισμένες ρήτρες της σύμβασης συμμετοχής του 2005 σε σχέση με το δικαίωμα πώλησης. Το αποτέλεσμα ήταν η συμπληρωματική συμφωνία του 2009 που υπεγράφη στις 12 Νοεμβρίου 2008. Αύξησε την τιμή του δικαιώματος πώλησης που θα πρέπει να καταβάλει η Χανσεατική Πόλη του Lübeck στην Infratil σύμφωνα με τη σύμβαση συμμετοχής του 2005, με περαιτέρω ζημίες, επενδύσεις και άλλες δαπάνες.

(88) Σύμφωνα με τη συμπληρωματική συμφωνία του 2009, η νέα τιμή του δικαιώματος πώλησης υπολογίστηκε ως εξής:

Πίνακας 3

Τιμή του δικαιώματος πώλησης τον Οκτώβριο του 2009 σε EUR

Τιμή του δικαιώματος πώλησης (31 Δεκεμβρίου 2008)	[…]
+ […] % επιτόκιο επί της τιμής του δικαιώματος πώλησης το 2008 για το 2009	[…]
+ Υπόλοιπο δανείων μετόχων που χορηγήθηκαν για:	
πραγματικές εγκεκριμένες λειτουργικές ζημίες 2009	[…]
πραγματικά εγκεκριμένα έξοδα επενδύσεων 2009	[…]
κόστος της διαδικασίας έγκρισης σχεδίου 2009	[…]
Άλλα έξοδα 2009	[…]
κόστος της δικαστικής διαδικασίας του 2009 την οποία κίνησε η Air Berlin	[…]

= υπόλοιπο των χορηγηθέντων δανείων μετόχων	**[…]**
+ […] % επιτόκιο των δανείων μετόχων για το 2009	[…]
– δαπάνες που δεν καλύπτονται από δάνεια 2009	[…]
+ αντιστάθμιση για υπηρεσίες συλλογικής ασφάλισης (δηλαδή το μερίδιο των ασφαλίστρων συλλογικής ασφάλισης της Infratil, το οποίο πρέπει να καταλογιστεί στην FLG)	[…]
Σύνολο	**[…]**

(89) Όσον αφορά το δάνειο μετόχων που χορήγησε η Infratil στην FLG, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck υποχρεώθηκε να πληρώσει υπηρεσίες συλλογικής ασφάλισης. Αυτή η ασφάλιση κάλυπτε όλους τους αερολιμένες που διαχειρίζεται η Infratil. Το μερίδιο που καταλογίστηκε στην FLG ανερχόταν σε […] EUR.

(90) Η διαφορά μεταξύ της τιμής του δικαιώματος πώλησης βάσει της συμπληρωματικής συμφωνίας του 2009 και της τιμής του δικαιώματος πώλησης την οποία η Χανσεατική Πόλη του Lübeck θα έπρεπε να καταβάλει βάσει της σύμβασης συμμετοχής του 2005, ανέρχεται επομένως σε […] EUR.

(91) Ως αντιπαροχή, η Infratil παραιτήθηκε από το δικαίωμά της να ασκήσει το δικαίωμα πώλησης πριν από τις 22 Οκτωβρίου 2009 και χορήγησε περαιτέρω δικαιώματα συμμετοχής στη Χανσεατική Πόλη του Lübeck. Η Infratil υπέβαλε επίσης στη Χανσεατική Πόλη του Lübeck γραπτή δήλωση προθέσεων μεταξύ της FLG και της Ryanair, στην οποία αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη επιβεβαίωσαν την πρόθεσή τους να αυξήσουν τον αριθμό των επιβατών και να συνεργαστούν για τη δημιουργία της βάσης της Ryanair στον αερολιμένα του Lübeck.

2.4. *ΠΙΘΑΝΗ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΥΠΕΡ ΤΗΣ RYANAIR*

2.4.1. ***Συμφωνία του 2000***

(92) Έως το 2000 η χρηματοδότηση του αερολιμένα που διαχειριζόταν η FLG προερχόταν από έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες, τα οποία επιτυγχάνονταν με ναυλωμένες πτήσεις και τη γενική αεροπορία. Το 2000 άλλαξε το επιχειρηματικό μοντέλο του αερολιμένα και μετατράπηκε σε αερολιμένα για αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, στον οποίο τα έσοδα προέρχονταν από συνδυασμό αεροπορικών και μη αεροπορικών δραστηριοτήτων.

(93) Στις 29 Μαΐου 2000 η FLG υπέγραψε συμφωνία με τη Ryanair για τις αερολιμενικές υπηρεσίες (εφεξής «συμφωνία του 2000»). Η συμφωνία του 2000 περιελάμβανε προδιαγραφή των αερολιμενικών τελών που έπρεπε να καταβάλλει η Ryanair καθώς και κίνητρα μάρκετινγκ που θα καταβάλονταν στον αερολιμένα. Η διάρκεια της συμφωνίας του 2000 προβλεπόταν από την 1η Ιουνίου 2000 έως την 31η Μαΐου 2010.

(94) Για τη γραμμή προς Λονδίνο-Στάνστεντ, ο αερολιμένας εκτίμησε τις δαπάνες και τα έσοδα ως εξής:

Πίνακας 4

Δαπάνες και έσοδα σύμφωνα με τη συμφωνία του 2000 από την άποψη της FLG

Στοιχεία της συμφωνίας με τη Ryanair	< 18 εξυπηρετήσεις αεροσκαφών ανά εβδομάδα	≥ 18 εξυπηρετήσεις αεροσκαφών ανά εβδομάδα
Δαπάνες της FLG σε EUR		
Στήριξη για εμπορική προώθηση - δαπάνες ανά εισερχόμενο επιβάτη	[…]	[…]
	Έως την 31η Μαΐου 2005	Από την 1η Ιουνίου 2005
Έσοδα της FLG σε EUR		
Τέλη καταβλητέα από τη Ryanair ανά αεροσκάφος	[…]	[…]
Τέλη καταβλητέα από τη Ryanair ανά εισερχόμενο επιβάτη	[…]	[…]
Καθαρά τέλη καταβλητέα από τη Ryanair ανά εισερχόμενο επιβάτη (τέλη μείον τη στήριξη για εμπορική προώθηση)	*[…]*	*[…]*

Στοιχεία της συμφωνίας με τη Ryanair	< 18 εξυπηρετήσεις αεροσκαφών ανά εβδομάδα	≥ 18 εξυπηρετήσεις αεροσκαφών ανά εβδομάδα
Άλλα:		
Τέλος επί του κύκλου εργασιών ανά εισιτήριο που πωλεί η FLG	[…] %	[…] %
Συμμετοχή στον κύκλο εργασιών με ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα των οποίων η κράτηση γίνεται μέσω της FLG	[…] %	[…] %
Τέλος ασφάλειας (που καταβάλλεται από την Ryanair στην αρμόδια αρχή) σε EUR	[…]	[…]

2.4.2. ***Συμφωνίες του 2010***

(95) Στις 29 Μαρτίου 2010 η Ryanair και ο αερολιμένας του Lübeck υπέγραψαν τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 της συμφωνίας του 2000 για την περίοδο από 28 Μαρτίου έως 30 Οκτωβρίου 2010. Αυτή η συμπληρωματική συμφωνία παρέτεινε τη συμφωνία του 2000 έως τις 30 Οκτωβρίου 2010 και προέβλεπε την καταβολή κινήτρων ύψους […] EUR ανά επιβάτη –πέραν της πληρωμής για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που θα καταβαλλόταν στη Ryanair και ορίζονταν στη σύμβαση για τις αερολιμενικές υπηρεσίες του 2000 και ποσού ύψους […] EUR ανά επιβάτη (σε περίπτωση κάτω των 18 δρομολογίων την εβδομάδα) ή […] EUR ανά επιβάτη (σε περίπτωση άνω των 18 δρομολογίων την εβδομάδα). Κάθε εβδομάδα η Ryanair πραγματοποιούσε πάνω από 18 δρομολόγια, γι' αυτό η FLG έπρεπε να καταβάλλει στη Ryanair συνολικά […] EUR ανά επιβάτη. Όλοι οι υπόλοιποι όροι της συμφωνίας του 2000 διατηρήθηκαν και κατά συνέπεια τα τέλη εξυπηρέτησης επιβατών ανά αναχωρούντα επιβάτη που έπρεπε να καταβάλλονται στην FLG ανέρχονταν σε […] EUR, τα τέλη εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών ανά εξυπηρέτηση αεροσκάφους σε […] EUR, τα τέλη εξυπηρέτησης επιβατών ανά επιβάτη σε […] EUR και τα τέλη ασφαλείας ανά επιβάτη σε […] EUR.

(96) Τον Οκτώβριο του 2010 υπεγράφη η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2, η οποία δεν διατήρησε τους όρους της πρώτης συμπληρωματικής συμφωνίας, αλλά προέβλεπε επιστροφή στις πληρωμές εμπορικής προώθησης που είχαν καθοριστεί στην αρχική συμφωνία του 2000. Η συμπληρωματική συμφωνία του Οκτωβρίου 2010 παρέτεινε τους όρους της συμφωνίας του 2000 κατά τρία έτη έως την 1η Νοεμβρίου 2013.

(97) Την ημέρα της υπογραφής της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1, ήτοι στις 29 Μαρτίου 2010, η FLG υπέγραψε επίσης συμφωνία υπηρεσιών εμπορικής προώθησης με την Airport Marketing Services Limited (εφεξής «AMS»), θυγατρική της Ryanair κατά 100 %. Αυτή η συμφωνία υπηρεσιών εμπορικής προώθησης κάλυπτε επίσης την περίοδο από 29 Μαρτίου έως 30 Οκτωβρίου 2010 και προσδιόριζε τις διαφημιστικές υπηρεσίες που έπρεπε να παρέχει η AMS στον δικτυακό τόπο της www.ryanair.com, για τις οποίες η FLG έπρεπε να καταβάλει […] EUR.

2.5. *ΤΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΠΆΓΩΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΏΝ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΈΝΑ*

(98) Για τα τέλη αποπάγωσης, ισχύει το καθεστώς για τα ειδικά τέλη για όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα. Το καθεστώς των ειδικών τελών αποτελεί έγγραφο χωριστό από τον γενικό κανονισμό για τα αερολιμενικά τέλη. Επικαιροποιείται τακτικά. Οι κανόνες για τα ειδικά τέλη κάνουν διάκριση μεταξύ πολλών κατηγοριών, δηλαδή αποπάγωση αεροσκαφών με μέγιστο βάρος απογείωσης έως 10 τόνους, αποπάγωση αεροσκαφών με μέγιστο βάρος απογείωσης άνω των 10 τόνων, υγρό αποπάγωσης και ζεστό νερό, και καθορίζει μια τιμή για καθεμία από αυτές τις κατηγορίες.

3. **ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

(99) Στις αποφάσεις του 2007 και του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή άρχισε ελέγχους σχετικά με πιθανή κρατική ενίσχυση υπέρ της FLG, της Infratil, της Ryanair, της Wizz Air και άλλων αεροπορικών εταιρειών κατ' εντολή της Globalis Reisen.

3.1. *ΠΙΘΑΝΉ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΥΠΈΡ ΤΗΣ FLG*

(100) Η Επιτροπή είχε αμφιβολίες σχετικά με τη σύμβαση για τη μεταφορά κερδών και ζημιών της 19ης Οκτωβρίου 1978 («σύμβαση μεταφοράς ζημιών»), σύμφωνα με την οποία καλύφθηκαν οι λειτουργικές ζημίες της FLG για την περίοδο 1978 έως 2004, η σύμβαση μίσθωσης ακινήτων και αερολιμενικής υποδομής και η ανάληψη των εκκρεμών υποχρεώσεων από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck. Η Επιτροπή διατύπωσε επίσης αμφιβολίες για την πιθανή επενδυτική ενίσχυση στο πλαίσιο της απόφασης του 2005 για τους περιφερειακούς αερολιμένες και την εικαζόμενη παραβίασή της, την αντιστάθμιση των ζημιών από τον Νοέμβριο του 2009, τη χρηματοδότηση των επενδύσεων υποδομής από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck και το ομόσπονδο κράτος Σλέσβιχ-Χολστάιν καθώς και τη δήλωση παραίτησης από σειρά προτεραιότητας για τα δάνεια μετόχων που χορήγησε η Χανσεατική Πόλη του Lübeck στην FLG. Όσον αφορά τα εν λόγω μέτρα, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσον ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα είχε αποκομίσει επίσης παρόμοια πλεονεκτήματα με την FLG υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς.

3.2. *ΠΙΘΑΝΉ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΥΠΈΡ ΤΗΣ INFRATIL*

(101) Όταν το 90 % των μεριδίων της FLG πωλήθηκαν στην Infratil, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων. Επιπλέον, κατά την επαναδιαπραγμάτευση των όρων του δικαιώματος πώλησης 2008/2009 η Επιτροπή θεώρησε πιθανή την ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων.

3.3. *ΠΙΘΑΝΉ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΥΠΈΡ ΤΗΣ RYANAIR*

(102) Όσον αφορά τη συμφωνία του 2000 με τη Ryanair και τις συμπληρωματικές συμφωνίες για το διάστημα Μαρτίου και Οκτωβρίου 2010, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσον αυτή η συμφωνία δεν προσέφερε ειδικό πλεονέκτημα στη Ryanair και κατά συνέπεια αποτελούσε κρατική ενίσχυση.

3.4. *ΤΈΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΠΆΓΩΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΏΝ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΈΝΑ*

(103) Η Επιτροπή διατηρούσε αμφιβολίες κατά πόσον τα τέλη που χρεώνονται για την αποπάγωση από τον Νοέμβριο του 2009 περιέχουν κρατική ενίσχυση, καθώς υπήρχαν ενδείξεις ότι οι τιμές για την αποπάγωση του αεροσκάφους ήταν χαμηλότερες από τις δαπάνες που προκύπτουν για τον αερολιμένα.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ**

4.1. *ΠΙΘΑΝΉ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΥΠΈΡ ΤΗΣ FLG*

(104) Η Γερμανία επισήμανε ότι η FLG δεν υφίσταται πλέον. Στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης του αερολιμένα του Lübeck, η FLG συγχωνεύθηκε με την Χανσεατική Πόλη του Lübeck. Με αυτόν τον τρόπο, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck έγινε καθολική διάδοχος της FLG και οι απαιτήσεις μεταξύ της FLG και της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck κατέστησαν άνευ αντικειμένου. Ως εκ τούτου, η Γερμανία ανέφερε ότι όλα τα ζητήματα που αφορούν την κρατική ενίσχυση της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck προς την FLG καθίστανται άκυρα. Επιπλέον, η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με τα επιμέρους μέτρα και υποστήριξε ότι όλα τα μέτρα ανταποκρίνονταν στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, αφού είτε αποτελούσαν υφιστάμενη ενίσχυση είτε συμμορφώνονταν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς.

— Σύμβαση μεταφοράς ζημιών: Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έδωσε η Γερμανία, η σύμβαση για τη μεταφορά κερδών και ζημιών δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο της έρευνας, δεδομένου ότι συνήφθη το 1978 και έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2004. Αν χαρακτηριζόταν κρατική ενίσχυση, θα ήταν απλώς μια «υφιστάμενη ενίσχυση». Η Γερμανία ισχυρίστηκε επίσης ότι η σύμβαση μεταφοράς ζημιών συνιστά γενικό μέτρο οικονομικής πολιτικής που δεν μπορεί να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η σύμβαση για τη μεταφορά κερδών και ζημιών πληροί επιπλέον το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, καθώς με τα σχετικά μέτρα θα έπρεπε να πειστούν οι αεροπορικές εταιρείες να εγκατασταθούν στον αερολιμένα και να αυξηθεί ο αριθμός των επιβατών.

— Σύμβαση μίσθωσης και ανάληψη δανείων: Σύμφωνα με τη Γερμανία, κάθε ενίσχυση στο πλαίσιο αυτών των μέτρων πρέπει να χαρακτηριστεί υφιστάμενη ενίσχυση. Επιπλέον, η Γερμανία επισήμανε ότι το μίσθωμα ανταποκρίνεται στους κανόνες της αγοράς, όπως αποδεικνύει μια ανεξάρτητη μελέτη της Ernst & Young, την οποία παρήγγειλε η Χανσεατική Πόλη του Lübeck πριν από την πώληση της FLG στην Infratil. Η Γερμανία υπέβαλε την εν λόγω μελέτη στην Επιτροπή. Όσον αφορά την ανάληψη δανείων, η Γερμανία ανέφερε ότι όλες οι εγγυήσεις για υποχρεώσεις είχαν παρασχεθεί αποκλειστικά στο πλαίσιο της προχρηματοδότησης μέτρων υποδομής, τα οποία σε κάθε περίπτωση χρηματοδοτήθηκαν αργότερα με πληρωμές στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς ζημιών.

— Επενδυτική ενίσχυση υπέρ της FLG κατά την έννοια της απόφασης του 2005 για περιφερειακούς αερολιμένες και εικαζόμενη παράβασή της: Η Γερμανία ανακοίνωσε ότι όλα τα σχετικά μέτρα δεν είχαν εφαρμοστεί ποτέ ή αποτελούσαν δημόσιες αρμοδιότητες.

— Αντιστάθμιση των ζημιών της FLG από τον Νοέμβριο του 2009: Η Γερμανία ανέφερε ότι η χρηματοδότηση της FLG από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck από το 2009 ανταποκρινόταν στους κανόνες της ΕΕ περί κρατικών ενισχύσεων, διότι η FLG δεν ασκούσε οικονομική δραστηριότητα και επρόκειτο για υπηρεσίες στο πλαίσιο δημόσιων αρμοδιοτήτων ή υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

— Χρηματοδότηση επενδύσεων υποδομής από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck και το ομόσπονδο κράτος Σλέσβιχ-Χολστάιν: Η Γερμανία υποστήριξε ότι η χρηματοδότηση επενδύσεων σε υποδομές αφορά υπηρεσίες δημόσιου συμφέροντος ή υπηρεσίες στο πλαίσιο δημόσιων αρμοδιοτήτων και κατά συνέπεια ανταποκρίνεται στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, όπως προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 1994 ([1]) (αυτό ισχύει και για την αντιστάθμιση ζημιών από το 2009).

([1]) Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αεροπλοΐας (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5).

— Δήλωση παραίτησης από σειρά προτεραιότητας για τα δάνεια μετόχων, τα οποία χορήγησε η Χανσεατική Πόλη του Lübeck στην FLG: Η Γερμανία δήλωσε ότι η δήλωση παραίτησης από σειρά προτεραιότητας της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck υπέρ της FLG αποτελούσε συνήθη πρακτική της αγοράς και ότι η FLG δεν αποκόμισε πλεονεκτήματα.

4.2. *ΠΙΘΑΝΉ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΥΠΈΡ ΤΗΣ INFRATIL*

4.2.1. ***Πώληση των μεριδίων της FLG***

(105) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η συμφωνηθείσα τιμή αγοράς ήταν συνήθης στην αγορά. Η Γερμανία ανέφερε επίσης ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών για την πώληση του 90 % των μεριδίων της FLG ήταν ανοικτή, διαφανής, άνευ όρων και διακρίσεων διαδικασία. Η Γερμανία ανακοίνωσε ότι η επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης, η οποία κατέστη αναγκαία με την απόφαση του *OVG Σλέσβιχ* της 18ης Ιουλίου 2005 ([1]), δεν είχε αλλάξει τίποτα στο αποτέλεσμα της διαδικασίας υποβολής προσφορών, καθώς η Infratil είχε υποβάλει τη μοναδική και υψηλότερη προσφορά. Σύμφωνα με τη Γερμανία, μια νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών θα ήταν περιττή και ατελέσφορη, διότι η κατάσταση ήταν ακόμη λιγότερο ελκυστική για τους πιθανούς προσφέροντες σε σύγκριση με την προηγούμενη.

(106) Η Γερμανία ανέφερε ότι δεν υπήρχε λόγος για νέα πρόσκληση υποβολής προσφοράς, διότι η απόφαση του *OVG Σλέσβιχ* είχε επηρεάσει μεν την αξία του αερολιμένα, όχι όμως το πραγματικό αντικείμενο της διαδικασίας υποβολής προσφορών. Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει την άποψη ότι οι τροποποιήσεις των συμβάσεων πρέπει να είναι δυνατές ανά πάσα στιγμή. Για τη στήριξη αυτών των επιχειρημάτων, η Γερμανία παρέπεμψε στη γερμανική νομοθεσία για τις δημόσιες συμβάσεις.

(107) Επιπλέον, σύμφωνα με τη Γερμανία από την έκθεση εμπειρογνωμόνων της Ernst & Young προέκυψε ότι οι όροι της ιδιωτικοποίησης αντανακλούσαν την αγοραία αξία της FLG εκείνη την εποχή και υπερέβαιναν κατά πολύ το οικονομικό αποτέλεσμα μιας πιθανής εκκαθάρισης.

4.2.2. ***Η συμπληρωματική συμφωνία του 2009 και η επαναδιαπραγμάτευση του δικαιώματος πώλησης – ανάληψη περαιτέρω ζημιών, επενδύσεων και άλλων δαπανών***

(108) Η Γερμανία ανέφερε ότι η σύμβαση μεταξύ της Infratil και της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck πρέπει να αξιολογηθεί στο πλαίσιο της νομικής και οικονομικής κατάστασης του αερολιμένα του Lübeck το 2009. Αυτό περιελάμβανε την απόφαση έγκρισης σχεδίου που δεν είχε εκδοθεί ακόμα, τις εκκρεμείς δικαστικές διαδικασίες στις οποίες συμμετείχε ο αερολιμένας καθώς και την οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση.

(109) Η Γερμανία αμφισβήτησε τον ισχυρισμό ότι είχε δημιουργηθεί πλεονέκτημα για την Infratil, αφού η τιμή για το δικαίωμα πώλησης είχε ήδη αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης σε σχέση με την αρχική σύμβαση με την Infratil του 2005 στο πλαίσιο μιας δημόσιας, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίας υποβολής προσφορών. Η Γερμανία ανέφερε ότι η μέτρια αύξηση των τιμών το 2009 σε σύγκριση με το επίπεδο της αντιπαροχής της Infratil που συμφωνήθηκε το 2005 πρέπει να θεωρηθεί ενδεδειγμένη.

(110) Η Γερμανία ανέφερε ότι η ανάληψη των ζημιών από οικονομική άποψη ήταν πιο συμφέρουσα από ό,τι οι συνέπειες της άσκησης του δικαιώματος πώλησης από την Infratil. Η Γερμανία τόνισε ότι αφενός δεν ελήφθη υπόψη το κλείσιμο του αερολιμένα, αφού η λειτουργία πλήρους ωραρίου του αερολιμένα συνιστούσε υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας. Δεύτερον, δεν θα ήταν δυνατόν να βρεθεί νέος ιδιώτης επενδυτής εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, αφού θα ήταν απαραίτητη δημόσια διαδικασία υποβολής προσφορών σε επίπεδο Ένωσης. Μια τέτοια διαδικασία είναι χρονοβόρα και δαπανηρή (διάρκεια: περίπου 12 μήνες).

4.3. *ΠΙΘΑΝΉ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΥΠΈΡ ΤΗΣ RYANAIR*

4.3.1. ***Συμφωνία του 2000***

(111) Σύμφωνα με τα στοιχεία της Γερμανίας, δεν υπήρχε οικονομικό πλεονέκτημα για τη Ryanair. Η Γερμανία ανέφερε ότι ένας ιδιωτικός φορέας συγκρίσιμος με την FLG θα είχε επίσης συνάψει τη σύμβαση με τη Ryanair υπό παρόμοιους όρους. Κατά τη σύναψη της συμφωνίας του 2000, η FLG επιδίωξε τον στόχο να καταστεί μακροπρόθεσμα κερδοφόρα. Η Γερμανία ισχυρίστηκε σχετικά ότι η επιχειρηματική στρατηγική των αερολιμένων κατά κανόνα βασίζεται σε αεροπορικές και μη αεροπορικές δραστηριότητες, όπως η λειτουργία καταστημάτων, εστιατορίων και χώρων στάθμευσης. Σύμφωνα με τη Γερμανία, είναι κατά συνέπεια κερδοφόρο να προσφέρονται χαμηλά αερολιμενικά τέλη σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες για να αυξηθεί ο αριθμός των επιβατών και να επιτευχθεί σημαντική αύξηση στον μη αεροπορικό τομέα, με την οποία μπορούν να αντισταθμιστούν τα χαμηλότερα έσοδα στον αεροπορικό τομέα.

([1]) Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο του Σλέσβιχ· 4MR1/05

(112) Η Γερμανία παρατήρησε επίσης ότι πολλά πλεονεκτήματα συνδέονται με την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών που προσφέρουν τακτική σύνδεση. Ειδικότερα, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι ο αερολιμένας θα μπορούσε να θεωρήσει ότι οι αντίστοιχες αεροπορικές εταιρείες δεν θα συνάψουν στο μέλλον συμφωνίες με ανταγωνιστικούς αερολιμένες. Επίσης, αναμενόταν ότι ο αερολιμένας με αυτόν τον τρόπο θα προσελκύσει κι άλλες αεροπορικές εταιρείες.

(113) Για να υποστηρίξει το επιχείρημά της σχετικά με τη συμμόρφωση με τους όρους της αγοράς, η Γερμανία αναφέρθηκε στην έκθεση εμπειρογνωμόνων της Ernst & Young. Η Γερμανία επισήμανε επίσης ότι ο ιδιωτικός πλειοψηφικός εταίρος Infratil μετά την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα ακολούθησε τη στρατηγική που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 112.

(114) Η Γερμανία υποστήριξε ότι η επιχειρηματική στρατηγική από το 2000 είναι επίσης εκ των υστέρων δικαιολογημένη. Σύμφωνα με τη Γερμανία, ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε σημαντικά, η Ryanair πρόσθεσε νέους προορισμούς και ο αερολιμένας του Lübeck μπόρεσε να προσελκύσει νέες αεροπορικές εταιρείες, όπως η WizzAir. Η Γερμανία δήλωσε ότι η σύμβαση με τη Ryanair ήταν καθοριστική για την προσέλκυση του ιδιώτη επενδυτή Infratil.

(115) Η Γερμανία υποστήριξε επιπλέον ότι δεν υπήρχε επιλεκτικό πλεονέκτημα για τη Ryanair, αφού η FLG προσέφερε τους ίδιους όρους σε άλλη ενδιαφερόμενη αεροπορική εταιρεία.

(116) Επιπλέον, υπό το πρίσμα της απόφασης στην υπόθεση *Stardust Marine* ([1]), η Γερμανία είναι της άποψης ότι τα εικαζόμενα πλεονεκτήματα υπέρ της Ryanair δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η FLG ενήργησε αυτόνομα και χωρίς να επηρεαστεί από το κράτος, και μάλιστα πριν, κατά τη διάρκεια και μετά τη σύναψη της σύμβασης με τη Ryanair το 2000. Επιπλέον, η Γερμανία ανέφερε ότι η FLG δεν ήταν ενσωματωμένη στις δομές της δημόσιας διοίκησης. Τέλος, η Γερμανία παρατήρησε ότι η εποπτεία των αρχών στη διαχείριση της FLG περιορίζεται στην αεροπορία και στα ζητήματα δημόσιας αρμοδιότητας και δεν περιλαμβάνει διαχειριστικές δραστηριότητες. Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck, και ειδικότερα το εποπτικό συμβούλιο της FLG, δεν συμμετείχαν στην απόφαση σχετικά με τη συμφωνία με τη Ryanair, γεγονός που αποδείχτηκε από τα πρακτικά της συνεδρίασης του εποπτικού συμβουλίου της 11ης Ιουλίου 2000 καθώς και από γραπτή επιβεβαίωση από τον πρώην διευθύνοντα σύμβουλο της FLG.

(117) Η Γερμανία ανέφερε επίσης ότι η συμφωνία του 2000 δεν στρεβλώνει και δεν απειλεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό και δεν επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, αφού δεν υπάρχει πραγματική ανταγωνιστική σχέση μεταξύ του αερολιμένα του Lübeck και άλλων αερολιμένων.

4.3.2. ***Συμφωνίες του 2010***

(118) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 ανταποκρινόταν στις συνθήκες της αγοράς και δεν παρείχε πλεονέκτημα στην Ryanair. Η Γερμανία ανέφερε ότι, με βάση την υπόθεση *Helaba I* ([2]), δεν υπάρχει πλεονέκτημα αν άλλοι φορείς εκμετάλλευσης περιφερειακών αερολιμένων προσφέρουν στη Ryanair παρόμοιους όρους. Η Γερμανία ανέφερε επίσης ότι αυτό αποδείχθηκε από τη συγκριτική ανάλυση της Ryanair.

(119) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, όπως η Ryanair και η Wizz Air, έχουν λιγότερη ζήτηση για υπηρεσίες εδάφους και διάθεση υποδομών. Πρώτον, θα χρειάζονταν λιγότερες θυρίδες check-in, αφού το check-in της Ryanair μπορεί να γίνει διαδικτυακά και μεταφέρονται λιγότερες αποσκευές. Δεύτερον, δεν υπάρχουν λεωφορεία επιβατών. Τρίτον, τα αεροσκάφη της Ryanair δαπανούν λιγότερο χρόνο στο έδαφος, δεδομένου ότι οι διάδρομοι για πεζούς στον αερολιμένα του Lübeck είναι περιορισμένοι. Τέταρτον, επειδή δεν υπάρχουν πτήσεις με ανταπόκριση, δεν απαιτούνται εγκαταστάσεις πτήσεων με ανταπόκριση. Πέμπτον και τελευταίο, υπάρχει λιγότερη ανάγκη για υπηρεσίες καθαρισμού στο έδαφος, καθώς τα μέλη του πληρώματος συχνά αναλαμβάνουν τα ίδια τον καθαρισμό του αεροσκάφους.

(120) Με τα ίδια επιχειρήματα όπως και για τη συμφωνία του 2000, η Γερμανία επισήμανε ότι οι συμπληρωματικές συμφωνίες δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος.

(121) Η Γερμανία παρατήρησε ότι η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 αποτελεί παράταση της σύμβασης του 2000 και δεν την τροποποιεί ουσιωδώς. Επειδή η συμφωνία του 2000 πληροί τις απαιτήσεις της αγοράς, το ίδιο ισχύει για τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2.

(122) Τέλος, η Γερμανία ανέφερε ότι δεν υπήρχαν αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό ή το εμπόριο, καθώς ο αερολιμένας του Lübeck είναι ένας μικρός περιφερειακός αερολιμένας που δεν βρίσκεται σε ανταγωνισμό με τον αερολιμένα του Αμβούργου.

([1]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, *Γαλλία κατά Επιτροπής* (*«Stardust Marine»*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 3ης Μαρτίου 2010, *Bundesverband deutscher Banken κατά Επιτροπής (Helaba I)*, T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

4.4. *ΤΈΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΌΠΤΩΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΏΝ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΈΝΑ*

(123) Η Γερμανία διαπίστωσε ότι τα τέλη για την αποπάγωση δεν αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεμονωμένα, αλλά βασίστηκαν σε κανόνες για ειδικές υπηρεσίες που ισχύουν για όλες τις αεροπορικές εταιρείες. Επιπλέον, η Γερμανία παρατήρησε ότι δεν υπάρχει κρατική ενίσχυση, διότι δεν υπάρχουν τα βασικά στοιχεία μιας τέτοιας ενίσχυσης. Πρώτον, τα τέλη δεν ήταν επιλεκτικά. Δεύτερον, τα τέλη δεν έπρεπε να καταλογιστούν στο κράτος, πράγμα που επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι η Infratil και η Yasmina, δύο ιδιώτες επενδυτές, ήταν υπεύθυνες για τον καθορισμό αυτών των τελών κατά τη διάρκεια της σημαντικής περιόδου κατά την οποία λειτουργούσαν τον αερολιμένα. Τρίτον, δεν δημιουργήθηκε πλεονέκτημα. Οι ιδιώτες επενδυτές Infratil και Yasmina αποφάσισαν να μην τροποποιήσουν τους κανόνες για ειδικές υπηρεσίες, το οποίο σημαίνει ότι τα τέλη για την αποπάγωση ανταποκρίνονταν στις απαιτήσεις της αγοράς.

5. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

5.1. *ΠΙΘΑΝΉ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΥΠΈΡ ΤΗΣ FLG*

(124) Όσον αφορά την πιθανή κρατική ενίσχυση υπέρ της FLG, τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη που υπέβαλαν παρατηρήσεις συμμερίζονταν την ίδια άποψη με τη Γερμανία. Αυτό ισχύει ιδίως για τη Ryanair, την FLG, το EBE Lübeck και την ADV.

(125) Το SGF, η BDF και οι δύο ιδιώτες, ο Peter C. Klanowski και ο Horst Conrad, είχαν διαφορετική άποψη. Αυτά τα ενδιαφερόμενα μέρη ήταν της άποψης ότι η FLG έλαβε κρατική ενίσχυση από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck:

— Σύμβαση μεταφοράς ζημιών: Η SGF δήλωσε ότι η λειτουργία του αερολιμένα αποτελεί υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μόνο για τη γενική αεροπορία και δεν περιλαμβάνει την εμπορική αεροπορία. Σε αντίθεση με τη Γερμανία, η SGF ήταν της άποψης ότι οι αερολιμένες στη Γερμανία θα μπορούσαν να κλείσουν κατόπιν αιτήματος του φορέα εκμετάλλευσής τους. Επιπλέον, η SGF παρατήρησε ότι το μίσθωμα που κατέβαλε η FLG τόσο πριν όσο και μετά το 2006 ήταν πολύ χαμηλό.

— Σύμβαση μίσθωσης και ανάληψη δανείων: Σύμφωνα με την BDF, το γεγονός ότι η Γερμανία παρέλειψε να υποβάλει επαρκείς πληροφορίες στην Επιτροπή υποδηλώνει την ύπαρξη ενίσχυσης·

— Πιθανή επενδυτική ενίσχυση υπέρ της FLG κατά την έννοια της απόφασης του 2005 για περιφερειακούς αερολιμένες και εικαζόμενη παράβασή της: Σε αντίθεση με την απόφαση για κίνηση της διαδικασίας, η SGF ανέφερε ότι ο αερολιμένας έλαβε πρόωρες ενισχύσεις, αφού δεν είχε ακόμη υποβληθεί απόφαση έγκρισης σχεδίου. Σύμφωνα με την SGF, ο αερολιμένας του Lübeck απέκτησε με αυτόν τον τρόπο χρονικό πλεονέκτημα σε σύγκριση με άλλους αερολιμένες, με αποτέλεσμα να απειληθεί ο ανταγωνισμός στην αγορά. Όσον αφορά τις πιθανές ενισχύσεις για μέτρα υποδομής, η SGF και ο κ. Klanowski είναι της άποψης ότι ορισμένα από τα μέτρα (και μάλιστα η χρηματοδότηση των περιφράξεων ασφαλείας, του φωτισμού και του συστήματος ενόργανης προσγείωσης) πρέπει να θεωρηθούν λειτουργικές ενισχύσεις. Επιπλέον, η SGF ανέφερε ότι αυτά τα μέτρα δεν ανταποκρίνονται στα κριτήρια όσον αφορά τη λογιστική και τη χρηματοοικονομική πληροφόρηση που καθόρισε το Δικαστήριο στην απόφαση για την υπόθεση *Altmark* [1]. Η SGF είναι επίσης της άποψης ότι τα μέτρα δεν προσανατολίζονται προς έναν σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος. Επιπλέον, δεν είναι εμφανής κάποια ικανοποιητική μεσοπρόθεσμη προοπτική για τη χρήση της υποδομής. Τέλος, η SGF ανέφερε ότι ακόμη και στο πλαίσιο του νέου κανονισμού για τα τέλη η πρόσβαση στη νέα υποδομή δεν είναι ομοιόμορφη και αμερόληπτη, διότι μόνο η Ryanair μπορεί να πληροί τα κριτήρια για να επωφεληθεί από τα χαμηλότερα τέλη·

— Χρηματοδότηση επενδύσεων υποδομής από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck και το ομόσπονδο κράτος Σλέσβιχ-Χολστάιν: Η SGF ισχυρίστηκε επίσης ότι οι μελλοντικές επενδύσεις είχαν υπολογιστεί με βάση ψευδείς παραδοχές και κατά συνέπεια ήταν υπερβολικές. Ο αερολιμένας όχι μόνο δεν ήταν σε θέση να αυξήσει τον αριθμό των επιβατών, αλλά σύμφωνα με την SGF δεν μπόρεσε ούτε να μειώσει τις ζημίες του. Λαμβάνοντας υπόψη την *πολιτική των αερομεταφορών της Βόρειας Γερμανίας*, η SGF ισχυρίστηκε ότι όλοι οι μεγάλοι αερολιμένες στη βόρεια Γερμανία (συμπεριλαμβανομένου του Αμβούργου) διέθεταν επαρκή χωρητικότητα. Τουλάχιστον έως το 2030 δεν θα υπάρχουν περιορισμοί χωρητικότητας. Επιπλέον, οι επενδύσεις, ιδίως το σύστημα ενόργανης προσγείωσης, δεν μπορούν να θεωρηθούν επιστροφή κόστους για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Σύμφωνα με την SGF, πίσω από την επένδυση σε αυτό το σύστημα υπήρχε ένα οικονομικό συμφέρον της FLG, για να μπορέσει να επιτύχει τους μεσοπρόθεσμους οικονομικούς στόχους.

— Δήλωση παραίτησης από σειρά προτεραιότητας για τα δάνεια μετόχων, τα οποία χορήγησε η Χανσεατική Πόλη του Lübeck στην FLG: Η SGF είναι της γνώμης ότι ο αερολιμένας του Lübeck είναι προβληματική επιχείρηση και ότι αυτό συνέβαινε ήδη το διάστημα 2008-2009. Υπό τις συνθήκες αυτές, η SGF θεωρεί ότι η δήλωση παραίτησης από σειρά προτεραιότητας αποτελεί σημαντικό μέσο για να αποτραπεί η πτώχευση. Σύμφωνα με την SGF, η δήλωση παραίτησης από σειρά προτεραιότητας για τα δάνεια μετόχων ανερχόταν σε […] EUR.

[1] Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, C-280/00 Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

5.2. *ΠΙΘΑΝΗ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΥΠΕΡ ΤΗΣ INFRATIL*

5.2.1. ***Πώληση των μεριδίων της FLG***

5.2.1.1. **Infratil**

(126) Η Infratil δήλωσε ότι τα μερίδια της FLG αγοράστηκαν στο πλαίσιο ενιαίας, ανοιχτής, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίας υποβολής προσφορών. Η τιμή αγοράς αντιστοιχεί κατά τα λοιπά στην αγοραία αξία του 90 % των μεριδίων της FLG υπό τις δεδομένες συνθήκες. Για τον λόγο αυτό, η σύμβαση συμμετοχής του 2005 δεν περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Η Infratil πρόσθεσε ότι είχε κάνει την καλύτερη προσφορά, που δεν επηρεάστηκε από το γεγονός ότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck και η Infratil άρχισαν δεύτερο γύρο διαπραγματεύσεων για να τροποποιήσουν τους όρους της αρχικής σύμβασης.

5.2.1.2. **Ryanair**

(127) Σύμφωνα με τη Ryanair, η ιδιωτικοποίηση πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο ανοικτής, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίας υποβολής προσφορών, η οποία επιβεβαιώθηκε από την έκθεση εμπειρογνωμόνων της Ernst & Young. Σε αυτό το πλαίσιο, η Ryanair τόνισε τη φήμη και την ανεξαρτησία της Ernst & Young. Σύμφωνα με τη Ryanair, το κλείσιμο του αερολιμένα δεν εξετάστηκε για οικονομικούς και πολιτικούς λόγους.

5.2.1.3. **SGF**

(128) Όσον αφορά την πιθανή κρατική ενίσχυση σε σχέση με την ιδιωτικοποίηση της FLG, η SGF εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα της τιμής αγοράς με τα πρότυπα της αγοράς. Επιπλέον, η SGF ισχυρίστηκε ότι η σύμβαση περιελάμβανε εγγυήσεις για τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck, οι οποίες αφορούσαν επίσης την κρατική ενίσχυση.

5.2.2. ***Η συμπληρωματική συμφωνία του 2009 και η επαναδιαπραγμάτευση του δικαιώματος πώλησης – ανάληψη περαιτέρω ζημιών, επενδύσεων και άλλων δαπανών***

5.2.2.1. **Infratil**

(129) Η Infratil εξήγησε ότι η συμπληρωματική συμφωνία του 2009 θα πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο της σύμβασης συμμετοχής του 2005 και του όρου παραλαβής της απόφασης για την έγκριση σχεδίου. Επειδή τελικά δεν εκδόθηκε η απόφαση έγκρισης σχεδίου βάσει της απόφασης του *OVG Σλέσβιχ*, η Infratil ανακοίνωσε το 2008 ότι επιθυμούσε να ασκήσει το δικαίωμα πώλησης. Η μόνη δυνατότητα με την οποία η Χανσεατική Πόλη του Lübeck θα μπορούσε να εμποδίσει την Infratil να το πράξει ήταν η συμπληρωματική συμφωνία του 2009.

(130) Η Infratil δήλωσε ότι η επιλογή της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck ήταν συμβατή με τους κανόνες της αγοράς. Αν η Infratil είχε ασκήσει το δικαίωμα πώλησης, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck θα έπρεπε να αναλάβει όλα τα έξοδα και τις ζημίες σε σχέση με τη λειτουργία του αερολιμένα του Lübeck από τις 31 Δεκεμβρίου 2008. Η μεταπώληση του αερολιμένα σε ιδιώτη επενδυτή δεν θα ήταν εφικτή σε σύντομο χρονικό διάστημα και η Χανσεατική Πόλη του Lübeck δεν έλαβε υπόψη το κλείσιμο του αερολιμένα για λόγους υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και για οικονομικούς λόγους. Εκτός αυτού, η αποχώρηση της Infratil θα είχε με μεγάλη πιθανότητα ως αποτέλεσμα η Ryanair να περιορίσει ή να διακόψει τις υπηρεσίες της στον αερολιμένα του Lübeck. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με την Infratil, οι λειτουργικές ζημίες της FLG θα ήταν υψηλότερες αν η Infratil είχε ασκήσει το δικαίωμα πώλησης.

(131) Η Infratil δήλωσε ότι η διαφορά μεταξύ του τιμήματος που πληρώθηκε για το δικαίωμα πώλησης βάσει της συμπληρωματικής συμφωνίας του 2009 και του τιμήματος πώλησης που θα έπρεπε να είχε καταβληθεί τον Ιανουάριο του 2009 οφειλόταν σε υπηρεσίες στις οποίες συμφώνησαν τα συμβαλλόμενα μέρη. Η Χανσεατική Πόλη του Lübeck μετά την κρατικοποίηση θα έπρεπε σε κάθε περίπτωση να καλύψει όλες τις πρόσθετες δαπάνες εκτός από δύο, γεγονός που οδήγησε στο συμπέρασμα ότι η συμπληρωματική συμφωνία του 2009 ήταν η *οικονομικά* ευνοϊκότερη απόφαση.

(132) Η Infratil ισχυρίστηκε επίσης ότι οι πρόσθετες δαπάνες δεν συνιστούσαν πλεονέκτημα γι' αυτήν. Πρώτον, η Infratil δεν θα είχε χρειαστεί να αναλάβει και τις ζημίες του 2009, αν είχε κάνει χρήση του δικαιώματος πώλησης. Δεύτερον, η υποχρέωση της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck να καταβάλει τόκους για τα δάνεια των μετόχων για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου έως την 22α Οκτωβρίου 2009 δεν μπορεί να θεωρηθεί οικονομικό πλεονέκτημα, διότι η Infratil θα μπορούσε να επιτύχει τα ίδια ή ακόμη και υψηλότερα έσοδα από την άσκηση του δικαιώματος πώλησης τον Ιανουάριο του 2009. Σε ένα υποθετικό σενάριο, η Infratil θα είχε χρησιμοποιήσει τα έσοδα για την εξόφληση των υφιστάμενων χρεών για να εξοικονομήσει τόκους. Επιπλέον, δεν θα είχε δημιουργηθεί πλεονέκτημα για την Infratil, αφού δεν μπορούσε να θεωρηθεί ότι ο αερολιμένας του Lübeck θα είχε επιτύχει κέρδη βραχυπρόθεσμα, αλλά μάλλον θα συνέχιζε να παρουσιάζει ζημίες.

(133) Η Infratil ισχυρίστηκε ότι η εξαγορά του δικαιώματος πώλησης δεν έδωσε στην Infratil τη δυνατότητα να αποκαταστήσει πλήρως την προηγούμενη κατάσταση, αφού η Infratil έπρεπε να υποστεί ορισμένες ζημίες (τη διαφορά μεταξύ των εγκεκριμένων λειτουργικών ζημιών και των πραγματικών ζημιών) χωρίς αντιστάθμιση.

(134) Ακόμη και αν η Επιτροπή έκρινε ότι η επαναδιαπραγμάτευση του δικαιώματος πώλησης συνιστά κρατική ενίσχυση, αυτή σύμφωνα με την Infratil είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά. Σε περίπτωση που η Επιτροπή διαπιστώσει ότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck χορήγησε στην Infratil ενίσχυση μέσω της ανάληψης των λειτουργικών ζημιών της FLG το 2009, η Infratil ισχυρίζεται ότι αυτό ήταν μόνο αντιστάθμιση για τις ζημίες που συνδέονται με την παροχή των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος.

5.2.2.2. **Χανσεατική Πόλη του Lübeck**

(135) Η Χανσεατική Πόλη του Lübeck ισχυρίστηκε ότι η συμφωνία ανάληψης των ζημιών ήταν η ευνοϊκότερη και η λιγότερο επικίνδυνη εναλλακτική λύση. Αυτό οφειλόταν ιδίως στη νομική υποχρέωση της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck να εκμεταλλεύεται τον αερολιμένα σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 1 του Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Κανονισμός για την αδειοδότηση της εναέριας κυκλοφορίας, «LuftVZO»). Ως εκ τούτου, δεν εξετάστηκε το κλείσιμο του αερολιμένα. Επιπλέον, το κλείσιμο του αερολιμένα θα απαιτούσε πάρα πολύ χρόνο και πάρα πολλούς πόρους.

(136) Η Χανσεατική Πόλη του Lübeck υπενθύμισε επίσης στην Επιτροπή ότι ούτε η Χανσεατική Πόλη του Lübeck ούτε η Infratil δεν είχαν προηγουμένως αποκτήσει πείρα στην ιδιωτικοποίηση αερολιμένων. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε ορισμένους εσφαλμένους υπολογισμούς, όχι όμως στο συμπέρασμα ότι τα συμβαλλόμενα μέρη παραβίασαν τις αρχές της οικονομίας της αγοράς. Επιπλέον, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck υποστήριξε ότι η Infratil ήταν ο μόνος προσφέρων σε σχέση με την ιδιωτικοποίηση, γεγονός που αποδυνάμωσε τη διαπραγματευτική ισχύ της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck.

5.2.2.3. **SGF**

(137) Η SGF υποστήριξε ότι η συμπληρωματική συμφωνία του 2009 συνιστούσε νέα ενίσχυση και προσέφερε πλεονέκτημα για την Infratil. Επειδή η ενίσχυση υπερέβη το κατώτατο όριο ενισχύσεων ήσσονος σημασίας, θα έπρεπε να κοινοποιηθεί, πράγμα το οποίο δεν έκανε η Γερμανία.

(138) Σύμφωνα με την SGF, η Infratil απέκτησε σαφώς πλεονέκτημα μέσω της συμπληρωματικής συμφωνίας του 2009. Όσον αφορά την εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, η SGF επισήμανε ότι δεν θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η θετική επίδραση μιας συμφωνίας στην περιφέρεια. Στο πλαίσιο αυτό, η SGF ανέφερε ότι δεν υπήρχαν προοπτικές αποδοτικότητας για τον αερολιμένα του Lübeck. Η SGF πρόσθεσε ότι στις αρχές του 2008 η FLG μπόρεσε να αποφύγει την πτώχευση μόνο λόγω των παραχωρήσεων της Infratil. Η SGF δεν ήταν της άποψης ότι τηρήθηκε η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, διότι κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα ήταν διατεθειμένος να διατηρήσει τη λειτουργία με τέτοιες ζημίες, όπως έδειξε η άσκηση του δικαιώματος πώλησης από την Infratil.

(139) Όσον αφορά το κλείσιμο του αερολιμένα, η SGF ισχυρίστηκε ότι το Αμβούργο διαθέτει επαρκή χωρητικότητα για να εγγυηθεί τη λειτουργία χωρίς την εφεδρική χωρητικότητα του Lübeck. Επιπλέον, σύμφωνα με την SGF το κόστος του κλεισίματος έχει υπερεκτιμηθεί από την FLG. Ο πίνακας 5 είναι πιο ρεαλιστικός, ακόμη και αν, σύμφωνα με την SGF, μπορεί πιθανώς να περιλαμβάνει υπερβολικά υψηλές τιμές:

Πίνακας 5

Δαπάνες για το κλείσιμο του αερολιμένα του Lübeck, που υποβλήθηκε από την SGF

Έξοδα	Σε χιλ. EUR
Έξοδα για τον σύνδικο πτωχεύσεως	[…]
Νέες ζημίες λόγω της προσωρινής συνέχισης της λειτουργίας έως την περίοδο 2010-2011	[…]
Πρόγραμμα κοινωνικών μέτρων	[…]
Επιστροφή επιδοτήσεων	[…]
Έξοδα για τον ελεγκτή	[…]

(140) Επιπλέον, η SGF εκφράζει αμφιβολίες σχετικά με την εικαζόμενη υποχρέωση λειτουργίας του αερολιμένα ως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αφού η αδειοδότηση της λειτουργίας των αερολιμένων δεν συνεπάγεται αυτόματα υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος. Μια τέτοια αδειοδότηση μπορεί επίσης να ανακληθεί.

5.2.2.4. **Ryanair**

(141) Η Ryanair ισχυρίστηκε ότι η διαφορά μεταξύ των τιμών του δικαιώματος πώλησης που συμφωνήθηκαν το 2005 και το 2009 και της πραγματικής τιμής που κατέβαλε η Χανσεατική Πόλη του Lübeck για το δικαίωμα πώλησης μπορεί να οφείλεται σε πολλούς παράγοντες, για παράδειγμα σε διακυμάνσεις των τιμών των μεριδίων. Οι οικονομικές συνθήκες που επικρατούσαν το 2005 ήταν σαφώς πιο θετικές από ό,τι το 2009, γεγονός που μπορεί να δικαιολογεί τη διαφορά τιμών.

5.3. *ΠΙΘΑΝΗ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΥΠΕΡ ΤΗΣ RYANAIR*

5.3.1. ***Συμφωνία του 2000***

5.3.1.1. **Ryanair**

(142) Η Ryanair ανέφερε ότι η σύμβαση με τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck συνήφθη βάσει οικονομικών εκτιμήσεων. Ο αερολιμένας του Lübeck θεωρήθηκε λειτουργικός δευτερεύων αερολιμένας δίπλα στον αερολιμένα του Αμβούργου και το ίδιο το Lübeck θεωρήθηκε πολιτιστικός προορισμός με μεγάλη αξία. Επιπλέον, εισήχθησαν υπηρεσίες στον αερολιμένα του Lübeck, προκειμένου να δημιουργηθεί χαμηλή βάση κοστολόγησης και να αναλυθούν οι δημογραφικές δομές για να καθοριστεί κατά πόσον υπάρχει αρκετά μεγάλη ζώνη επιρροής γύρω από τον νέο αερολιμένα. Η Ryanair δεν μπόρεσε μεν να υποβάλει επιχειρηματικό σχέδιο για να τεκμηριώσει τους λόγους για την έναρξη της λειτουργίας στον αερολιμένα του Lübeck, αλλά τόνισε ότι ένα τέτοιο επιχειρηματικό σχέδιο δεν είναι καταρχήν απαραίτητο για έναν ιδιώτη επενδυτή στην αγορά. Η Ryanair εξήγησε ότι οι υπηρεσίες της στον αερολιμένα του Lübeck διακόπηκαν για οικονομικούς λόγους που περιελάμβαναν τα αυξημένα έξοδα και τα κέρδη που προέκυψαν χαμηλότερα από τα αναμενόμενα (λόγω της οικονομικής κρίσης).

(143) Η Ryanair ανέφερε ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες της Ένωσης βρίσκονται σε δύσκολη θέση στην αγορά. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα έσοδα του αερολιμένα τόσο από αεροπορικές όσο και από μη αεροπορικές δραστηριότητες, πράγμα που αναφέρεται επίσης ως «προσέγγιση single till». Επειδή οι συμβάσεις με τη Ryanair προβλέπουν συνήθως μεγάλο αριθμό επιβατών, τέτοιου είδους επιχειρηματικές σχέσεις συχνά συμβάλλουν στην αύξηση της αναγνωρισιμότητας των αερολιμένων και στην προσέλκυση άλλων αεροπορικών εταιρειών, καθώς και επιχειρήσεων λιανικής πώλησης και άλλων παρόχων υπηρεσιών. Επιπλέον, η Ryanair εξήγησε ότι υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι υψηλότερος αριθμός επιβατών θα οδηγούσε σε υψηλότερα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες. Ως αποδεικτικό στοιχείο, η Ryanair υπέβαλε τον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 6

Έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες ως ποσοστό των συνολικών εσόδων επιλεγμένων αερολιμένων

Εκατ. GBP	2010-2011 (%)
Bournemouth	[…]
Liverpool	[…]
Leeds Bradford	[…]
Humberside	[…]
Doncaster Sheffield	[…]
Exeter	[…]
Bristol	[…]
Luton	[…]
Manchester	[…]
Belfast International	[…]

Εκατ. GBP	2010-2011 (%)
East Midlands	[…]
Newcastle	[…]
Birmingham	[…]
Glasgow	[…]
Cardiff	[…]
Stansted	[…]
Edinburgh	[…]
Aberdeen	[…]
Southampton	[…]
Μέσος όρος	[…]

Πηγή: UK Airports Performance Indicator

(144) Η Ryanair ισχυρίστηκε ότι κάθε εμπορική προσφορά υπό το πρίσμα της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς αποτελεί κατά κανόνα βελτίωση της τρέχουσας κατάστασης, εφόσον το αναμενόμενο οριακό κέρδος υπερβαίνει το οριακό κόστος. Η Ryanair ισχυρίστηκε επίσης ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η Ryanair σε σύγκριση με άλλες αεροπορικές εταιρείες έχει μειώσει σημαντικά τις ανάγκες της, χάρη στο επιχειρηματικό μοντέλο και στη λειτουργική αποδοτικότητά της.

(145) Προκειμένου να αποδείξει καλύτερα τη συμβατότητα της τήρησης της συμφωνίας του 2000 με τις απαιτήσεις της αγοράς, η Ryanair συνέκρινε τον αερολιμένα του Lübeck με αερολιμένες σε παρόμοια κατάσταση και με παρόμοιο μέγεθος. Οι αερολιμένες που συγκρίθηκαν είναι εκείνοι των πόλεων Bournemouth, Γκρενόμπλ, Knock, Μάαστριχτ, Νιμ και Prestwick. Η σύγκριση των τελών που κατέβαλε η Ryanair στους αερολιμένες που συγκρίθηκαν έδειξε ότι τα τέλη που κατέβαλλε η Ryanair στον αερολιμένα του Lübeck ήταν γενικά υψηλότερα από τον μέσο όρο των αερολιμένων που συγκρίθηκαν, τόσο ανά επιβάτη όσο και ανά εξυπηρέτηση αεροσκάφους. Η Ryanair πρότεινε επειγόντως στην Επιτροπή, όταν αξιολογήσει κατά πόσον η συμφωνία του 2000 τηρεί την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, να λάβει υπόψη περισσότερο τη συγκριτική ανάλυση παρά την ανάλυση της αποδοτικότητας.

(146) Στην έκθεσή της η Oxera υπολογίζει την καθαρή παρούσα αξία («ΚΠΑ») της συμφωνίας του 2000. Σύμφωνα με αυτήν την έκθεση, η θετική ΚΠΑ ανέρχεται σε […] EUR.Η Oxera γι' αυτόν τον υπολογισμό πραγματοποίησε σειρά δοκιμών ευαισθησίας.

5.3.1.2. **Air Berlin**

(147) Η Air Berlin διαπίστωσε ότι τα αεροπορικά δρομολόγια που προσφέρει η Ryanair από τον αερολιμένα του Lübeck βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό με εκείνα που προσφέρει η Air Berlin από τον αερολιμένα του Αμβούργου. Αυτό ισχύει ιδίως για τους προορισμούς Λονδίνο, Μιλάνο και Βαρκελώνη, οι οποίοι εξυπηρετούνται και από τις δύο αεροπορικές εταιρείες.

(148) Η Air Berlin ισχυρίστηκε ότι ο στόχος της στρατηγικής εμπορικής προώθησης της Ryanair ήταν η προσέλκυση πιθανών πελατών, μεταξύ άλλων από την Air Berlin. Λόγω των χαμηλών τιμών της Ryanair, οι πελάτες μετακινήθηκαν από τον αερολιμένα του Αμβούργου στο Lübeck. Η Air Berlin υποστηρίζει ότι η Air Berlin υπέστη σημαντικές οικονομικές ζημίες λόγω της κρατικής ενίσχυσης. Η Air Berlin λόγω της παράλληλης προσφοράς της Ryanair στον αερολιμένα του Lübeck έπρεπε να διακόψει μερικά αεροπορικά δρομολόγια. Επιπλέον, η Air Berlin ανέφερε ότι ήταν δύσκολο να εξυπηρετήσει νέους αερολιμένες προορισμού από τον αερολιμένα του Αμβούργου, αφού η Ryanair προσέφερε παρόμοιους προορισμούς σε εξαιρετικά χαμηλές τιμές από τον αερολιμένα του Lübeck.

(149) Για να υποστηρίξει τα επιχειρήματά της σχετικά με τα σε αθέμιτο βαθμό χαμηλά τέλη της Ryanair και τον ανταγωνισμό μεταξύ του Lübeck και του Αμβούργου, η Air Berlin αναφέρθηκε επίσης στο εξαήμερο κλείσιμο του αερολιμένα του Lübeck από τις 19 Απριλίου 2004. Κατά τη διάρκεια αυτού του κλεισίματος, η Ryanair αναγκάστηκε να μεταφέρει την εναέρια κυκλοφορία της από τον αερολιμένα του Lübeck στον αερολιμένα του Αμβούργου. Λόγω των υψηλότερων αερολιμενικών τελών στον αερολιμένα του Αμβούργου, η Ryanair χρέωνε τις πρόσθετες δαπάνες ύψους […] EUR στην FLG. Αυτό σύμφωνα με την Air Berlin αποδεικνύει ότι η Ryanair σε έξι μόνο ημέρες αποκόμισε πλεονέκτημα ύψους […] EUR έναντι αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα του Αμβούργου.

(150) Η Air Berlin υποστήριξε το επιχείρημά της περαιτέρω, υποβάλλοντας έναν πίνακα με στοιχεία για τους επιβάτες και τις πτήσεις πριν (έως το 1999) και μετά (από το 2000 και μετά) την έναρξη λειτουργίας της Ryanair στον αερολιμένα του Lübeck:

Πίνακας 7

Επιβάτες και πτήσεις (πίνακας που υπέβαλε η Air Berlin)

	Αριθμός επιβατών (σε άτομα)	Κινήσεις αεροσκαφών
1997	34 132	[…]
1998	60 520	[…]
1999	48 522	[…]
2000	142 586	[…]
2001	192 726	[…]
2002	244 684	[…]
2003	514 472	[…]

(151) Σύμφωνα με τον πίνακα 7, ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε σημαντικά το 2000, όταν η Ryanair άρχισε να λειτουργεί στον αερολιμένα. Η Air Berlin ανέφερε ότι το 97 % των επιβατών αναλογούσε στη Ryanair. Ωστόσο, αυτό αντισταθμίζεται από τις ζημίες που προέκυψαν πριν (έως το 1999) και μετά (από το 2000 και μετά) την έναρξη λειτουργίας της Ryanair στον αερολιμένα του Lübeck:

Πίνακας 8

Ζημίες FLG (πίνακας που υπέβαλε η Air Berlin)

FLG	Ζημίες (σε EUR)
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
Σύνολο	**[…]**

(152) Βάσει του πίνακα 7 και του πίνακα 8, η Air Berlin ισχυρίστηκε ότι παρόλο που ο αριθμός των επιβατών σχεδόν διπλασιάστηκε μεταξύ του 2002 και του 2003, οι ζημίες κατά την ίδια περίοδο αυξήθηκαν κατά πάνω από […] EUR. Επιπλέον, η Air Berlin δήλωσε ότι η FLG χορήγησε στη Ryanair ειδικούς όρους, εκπτώσεις, επιστροφές κόστους και λοιπές πληρωμές. Τα τέλη που κατέβαλλε η Ryanair για τον αερολιμένα του Lübeck ήταν χαμηλότερα από εκείνα του τότε ισχύοντος κανονισμού για τα τέλη. Επιπλέον, σύμφωνα με την Air Berlin, η Ryanair παρείχε υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ανεξάρτητες από τα έξοδα εμπορικής προώθησης. Κατά την άποψη της Air Berlin, τα πλεονεκτήματα των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που αποκόμιζε η Ryanair δεν φαίνεται να συσχετίζονται με τις πραγματικές δαπάνες εμπορικής προώθησης της Ryanair.

(153) Ως εκ τούτου, η Air Berlin είναι της γνώμης ότι η συμφωνία του 2000 μεταξύ της FLG και της Ryanair δεν ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις της οικονομίας της αγοράς. Σύμφωνα με την Air Berlin, ο αερολιμένας του Lübeck λειτουργεί βάσει εκτιμήσεων περιφερειακής πολιτικής, όχι όμως για λόγους αποδοτικότητας.

(154) Κατά την άποψη της Air Berlin, δύσκολα μπορούν να διαχωριστούν αφενός η ύπαρξη προνομιακών όρων για τη Ryanair στο Lübeck και αφετέρου ο τρόπος της υπό όρους ιδιωτικοποίησης του αερολιμένα. Η Air Berlin δεν θεωρεί ότι η συμφωνία με την Infratil αποτελεί απόδειξη της συμμόρφωσης με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, διότι περιλαμβάνει δικαίωμα πώλησης. Αντιθέτως, η Air Berlin είναι της άποψης ότι ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς το 2005 θα είχε προκηρύξει νέο διαγωνισμό για τον αερολιμένα.

(155) Επιπλέον, η Air Berlin ανέφερε ότι η συμφωνία με τη Ryanair έπρεπε να καταλογιστεί στη Γερμανία. Σύμφωνα με το καταστατικό της FLG, το εποπτικό συμβούλιο πρέπει να εγκρίνει τα τέλη που προκύπτουν από τη χρήση του αερολιμένα (άρθρο 12 του καταστατικού). Τέσσερα από τα έξι μέλη του εποπτικού συμβουλίου εκλέγονται από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck. Από αυτό η Air Berlin συμπέρανε ότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck μπορούσε να θεωρηθεί υπεύθυνη. Η Air Berlin είναι της άποψης ότι ορισμένες δηλώσεις κορυφαίων υπαλλήλων της FLG αποδεικνύουν περαιτέρω ότι η επίμαχη συμφωνία θα μπορούσε να καταλογιστεί στη Χανσεατική Πόλη του Lübeck.

5.3.1.3. **Infratil**

(156) Όσον αφορά πιθανή κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair, η Infratil ανέφερε ότι η συμφωνία του 2000 ήταν οικονομικά ενδεδειγμένη, είχε μεγάλη σημασία για την ανάπτυξη του αερολιμένα και ήταν πλήρως σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η Infratil είναι επίσης της άποψης ότι η συμφωνία του 2000 και η εφαρμογή της δεν μπορούν να καταλογιστούν στη Χανσεατική Πόλη του Lübeck ή σε άλλους κρατικούς φορείς. Η Χανσεατική Πόλη του Lübeck ή το εποπτικό συμβούλιο δεν εξέδωσαν εντολές ή κατευθυντήριες γραμμές για την αποδοχή της συμφωνίας του 2000, ούτε ελέγχουν αυτήν την αποδοχή.

5.3.1.4. **Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften**

(157) Η BDF είναι της άποψης ότι οι όροι που έλαβε η Ryanair από την FLG ήταν ασυμβίβαστοι με την εσωτερική αγορά διότι δεν πληρούσαν τις απαιτήσεις διαφάνειας και απαγόρευσης των διακρίσεων και δεν προέβλεπαν κυρώσεις για την περίπτωση που η Ryanair δεν θα πληρούσε τις συμβατικές υποχρεώσεις της βάσει της συμφωνίας του 2000.

(158) Σύμφωνα με την BDF, οι μεροληπτικές παρεκκλίσεις στην περίπτωση υφιστάμενων κανονισμών για τα τέλη υπέρ συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας οδηγούν σε σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και σε επιδοτούμενη ανακατανομή των επιβατών μέσα σε ένα πολεοδομικό συγκρότημα, γεγονός που δεν είναι σύμφωνο με την έννοια της συνολικής οικονομίας. Επιπλέον, η BDF διαπίστωσε ότι ένα μέτρο πρέπει να κοινοποιείται στην Επιτροπή, αν δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι το εν λόγω μέτρο περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση. Η BDF ήταν της γνώμης ότι, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, είναι νομικά δυνατόν να κλείσει ένας γερμανικός αερολιμένας κατόπιν αιτήματος του φορέα εκμετάλλευσης.

5.3.2. ***Συμφωνίες του 2010***

5.3.2.1. **Flughafen Lübeck GmbH**

(159) Η FLG ανέφερε ότι το μέτρο δεν πρέπει να καταλογιστεί στη Γερμανία, αφού οι συμφωνίες του 2010 αποτέλεσαν αντικείμενο ανεξάρτητης διαπραγμάτευσης από την FLG.

5.3.2.2. **Ryanair**

(160) Η Ryanair ισχυρίστηκε ότι οι συμφωνίες του 2010 δεν πρέπει να καταλογιστούν στο κράτος.

(161) Η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 και η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 με τη Ryanair ήταν απλώς σύντομες συμπληρωματικές συμφωνίες με τις οποίες παρατάθηκε η διάρκεια των υφιστάμενων ρυθμίσεων βάσει της συμφωνίας του 2000 με τη Ryanair. Το μόνο νέο στοιχείο είναι μια τροποποίηση που αποτέλεσε αντικείμενο διαπραγματεύσεων σύμφωνα με τους όρους της αγοράς σε σχέση με τη στήριξη για εμπορική προώθηση στη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1. Επομένως, η Ryanair δήλωσε ότι οι επιπτώσεις των δύο συμπληρωματικών συμφωνιών καλύπτονταν από τις παρατηρήσεις της Ryanair σε σχέση με τη συμφωνία του 2000.

(162) Η Ryanair προσκόμισε έκθεση της Oxera ([1]), στην οποία εξεταζόταν η αναμενόμενη βιωσιμότητα των συμπληρωματικών συμφωνιών αριθ. 1 και 2 με βάση το επιχειρηματικό σχέδιο του 2009 ([2]), το οποίο καταρτίστηκε από τον αερολιμένα του Lübeck πριν από την υπογραφή των συμπληρωματικών συμφωνιών αριθ. 1 και 2. Από την έκθεση προκύπτει ότι, με

([1]) Έκθεση της Oxera «Economic MEOP assessment: Lübeck airport» της 6ης Φεβρουαρίου 2015.
([2]) Επιχειρηματικό σχέδιο «Takeoff Concept» της 21ης Δεκεμβρίου 2009, βλέπε http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf.

ρεαλιστικές παραδοχές, κατά την ημερομηνία σύναψης των δύο συμπληρωματικών συμφωνιών θεωρήθηκε ότι θα ήταν επαρκώς βιώσιμες. Ένας αερολιμένας που θα ενεργούσε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα προσέφερε παρόμοιους όρους. Σύμφωνα με την Oxera, αυτό θα συνέβαινε και στην περίπτωση που θα λαμβανόταν υπόψη η συμφωνία υπηρεσιών εμπορικής προώθησης του 2010 μαζί με τις συμπληρωματικές συμφωνίες του Μαρτίου και του Οκτωβρίου 2010. Για τον λόγο αυτό, τα έξοδα εμπορικής προώθησης για τον αερολιμένα του Lübeck συμπεριελήφθησαν στην εκτίμηση.

5.3.2.3. **Air Berlin**

(163) Η Air Berlin επισήμανε ότι το 2010 υπογράφηκαν τρεις συμφωνίες: Η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1, η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 και συμφωνία υπηρεσιών εμπορικής προώθησης του 2010. Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη στην εκτίμησή της όλες τις συμφωνίες του 2010.

5.4. *ΤΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΠΆΓΩΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΏΝ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΈΝΑ*

RYANAIR ΚΑΙ WIZZ AIR

(164) Οι εταιρείες Ryanair και Wizz Air ισχυρίστηκαν ότι, σύμφωνα με την απόφαση στην υπόθεση *Stardust Marine* ([1]), όλες οι εικαζόμενες κρατικές ενισχύσεις που χορήγησε ο αερολιμένας του Lübeck στη Wizz Air και σε άλλες αεροπορικές εταιρείες δεν έπρεπε να καταλογιστούν στο γερμανικό κράτος. Η Wizz Air ισχυρίστηκε ότι παρόλο που η Χανσεατική Πόλη του Lübeck ήταν ο μοναδικός ιδιοκτήτης του αερολιμένα κατά την υπό εξέταση χρονική περίοδο, αυτό δεν αρκούσε για να αποδειχθεί η δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος. Η Wizz Air ισχυρίζεται ότι είναι ακόμη πιο προφανές ότι δεν υφίσταται καταλογισμός στη Γερμανία κατά την περίοδο όπου η Infratil κατείχε το 90 % των μεριδίων της FLG.

(165) Η Ryanair και η Wizz Air ανέφεραν ότι αυτά τα τέλη και τυχόν εκπτώσεις αντιπροσωπεύουν ασήμαντο μερίδιο του κόστους των αεροπορικών εταιρειών που σχετίζονται με τον αερολιμένα. Σύμφωνα με τη Ryanair, αυτά τα τέλη δεν μπορούν να αξιολογηθούν χωριστά, διότι δεν υπάρχει λιανική αγορά για την αποπάγωση. Μια έκπτωση για την αποπάγωση πιθανότατα αντισταθμίζεται από το εμπορικό όφελος το οποίο ο αερολιμένας διαπραγματεύεται αλλού. Η Ryanair παρέθεσε την απόφαση για την υπόθεση «Charleroi», στην οποία επιβεβαιώνεται ότι «στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, απαιτείται η εξέταση της εμπορικής πράξεως στο σύνολό της […]» ([2]).

(166) Τέλος, οι Ryanair και Wizzair δήλωσαν ότι η τιμή του αποπαγωτικού υγρού για τον αερολιμένα του Lübeck ήταν η συνήθης τιμή για τους δημόσιους και τους ιδιωτικούς αερολιμένες.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

6.1. *ΠΑΡΑΤΗΡΉΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΆ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΝΤΉΣΕΙΣ ΤΗΣ RYANAIR*

(167) Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι απαντήσεις της Ryanair δείχνουν ότι η FLG ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(168) Η Γερμανία επισήμανε ειδικότερα τη χρησιμότητα της προσέγγισης της Ryanair να αποδείξει τη συμβατότητα της συμφωνίας με την αγορά μέσω ανάλυσης αποδοτικότητας και συγκριτικής ανάλυσης.

(169) Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι συμπληρωματικές συμφωνίες αριθ. 1 και 2 δεν είναι σχετικές με αυτή την έρευνα. Πρώτον, οι συμπληρωματικές συμφωνίες του Μαρτίου και του Οκτωβρίου 2010 δεν πρέπει να καταλογιστούν στο κράτος, αφού αποτέλεσαν αντικείμενο ανεξάρτητης διαπραγμάτευσης και συνήφθησαν από την FLG χωρίς τη συμμετοχή της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck. Δεύτερον, η Γερμανία όσον αφορά τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 επισήμανε ότι αποτελεί απλή παράταση της αρχικής συμφωνίας και κατά συνέπεια δεν αποτελεί ουσιώδη τροποποίηση. Ως εκ τούτου, όλες οι εκτιμήσεις σχετικά με τη συμφωνία του 2000 ισχύουν και για τις συμπληρωματικές συμφωνίες.

(170) Η Γερμανία δήλωσε ότι δεν κατανοεί γιατί η συμφωνία για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης του 2010 θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο αυτής της έρευνας, αφού δεν περιλαμβάνει δημόσια χρηματοδότηση. Τα έξοδα που καθορίζονται στη συμφωνία για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης καλύφθηκαν από το ΕΒΕ του Lübeck. Η Γερμανία παρατήρησε επίσης ότι η συμφωνία σχετικά με τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης μπορεί να θεωρηθεί σύμφωνη με τους κανόνες της αγοράς. Αυτό υποστηρίζεται από την παρατήρηση ότι η FLG έπρεπε να πληρώσει χαμηλότερα έξοδα από ό,τι άλλοι αερολιμένες με παρόμοιες συμβάσεις. Επιπλέον, η συμφωνία σχετικά με τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης με τον αερολιμένα του Lübeck βασίστηκε στη δέσμευση της Ryanair να επεκτείνει την προσφορά αεροπορικών δρομολογίων κατά δύο προορισμούς.

([1]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, *Γαλλία κατά Επιτροπής* (*«Stardust Marine»*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 2008, *Ryanair κατά Επιτροπής (Charleroi)* T-196/04 ECLI:EU:T:2008:585.

(171) Ένα περαιτέρω σημείο που πρέπει να σημειωθεί σύμφωνα με τη Γερμανία είναι η λειτουργία του αερολιμένα του Lübeck ως εφεδρικής χωρητικότητας προς τον αερολιμένα του Αμβούργου και ως απαραίτητης υποδομής για τον πληθυσμό της Βόρειας Γερμανίας.

6.2. *ΠΑΡΑΤΗΡΉΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΆ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΝΤΉΣΕΙΣ ΤΗΣ SGF*

(172) Η Γερμανία παρατήρησε ότι η SGF δεν ήταν ενδιαφερόμενο μέρος κατά την έννοια του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και του άρθρου 1 στοιχείο η) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 και, ως εκ τούτου, δεν είχε το δικαίωμα να υποβάλει παρατηρήσεις. Τα μέλη της SGF απλώς είχαν στην κατοχή τους ακίνητα σε άμεση γειτνίαση με τον αερολιμένα και, κατά συνέπεια, ήθελαν να απαλλαγούν από τα μειονεκτήματα που έγιναν αντιληπτά από τη λειτουργία του αερολιμένα. Ωστόσο, ένας τέτοιος στόχος πρέπει να επιδιωχθεί με εθνικά ένδικα μέσα.

(173) Η Γερμανία ισχυρίστηκε επίσης ότι οι απαντήσεις της SGF δεν ήταν ορθές ως προς την ουσία. Πρώτον, η Γερμανία απορρίπτει τη δήλωση της SGF ότι ο αερολιμένας του Lübeck δεν παρέχει δημόσια υπηρεσία. Η SGF είχε ισχυριστεί ότι η λειτουργία του αερολιμένα εξυπηρετούσε το δημόσιο συμφέρον μόνο στον βαθμό που αφορούσε το συμφέρον της γενικής αεροπορίας. Η Γερμανία αντιτάσσει ότι ο αερολιμένας του Lübeck, λόγω της παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με τις υποδομές και της λειτουργίας του ως εφεδρικής χωρητικότητας για τον αερολιμένα του Αμβούργου, πρέπει να εκπληρώνει μια υποχρέωση λειτουργίας. Η τελευταία λειτουργία κατοχυρώνεται επίσημα στην πολιτική των αερομεταφορών της Βόρειας Γερμανίας.

(174) Όσον αφορά τη σύμβαση μίσθωσης, η Γερμανία επανέλαβε τη γνώμη της ότι δεν δημιουργήθηκε πλεονέκτημα για τη FLG ούτε από την παλαιά σύμβαση μίσθωσης που ίσχυε έως το τέλος του 2005 ούτε από τη νέα σύμβαση μίσθωσης από το 2006 και στο εξής.

(175) Η Γερμανία συνέχισε να υποβάλλει παρατηρήσεις σχετικά με τις απαντήσεις της SGF για τις επενδύσεις υποδομής. Η Γερμανία ανέφερε ότι η απόφαση έγκρισης σχεδίου ήταν απλώς μέσο διαχείρισης το οποίο θα μπορούσε να χορηγηθεί αναδρομικά και ούτε αποτελούσε προϋπόθεση για την έγκριση χρηματοδότησης ούτε είχε επιπτώσεις στον ανταγωνισμό. Επιπλέον, η Γερμανία απορρίπτει τον χαρακτηρισμό που έδωσε η SGF στις επενδύσεις ως μέτρα συντήρησης και όχι ως μέτρα βελτίωσης της κυκλοφοριακής λειτουργίας του αερολιμένα. Σύμφωνα με τη Γερμανία, τα μέτρα ήταν απαραίτητα για τη συμμόρφωση με τους εθνικούς και διεθνείς κανόνες. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το γεγονός ότι η Ryanair χρησιμοποιεί περισσότερο τον αερολιμένα δεν οδηγεί στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για ευνοϊκή μεταχείριση.

(176) Όσον αφορά τον υπολογισμό των μεσοπρόθεσμων προοπτικών του αερολιμένα του Lübeck από την SGF, η Γερμανία ανέφερε ότι οι απαντήσεις που υποβλήθηκαν δεν ήταν ορθές. Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι κατά την ημερομηνία πραγματοποίησης της επένδυσης υπήρχαν αποδεδειγμένα αισιόδοξες μεσοπρόθεσμες προοπτικές, όπως αναγνώρισε και η Επιτροπή στην απόφασή της του 2007 για την κίνηση της διαδικασίας.

(177) Επιπλέον, η Γερμανία υπέβαλε παρατηρήσεις επί του ισχυρισμού της SGF ότι η FLG ήταν προβληματική επιχείρηση. Η Γερμανία είναι της γνώμης ότι κάθε επιχείρημα της SGF είναι άνευ σημασίας βάσει των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με τη Γερμανία, αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές δεν έχουν εφαρμογή, αφού οι χορηγούμενες παροχές δεν συνιστούν κατά κύριο λόγο κρατική ενίσχυση. Οι υπηρεσίες δεν ταξινομήθηκαν ποτέ ως ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης και δεν θα έπρεπε να ταξινομηθούν με αυτόν τον τρόπο σύμφωνα με άλλες κατευθυντήριες γραμμές.

(178) Η Γερμανία απορρίπτει τη δήλωση της SGF ότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck ανέφερε ότι δεν είναι δυνατό το κλείσιμο του αερολιμένα και ότι δεν έλαβε υπόψη αυτήν τη δυνατότητα. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck είχε εξετάσει αυτήν τη δυνατότητα, όμως αποφάσισε να μην την εγκρίνει, αφού από τους υπολογισμούς προέκυψε ότι αυτή δεν αποτελούσε την οικονομικώς ορθολογικότερη λύση. Επιπλέον, η Γερμανία κατέστησε σαφές ότι, σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 1 του LuftVZO, δεν είναι δυνατό ένα ad hoc κλείσιμο ενός αερολιμένα. Οι αερολιμένες εξυπηρετούσαν το δημόσιο συμφέρον και θα έπρεπε να εκπληρώνουν μια υποχρέωση λειτουργίας. Ως εκ τούτου, για να κλείσει ο αερολιμένας, θα έπρεπε να του αφαιρεθεί η άδεια λειτουργίας ύστερα από μια χρονοβόρα δικαστική διαδικασία. Η Γερμανία αναφέρει ότι αποκλείεται η αφαίρεση της άδειας, αν η αρμόδια αρχή είναι της άποψης ότι υπερισχύει το δημόσιο συμφέρον για τη συνέχιση της λειτουργίας του αερολιμένα. Ως εκ τούτου, μια προσπάθεια να κλείσει ο αερολιμένας δεν θα ήταν αδύνατη, αλλά αναμφίβολα δύσκολη, χρονοβόρα και συνεπώς δαπανηρή. Αυτό συνέβη για παράδειγμα με το κλείσιμο του αερολιμένα Berlin-Tempelhof. Ως εκ τούτου, η Γερμανία ήταν της άποψης ότι η απόφαση να μην κλείσει ο αερολιμένας, αλλά αντίθετα να επεκταθεί και να γίνει επένδυση στην υποδομή για να βρεθεί ιδιώτης επενδυτής ήταν ορθολογικότερη λύση από οικονομική άποψη. Εκ των υστέρων αυτό επαληθεύτηκε, αφού βρέθηκε ιδιώτης επενδυτής.

6.3. *ΠΑΡΑΤΗΡΉΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΆ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΝΤΉΣΕΙΣ ΤΗΣ AIR BERLIN*

(179) Σύμφωνα με τη Γερμανία, η Air Berlin θα είχε αποκομίσει τα ίδια πλεονεκτήματα όπως η Ryanair αν πληρούνταν τα ίδια κριτήρια όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών και τη συχνότητα δρομολογίων. Αντ' αυτού, η Air Berlin είχε αρνηθεί κάθε προσφορά διαπραγμάτευσης με την FLG, αφού δεν είχε ποτέ την πρόθεση να εξυπηρετήσει τον αερολιμένα του Lübeck. Αντίθετα, η Air Berlin ουδέποτε εκφράστηκε κατά των όρων υπό τους οποίους η Ryanair εξυπηρετεί τον

αερολιμένα του Αμβούργου. Επιπλέον, πολλές αεροπορικές εταιρείες διαμαρτυρήθηκαν (μεταξύ άλλων στην Επιτροπή) για το γεγονός ότι η Air Berlin επωφελήθηκε από σημαντικές κρατικές ενισχύσεις από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Η Air Berlin δεν μπορεί συνεπώς να παρουσιάζεται ως θύμα του βασικού ανταγωνιστή της, της Ryanair.

(180) Η Γερμανία απέρριψε επίσης τις παρατηρήσεις της Air Berlin για τον ανταγωνισμό μεταξύ του αερολιμένα του Lübeck και του αερολιμένα του Αμβούργου. Ειδικότερα, η Γερμανία αναφέρεται στο γεγονός ότι το Αμβούργο το 2000, κατά την ημερομηνία υπογραφής της συμφωνίας με τη Ryanair, είχε 70 φορές περισσότερους επιβάτες από ό,τι ο αερολιμένας του Lübeck. Η έλλειψη καταγγελιών από άλλους αερολιμένες δείχνει ότι δεν υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των δύο αερολιμένων. Η Γερμανία επισήμανε επίσης ότι ο αερολιμένας του Αμβούργου και ο αερολιμένας του Rostock κατέγραψαν ανάπτυξη το 2008, ενώ ο αριθμός των επιβατών στον αερολιμένα του Lübeck μειώθηκε κατά 10 %.

(181) Επιπλέον, η Γερμανία απέρριψε το επιχείρημα της Air Berlin ότι υπήρχε οικονομικό πλεονέκτημα για τη Ryanair. Η Γερμανία ανέφερε ότι η Air Berlin βασίστηκε σε ανακριβείς υπολογισμούς και ότι η μόνη συναφής δοκιμή για την αξιολόγηση της συμβατότητας με την αγορά θα έπρεπε να είναι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η Γερμανία είναι της άποψης ότι οι συμφωνίες με τη Ryanair πληρούσαν τις απαιτήσεις της αγοράς, αφού οι μακροπρόθεσμες προοπτικές του αερολιμένα το 2000 ήταν θετικές.

6.4. *ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΆ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΝΤΉΣΕΙΣ ΤΗΣ BDF*

(182) Η Γερμανία επισήμανε ότι η Air Berlin είναι μέλος της BDF, γεγονός που συνεπάγεται στενούς δεσμούς και παρόμοιες απαντήσεις ως προς το περιεχόμενο. Η Γερμανία δεν συμμερίστηκε την άποψη ότι η FLG δημιούργησε τεχνητά περισσότερη ζήτηση λόγω των εξαιρετικά χαμηλών τιμών και απέκλινε από τον κανονισμό για τα τέλη με μεροληπτικό τρόπο υπέρ μιας αεροπορικής εταιρείας. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η FLG δεν είχε λόγο να κάνει διακρίσεις μεταξύ μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών για να αυξήσει τη ζήτηση. Αντίθετα, περισσότερες αεροπορικές εταιρείες στον αερολιμένα του Lübeck θα σήμαινε περισσότερη επιχειρηματική δραστηριότητα. Ως εκ τούτου, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι κάθε αεροπορική εταιρεία θα μπορούσε να συνάψει σύμβαση με τον αερολιμένα του Lübeck υπό παρόμοιους όρους, αν είχε υποβάλει προσφορά συγκρίσιμη με την προσφορά της Ryanair.

7. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

7.1. *ΕΙΣΑΓΩΓΗ*

(183) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές». Τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ισχύουν σωρευτικά. Συνεπώς, ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση μόνον εφόσον πληρούται καθεμία από τις παρακάτω προϋποθέσεις:

— ο δικαιούχος είναι επιχείρηση,

— το μέτρο του παρέχει πλεονέκτημα,

— το πλεονέκτημα παρέχεται μέσω κρατικών πόρων,

— το πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό,

— το εν λόγω μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(184) Ως εκ τούτου, πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις στα επιμέρους επίμαχα μέτρα. Αυτά τα μέτρα είναι:

— η πιθανή κρατική ενίσχυση υπέρ της FLG,

— η πιθανή κρατική ενίσχυση υπέρ της Infratil,

— η πιθανή κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair και

— τα τέλη για την αποπάγωση των αεροσκαφών στον αερολιμένα.

(185) Όσον αφορά την πιθανή κρατική ενίσχυση υπέρ της FLG, η Επιτροπή θα εξετάσει καταρχάς κατά πόσον η FLG εξακολουθεί να υφίσταται ως δικαιούχος της πιθανής κρατικής ενίσχυσης και, αν όχι, αν διατηρήθηκε η οικονομική της δραστηριότητα. Επιπλέον, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσο το ενδεχόμενο πλεονέκτημα που συνδέεται με κρατική ενίσχυση υπέρ της FLG θα μπορούσε να μεταβιβαστεί στους διαδόχους της, δηλαδή αν υπήρχε οικονομική συνέχεια.

(186) Όσον αφορά την πιθανή κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair, η Επιτροπή θα εξετάσει αποκλειστικά τη σύμβαση του 2000. Κατά την ημερομηνία σύνταξης της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της επαρκείς πληροφορίες για να μπορέσει να εξετάσει κατά πόσο οι συμβάσεις που συνήφθησαν αργότερα, ιδίως εκείνες του 2010, συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις υπέρ της Ryanair. Για τον λόγο αυτό, θα αποφανθεί γι' αυτές τις συμβάσεις σε χωριστή απόφαση.

7.2. *ΠΙΘΑΝΉ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΥΠΈΡ ΤΗΣ FLG*

7.2.1. ***Δικαιούχοι της πιθανής κρατικής ενίσχυσης***

(187) Η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με πιθανή κρατική ενίσχυση υπέρ της FLG. Ωστόσο, τον Ιανουάριο του 2013, ένα μέρος των περιουσιακών στοιχείων της FLG πωλήθηκε στη Yasmina. Η FLG εντάχθηκε στη Χανσεατική Πόλη του Lübeck, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει πλέον το νομικό πρόσωπο FLG. Το 2014 η Yasmina κήρυξε πτώχευση, με αποτέλεσμα να κινηθεί πτωχευτική διαδικασία τον Απρίλιο του 2014. Τον Αύγουστο του 2014 η PuRen εξαγόρασε τα περιουσιακά στοιχεία της Yasmina.

(188) Αν η Επιτροπή εκδώσει αρνητική απόφαση με την οποία διατάσσει σε σχέση με τα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ την ανάκτηση ασυμβίβαστης με την εσωτερική αγορά ενίσχυσης που χορηγήθηκε σε επιχείρηση, η υποχρέωση επιστροφής της ενίσχυσης μπορεί να επεκταθεί και σε άλλη επιχείρηση στην οποία ο δικαιούχος της αντίστοιχης ενίσχυσης έχει μεταβιβάσει ή πωλήσει μέρος ή το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων του, εφόσον από τον σχεδιασμό της μεταβίβασης ή της πώλησης προκύψει ότι υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ των δύο επιχειρήσεων.

(189) Σε περίπτωση που η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η FLG είχε λάβει ενίσχυση ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά η οποία πρέπει να ανακτηθεί, θα πρέπει να εκτιμήσει ποιος επωφελήθηκε από την ενίσχυση και από ποια επιχείρηση πρέπει να διεκδικηθεί η υποχρέωση επιστροφής. Αν δεν υπάρχει άλλη επιχείρηση στην οποία θα μπορούσε να επεκταθεί η υποχρέωση επιστροφής, η Επιτροπή δεν χρειάζεται να ελέγξει κατά πόσον υπάρχει ενίσχυση υπέρ της FLG. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ενδεδειγμένο να εξετάσει καταρχάς κατά πόσον υπήρξε οικονομική συνέχεια μεταξύ της FLG και της Yasmina, κατά πόσον η υποχρέωση επιστροφής μπορεί να επεκταθεί στη Yasmina (βλέπε τμήμα 7.2.2) και κατά πόσον η PuRen ως αγοραστής περιουσιακών στοιχείων της Yasmina έχει πιθανώς επωφεληθεί από την ενίσχυση (βλέπε τμήμα 7.2.3). Στη συνέχεια, η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον εξακολουθεί να ασκείται όπως προηγουμένως η οικονομική δραστηριότητα που πιθανώς επωφελήθηκε από την ενίσχυση (βλέπε τμήμα 7.2.4.). Το ερώτημα κατά πόσο τα μέτρα περιέχουν κρατικές ενισχύσεις υπέρ της FLG και, αν ναι, κατά πόσον η ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, πρέπει να εξεταστεί μόνο αν μπορεί να προσδιοριστεί κάποιος δικαιούχος της ενίσχυσης, δηλαδή αν είτε υπήρχε οικονομική συνέχεια μεταξύ της FLG και της Yasmina ή της PuRen είτε η ενίσχυση ευνοούσε την ίδια την οικονομική δραστηριότητα, δηλαδή τη λειτουργία του αερολιμένα του Lübeck.

7.2.2. ***Οικονομική συνέχεια μεταξύ της FLG και της Yasmina***

(190) Στην απόφασή της σχετικά με την πώληση περιουσιακών στοιχείων της αεροπορικής εταιρείας Alitalia ([1]), η Επιτροπή θεώρησε ότι αν η απόκτηση περιουσιακών στοιχείων πραγματοποιείται στην αγοραία τιμή και δεν υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ της αρχικής και της νέας επιχείρησης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η νέα επιχείρηση επωφελήθηκε από το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που χορήγησε η κρατική ενίσχυση στην αρχική επιχείρηση.

(191) Κατά την πάγια νομολογία ([2]), η ύπαρξη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της αρχικής και της νέας επιχείρησης εξετάζεται βάσει σειράς παραγόντων. Αυτοί οι παράγοντες επιβεβαιώθηκαν από το Δικαστήριο στην υπόθεση *Ryanair κατά Επιτροπής* ([3]). Ωστόσο, δεν πρόκειται για σωρευτικές προϋποθέσεις, οι οποίες πρέπει να πληρούνται σε κάθε περίπτωση ([4]). Για την εκτίμηση της ύπαρξης οικονομικής συνέχειας μεταξύ δύο επιχειρήσεων, μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι εξής παράγοντες:

— η κλίμακα των πωληθέντων περιουσιακών στοιχείων (στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού, χρησιμοποίηση του ίδιου εργατικού δυναμικού, δεσμευμένα περιουσιακά στοιχεία),

([1]) Απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Νοεμβρίου 2008, για την κρατική ενίσχυση N 510/2008 – Ιταλία – Πώληση περιουσιακών στοιχείων της Alitalia (ΕΕ C 46 της 25.2.2009, σ. 6).

([2]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Μαΐου 2003, *Ιταλία και SIM 2 Multimedia SpA κατά Επιτροπής*, C-328/99 και C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252· απόφαση της Επιτροπής της 17ης Σεπτεμβρίου 2008, κρατικές ενισχύσεις αριθ. N 321/2008, N 322/2008 και N 323/2008 — Ελλάδα — Πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων των Ολυμπιακών Αερογραμμών/Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες (ΕΕ C 18 της 23.1.2010, σ. 9)· απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Νοεμβρίου 2008, για την κρατική ενίσχυση N 510/2008 – Ιταλία – Πώληση περιουσιακών στοιχείων της Alitalia (ΕΕ C 46 της 25.2.2009, σ. 6)· απόφαση της Επιτροπής της 4ης Απριλίου 2012, SA.34547 – Γαλλία – Εξαγορά περιουσιακών στοιχείων του ομίλου SERNAM στο πλαίσιο της διαδικασίας εξυγίανσης (ΕΕ C 305 της 10.10.2012, σ. 5).

([3]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Μαρτίου 2012, *Ryanair Ltd. κατά Επιτροπής*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164.

([4]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Μαρτίου 2012, *Ryanair Ltd. κατά Επιτροπής*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, σκέψη 156.

— η τιμή πώλησης,

— η ταυτότητα του αγοραστή ή των αγοραστών,

— η ημερομηνία της πώλησης (μετά την έναρξη της προσωρινής αξιολόγησης, μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας ή μετά την τελική απόφαση) και

— η οικονομική λογική της διαδικασίας.

7.2.2.1. **Κλίμακα των πωλούμενων περιουσιακών στοιχείων**

(192) Η Επιτροπή διαπιστώνει καταρχάς ότι η πλήρης εξαγορά των περιουσιακών στοιχείων του πωλητή υποδηλώνει καταρχήν την οικονομική συνέχεια μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή. Ωστόσο, η εν λόγω συνέχεια ενδέχεται να μην υπάρχει, αν από τη συνολική εκτίμηση προκύψει ότι η κλίμακα της πώλησης αφήνεται στην αγορά. Αν, για παράδειγμα, η κλίμακα της πώλησης προσδιορίζεται στο πλαίσιο ανοικτής, διαφανούς, αμερόληπτης και άνευ όρων διαδικασίας υποβολής προσφορών, αυτό πιθανώς αποτελεί ένδειξη κατά της ύπαρξης οικονομικής συνέχειας. Στο πλαίσιο αυτό, οι προσφέροντες θα πρέπει να είναι ελεύθεροι να αποφασίσουν κατά πόσον θα υποβάλουν προσφορά για μεμονωμένα περιουσιακά στοιχεία, για ομάδα περιουσιακών στοιχείων ή για όλα τα περιουσιακά στοιχεία, δεν θα πρέπει να υποχρεωθούν να αναλάβουν συμβάσεις που έχουν συναφθεί από τον πωλητή και θα πρέπει να είναι ελεύθεροι να επιλέξουν αν θα αναλάβουν όλους, μερικούς ή κανέναν εργαζόμενο του πωλητή.

(193) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι στη δημοσιευμένη προκήρυξη του διαγωνισμού για την πώληση των περιουσιακών στοιχείων της FLG καθορίστηκε ότι οι προσφέροντες είτε αγοράζουν το 90 % των μεριδίων της FLG είτε μπορούν να επιλέξουν μια συγκρίσιμη οικονομική λύση για την ανάληψη της λειτουργίας του αερολιμένα. Συνεπώς, οι προσφέροντες μπορούσαν επίσης να υποβάλουν προσφορά για μερίδια της FLG ή δέσμες περιουσιακών στοιχείων, ή να επιδιώξουν άλλη οικονομική λύση, όπως η μίσθωση περιουσιακών στοιχείων. Αυτό επιβεβαιώθηκε στο ενημερωτικό φυλλάδιο το οποίο υποβλήθηκε σε όλους τους ενδιαφερόμενους προσφέροντες πριν από την υποβολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Συνεπώς, ήταν σαφές στους ενδιαφερόμενους προσφέροντες ότι μπορούσαν να υποβάλουν προσφορές για την αγορά μεριδίων, περιουσιακών στοιχείων ή δεσμών περιουσιακών στοιχείων. Πράγματι, από τους πέντε προσφέροντες που υπέβαλαν ενδεικτικές προσφορές, δύο υπέβαλαν προσφορές για την αγορά περιουσιακών στοιχείων και οι λοιποί προσφορές για την αγορά μεριδίων. Από τους τρεις προσφέροντες που υπέβαλαν δεσμευτικές προσφορές, δύο υπέβαλαν προσφορές για την αγορά περιουσιακών στοιχείων και ένας προσφορά για την αγορά μεριδίων. Η 3Y, η εταιρεία χαρτοφυλακίου της Yasmina, προσέφερε την υψηλότερη τιμή για την εξαγορά μιας δέσμης περιουσιακών στοιχείων. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Γερμανίας, η Yasmina εξαγόρασε, βάσει της συνολικής λογιστικής αξίας όλων των στοιχείων του ενεργητικού σε σύγκριση με την αξία των εξαγορασθέντων στοιχείων του ενεργητικού, περίπου […] % των περιουσιακών στοιχείων της FLG. Τα μη εξαγορασθέντα περιουσιακά στοιχεία περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων την […].

(194) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, σε σχέση με τα μη εξαγορασθέντα περιουσιακά στοιχεία, συνήφθησαν δύο συμβάσεις μίσθωσης μεταξύ της Yasmina και της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck: Μία από τις συμβάσεις μίσθωσης αφορούσε την αερολιμενική υποδομή και τα οικόπεδα που αποτέλεσαν αντικείμενο σύμβασης μίσθωσης μεταξύ της FLG και της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck πριν από την πώληση. Αυτή η σύμβαση αναλήφθηκε από τη Yasmina. Η άλλη σύμβαση μίσθωσης αφορούσε τα λοιπά περιουσιακά στοιχεία του αερολιμένα, τα οποία η Χανσεατική Πόλη του Lübeck είχε εξαγοράσει από την FLG στο πλαίσιο της εξαγοράς της FLG από αυτήν.

(195) Αφενός, το γεγονός ότι η FLG μεταβιβάστηκε με πώληση περιουσιακών στοιχείων και ο αγοραστής δεν αγόρασε μεγάλο μέρος των περιουσιακών στοιχείων υποδηλώνει την απουσία οικονομικής συνέχειας. Ωστόσο, επειδή η Yasmina, από την άλλη πλευρά, μίσθωνε τα περιουσιακά στοιχεία τα οποία η επιχείρηση δεν αγόρασε από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck, σύμφωνα με την πρόσκληση υποβολής προσφορών μπορούσε προφανώς να χρησιμοποιεί όλα τα περιουσιακά στοιχεία. Αυτό μάλλον υποδηλώνει την ύπαρξη οικονομικής συνέχειας.

(196) Όσον αφορά τους εργαζομένους, η σύμβαση αγοράς προέβλεπε ότι θα τους αναλάμβανε η Yasmina, σύμφωνα με το άρθρο 613α του γερμανικού αστικού κώδικα (BGB). Το άρθρο 613α του BGB βασίζεται στην οδηγία 2001/23/ΕΚ του Συμβουλίου ([1]) και αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις σε περίπτωση μεταβίβασης επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, το άρθρο 613α αναφέρει: «Σε περίπτωση δικαιοπρακτικής μεταβιβάσεως επιχειρήσεως ή τμήματος επιχειρήσεως σε άλλον επιχειρηματία, αυτός υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις υφιστάμενες κατά τον χρόνο της μεταβιβάσεως εργασιακές σχέσεις. Εάν αυτά τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις ρυθμίζονται από τους κανόνες συλλογικής συμβάσεως ή κανονισμού εκμεταλλεύσεως, τότε καθίστανται περιεχόμενο της σχέσεως εργασίας μεταξύ του αποκτώντος και του εργαζομένου και δεν μπορούν να μεταβληθούν εις βάρος του εργαζομένου πριν από την πάροδο ενός έτους από της μεταβιβάσεως.» ([2]) Επιπλέον, ο προηγούμενος εργοδότης ή ο νέος ιδιοκτήτης πρέπει να ενημερώσει εγγράφως πριν από τη μεταβίβαση τους εργαζόμενους που θα επηρεαστούν από αυτή και κάθε εργαζόμενος μπορεί να διατυπώσει εγγράφως αντιρρήσεις σχετικά με τη μεταβίβαση της σχέσης εργασίας.

([1]) Οδηγία 2001/23/ΕΚ του Συμβουλίου, της 12ης Μαρτίου 2001, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων (ΕΕ L 82 της 22.3.2001, σ. 16).

([2]) BGB της 18.8.1896, άρθρο 613α 242.

(197) Βάσει αυτής της νομοθεσίας, οι εργαζόμενοι ενημερώθηκαν για τη μεταβίβαση και πραγματοποιήθηκε η μεταβίβασή τους, αν δεν διατύπωσαν σχετικές αντιρρήσεις. Η FLG είχε […] εργαζομένους, εκ των οποίων […] διατύπωσαν αντιρρήσεις για τη μεταβίβαση των σχέσεων εργασίας. Οι εν λόγω […] εργαζόμενοι απορροφήθηκαν από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck ως προς τις εργασιακές σχέσεις.

(198) Κατά τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων δεν προβλέφθηκαν προϋποθέσεις που υπερέβαιναν τις νομικές υποχρεώσεις, π.χ. σε σχέση με τον αριθμό των εργαζομένων που πρόκειται να απορροφηθούν ή με τη μορφή υποχρέωσης απασχόλησης των εργαζομένων πέραν των συνηθισμένων συμβατικών υποχρεώσεων που κατοχυρώνονται στο εργατικό δίκαιο.

(199) Ο μόνος συμβατικός όρος σε σχέση με τους εργαζομένους είναι μια παραπομπή στο ισχύον εργατικό δίκαιο· από μόνο του το γεγονός ότι οι περισσότεροι εργαζόμενοι απορροφήθηκαν δεν σημαίνει απαραίτητα ότι υπήρχε οικονομική συνέχεια ([1]).

(200) Ωστόσο, επειδή η Yasmina, μέσω του συνδυασμού της αγοράς μέρους των περιουσιακών στοιχείων και δύο συμβάσεων μίσθωσης σε σχέση με τα λοιπά περιουσιακά στοιχεία, μπόρεσε να χρησιμοποιήσει όλα τα περιουσιακά στοιχεία, τα οποία προηγουμένως ήταν στην ιδιοκτησία της FLG και χρησιμοποιούνταν από αυτήν, η κλίμακα των πωληθέντων περιουσιακών στοιχείων υποδηλώνει εν κατακλείδι μάλλον την ύπαρξη οικονομικής συνέχειας.

7.2.2.2. **Τιμή πώλησης**

(201) Για να αποφευχθεί η οικονομική συνέχεια, τα περιουσιακά στοιχεία πρέπει να πωληθούν στην αγοραία τιμή, για παράδειγμα μέσω ανοικτής, διαφανούς, χωρίς διακρίσεις και άνευ όρων διαδικασίας υποβολής προσφορών.

(202) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσο τα περιουσιακά στοιχεία της FLG πωλήθηκαν σε ανοικτή, διαφανή, χωρίς διακρίσεις και άνευ όρων διαδικασία υποβολής προσφορών στον προσφέροντα ο οποίος, λαμβάνοντας υπόψη την ασφάλεια των συναλλαγών, υπέβαλε την υψηλότερη προσφορά.

(203) Πρώτον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τα περιουσιακά στοιχεία της FLG δεν περιείχε περιορισμούς σχετικά με τους επιλέξιμους προσφέροντες και ότι δεν επιβλήθηκαν όροι στους πιθανούς προσφέροντες. Κάθε ενδιαφερόμενος μπόρεσε να υποβάλει προσφορά στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών. Η πρόσκληση γνωστοποιήθηκε επίσης με δημοσίευση στο ηλεκτρονικό συμπλήρωμα της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(204) Δεύτερον, όσον αφορά την αρχή της διαφάνειας, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι προσφέροντες είχαν στη διάθεσή τους περισσότερο από ένα μήνα για να αποφασίσουν για την υποβολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος, βάσει ενημερωτικού φυλλαδίου που διέθετε ο πωλητής. Στη συνέχεια, εκείνοι οι δυνητικοί προσφέροντες που είχαν εκφράσει το ενδιαφέρον τους είχαν περίπου τρεις εβδομάδες για να αξιολογήσουν τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο ελέγχου δέουσας επιμέλειας ([2]) και στη συνέχεια να αποφασίσουν αν θα υπέβαλαν ενδεικτική προσφορά έως τις 15 Οκτωβρίου 2012. Όλοι οι προσφέροντες που υπέβαλαν ενδεικτική προσφορά θα μπορούσαν να συμμετάσχουν σε ενημερωτική εκδήλωση με τον πωλητή. Προθεσμία για την υποβολή δεσμευτικής προσφοράς ήταν η 20ή Νοεμβρίου 2012.

(205) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο πωλητής είχε ήδη καθορίσει πριν από τη δημοσίευση της προκήρυξης του διαγωνισμού τα κριτήρια, σύμφωνα με τα οποία θα επιλεγόταν η οικονομικά ευνοϊκότερη προσφορά και ότι αυτά τα κριτήρια είχαν ήδη κοινοποιηθεί στους προσφέροντες κατά την έναρξη της διαδικασίας.

(206) Τρίτον, σε καμία φάση της διαδικασίας υποβολής προσφορών δεν υπήρξαν διακρίσεις μεταξύ των προσφερόντων. Όλοι οι προσφέροντες έλαβαν τις ίδιες πληροφορίες και εξηγήσεις για τους κανόνες και τις διαδικασίες υποβολής προσφορών, τις προθεσμίες υποβολής των προσφορών καθώς και για την FLG. Σε κανέναν προσφέροντα δεν χορηγήθηκε αποκλειστικότητα στις διαπραγματεύσεις. Στην τελική φάση, τρεις προσφέροντες υπέβαλαν δεσμευτικές προσφορές.

(207) Μετά την αξιολόγηση των δεσμευτικών προσφορών βάσει των κριτηρίων που είχαν καθοριστεί πριν από την έναρξη της διαδικασίας, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η 3Y είχε υποβάλει την καλύτερη από οικονομική άποψη προσφορά. Στη συνέχεια, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck πρότεινε στο συμβούλιο πολιτών τη σύναψη της σύμβασης αγοράς. Στις 29 Νοεμβρίου 2012 το συμβούλιο πολιτών αποφάσισε να αποδεχτεί την προσφορά της Yasmina. Έπειτα, τα περιουσιακά στοιχεία της FLG πωλήθηκαν με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2013 στην εταιρεία 3Y, η οποία είχε ιδρύσει την επιχείρηση Yasmina για τον σκοπό αυτό.

([1]) Απόφαση της Επιτροπής της 4ης Απριλίου 2012, SA.34547 – Γαλλία – Εξαγορά περιουσιακών στοιχείων του ομίλου SERNAM στο πλαίσιο της διαδικασίας εξυγίανσης (ΕΕ C 305 της 10.10.2012, σ. 10).

([2]) Ο όρος «έλεγχος δέουσας επιμέλειας» σημαίνει τη λεπτομερή εξέταση, η οποία κατά κανόνα πραγματοποιείται από έναν αγοραστή μιας επιχείρησης, της οποίας πιθανώς επιδιώκεται η συγχώνευση, η εξαγορά ή ιδιωτικοποίηση ή παρόμοια συναλλαγή.

(208) Τέταρτον, ένας διαγωνισμός για την πώληση περιουσιακών στοιχείων πρέπει να θεωρείται άνευ όρων όταν ένας δυνητικός αγοραστής έχει εν γένει το δικαίωμα να αποκτήσει τα προς πώληση περιουσιακά στοιχεία, αγαθά και υπηρεσίες και να τα χρησιμοποιήσει για δικούς του σκοπούς, ανεξάρτητα από το εάν ασκεί ή όχι ορισμένες επιχειρηματικές δραστηριότητες ([1]). Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η δημοσιευμένη προκήρυξη του διαγωνισμού για την πώληση των περιουσιακών στοιχείων της FLG προβλέπει ότι ο αγοραστής πρέπει να συνεχίσει τη λειτουργία του αερολιμένα. Επιπλέον, ο επιλεγείς προσφέρων, η Yasmina κατέβαλε τελικά τίμημα ύψους […] EUR για την απόκτηση των περιουσιακών στοιχείων της FLG. Επιπλέον, η Yasmina σύναψε δύο συμβάσεις μίσθωσης σε σχέση με την αερολιμενική υποδομή, τα οικόπεδα και άλλα περιουσιακά στοιχεία που ανήκαν στη Χανσεατική Πόλη του Lübeck. Το μίσθωμα ανερχόταν σε […] EUR ετησίως στο πλαίσιο της μίας και σε […] EUR ετησίως στο πλαίσιο της άλλης σύμβασης μίσθωσης. Ταυτόχρονα, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck δεσμεύτηκε να χορηγήσει στη Yasmina επιδότηση επενδύσεων ύψους […] EUR, εφόσον πληρούνταν ορισμένες προϋποθέσεις. Η αγορά των περιουσιακών στοιχείων της FLG συνδέθηκε άμεσα με τη μελλοντική επιδότηση επενδύσεων για την Yasmina. Επειδή η μελλοντική επιδότηση ήταν υψηλότερη από την τιμή αγοράς, η τιμή αγοράς ήταν αρνητική.

(209) Υπό αυτές τις συνθήκες, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν άνευ όρων. Αν η πώληση περιουσιακών στοιχείων πραγματοποιείται μέσω διαγωνισμού υπό όρους, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η συναλλαγή είναι σύμφωνη με τους κανόνες της αγοράς βάσει της διαδικασίας υποβολής προσφορών. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή δεν μπορεί να εκδώσει οριστική απόφαση για το ερώτημα κατά πόσον η Yasmina κατέβαλε αγοραία τιμή για τα περιουσιακά στοιχεία της FLG. Σε περίπτωση που η Yasmina είχε πράγματι πληρώσει λιγότερο από την αγοραία τιμή, αυτό θα σήμαινε την ύπαρξη οικονομικής συνέχειας.

7.2.2.3. **Ταυτότητα του αγοραστή**

(210) Αγοραστής ήταν η Yasmina, θυγατρική της 3Y. Μοναδικός εταίρος της 3Y ήταν ο Σαουδάραβας υπήκοος Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Η Yasmina ήταν ιδιωτική επιχείρηση, η οποία προηγουμένως δεν συνδεόταν ούτε με τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck ούτε με την FLG. Το γεγονός ότι ο Yasmina ήταν ανεξάρτητη τόσο από την FLG όσο και από τις αρχές υποδηλώνει ότι δεν υπάρχει οικονομική συνέχεια. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ταυτότητα του αγοραστή υποδηλώνει την απουσία οικονομικής συνέχειας.

7.2.2.4. **Ημερομηνία της πώλησης**

(211) Η Χανσεατική Πόλη του Lübeck σκόπευε να ιδιωτικοποιήσει τον αερολιμένα πριν ξεκινήσουν οι έρευνες της Επιτροπής. Μετά την αποτυχία της πρώτης προσπάθειας ιδιωτικοποίησης με την Infratil το 2009, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck έκανε το 2012 δεύτερη απόπειρα και πώλησε τον αερολιμένα στη Yasmina. Η πώληση στη Yasmina πραγματοποιήθηκε μετά τις αποφάσεις του 2007 και του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας, αλλά πριν από την οριστική απόφαση της Επιτροπής. Το γεγονός ότι η πώληση του αερολιμένα αποτελεί μέρος των συνεχιζόμενων προσπαθειών της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck για την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα αποδεικνύει ότι δεν πρόκειται για στοχευμένη προσπάθεια αποφυγής της ανάκτησης της ενίσχυσης. Συνεπώς, η ημερομηνία της πώλησης υποδηλώνει την απουσία οικονομικής συνέχειας.

(212) Κατά το Δικαστήριο, υπάρχει οικονομική συνέχεια, όταν υπάρχει η αντικειμενική περίσταση «ότι η μεταβίβαση είχε ως αποτέλεσμα την παράκαμψη της υποχρεώσεως επιστροφής της επίμαχης ενισχύσεως» ([2]). Ωστόσο, επειδή στην παρούσα υπόθεση από το 2007, όταν κινήθηκε η διαδικασία, δεν εκδόθηκε απόφαση της Επιτροπής σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης υπέρ του αερολιμένα του Lübeck, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι με την ιδιωτικοποίηση επιδιώχθηκε μια τέτοια πρόθεση. Ωστόσο, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck στην προκείμενη υπόθεση ενήργησε με οικονομική συνέπεια, αφού η ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα είχε ήδη εξεταστεί πριν ασχοληθεί η Επιτροπή με το ζήτημα του κατά πόσον ο αερολιμένας του Lübeck μπορούσε πιθανώς να έχει λάβει κρατική ενίσχυση ([3]).

(213) Επιπλέον, το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι οικονομική συνέχεια μπορεί να υπάρχει όταν μια εταιρεία συστάθηκε για να συνεχίσει μέρος των δραστηριοτήτων μιας αφερέγγυας επιχείρησης ([4]). Ωστόσο, αυτό δεν συμβαίνει εν προκειμένω, διότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck ξεκίνησε και ολοκλήρωσε την πώληση της FLG στη Yasmina χωρίς η FLG να είναι αφερέγγυα. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ημερομηνία της πώλησης υποδηλώνει την απουσία οικονομικής συνέχειας.

7.2.2.5. **Οικονομική λογική της συναλλαγής**

(214) Στο πλαίσιο της εκδήλωσης ενδιαφέροντός της, η επιχείρηση Yasmina υπέβαλε ένα φιλόδοξο επιχειρηματικό σχέδιο, σύμφωνα με το οποίο ο αερολιμένας του Lübeck επρόκειτο να μετατραπεί σε σύγχρονο αερολιμένα, ελκυστικό για μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων. Το σχέδιο προέβλεπε την προσέλκυση επιχειρήσεων με ένα σύγχρονο επιχειρηματικό πάρκο υψηλής τεχνολογίας, το οποίο επρόκειτο να περιλαμβάνει κινηματογράφους, τράπεζες, καφετέριες, εστιατόρια και

([1]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1), σκέψη 94.

([2]) Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2010, *Ελληνική Δημοκρατία κατά Επιτροπής*, T-415/05, ECLI:EU:T:2010:386, σκέψη 146.

([3]) Ομοίως. Κατά την άποψη του Δικαστηρίου, η οικονομική ασυνέπεια μπορεί να υποδηλώνει οικονομική συνέχεια.

([4]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Δεκεμβρίου 2012, *Επιτροπή κατά Βασιλείου της Ισπανίας*, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, σκέψη 106.

χώρους στάθμευσης με ειδικές πίστες αγώνων, πίστες καρτ, παγοδρόμιο, μπουτίκ μόδας, ξενοδοχείο μπουτίκ, συνεδριακό κέντρο καθώς και εκπτωτικό χωριό. Επιπλέον, επρόκειτο να κατασκευαστεί ένα κέντρο μεταφόρτωσης για τη συγκέντρωση των χερσαίων, πλωτών και αεροπορικών μεταφορών και, με αυτόν τον τρόπο, για τη βελτίωσή τους. Στο πλαίσιο αυτό, θα έπρεπε επίσης να δημιουργηθούν εγκαταστάσεις αποθήκευσης, να επεκταθούν οι διάδρομοι απογείωσης/προσγείωσης και να δημιουργηθεί υποδομή συντήρησης. Επιπλέον, εξετάστηκαν ορισμένες τροποποιήσεις του υφιστάμενου επιχειρηματικού σχεδίου, π.χ. φθηνότερα καύσιμα για μικρά αεροσκάφη, υπηρεσία self-check-in, υπηρεσία FBO για επιβάτες VIP καθώς και αίτηση συμμετοχής του αερολιμένα ως τόπου διοργάνωσης αεροπορικών επιδείξεων και εκθέσεων. Ταυτόχρονα, με την παροχή ναυλωμένων και τακτικών πτήσεων αναμενόταν να συνεχιστεί η συνήθης πτητική δραστηριότητα στον αερολιμένα του Lübeck. Από εκ των προτέρων προοπτική, ο αερολιμένας του Lübeck επρόκειτο να παραμείνει αερολιμένας, όμως να αποκτήσει νέο επιχειρηματικό σχέδιο.

(215) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, παρόλο που το επιχειρηματικό σχέδιο της Yasmina διαφέρει από τις δραστηριότητες της FLG, η Yasmina επιθυμούσε να προσφέρει παρόμοιες υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών με την FLG. Αυτό μάλλον υποδηλώνει την ύπαρξη οικονομικής συνέχειας. Το γεγονός ότι η Yasmina μπορούσε τελικά να προσφέρει λιγότερες αεροπορικές υπηρεσίες, διότι η Ryanair εγκατέλειψε τον αερολιμένα του Lübeck και χρησιμοποιούσε εφεξής αντ' αυτού τον κοντινό αερολιμένα του Αμβούργου, δεν αλλάζει τίποτα σε αυτό το συμπέρασμα.

7.2.2.6. **Συμπέρασμα σχετικά με την οικονομική συνέχεια μεταξύ της FLG και της Yasmina**

(216) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ορισμένοι από τους δείκτες αντικρούουν την ύπαρξη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της FLG και της Yasmina και ορισμένοι συνηγορούν υπέρ αυτής. Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει κυρίως ότι η Yasmina κατέβαλε τιμή χαμηλότερη από την αγοραία τιμή για τα περιουσιακά στοιχεία της FLG. Για τον λόγο αυτό, παρόλο που ορισμένες ενδείξεις διαψεύδουν την ύπαρξη οικονομικής συνέχειας, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει την ύπαρξη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της FLG και της Yasmina. Ωστόσο, σε αυτό το πλαίσιο πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι επιχειρήσεις 3Y και Yasmina στο μεταξύ έχουν διαλυθεί. Συνεπώς, η υποχρέωση επιστροφής δεν θα μπορούσε πλέον να επεκταθεί στη Yasmina, ακόμη και αν υπήρχε οικονομική συνέχεια μεταξύ της FLG και της Yasmina.

7.2.3. ***Οικονομική συνέχεια μεταξύ της FLG και της PuRen***

(217) Αν υπήρχε οικονομική συνέχεια μεταξύ της FLG και της Yasmina, η Επιτροπή θα έπρεπε να ελέγξει, αφού η Yasmina στο μεταξύ διαλύθηκε, κατά πόσον ο αγοραστής των περιουσιακών στοιχείων της Yasmina επωφελήθηκε από την πιθανή κρατική ενίσχυση υπέρ της FLG και κατά πόσον η υποχρέωση επιστροφής θα μπορούσε πιθανώς να επεκταθεί σε αυτόν τον αγοραστή.

(218) Πριν από τη διάλυση της Yasmina, τα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης πωλήθηκαν σε άλλον ιδιώτη επενδυτή, συγκεκριμένα στη PuRen. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα περιουσιακά στοιχεία της Yasmina πωλήθηκαν στο πλαίσιο πτωχευτικής διαδικασίας υπό δικαστική εποπτεία βάσει του γερμανικού πτωχευτικού δικαίου ([1]). Αυτό υποδηλώνει σε κάθε περίπτωση ότι σε περίπτωση ύπαρξης οικονομικής συνέχειας μεταξύ της FLG και της Yasmina, η αλυσίδα της οικονομικής συνέχειας θα είχε διακοπεί σε αυτό το σημείο. Κατά συνέπεια, η PuRen δεν επωφελήθηκε από τυχόν κρατική ενίσχυση υπέρ της FLG.

7.2.4. ***Πλεονέκτημα υπέρ της πωληθείσας οικονομικής δραστηριότητας***

(219) Δεν υφίσταται πλέον ούτε η σημαντικότερη επιχειρηματική δραστηριότητα που ασκούσε η FLG, η λειτουργία του αερολιμένα του Lübeck, διότι στον αερολιμένα του Lübeck δεν προσφέρονται πλέον τακτικές ή ναυλωμένες πτήσεις. Κατά την ημερομηνία σύνταξης της παρούσας απόφασης, ο αερολιμένας του Lübeck δεν εξυπηρετείται από καμία αεροπορική εταιρεία. Ως εκ τούτου, η πωληθείσα οικονομική δραστηριότητα δεν μπορεί να έχει επωφεληθεί από τυχόν κρατική ενίσχυση υπέρ της FLG.

(220) Επιπλέον, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσον η πωληθείσα οικονομική δραστηριότητα, σε αυτήν την περίπτωση ο αερολιμένας, θα μπορούσε να ευνοηθεί από την αρνητική τιμή αγοράς που κατέβαλε η Yasmina για τα περιουσιακά στοιχεία της FLH ([2]). Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσον η Χανσεατική Πόλη του Lübeck συμπεριφέρθηκε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς. Για το σκοπό αυτό, τα έξοδα της πώλησης του αερολιμένα πρέπει να συγκριθούν με τα έξοδα που θα προέκυπταν στην περίπτωση ενός αντίστροφου σεναρίου, δηλαδή σε περίπτωση κλεισίματος του αερολιμένα ή συνέχισης της λειτουργίας του αερολιμένα από την FLG.

(221) Ωστόσο, επειδή κατά την ημερομηνία σύνταξης της παρούσας απόφασης, καμία αεροπορική εταιρεία δεν εκμεταλλεύεται τον αερολιμένα και κατά συνέπεια δεν προσφέρονται τακτικές ή ναυλωμένες πτήσεις προς ή από τον αερολιμένα του Lübeck, η Επιτροπή δεν χρειάζεται να εξετάσει κατά πόσον η πωληθείσα οικονομική δραστηριότητα ευνοήθηκε από την αρνητική τιμή αγοράς. Η οικονομική δραστηριότητα εξαφανίστηκε από την αγορά.

([1]) Κανονισμός της 5ης Οκτωβρίου 1994 περί των διαδικασιών αφερεγγυότητας (BGBl. 16 I, σ. 2866), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 16 του νόμου της 20ής Νοεμβρίου 2015 (BGBl. 2015 I, σ. 2010).

([2]) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2008, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 46/07 (πρώην NN 59/07) που χορηγήθηκε από τη Ρουμανία στην Automobile Craiova (πρώην Daewoo Ρουμανίας) (ΕΕ L 239 της 6.9.2008, σ. 12).

(222) Αυτή η διαπίστωση δεν θίγει τον έλεγχο του κατά πόσον η πρόσφατη πώληση του αερολιμένα του Lübeck στη Stöcker συνιστούσε κρατική ενίσχυση για τον αγοραστή. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης στη Γερμανία ότι τυχόν μέτρα που ελήφθησαν για την προετοιμασία της επανέναρξης των τακτικών πτήσεων ή των ναυλωμένων πτήσεων στον αερολιμένα του Lübeck υπόκεινται στον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων και θα πρέπει να κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

7.2.5. ***Συμπέρασμα***

(223) Δεν απαιτείται απόφαση στην οποία να κρίνεται κατά πόσο τυχόν κρατικές ενισχύσεις υπέρ της FLG συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, σε τέτοια περίπτωση, μπορεί να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά. Το νομικό πρόσωπο FLG και η οικονομική του δραστηριότητα δεν υφίστανται πλέον. Ακόμη και αν υπήρχε οικονομική συνέχεια μεταξύ της FLG και της Yasmina, η ενίσχυση δεν μπορούσε πλέον να ανακτηθεί από τη Yasmina, αφού η Yasmina διαλύθηκε και τα περιουσιακά στοιχεία της πωλήθηκαν σε πτωχευτική διαδικασία βάσει του γερμανικού δικαίου υπό δικαστική εποπτεία.

7.3. *ΠΙΘΑΝΉ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΥΠΈΡ ΤΗΣ INFRATIL*

7.3.1. ***Πώληση των μεριδίων στην FLG***

7.3.1.1. **Πλεονέκτημα**

(224) Πλεονέκτημα, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες, δηλαδή ελλείψει κρατικής παρέμβασης ([1]).

(225) Το άρθρο 345 ΣΛΕΕ ορίζει τα εξής: «Η Συνθήκη δεν προδικάζει με κανένα τρόπο το καθεστώς της ιδιοκτησίας στα κράτη μέλη». Η ιδιωτικοποίηση μιας επιχείρησης – η μετάβαση από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα – είναι μια οικονομική απόφαση η οποία από μόνη της εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών.

(226) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία ([2]) και τη διαδικασία λήψης αποφάσεων της Επιτροπής, ([3]) κατά την πώληση μεριδίων επιχειρήσεων δεν παρέχεται πλεονέκτημα από το κράτος στον αγοραστή, αν το κράτος συμπεριφέρεται ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς. Αυτό συμβαίνει αν ένας υποθετικός ιδιώτης μεριδιούχος είχε συνάψει τη σχετική συναλλαγή ενόψει των προοπτικών κέρδους. Μη οικονομικές εκτιμήσεις, όπως λόγοι βιομηχανικής πολιτικής ή πολιτικής της απασχόλησης ή στόχοι περιφερειακής ανάπτυξης, δεν διαδραματίζουν κανένα ρόλο σε αυτή την αξιολόγηση. Αυτή η αρχή έχει επιβεβαιωθεί κατ' επανάληψη από την Επιτροπή και το Δικαστήριο ([4]).

(227) Στην απόφασή του στην υπόθεση *Stardust Marine*, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι «για να εξακριβωθεί αν το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συνετού επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, το ζήτημα κατά πόσον η συμπεριφορά του Δημοσίου ήταν ορθολογική από οικονομική άποψη πρέπει να κριθεί εντός του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης και να αποφευχθεί οποιαδήποτε εκτίμηση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις». ([5])

(228) Προκειμένου να ελεγχθεί κατά πόσον η Χανσεατική Πόλη του Lübeck κατά την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα του Lübeck συμπεριφέρθηκε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, πρέπει να αξιολογηθούν οι διάφορες επιλογές πολιτικής που διέθετε τότε η Χανσεατική Πόλη του Lübeck, προκειμένου να προσδιοριστεί κατά πόσον η Χανσεατική Πόλη του Lübeck επέλεξε την οικονομικά ευνοϊκότερη δυνατότητα. Καταρχήν, μια αξιολόγηση που πραγματοποιείται από ανεξάρτητη επιχείρηση παροχής συμβουλών μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως απόδειξη της αγοραίας αξίας μιας συναλλαγής.

(229) Το 2004, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck ανέθεσε σε μια ανεξάρτητη ιδιωτική τράπεζα να καταρτίσει αξιολόγηση της διακοπής καθώς και της διατήρησης της λειτουργίας του αερολιμένα («μελέτη Berenberg») ([6]). Σε αυτήν τη μελέτη αξιολογήθηκαν το ευνοϊκότερο και το δυσμενέστερο αποτέλεσμα των ακόλουθων επιλογών πολιτικής:

([1]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Απριλίου 1999, *Βασίλειο της Ισπανίας κατά Επιτροπής*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, σκέψη 41· απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) και λοιποί κατά La Poste και λοιπών*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285.

([2]) Βλέπε για παράδειγμα: Απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 2000, *Alitalia κατά Επιτροπής*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289· απόφαση του Πρωτοδικείου, *WestLB κατά Επιτροπής*, T-228/99 και T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57· απόφαση του Πρωτοδικείου της 29ης Μαρτίου 2007., *Scott SA κατά Επιτροπής*, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99· απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Μαΐου 2003, *Ιταλία και SIM 2 Multimedia SpA κατά Επιτροπής*, C-328/99 και C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252· απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1996, *Air France κατά Επιτροπής*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194.

([3]) Εικοστή τρίτη έκθεση για την πολιτική ανταγωνισμού, 1993, σ. 255.

([4]) Απόφαση της Επιτροπής, της 19ης Ιουνίου 2013, SA.36197 (13/N) – Πορτογαλία – Ιδιωτικοποίηση της ANA – Πορτογαλικοί αερολιμένες, C (2013) 3546 final (ΕΕ C 256 της 5.9.2013, σ. 3). Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιουλίου 1986, *Βέλγιο κατά Επιτροπής*, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

([5]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, *Γαλλία κατά Επιτροπής* («*Stardust Marine*)» C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, σκέψη 71.

([6]) Η μελέτη καταρτίστηκε από την Berenberg Consult GmbH (θυγατρική της ιδιωτικής τράπεζας του Αμβούργου Berenberg).

Πίνακας 9

Επιλογές πολιτικής της HL και αξιολόγησή τους από την Berenberg Consult

Επιλογές πολιτικής	Δυσμενέστερη περίπτωση (σε EUR)	Ευνοϊκότερη περίπτωση (σε EUR)	Μέση αξία (σε EUR)
Ιδιωτικοποίηση (ευνοϊκότερη περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων επιδοτήσεων, πώληση της τοποθεσίας του αερολιμένα 2009, υπόσχεση αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη)	[…]	[…]	[…]
Κανονικό κλείσιμο (ευνοϊκότερη περίπτωση χωρίς επέκταση της ευθύνης)	[…]	[…]	[…]
Πτώχευση (ευνοϊκότερη περίπτωση χωρίς επέκταση της ευθύνης)	[…]	[…]	[…]
Αμετάβλητη διατήρηση της λειτουργίας (δεν υπάρχει διαφορά μεταξύ ευνοϊκότερης και δυσμενέστερης περίπτωσης)	[…]	[…]	[…]

(230) Η καταληκτική ημερομηνία ήταν η 31η Δεκεμβρίου 2003. Σύμφωνα με τη μελέτη Berenberg, η διατήρηση της λειτουργίας του αερολιμένα θα είχε προκαλέσει έξοδα ύψους […] EUR. Εδώ θεωρήθηκε ότι ο αερολιμένας θα συνεχίσει να παρουσιάζει ζημίες κατά τα επόμενα έτη. Τα έξοδα της ιδιωτικοποίησης εκτιμήθηκαν σε […] EUR έως […] EUR. Αυτή η αξιολόγηση βασίστηκε σε παραδοχή θετικού τιμήματος πώλησης ύψους […] EUR. Επειδή ένας δυνητικός αγοραστής στην προσφορά τιμήματος αγοράς του θα λάμβανε υπόψη τυχόν αναμενόμενες ζημίες του αερολιμένα, η εκτίμηση αυτού του τιμήματος πώλησης οδηγεί στο συμπέρασμα ότι κατά την αξιολόγηση αυτού θεωρήθηκε ότι η λειτουργία του αερολιμένα θα ήταν κερδοφόρα μετά την ιδιωτικοποίηση. Αυτή η παραδοχή βασίζεται στην προσδοκία ότι η αποδοτικότητα και ο αριθμός των επιβατών θα αυξηθούν μετά την ιδιωτικοποίηση. Κατά συνέπεια, η παραδοχή είναι δικαιολογημένη. Ειδικότερα, η Ryanair είχε ανακοινώσει ότι σε περίπτωση επέκτασης των διαδρόμων απογείωσης/προσγείωσης θα δημιουργούσε υποκατάστημα στον αερολιμένα του Lübeck.

(231) Σε αυτήν τη βάση, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης του αερολιμένα, αφού αυτή ήταν η οικονομικά ευνοϊκότερη από τις διαθέσιμες επιλογές πολιτικής. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι στη μελέτη Berenberg θεωρήθηκε ότι οι δραστηριότητες του αερολιμένα θα μπορούσαν να πωληθούν σε θετική τιμή, ενώ σε περίπτωση παραμονής του στο δημόσιο θα αναμένονταν συνεχιζόμενες ζημίες.

(232) Η σύμβαση, την οποία συνήψαν η Χανσεατική Πόλη του Lübeck και η Infratil αποτελείται από πολλά στοιχεία και προβλέπει διάφορα σενάρια που λαμβάνουν υπόψη την κατάσταση τον Οκτώβριο του 2005.

(233) Λόγω του γεγονότος ότι η απόφαση έγκρισης του σχεδίου δεν εκδόθηκε λόγω της απόφασης του *OVG Σλέσβιχ* του Ιουλίου του 2005 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 78), εμποδίστηκε η επέκταση του αερολιμένα από την Infratil. Το γεγονός αυτό μείωσε την αξία της FLG. Επιπλέον, η προβλεπόμενη διεύρυνση του προγράμματος πτήσεων της Ryanair, μέσω της οποίας θα είχε αυξηθεί η αποδοτικότητα του αερολιμένα, εξαρτάτο κατά κύριο λόγο από την έκδοση της απόφασης έγκρισης του σχεδίου.

(234) Η νεοζηλανδική επενδυτική εταιρεία Infratil ήταν ένας από τους πρώτους ιδιώτες επενδυτές που επένδυσαν στην ηπειρωτική Ευρώπη, σε περιφερειακό αερολιμένα και, ως εκ τούτου, διέθετε περιορισμένη μόνο βάση πληροφοριών για να κάνει εκτίμηση του κινδύνου. Βάσει προηγούμενων εμπειριών και γνώσεων σχετικά με τις γερμανικές διοικητικές διαδικασίες, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck θα μπορούσε εύλογα να υποθέσει ότι θα εκδιδόταν η απόφαση έγκρισης του σχεδίου. Ωστόσο, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck έπρεπε να αποδεχτεί ότι η Infratil θα απέδιδε υψηλότερο κίνδυνο στη διαδικασία έγκρισης σχεδίου και για τον λόγο αυτό δεν θα ήταν διατεθειμένη να καταβάλει ολόκληρο το τίμημα αγοράς. Συνεπώς, αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγματεύσεων ένα δικαίωμα πώλησης καθώς και η κατανομή του τιμήματος αγοράς σε ένα άμεσα καταβλητέο τίμημα αγοράς Ι και ένα τίμημα αγοράς ΙΙ που θα ήταν καταβλητέο κατά την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης έγκρισης του σχεδίου, μόνο σε περίπτωση που αυτή εκδιδόταν. Υπό αυτές τις συνθήκες, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ένας ιδιώτης μεριδιούχος θα είχε διαπραγματευτεί παρόμοιους όρους.

(235) Η Επιτροπή πρέπει επίσης να αξιολογήσει κατά πόσον οι επιμέρους τιμές που προβλέπονται στη σύμβαση για ορισμένα σενάρια ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της οικονομίας της αγοράς.

Τίμημα Αγοράς Ι ([…]) και δικαίωμα πώλησης

(236) Σε αυτό το σενάριο, δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στη σύμβαση συμμετοχής του 2005 και δεν εκδίδεται η απόφαση έγκρισης του σχεδίου. Κατά συνέπεια, η Infratil δεν χρειάζεται να καταβάλει το τίμημα αγοράς ΙΙ. Από τη μελέτη που ανέθεσε η Επιτροπή στην Ecorys, μια ανεξάρτητη επιχείρηση παροχής συμβουλών, προκύπτει ότι, χωρίς τις κατασκευαστικές εργασίες, ο αερολιμένας του Lübeck θα παρουσίαζε ζημίες.

Σχήμα 2

Σενάριο Low-Case – ΚΠΑ (καθαρή θέση 90 %) και τίμημα αγοράς

[…]

(237) Υπό αυτές τις συνθήκες, θα ήταν αναμενόμενο ότι η Infratil θα ασκούσε το δικαίωμα πώλησης. Ως εκ τούτου, η τιμή αγοράς Ι αποτελεί καθαρά συμβολική τιμή, συνδυασμένη με εξασφάλιση με τη μορφή στρατηγικής εξόδου για την Infratil για την ανάκληση της συναλλαγής. Επειδή η λειτουργία του αερολιμένα δεν είναι κερδοφόρα σε αυτό το σενάριο, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το τίμημα ύψους […] EUR αντιστοιχεί στους όρους της αγοράς και δεν έχει χορηγηθεί οικονομικό πλεονέκτημα στην Infratil.

(238) Το τίμημα πώλησης του δικαιώματος πώλησης ύψους […] EUR (που θα καταβληθεί από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck) αποτελείται κυρίως από πληρωμές για δάνεια μετόχων, επενδύσεις, λειτουργικές ζημίες και δαπάνες για την απόφαση έγκρισης του σχεδίου – συνεπώς δαπάνες που θα είχαν πραγματοποιηθεί χωρίς την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck. Δεδομένων των διαφορετικών συνιστωσών του τιμήματος, το δικαίωμα πώλησης θα ισοδυναμούσε με καταγγελία της σύμβασης και, ως εκ τούτου, με ανάκληση της αρχικής συναλλαγής.

(239) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η ανάληψη των λειτουργικών ζημιών περιορίζεται σε […] EUR. Ωστόσο, οι ζημίες του αερολιμένα κατά τα έτη πριν από την ιδιωτικοποίηση οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η Infratil έπρεπε να γνωρίζει ότι, αν ο αερολιμένας του Lübeck δεν αναπτυσσόταν σύμφωνα με τις προσδοκίες, οι πραγματικές ζημίες θα ήταν πολύ υψηλότερες από αυτό το ανώτατο όριο.

Πίνακας 10

Ζημίες της FLG κατά την περίοδο 1995-2010

Έτος	Ζημίες της FLG (σε 1 000 EUR)
1995	[…]
1996	[…]
1997	[…]
1998	[…]
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
2004	[…]
2005	[…]
2006 (1η Ιανουαρίου -31 Μαρτίου)	[…]
2007	[…]
2008	[…]
2009	[…]
2010	[…]

(240) Μια παρέκταση της αύξησης των ζημιών από τα τρία έτη πριν από την ιδιωτικοποίηση (2002-2004) θα μπορούσε να υποδηλώνει ζημίες άνω των […] EUR για την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2005 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008. Ακόμη και αν θεωρηθεί ότι οι ζημίες από το έτος πριν από την ιδιωτικοποίηση θα παραμείνουν σταθερές, θα μπορούσαν

να αναμένονται ζημίες ύψους […] EUR. Κατά συνέπεια, η Infratil με εύλογη εξέταση θα μπορούσε να γνωρίζει ότι σε περίπτωση μεταπώλησης των μεριδίων και λαμβάνοντας υπόψη την ανάληψη ζημιών ύψους […] EUR από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck, θα παρουσιάζονταν πρόσθετες ζημίες ύψους […] έως […] EUR. Αυτή η εκ των προτέρων εκτίμηση επιβεβαιώνεται από τα εκ των υστέρων στοιχεία, σύμφωνα με τα οποία ο αερολιμένας παρουσίασε ζημίες ύψους […] EUR κατά την αντίστοιχη περίοδο.

(241) Είναι προφανές ότι ένας ιδιώτης πωλητής δεν θα ήταν σε θέση να διαπραγματευτεί ευνοϊκότερο τίμημα για το δικαίωμα πώλησης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck κατά τις διαπραγματεύσεις σχετικά με το δικαίωμα πώλησης ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς και δεν χορηγήθηκε κανένα οικονομικό πλεονέκτημα στην Infratil.

Τίμημα αγοράς ΙΙ ([…] EUR)

(242) Το τίμημα αγοράς ΙΙ ύψους […] EUR έπρεπε να καταβληθεί στην Infratil μόνο εφόσον πληρούνταν ορισμένες προϋποθέσεις που θα εξασφάλιζαν την αποδοτικότητα του αερολιμένα.

(243) Το τίμημα αντιστοιχεί στην τιμή πώλησης την οποία διαπραγματεύθηκαν τα συμβαλλόμενα μέρη κατά τη διαδικασία υποβολής προσφορών τον Μάρτιο του 2005.

(244) Η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος μπορεί να αποκλειστεί, αν η πώληση πραγματοποιείται σύμφωνα με τους όρους της αγοράς. Μπορεί να θεωρηθεί ότι η πώληση είναι σύμφωνη με τους κανόνες της αγοράς, αν διεξάγεται μέσω δημόσιας διαδικασίας υποβολής προσφορών και πληρούνται όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις ([1]):

— τα μερίδια να πωληθούν μέσω διαδικασίας υποβολής προσφορών ανοικτής σε όλους τους ενδιαφερόμενους, διαφανούς και αμερόληπτης,

— να μην ισχύουν όροι που δεν είναι συνήθεις σε παρόμοιες συναλλαγές μεταξύ ιδιωτών και θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε χαμηλότερο τίμημα αγοράς,

— τα μερίδια να πωληθούν στον πλειοδότη,

— οι προσφέροντες να έχουν αρκετό χρόνο και επαρκείς πληροφορίες για να αξιολογήσουν σωστά τα περιουσιακά στοιχεία για τα οποία επιθυμούν να υποβάλουν προσφορά.

(245) Η διαδικασία υποβολής προσφορών, η οποία διεξήχθη τον Μάρτιο του 2005, πληρούσε αυτές τις προϋποθέσεις. Δεδομένου ότι για την αγορά του αερολιμένα εκδήλωσαν ενδιαφέρον πέντε διαφορετικές επιχειρήσεις, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι μόνο η Infratil ήταν σε θέση να υποβάλει πραγματική προσφορά. Επιπλέον, η δημόσια διαδικασία υποβολής προσφορών βάσει του γερμανικού δικαίου ήταν σχεδιασμένη με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται αποτελεσματικός και αμερόληπτος ανταγωνισμός.

(246) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το τίμημα πώλησης στην πρώτη σύμβαση αγοράς του Μαρτίου του 2005 ανερχόταν σε […] EUR. Ωστόσο, οι συμβατικοί όροι αποτέλεσαν αντικείμενο αναδιαπραγμάτευσης τον Οκτώβριο του 2005. Οι όροι που προέκυψαν από αυτήν για το τίμημα αγοράς ΙΙ και οι συμφωνηθείσες μειώσεις (βλέπε αιτιολογική σκέψη 83) δεν προέκυψαν από την αρχική διαδικασία υποβολής προσφορών. Για να μπορέσει να εκτιμηθεί κατά πόσον η συμφωνηθείσα τιμή είναι σύμφωνη με τους κανόνες της αγοράς, πρέπει κατά συνέπεια να εφαρμοστεί η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(247) Για να προσδιοριστεί κατά πόσον η Χανσεατική Πόλη του Lübeck μπορούσε να διαπραγματευτεί υψηλότερο τίμημα αγοράς, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι δεδομένες συνθήκες, ιδίως το ύψος του κινδύνου από την άσκηση του δικαιώματος πώλησης για την Infratil και οι δυνητικές ζημίες που προκύπτουν.

(248) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 240, ακόμη και αν ληφθούν υπόψη οι ζημίες ύψους […] EUR που καλύπτονται από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck, η Infratil σε περίπτωση άσκησης του δικαιώματος πώλησης θα πρέπει να αναμένει πρόσθετες οικονομικές ζημίες μεταξύ […] και […] EUR. Από την εκ των προτέρων προοπτική, η κατάσταση για την Infratil ήταν τέτοια ώστε είτε θα επιτυγχάνονταν κέρδη, σε περίπτωση υλοποίησης του δεύτερου σεναρίου, είτε αντίθετα θα προκαλούνταν μεγάλες ζημίες, αν ασκείτο το δικαίωμα πώλησης.

(249) Η Γερμανία δήλωσε ότι η Χανσεατική πόλη του Lübeck θεώρησε ότι είναι πολύ απίθανο το 2005 να συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις για την άσκηση του δικαιώματος πώλησης, δηλαδή ότι η απόφαση έγκρισης του σχεδίου δεν θα εκδιδόταν και ο αριθμός των επιβατών θα παρέμενε κάτω από το κατώτατο όριο των […] επιβατών.

(250) Ωστόσο, όπως ήδη αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 234, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck έπρεπε να θεωρήσει ότι η Infratil θα συνδύαζε υψηλότερο κίνδυνο με τη διαδικασία έγκρισης σχεδίου.

([1]) Βλέπε σημείο 403 της εικοστής τρίτης έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την πολιτική ανταγωνισμού του 1993· τμήμα 4.2.3.1 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1).

(251) Όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η Ryanair είχε ανακοινώσει ότι θα δημιουργούσε υποκατάστημα στον αερολιμένα του Lübeck, υπό τον όρο να επεκταθούν οι υπάρχοντες διάδρομοι απογείωσης/προσγείωσης, και ότι σε αυτήν την περίπτωση αναμένονταν έως και […] επιβάτες ανά έτος.

(252) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ο πραγματικός αριθμός επιβατών στον αερολιμένα του Lübeck δεν έφθασε σε αυτό το επίπεδο, αλλά αντίθετα μειώθηκε σε 544 339 από το 2005 έως το 2008 (βλέπε πίνακα 1). Σχετικά με αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί ότι δεν μπορούσαν ακόμη να προβλεφθούν το 2005 περιστάσεις όπως οι επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής κρίσης που μπορούν να εξηγήσουν τη σημαντική απόκλιση μεταξύ του αναμενόμενου και του πραγματικού αριθμού επιβατών.

(253) Τόσο στη μελέτη Ecorys που ανέθεσε η Επιτροπή όσο και στην πραγματογνωμοσύνη που ζήτησε η Χανσεατική πόλη του Lübeck από την Ernst & Young το 2005, αναμένονταν […] επιβάτες για το 2008. Αυτός ο αριθμός βασίστηκε στην παραδοχή ότι η απόφαση έγκρισης του σχεδίου θα εκδιδόταν κατά το πρώτο εξάμηνο του 2008 και ότι οι κατασκευαστικές εργασίες στον αερολιμένα του Lübeck θα αναβάλλονταν μέχρι τα τέλη του 2008.

(254) Με βάση αυτά τα στοιχεία, η Χανσεατική πόλη του Lübeck εύλογα θα έπρεπε να είχε λάβει υπόψη την πιθανότητα ο αριθμός των επιβατών να μην φτάσει την οριακή τιμή των […]. Επειδή η επίτευξη αυτής της οριακής τιμής ήταν προϋπόθεση για την έκπτωση του δικαιώματος πώλησης και το αποτέλεσμα της διαδικασίας έγκρισης του σχεδίου ήταν αβέβαιο, έπρεπε να θεωρηθεί ότι θα μπορούσε να ασκηθεί το δικαίωμα πώλησης.

(255) Ως εκ τούτου, επειδή έπρεπε να αναμένεται η άσκηση του δικαιώματος πώλησης από την Infratil και, κατά συνέπεια, υπήρχε υψηλός κίνδυνος ζημιών, η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας ιδιώτης εταίρος δεν θα ήταν σε θέση να διαπραγματευτεί υψηλότερο τίμημα πώλησης, αφού τότε η συναλλαγή δεν θα ήταν πλέον κερδοφόρα για έναν δυνητικό επενδυτή.

(256) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η απόφαση της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck να εγκρίνει τίμημα αγοράς ύψους […] EUR με τις συμφωνηθείσες εκπτώσεις σύμφωνα με τη σύμβαση συμμετοχής του 2005 ήταν μια οικονομικά τεκμηριωμένη απόφαση.

(257) Αυτό το αποτέλεσμα είναι σύμφωνο με τις διαπιστώσεις της πραγματογνωμοσύνης της Ernst & Young, στην οποία τα έσοδα από την πώληση των μεριδίων της FLG εκτιμώνται σε περίπου […] EUR και κατά συνέπεια θεωρείται ότι το συμφωνηθέν τίμημα θα ήταν αποδεκτό και από ιδιώτη επενδυτή σε παρόμοια κατάσταση.

(258) Στη μελέτη Ecorys, η αγοραία αξία των μεριδίων εκτιμάται πολύ υψηλότερα, σε περίπου […] EUR. Ωστόσο, αυτή η μελέτη δεν λαμβάνει υπόψη τους μεγάλους χρηματοοικονομικούς κινδύνους για τη Infratil σε περίπτωση άσκησης του δικαιώματος πώλησης (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 247 και 248). Αυτός ο κίνδυνος εκτιμάται ως μηδενικός στη μελέτη Ecorys και κατά συνέπεια δεν συνυπολογίζεται στην εκτίμηση του τιμήματος αγοράς ΙΙ. Τα διαφορετικά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό σε σχέση με τις επενδύσεις/CAPEX συμβάλλουν επίσης στην απόκλιση των εκτιμήσεων του κινδύνου στις δύο πραγματογνωμοσύνες.

(259) Επιπλέον, η διαφορετική εκτίμηση της εξέλιξης του αριθμού των επιβατών έχει επίσης ως συνέπεια ότι τα αποτελέσματα των πραγματογνωμοσυνών διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους.

(260) Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το τίμημα αγοράς ΙΙ βάσει της σύμβασης συμμετοχής του 2005 είναι σύμφωνο με τους κανόνες της αγοράς και ότι δεν έχει χορηγηθεί κανένα οικονομικό πλεονέκτημα στην Infratil.

7.3.1.2. **Συμπέρασμα για την αποδοτικότητα της συναλλαγής συνολικά**

(261) Από την παραπάνω αξιολόγηση του μέτρου προκύπτει ότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck είχε τρεις δυνατότητες, συγκεκριμένα να κλείσει τον αερολιμένα, να συνεχίσει να τον εκμεταλλεύεται με ζημίες ή να τον πωλήσει. Με την απόφαση να πωλήσει τον αερολιμένα του Lübeck, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck έλαβε την οικονομικά ευνοϊκότερη απόφαση. Κατά την αξιολόγηση των συγκεκριμένων όρων της σύμβασης συμμετοχής του 2005, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ των δύο σεναρίων (δηλαδή του τιμήματος αγοράς Ι και του δικαιώματος πώλησης αφενός και του τιμήματος αγοράς ΙΙ αφετέρου). Επειδή διαπιστώθηκε ότι από την εκ των προτέρων προοπτική φαινόταν δυνατόν τόσο να καταβληθεί το τίμημα αγοράς ΙΙ όσο και να ασκηθεί το δικαίωμα πώλησης, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι κίνδυνοι που θα προέκυπταν από αυτό για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Ειδικότερα, όσον αφορά τις ενδεχόμενες οικονομικές ζημίες που θα μπορούσαν να προκύψουν για την Infratil από την άσκηση του δικαιώματος πώλησης, η Επιτροπή θεωρεί απίθανο ένας ιδιώτης πωλητής στη θέση της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck να μπορούσε να διαπραγματευτεί ευνοϊκότερη σύμβαση.

(262) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck κατά τη διαπραγμάτευση της σύμβασης συμμετοχής του 2005 συμπεριφέρθηκε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς. Ως εκ τούτου, δεν χορηγήθηκε στην Infratil κανενός είδους οικονομικό πλεονέκτημα από το μέτρο, συνεπώς το μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

7.3.2. ***Η συμπληρωματική συμφωνία του 2009 και η επαναδιαπραγμάτευση του δικαιώματος πώλησης – ανάληψη ζημιών, επενδύσεων και άλλων δαπανών της FLG το 2009***

(263) Όπως προαναφέρθηκε, τα ποσά που έπρεπε να καταβληθούν βάσει της σύμβασης συμμετοχής του 2005 για το δικαίωμα πώλησης δεν τροποποιήθηκαν με τη συμπληρωματική συμφωνία του 2009, αλλά αυτή η συμφωνία προέβλεπε την ανάληψη των ζημιών, των συμφωνημένων επενδύσεων και των άλλων δαπανών που προέκυψαν από τη λειτουργία του αερολιμένα του Lübeck το 2009, με αποτέλεσμα να προκύψει συνολική τιμή […] EUR για το δικαίωμα πώλησης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 90).

(264) Στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας του 2012, η Επιτροπή κίνησε διαδικασίες σε σχέση με δύο ξεχωριστά μέτρα, συγκεκριμένα:

α) την ανάληψη ζημιών, επενδύσεων και άλλων μέτρων της FLG το 2009,

β) τη διαφορά μεταξύ της τιμής του δικαιώματος πώλησης που συμφωνήθηκε το 2005 και του πραγματικού τιμήματος που καταβλήθηκε για το δικαίωμα πώλησης.

Ωστόσο, βάσει των πληροφοριών που ελήφθησαν, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι πρόκειται για ένα μόνο μέτρο, συγκεκριμένα για τη συμπληρωματική συμφωνία του 2009 μεταξύ της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck και της Infratil.

7.3.2.1. **Πλεονέκτημα**

(265) Το κατά πόσον το τίμημα για το δικαίωμα πώλησης σύμφωνα με τη συμπληρωματική συμφωνία του 2009 περιλαμβάνει οικονομικό πλεονέκτημα για την Infratil εξαρτάται από το κατά πόσον πληρούται το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Για να διαπιστωθεί αν η Χανσεατική Πόλη του Lübeck επέλεξε την οικονομικά ευνοϊκότερη από τις διαθέσιμες επιλογές, η Επιτροπή πρέπει να κρίνει το ζήτημα από τη θέση του ιδιώτη εταίρου κατά το χρονικό πλαίσιο σύναψης της σύμβασης ([1]).

(266) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck μετά την ανακοίνωση της Infratil ότι επιθυμούσε να ασκήσει το δικαίωμα πώλησης 2009 βρέθηκε ενώπιον της επιλογής είτε

α) να κλείσει τον αερολιμένα, είτε

β) να αναζητήσει νέο ιδιωτικό φορέα εκμετάλλευσης και στο μεταξύ

— να ξεκινήσει εκ νέου τη λειτουργία του αερολιμένα είτε

— να υπογράψει τη συμπληρωματική συμφωνία του 2009 έτσι ώστε η Infratil να συνεχίσει να εκμεταλλεύεται τον αερολιμένα μέχρι να βρεθεί νέος φορέας εκμετάλλευσης.

(267) Σε περίπτωση που κλείσει ο αερολιμένας (δυνατότητα α), η Χανσεατική Πόλη του Lübeck θα έπρεπε να καταβάλει αμέσως το τίμημα του δικαιώματος πώλησης ύψους […] EUR (βλέπε αιτιολογική σκέψη (238)) και να κινήσει τη διαδικασία κλεισίματος του αερολιμένα, με αποτέλεσμα να προκύψουν επιπλέον δαπάνες (βλέπε τη μελέτη Berenberg που παρουσιάζεται στον πίνακα 9).

(268) Στο πρώτο υποσενάριο της δυνατότητας β (η Χανσεατική Πόλη του Lübeck αναλαμβάνει τη λειτουργία του αερολιμένα μέχρι να βρεθεί νέος ιδιώτης επενδυτής), η Χανσεατική Πόλη του Lübeck θα έπρεπε να καταβάλει το τίμημα που καθορίζεται στη σύμβαση συμμετοχής του 2005 για το δικαίωμα πώλησης στην Infratil και να αναλάβει όλα τα έξοδα που προκύπτουν από τη λειτουργία του αερολιμένα, μέχρι να βρεθεί νέος επενδυτής. Όπως προκύπτει από το τίμημα που καταβλήθηκε το 2009 για το δικαίωμα πώλησης (βλέπε πίνακα 3), μόνο το κόστος των λειτουργικών ζημιών, των επενδύσεων, της διαδικασίας έγκρισης σχεδίου και των δικαστικών διαδικασιών θα ανερχόταν σε […] EUR. Ως εκ τούτου, έως τον Οκτώβριο του 2009, για τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck θα είχαν συσσωρευτεί έξοδα ύψους περίπου […] EUR (τίμημα για το δικαίωμα πώλησης σύμφωνα με τη σύμβαση συμμετοχής του 2005 συν τις λειτουργικές δαπάνες για την περίοδο από τον Νοέμβριο του 2008 έως τον Οκτώβριο 2009).

(269) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι η πώληση του FLG σε νέο ιδιώτη επενδυτή θα απαιτούσε μία ακόμη διαδικασία υποβολής προσφορών σε επίπεδο ΕΕ και αυτού του είδους οι διαδικασίες διαρκούν κατά προσέγγιση 12 μήνες ή περισσότερο. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ένας ιδιώτης επιχειρηματίας θα είχε πράγματι λάβει υπόψη την εκτιμώμενη διάρκεια της διαδικασίας υποβολής προσφορών.

(270) Το άλλο υποσενάριο της δυνατότητας β ήταν η υπογραφή της συμπληρωματικής συμφωνίας του 2009 για να εμποδιστεί η Infratil να ασκήσει το δικαίωμα πώλησης πριν από τις 22 Οκτωβρίου 2009. Αν η Infratil είχε ασκήσει το δικαίωμα πώλησης τον Οκτώβριο του 2009, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck θα έπρεπε να καταβάλει το τίμημα για το δικαίωμα πώλησης σύμφωνα με τη συμπληρωματική συμφωνία του 2009. Επειδή αυτό το τίμημα περιλαμβάνει το τίμημα για το δικαίωμα πώλησης σύμφωνα με τη σύμβαση συμμετοχής του 2005, καθώς και πρόσθετες δαπάνες από τη λειτουργία του αερολιμένα το 2009, οι δυνητικές δαπάνες για τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck είναι συγκρίσιμες με τις δαπάνες του πρώτου υποσεναρίου της δυνατότητας β.

([1]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, *Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, σκέψη 71.

(271) Ωστόσο, η συμπληρωματική συμφωνία του 2009 συνδέθηκε με πλεονέκτημα για τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck: της εξασφάλισε χρόνο για να προετοιμάσει νέα διαδικασία υποβολής προσφορών, προκειμένου να βρει νέο επενδυτή. Επίσης μια άμεση αποχώρηση της Infratil θα προκαλούσε επίσης τον κίνδυνο να μειώσει η Ryanair τις υπηρεσίες της στον αερολιμένα του Lübeck και, κατά συνέπεια, να προκύψουν μεγαλύτερες λειτουργικές ζημίες στο μέλλον. Η μείωση των υπηρεσιών που προσφέρει η Ryanair θα μπορούσε επίσης να έχει αρνητικό αντίκτυπο στη διαδικασία έγκρισης σχεδίου, αφού η FLG δικαιολόγησε την επέκταση του αερολιμένα που ζητήθηκε, κατά κύριο λόγο με την ανάπτυξη του τμήματος πτήσεων χαμηλού κόστους.

(272) Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck, υπογράφοντας τη συμπληρωματική συμφωνία του 2009, έκανε την ευνοϊκότερη επιλογή και ως εκ τούτου συμπεριφέρθηκε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς.

7.3.2.2. **Συμπέρασμα**

(273) Μια σύγκριση των διαφόρων δυνατοτήτων και των αντίστοιχων δαπανών δείχνει ότι η συμπληρωματική συμφωνία του 2009 είναι σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, καθώς η υπογραφή της συμφωνίας παρουσιαζόταν εκείνη τη στιγμή ως η οικονομικά αποδοτικότερη και πιο βιώσιμη δυνατότητα.

(274) Αυτό το αποτέλεσμα υποστηρίζεται από τη δικαιολογημένη παραδοχή ότι η Χανσεατική Πόλη του Lübeck δεν θα ήταν σε θέση να βρει νέο επενδυτή το 2009. Αυτό επιβεβαιώθηκε εκ των υστέρων, καθώς νέος επενδυτής βρέθηκε μόλις το 2012.

(275) Επιπλέον, τα στοιχεία του τιμήματος του δικαιώματος πώλησης αντιστοιχούν στα στοιχεία του τιμήματος σύμφωνα με τη σύμβαση συμμετοχής του 2005 και μόνο τα στοιχεία του τιμήματος επεκτείνονται στις δαπάνες του 2009. Όπως και η σύμβαση συμμετοχής του 2005, η συμπληρωματική σύμβαση του 2009 προβλέπει ανώτατο όριο για τις λειτουργικές ζημίες και τα έξοδα επενδύσεων που αναλαμβάνει η Χανσεατική Πόλη του Lübeck.

(276) Βάσει αυτών των εκτιμήσεων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν χορηγήθηκε κανένα οικονομικό πλεονέκτημα στην Infratil και ότι, ως εκ τούτου, το μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

7.4. *ΠΙΘΑΝΗ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΥΠΕΡ ΤΗΣ RYANAIR*

7.4.1. ***Οικονομικό πλεονέκτημα***

(277) Όταν ένας αερολιμένας έχει στη διάθεσή του δημόσιους πόρους, τυχόν ενίσχυση προς μια αεροπορική εταιρεία μπορεί καταρχήν να εξαιρείται όταν η σχέση μεταξύ του αερολιμένα και της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας εκπληρώνει το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(278) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ([1]), η ύπαρξη ενίσχυσης προς μια αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί συγκεκριμένο αερολιμένα μπορεί καταρχήν να εξαιρείται αν η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή («πρώτη προσέγγιση») ή με μια εκ των προτέρων ανάλυση –δηλαδή μια ανάλυση βασιζόμενη στις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες τη στιγμή της χορήγησης της ενίσχυσης και στις εξελίξεις που ήταν προβλέψιμες εκείνη τη στιγμή– μπορεί να αποδειχθεί ότι η ρύθμιση μεταξύ αερολιμένα/αεροπορικής εταιρείας θα οδηγήσει σε θετική πρόσθετη συμβολή στα κέρδη για τον αερολιμένα και αποτελεί τμήμα της συνολικής στρατηγικής που αναμένεται να οδηγήσει σε αποδοτικότητα τουλάχιστον μακροπρόθεσμα («δεύτερη προσέγγιση»).

(279) Στη δεύτερη προσέγγιση πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς κατά την ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας θα είχε θεωρήσει ότι αυτή θα οδηγούσε σε πρόσθετη αύξηση της αποδοτικότητας. Αυτό υπολογίζεται βάσει της διαφοράς μεταξύ των αναμενόμενων πρόσθετων εσόδων από τη συμφωνία (πρόσθετα έσοδα είναι τα έσοδα που θα επιτυγχάνονταν αν συναπτόταν η συμφωνία μείον τα έσοδα που θα επιτυγχάνονταν χωρίς τη συμφωνία) και των αναμενόμενων πρόσθετων δαπανών από τη συμφωνία (πρόσθετες δαπάνες είναι οι δαπάνες που θα προέκυπταν αν συναπτόταν η συμφωνία μείον τις δαπάνες που θα προέκυπταν χωρίς τη συμφωνία), όπου θα πρέπει να εφαρμοστεί κατάλληλο προεξοφλητικό επιτόκιο στις προκύπτουσες ταμειακές ροές.

(280) Όσον αφορά την πρώτη προσέγγιση (σύγκριση με την «αγοραία τιμή»), η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί επί του παρόντος να προσδιοριστεί κατάλληλο σημείο αναφοράς που θα επέτρεπε τον καθορισμό μιας πραγματικής αγοραίας τιμής για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες ([2]). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας είναι η πλέον ενδεδειγμένη προσέγγιση για την αξιολόγηση συμφωνιών μεταξύ αερολιμένων και μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών.

([1]) Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 53.
([2]) Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 59.

(281) Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς με βάση τη μέση τιμή σε άλλες παρόμοιες αγορές μπορεί καταρχήν να είναι χρήσιμη αν μια τέτοια τιμή μπορεί ευλόγως να προσδιοριστεί ή να συναχθεί από άλλους δείκτες της αγοράς. Ωστόσο, αυτή η μέθοδος είναι λιγότερο σημαντική στην περίπτωση των αερολιμενικών υπηρεσιών, αφού η διάρθρωση των δαπανών και των εσόδων συχνά διαφέρει σημαντικά από τον ένα αερολιμένα στον άλλο. Εξαρτάται ειδικότερα από τη φάση ανάπτυξης του αερολιμένα, τον αριθμό των αεροπορικών εταιρειών που εξυπηρετούν τον αερολιμένα, τη χωρητικότητα επιβατών, την κατάσταση της υποδομής ή τις συναφείς επενδύσεις, το κανονιστικό πλαίσιο που μπορεί να διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, καθώς και από τα χρέη του παρελθόντος και τις δεσμεύσεις του αερολιμένα ([1]).

(282) Επιπλέον, η ελευθέρωση της αγοράς των αερομεταφορών δυσκολεύει κάθε συγκριτική ανάλυση με τη στενή έννοια του όρου. Στην παρούσα υπόθεση φαίνεται ότι οι επιχειρηματικές σχέσεις μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών δεν βασίζονται πάντοτε αποκλειστικά σε δημοσιευμένο κανονισμό για τα τέλη. Αντιθέτως, οι επιχειρηματικές σχέσεις μπορεί να παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία. Περιλαμβάνουν την κατανομή των κινδύνων σε σχέση με την επιβατική κίνηση, καθώς και όλες τις συναφείς οικονομικές και χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις, τα συνήθη καθεστώτα παροχής κινήτρων και τη μεταβολή στη διασπορά του κινδύνου κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Συνεπώς, οι σχετικές συναλλαγές δεν μπορούν να συγκριθούν κατάλληλα με βάση το τέλος εξυπηρέτησης ή το τέλος ανά επιβάτη.

(283) Επιπλέον, η εφαρμογή ενός σημείου αναφοράς δεν είναι η ενδεδειγμένη μέθοδος για τον καθορισμό των τιμών της αγοράς, εάν τα διαθέσιμα σημεία αναφοράς δεν έχουν καθοριστεί σε σχέση με τις παραμέτρους της αγοράς ή εάν οι υφιστάμενες τιμές στρεβλώθηκαν σημαντικά από δημόσιες παρεμβάσεις. Στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, υπάρχουν προφανώς τέτοιες στρεβλώσεις, όπως εξηγείται στα σημεία 57 έως 59 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές:

> «Οι αερολιμένες κρατικής ιδιοκτησίας θεωρούνται κατά παράδοση από τις δημόσιες αρχές υποδομές που διευκολύνουν την τοπική ανάπτυξη και όχι επιχειρήσεις που λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς. Ως εκ τούτου, οι τιμές των εν λόγω αερολιμένων τείνουν να μην καθορίζονται σε σχέση με εκτιμήσεις της αγοράς και συγκεκριμένα με υγιείς εκ των προτέρων προοπτικές αποδοτικότητας, αλλά ουσιαστικά έχοντας υπόψη κοινωνικές ή περιφερειακές πτυχές.
>
> Ακόμη και αν ορισμένοι αερολιμένες τελούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση χωρίς να εμπλέκονται κοινωνικές ή περιφερειακές πτυχές, οι τιμές που χρεώνονται από τους εν λόγω αερολιμένες ενδέχεται να επηρεάζονται έντονα από τις τιμές που χρεώνονται από την πλειονότητα των κρατικά επιδοτούμενων αερολιμένων, καθώς οι τιμές των τελευταίων λαμβάνονται υπόψη από τις αεροπορικές εταιρείες κατά τις διαπραγματεύσεις τους με τους αερολιμένες που τελούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση.
>
> Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή εκφράζει έντονες αμφιβολίες για τη δυνατότητα να προσδιοριστεί κατά το παρόν στάδιο ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς ώστε να καθοριστεί μια αγοραία τιμή που να αντιστοιχεί στην πραγματικότητα για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες. Η κατάσταση αυτή ενδέχεται να αλλάξει …» ([2]).

(284) Επιπλέον, τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν διαπιστώσει ότι η χρήση τιμών αναφοράς σε σχέση με τον εν λόγω κλάδο είναι μόνο μία από τις πολλές διαδικασίες με τις οποίες μπορεί να αναλυθεί κατά πόσον ένας δικαιούχος λαμβάνει οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε λάβει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς ([3]). Παρόλο που η Επιτροπή μπορεί να προχωρήσει σύμφωνα με αυτήν την προσέγγιση, δεν υποχρεούται να το πράξει αν η προσέγγιση δεν είναι η ενδεδειγμένη, όπως στην προκειμένη περίπτωση.

(285) Στην ουσία, η Ryanair ήταν της άποψης ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς μπορεί να εφαρμοστεί μέσω σύγκρισης των εμπορικών συμφωνιών άλλων ευρωπαϊκών αερολιμένων. Έτσι η επιχείρηση αντιπαρέβαλε ειδικότερα τα τέλη που έπρεπε να καταβάλλει στους αερολιμένες των πόλεων Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes και Prestwick με εκείνα που ήταν καταβλητέα στον αερολιμένα του Lübeck. Στη μελέτη δεν εξετάστηκε κατά πόσον αυτοί οι αερολιμένες που συγκρίθηκαν πληρούσαν όλες τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, αφού αντικείμενα της εξέτασης ήταν μόνο ο όγκος αεροπορικής κίνησης, το είδος αεροπορικής κίνησης του αερολιμένα και το οικονομικό επίπεδο της γύρω περιοχής ([4]).

(286) Η Επιτροπή, αφού συνέκρινε, στην απόφασή της του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας, τα τέλη που καθορίστηκαν στις συμπληρωματικές συμφωνίες του Μαρτίου και του Οκτωβρίου 2010 με τα τέλη στον αερολιμένα του Αμβούργου, διατύπωσε αμφιβολίες για τη συμμόρφωση προς τους κανόνες της αγοράς των τελών που καθορίστηκαν στις συμπληρωματικές συμφωνίες. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η κίνηση στο Lübeck είναι σαφώς χαμηλότερη από ό,τι στον αερολιμένα του Αμβούργου. Το Αμβούργο είναι ο αερολιμένας με τον μεγαλύτερο όγκο αεροπορικής κίνησης στη Βόρεια Γερμανία.

([1]) Βλέπε απόφαση 2011/60/ΕΕ της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2010, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 12/2008(ex NN 74/07) — Σλοβακία — Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair, σκέψεις 88 και 89 (ΕΕ L 27 της 1.2.2011, σ. 24).

([2]) Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημεία 57 έως 59.

([3]) Για τη χρήση επιτοκίων αναφοράς όσον αφορά την αποδοτικότητα (σε αντίθεση με τη διαμόρφωση των τιμών) στον κλάδο, βλέπε απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 3ης Ιουλίου 2014, *Ισπανία και Ciudad de la Luz κατά Επιτροπής*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-319/12 και T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, σκέψη 44.

([4]) Περαιτέρω δείκτες: Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 60.

Ο αερολιμένας του Αμβούργου χρησιμοποιείται για όλους τους τομείς των αεροπορικών μεταφορών, ενώ εκείνος του Lübeck έχει εξειδικευτεί σε πτήσεις χαμηλού κόστους, για τις οποίες χρειάζονται λιγότερες θυρίδες check-in και εγκαταστάσεις για επιβάτες που μετεπιβιβάζονται, δεν χρειάζονται λεωφορεία επιβατών, απαιτείται λιγότερο προσωπικό και εγκαταστάσεις διακίνησης αποσκευών καθώς και λιγότερο προσωπικό καθαρισμού, και στους οποίους επιπλέον ο χρόνος εξυπηρέτησης είναι μικρότερος. Ως εκ τούτου, ο αερολιμένας του Αμβούργου δεν είναι επαρκώς συγκρίσιμος με τον αερολιμένα του Lübeck.

(287) Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή θεωρεί ότι στην προκειμένη περίπτωση πρέπει να εφαρμοστεί η γενική προσέγγιση που προτείνεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές όσον αφορά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στις επιχειρηματικές σχέσεις μεταξύ των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών, δηλαδή η εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αύξησης της αποδοτικότητας ([1]).

(288) Αυτή η προσέγγιση δικαιολογείται από το γεγονός ότι ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα μπορεί να έχει αντικειμενικό συμφέρον στη σύναψη συναλλαγής με αεροπορική εταιρεία αν είναι λογικά αναμενόμενο ότι μέσω της συναλλαγής τα κέρδη του θα είναι υψηλότερα (ή οι ζημίες του χαμηλότερες) απ' ό,τι στο αντίστροφο σενάριο, χωρίς τη συναλλαγή, ανεξάρτητα από κάθε σύγκριση με τους όρους συναλλαγών που προσφέρουν στις αεροπορικές εταιρείες άλλοι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων καθώς και με τους όρους που προσφέρει ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα σε άλλες αεροπορικές εταιρείες.

(289) Προκειμένου να αποκλειστεί ότι το πλεονέκτημα μιας συμφωνηθείσας ενίσχυσης για τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα θα μεταβιβαστεί σε συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία, η αερολιμενική υποδομή πρέπει επιπλέον να είναι ανοικτή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες και δεν μπορεί να προορίζεται μόνο για συγκεκριμένη εταιρεία.

(290) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι η διαφοροποίηση των τιμών αποτελεί συνήθη επιχειρηματική πρακτική. Ωστόσο, τέτοιου είδους πολιτικές διαφοροποιημένης τιμολόγησης θα πρέπει να δικαιολογούνται από εμπορική άποψη.

(291) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένα θεωρούνται σύμφωνες με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς όταν συνεισφέρουν, από μια εκ των προτέρων θεώρηση, στην πρόσθετη αποδοτικότητα του αερολιμένα. Ο αερολιμένας θα πρέπει να αποδείξει ότι, σε περίπτωση σύναψης ρύθμισης με αεροπορική εταιρεία (π.χ. μεμονωμένης σύμβασης ή συνολικού καθεστώτος αερολιμενικών τελών), είναι ικανός να καλύψει το σύνολο των δαπανών που συνεπάγεται η ρύθμιση καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της, με εύλογο περιθώριο κέρδους βάσει υγιών μεσοπρόθεσμων προοπτικών ([2]).

(292) Για να εκτιμηθεί κατά πόσο ρύθμιση που συνομολογείται μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας εκπληρώνει τα κριτήρια της δοκιμής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα προσδοκώμενα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες τα οποία προέρχονται από τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας, από κοινού με τα αερολιμενικά τέλη, αφαιρουμένων τυχόν εκπτώσεων, στήριξης για εμπορική προώθηση ή καθεστώτων παροχής κινήτρων. Ομοίως, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες που βαρύνουν τον αερολιμένα σε σχέση με τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Αυτές οι πρόσθετες δαπάνες θα μπορούσαν να συμπεριλάβουν όλες τις κατηγορίες δαπανών ή επενδύσεων, όπως πρόσθετο προσωπικό, εξοπλισμό και επενδυτικές δαπάνες λόγω της παρουσίας της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. ([3])

(293) Κατά την πάγια πρακτική της Επιτροπής, οι δαπάνες που θα βάρυναν ούτως ή άλλως τον αερολιμένα, ανεξάρτητα από τη ρύθμιση με την αεροπορική εταιρεία, δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη δοκιμή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς ([4]).

(294) Σύμφωνα με την απόφαση στην υπόθεση «*Charleroi*» ([5]), η Επιτροπή υπέχει την υποχρέωση να λαμβάνει υπόψη, κατά την εκτίμηση των επίδικων μέτρων, όλα τα λυσιτελή στοιχεία και την αλληλουχία τους, δηλαδή εν προκειμένω η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τις αναμενόμενες επιπτώσεις της σύμβασης με τη Ryanair στην FLG, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα λυσιτελή στοιχεία των σχετικών μέτρων.

(295) Στην απόφασή του στην υπόθεση *Stardust Marine* το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι «για να εξακριβωθεί αν το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συνετού επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, το ζήτημα κατά πόσον η συμπεριφορά του Δημοσίου ήταν ορθολογική από οικονομική άποψη πρέπει να κριθεί εντός του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης και να αποφευχθεί οποιαδήποτε εκτίμηση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις» ([6]).

([1]) Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημεία 59 και 63.

([2]) Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 63.

([3]) Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 64.

([4]) Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 64· απόφαση (ΕΕ) 2015/1226 της Επιτροπής της 23ης Ιουλίου 2014 σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.33963 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Angoulême, την SNC-Lavalin, τη Ryanair και την Airport Marketing Services (ΕΕ L 201 της 30.7.2015, σ. 48). Απόφαση (ΕΕ) 2015/1584 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.23098 (C 37/07) (πρώην NN 36/07) την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ της Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL SpA και διαφόρων αερομεταφορέων που λειτουργούν στον αερολιμένα του Alghero (ΕΕ L 250 της 25.9.2015, σ. 38)· απόφαση (ΕΕ) 2016/2069 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με τα μέτρα που εφάρμοσε το Βέλγιο SA.14093 (C76/2002) προς όφελος του Brussels South Charleroi Airport και της Ryanair (ΕΕ L 325 της 30.11.2016, σ. 63).

([5]) Απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 2008, *Ryanair κατά Επιτροπής*, T-196/04 ECLI:EU:T:2008:585, σκέψη 59.

([6]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, *Γαλλία κατά Επιτροπής («Stardust Marine»)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, σκέψη 71.

(296) Για την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς, η Επιτροπή πρέπει να αναφερθεί στον χρόνο της σύναψης της συμφωνίας. Στην αξιολόγησή της, η Επιτροπή πρέπει επίσης να λάβει υπόψη στις πληροφορίες και τις παραδοχές που ήταν διαθέσιμες στην FLG κατά τη σύναψη της συμφωνίας.

7.4.2. *Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στη σύμβαση του 2000*

7.4.2.1. **Προκαταρκτικές παρατηρήσεις**

(297) Η Air Berlin περιέγραψε τις συμφωνίες μεταξύ της Ryanair και του αερολιμένα του Lübeck ως μη αποδοτικές και επισήμανε ότι οι ζημίες της FLG αυξάνονται σταθερά μετά την άφιξη της Ryanair (πίνακας 8). Επειδή μόνο η Ryanair και η Wizz Air πραγματοποιούσαν τακτικά δρομολόγια από αυτόν τον αερολιμένα, η Air Berlin κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αυτές οι δύο αεροπορικές εταιρείες ευθύνονται για τις ζημίες της FLG.

(298) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι, ακόμη και αν μπορούσε να αποδειχθεί σημαντική σχέση μεταξύ του αριθμού των επιβατών της Ryanair στον αερολιμένα του Lübeck και των ζημιών της FLG, ο συσχετισμός μεταξύ της επιβατικής κίνησης και των οικονομικών ζημιών δεν σημαίνει αναγκαστικά ότι οι ζημίες οφείλονταν στη δραστηριότητα της Ryanair. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Γερμανίας, πάνω από […] % των ζημιών που συσσωρεύτηκαν μεταξύ του 2000 και του 2005 οφειλόταν στις απαραίτητες επενδύσεις για την προσαρμογή του αερολιμένα στους υψηλότερους αριθμούς επιβατών. Οι επενδύσεις ήταν απαραίτητες για τη διατήρηση της αξίας του αερολιμένα σε περίπτωση πιθανής ιδιωτικοποίησης και για τη διατήρηση της ελκυστικότητάς του για νέες αεροπορικές εταιρείες.

(299) Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι, κατά τη διεξαγωγή της δοκιμής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς, καθοριστική είναι η κατάσταση πριν από τα σχετικά γεγονότα ή μέτρα. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, η συμπεριφορά του ιδιώτη επενδυτή με την οποία πρέπει να συγκριθεί η παρέμβαση του δημόσιου επενδυτή που επιδιώκει στόχους οικονομικής πολιτικής δεν χρειάζεται αναγκαστικά να είναι η συμπεριφορά ενός απλού επενδυτή που επενδύει κεφάλαιο με σκοπό την περισσότερο ή λιγότερο βραχυπρόθεσμη αποδοτικότητά του· μπορεί μάλλον να καθοδηγείται από τις μακροπρόθεσμες προοπτικές αποδοτικότητας ([1]). Ακόμη και αν ένας αερολιμένας παρουσιάζει ζημίες κατά την περίοδο της παρουσίας της Ryanair, είναι πιθανό μια σύμβαση μεταξύ ενός αερολιμένα και μιας αεροπορικής εταιρείας να υπόσχεται προοπτική πρόσθετων κερδών.

(300) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ecorys έλαβε εντολή στο πλαίσιο αυτού του ελέγχου να συντάξει έκθεση σχετικά με την αποδοτικότητα της σύμβασης μεταξύ της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck και της Ryanair από το 2000 ([2]). Ωστόσο, η έκθεση βασίστηκε σε μια προσέγγιση βασιζόμενη στις συνολικές δαπάνες και όχι σε προσέγγιση βασιζόμενη στις πρόσθετες δαπάνες και κατά συνέπεια δεν λαμβάνεται υπόψη σε αυτήν την εκτίμηση.

7.4.2.2. **Αξιολόγηση πρόσθετων δαπανών και εσόδων**

(301) Ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα είχε λάβει υπόψη του για την αξιολόγηση της σύμβασης την περίοδο από την υπογραφή της σύμβασης, δηλαδή την 29η Μαΐου 2000. Για το τέλος της περιόδου θα είχε επιλέξει την ημερομηνία λήξης της σύμβασης του 2000, δηλαδή την 31η Μαΐου 2010.

(302) Κατά την αξιολόγηση της επίμαχης σύμβασης, λόγω των διαπιστώσεων που περιλαμβάνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 282 έως 301, πρέπει να εξεταστεί τόσο το ερώτημα του κατά πόσον αυτή η σύμβαση συνιστά ενίσχυση όσο και το ύψος της τυχόν ενίσχυσης, βάσει της κατάστασης κατά την ημερομηνία υπογραφής της καθώς και των τότε διαθέσιμων πληροφοριών και προβλέψιμων εξελίξεων.

(303) Κατά την ημερομηνία των διαπραγματεύσεων, η FLG θεώρησε ότι η επιχειρηματική δραστηριότητα της Ryanair στον αερολιμένα του Lübeck θα είχε ως αποτέλεσμα υψηλότερους αριθμούς επιβατών και κατά συνέπεια υψηλότερα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες, την επέκταση των μη αεροπορικών δραστηριοτήτων και μεγαλύτερη ελκυστικότητα του αερολιμένα για την εγκατάσταση περισσότερων αεροπορικών εταιρειών. Παρόλο που η FLG παρουσίαζε ζημίες κατά τα έτη πριν από τη σύναψη της σύμβασης, ανέμενε ότι η δραστηριότητα της Ryanair στον αερολιμένα θα οδηγούσε σε μέτρια κέρδη μεσοπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα.

(304) Η Γερμανία υπέβαλε στοιχεία για την εκ των προτέρων αναμενόμενη αύξηση της επιβατικής κίνησης καθώς και για τις αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες και έσοδα (με προβλέψεις για την ευνοϊκότερη και τη δυσμενέστερη περίπτωση).

([1]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, C-305/89, *Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής (Alfa Romeo)*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.

([2]) Η έκθεση αναφέρθηκε προηγουμένως στο τμήμα 7.3.1.1 σε σχέση με την αποδοτικότητα της σύμβασης μεταξύ της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck και της Infratil.

(305) Ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα ανέμενε ευλόγως από τη σύμβαση τα ακόλουθα πρόσθετα έσοδα:

α) πρόσθετα έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες από τα τέλη επιβατών και προσγείωσης που θα κατέβαλλε η Ryanair και

β) πρόσθετα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες, για παράδειγμα τέλη στάθμευσης και καταστήματα που λειτουργούν με δικαιόχρηση ή άμεσα.

(306) Κατ' εφαρμογή της προσέγγισης «single till», η Επιτροπή θεωρεί ότι θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα έσοδα του αερολιμένα τόσο από αεροπορικές όσο και από μη αεροπορικές δραστηριότητες ([1]).

(307) Βάσει των τελών που προβλέπονται στη σύμβαση του 2000, σύμφωνα με τη Γερμανία, τα έσοδα του αερολιμένα από τις αεροπορικές δραστηριότητες προβλέπονταν σε […] EUR ανά επιβάτη. Η FLG εκτίμησε τα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες σε […] % των εσόδων από την επιχειρηματική δραστηριότητα αεροπορικών μεταφορών.

(308) Ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα ανέμενε ευλόγως από τη σύμβαση τις ακόλουθες πρόσθετες δαπάνες:

α) πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες που προκλήθηκαν άμεσα από τη σύμβαση με τη Ryanair,

β) έξοδα υπηρεσιών εμπορικής προώθησης,

γ) έξοδα επενδύσεων που συνδέονται άμεσα με τη σύμβαση με τη Ryanair.

(309) Σύμφωνα με τα στοιχεία της Γερμανίας, η FLG έπρεπε να προσλάβει πρόσθετο προσωπικό για να αντιμετωπίσει τον αναμενόμενο όγκο επιβατών. Η FLG ανέμενε πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες και δαπάνες προσωπικού ύψους […] EUR ανά επιβάτη.

(310) Βάσει της σύμβασης του 2000, η FLG ανέμενε για την περίοδο 2000-2012 πρόσθετα έξοδα εμπορικής προώθησης ύψους […] EUR στην ευνοϊκότερη περίπτωση και […] EUR στη δυσμενέστερη περίπτωση.

(311) Όσον αφορά τα έξοδα επενδύσεων, η Γερμανία δήλωσε ότι η αερολιμενική υποδομή ήταν ήδη διαθέσιμη πριν από τη σύμβαση με τη Ryanair και ότι η αρχικά προγραμματισμένη λειτουργία της Ryanair δεν απαιτούσε πρόσθετες επενδύσεις σε υποδομές.

(312) Η Γερμανία υπέβαλε τις παρακάτω καταστάσεις εσόδων και λειτουργικών δαπανών για την ευνοϊκότερη (πίνακας 11) και τη δυσμενέστερη περίπτωση (πίνακας 12):

Πίνακας 11

Δαπάνες και έσοδα – ευνοϊκότερη περίπτωση

Έτος	Επιβάτες	Έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες	Έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες	Λειτουργικές δαπάνες
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 64.

Έτος	Επιβάτες	Έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες	Έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες	Λειτουργικές δαπάνες
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Πίνακας 12

Δαπάνες και έσοδα – δυσμενέστερη περίπτωση

Έτος	Επιβάτες	Έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες	Έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες	Λειτουργικές δαπάνες
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

(313) Η FLG ανέμενε θετικές οικονομικές επιπτώσεις από τη συμφωνία του 2000 με τη Ryanair. Για το σκοπό αυτό, στον πίνακα 13 συνοψίζονται τα έσοδα από αεροπορικές και μη αεροπορικές δραστηριότητες, καθώς και οι δαπάνες που μπορούν να καταλογιστούν άμεσα στη λειτουργία της Ryanair, και τα έξοδα εμπορικής προώθησης.

Πίνακας 13

Εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας

Αξιολόγηση της αποδοτικότητας	Ευνοϊκότερη περίπτωση (σε EUR)	Δυσμενέστερη περίπτωση (σε EUR)
Έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες	[…]	[…]
Έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες	[…]	[…]
Λειτουργικές δαπάνες	[…]	[…]
Έξοδα εμπορικής προώθησης	[…]	[…]
Σύνολο	**[…]**	**[…]**

(314) Στο σενάριο για την ευνοϊκότερη περίπτωση, η Γερμανία στρογγυλοποίησε τους αριθμούς των επιβατών σε […]· αυτό οδήγησε σε έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες ύψους […] EUR. Στο σενάριο για τη δυσμενέστερη περίπτωση, ελήφθησαν υπόψη συνολικά […] επιβάτες, με αποτέλεσμα να προκύψουν έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες ύψους […] EUR. Επειδή σύμφωνα με τις παραδοχές τα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες αναμένεται να ανέλθουν σε […] % των εσόδων από αεροπορικές δραστηριότητες, τα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες εκτιμήθηκαν σε […] EUR στην ευνοϊκότερη περίπτωση και σε […] EUR στη δυσμενέστερη περίπτωση. Επιπλέον, οι λειτουργικές δαπάνες υπολογίστηκαν συνολικά σε […] EUR στην ευνοϊκότερη περίπτωση και σε […] EUR στη δυσμενέστερη περίπτωση. Τα έξοδα εμπορικής προώθησης δεν υπολογίστηκαν ανά επιβάτη, αλλά εκτιμήθηκαν συνολικά σε […] EUR στην ευνοϊκότερη περίπτωση ή σε […] EUR στη δυσμενέστερη περίπτωση.

(315) Ο πίνακας 13 δείχνει ότι τα έσοδα από τη σύμβαση του 2000 αναμένεται σύμφωνα με τις εκτιμήσεις να υπερβούν τα έξοδα, γεγονός που θα οδηγούσε σε ετήσιο πλεόνασμα […] EUR στην ευνοϊκότερη περίπτωση και σε […] EUR στη δυσμενέστερη περίπτωση.

(316) Η Επιτροπή θεωρεί την προσέγγιση της Γερμανίας υγιή. Τα εκτιμώμενα έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες βασίστηκαν στους όρους της σύμβασης του 2000 με τη Ryanair. Η εκτίμηση των εσόδων από μη αεροπορικές δραστηριότητες σε […] % των εσόδων από αεροπορικές δραστηριότητες θα έπρεπε να αντιστοιχεί στις σχετικές γενικές εκτιμήσεις κόστους σε άλλους αερολιμένες (βλέπε πίνακα 6). Και η παραδοχή αυξημένης ζήτησης προσωπικού σε περίπτωση αύξησης του όγκου επιβατών φαίνεται εύλογη.

(317) Οι επενδύσεις για την επέκταση του αερολιμένα του Lübeck δεν ήταν προσαρμοσμένες στη Ryanair, αλλά θα μπορούσαν να ωφελήσουν και άλλες αεροπορικές εταιρείες. Ως εκ τούτου, δεν ήταν απαραίτητο τα έξοδα επενδύσεων να καταλογιστούν στις πρόσθετες δαπάνες της σύμβασης με τη Ryanair. Όπως τόνισε η Γερμανία, η FLG κατέβαλλε διαρκώς προσπάθειες για την εγκατάσταση περισσότερων αεροπορικών εταιρειών και ήταν επιτυχής σε αυτό (για παράδειγμα της WizzAir). Επιπλέον, σύμφωνα με τη Γερμανία, ο αερολιμένας προσπαθούσε ανεπιτυχώς επί πολλά έτη να ξεκινήσει διαπραγματεύσεις με την Air Berlin.

(318) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι για την επιτυχή ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα του Lübeck ήταν απαραίτητη η σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης. Η Επιτροπή δέχεται ότι έχουν πραγματοποιηθεί επενδύσεις για την προετοιμασία του αερολιμένα του Lübeck για μεγαλύτερο όγκο επιβατών ([1]).

(319) Ωστόσο, η FLG στη σύμβαση του 2000 δεν ήταν υποχρεωμένη να πραγματοποιήσει επενδύσεις ([2]). Η FLG θα μπορούσε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της βάσει αυτής της σύμβασης χωρίς να επενδύσει στην επέκταση του αερολιμένα.

(320) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ήταν δικαιολογημένο οι επενδύσεις στον αερολιμένα του Lübeck να μην αποδοθούν στις συμφωνίες με τη Ryanair του 2010.

(321) Ωστόσο, κατόπιν ανάλυσης των στοιχείων της Γερμανίας, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμφωνήσει σε ένα σημείο και, κατά συνέπεια, πραγματοποιεί τροποποίηση. Στη σύμβαση του 2000 συμφωνήθηκε ότι αυτή θα λήξει στις 30 Μαΐου 2010. Η Γερμανία κατά τον υπολογισμό της πρόσθετης αποδοτικότητας αυτής της σύμβασης έλαβε επίσης υπόψη τις πρόσθετες δαπάνες και έσοδα για τα έτη 2011 και 2012. Η Επιτροπή θεωρεί δικαιολογημένο να λαμβάνονται υπόψη μόνο οι πρόσθετες δαπάνες και έσοδα που προέκυψαν κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Λόγω αυτής της απαραίτητης τροποποίησης, η Επιτροπή πραγματοποίησε δική της ανάλυση. Σε αυτήν στηρίχθηκε η εκτίμηση της πρόσθετης αποδοτικότητας της Γερμανίας και την προσάρμοσε, εφόσον ήταν αναγκαίο, με αποτέλεσμα να προκύψουν οι καταστάσεις στους πίνακες 14, 15 και 16:

Πίνακας 14

Δαπάνες και έσοδα – ευνοϊκότερη περίπτωση

Έτος	Επιβάτες	Έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες	Έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες	Λειτουργικές δαπάνες
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Βλέπε απόφαση (ΕΕ) 2015/1226
([2]) Απόφαση (ΕΕ) 2015/1584

Έτος	Επιβάτες	Έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες	Έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες	Λειτουργικές δαπάνες
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Πίνακας 15

Δαπάνες και έσοδα – δυσμενέστερη περίπτωση

Έτος	Επιβάτες	Έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες	Έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες	Λειτουργικές δαπάνες
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Πίνακας 16

Εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας

Αξιολόγηση της αποδοτικότητας	Ευνοϊκότερη περίπτωση (σε EUR)	Δυσμενέστερη περίπτωση (σε EUR)
Έσοδα από αεροπορικές δραστηριότητες	[…]	[…]
Έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες	[…]	[…]
Λειτουργικές δαπάνες	[…]	[…]
Έξοδα εμπορικής προώθησης	[…]	[…]
Σύνολο	**[…]**	**[…]**

(322) Η Επιτροπή έχει εξαιρέσει τα αναμενόμενα έσοδα και λειτουργικές δαπάνες για το 2011 και το 2012, αφού η σύμβαση του 2000 τότε θα είχε ήδη λήξει (βλέπε πίνακες 14 και 15). Αντιθέτως, βασίστηκε στα αναμενόμενα έσοδα και λειτουργικές δαπάνες για τα έτη 2000-2010, τα οποία παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα 16. Όσον αφορά τα έξοδα εμπορικής προώθησης, η Επιτροπή υπολόγισε το μέσο κόστος ανά επιβάτη στην ευνοϊκότερη και στη δυσμενέστερη περίπτωση βασιζόμενη στα στοιχεία των γερμανικών αρχών. Στη συνέχεια, πολλαπλασίασε τον κατά κεφαλήν μέσο όρο με την αναμενόμενη επιβατική κίνηση για τα έτη 2000-2010, γεγονός που οδηγεί σε εκτίμηση των εξόδων εμπορικής προώθησης σε […] EUR στην ευνοϊκότερη περίπτωση και σε […] EUR στη δυσμενέστερη περίπτωση (πίνακας 16).

(323) Ακόμη και αν η εκ των προτέρων ανάλυση της FLG που υπέβαλε η Γερμανία δεν μείωσε τις μελλοντικές πληρωμές στις τιμές κατά την ημερομηνία λήξης της σύμβασης, τα στοιχεία δείχνουν ότι η σύμβαση αναμενόταν να αποδειχθεί κερδοφόρα.

(324) Εκτός από τα στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία, η Oxera υπέβαλε ανάλυση αποδοτικότητας της σύμβασης του 2000 ([1]). Η Oxera χρησιμοποίησε στην ανάλυσή της, στο μέτρο του δυνατού, πραγματικά δεδομένα, δηλαδή δαπάνες και έσοδα από την περίοδο πριν από τη σύναψη της σύμβασης, για να συναγάγει από αυτά παραδοχές σχετικά με τις προσδοκίες της FLG κατά τη σύναψη της σύμβασης. Εδώ η Oxera χρησιμοποίησε τον πραγματικό αριθμό επιβατών έως την ημέρα σύναψης της σύμβασης. Στα έσοδα από τις αεροπορικές δραστηριότητες και στα έξοδα εμπορικής προώθησης βασίστηκαν τα τέλη και οι πληρωμές βάσει της σύμβασης του 2000. Για τον υπολογισμό των εσόδων από μη αεροπορικές δραστηριότητες και των λειτουργικών δαπανών, η Oxera χρησιμοποίησε πραγματικά στοιχεία από την περίοδο μετά τη σύναψη της σύμβασης.

(325) Η καθαρή παρούσα αξία («ΚΠΑ») της σύμβασης του 2000 με τη Ryanair εκτιμήθηκε σε […] EUR. Για τον λόγο αυτό, η συμφωνία αναμενόταν να είναι κερδοφόρα.

(326) Η Oxera υπολόγισε την ΚΠΑ χωρίς να αποδώσει τα έξοδα επενδύσεων στη σύμβαση του 2000. Αυτό αντιστοιχεί με τη διαπίστωση της Επιτροπής (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 316 έως 320, σύμφωνα με τις οποίες οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στον αερολιμένα του Lübeck δεν έπρεπε να καταλογιστούν στη συμφωνία του 2000.

(327) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Oxera για τον υπολογισμό του όγκου επιβατών, των εσόδων από αεροπορικές δραστηριότητες και των τελών εμπορικής προώθησης βασίστηκε σε εκ των προτέρων στοιχεία, ενώ για τον υπολογισμό των εσόδων από τις μη αεροπορικές δραστηριότητες και των λειτουργικών δαπανών βασίστηκε σε εκ των υστέρων στοιχεία. Σύμφωνα με τα δικά της στοιχεία, η Oxera δεν είχε πρόσβαση σε εκ των προτέρων προβλέψεις των εσόδων από μη αεροπορικές δραστηριότητες και των λειτουργικών δαπανών. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι μόνο τα έσοδα και οι δαπάνες που προέβλεψε εκ των προτέρων ο αερολιμένας κατά τη σύναψη σύμβασης με αεροπορική εταιρεία μπορούν να ληφθούν υπόψη όταν πρόκειται να αξιολογηθεί κατά πόσον η σύμβαση ήταν σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς. Ωστόσο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί επικουρικά μια αξιολόγηση που βασίζεται κατά ένα μέρος σε εκ των υστέρων στοιχεία για να επιβεβαιωθούν οι παραδοχές στις οποίες βασίζονται τα προβλεπόμενα έσοδα και δαπάνες. Πράγματι, τα εκ των προτέρων δεδομένα για τα έσοδα των αεροπορικών δραστηριοτήτων ([…] EUR) τα οποία ανακατασκεύασε η Oxera βρίσκονται ανάμεσα στις προβλέψεις της FLG που υπέβαλε η Γερμανία για την ευνοϊκότερη ([…] EUR) και τη δυσμενέστερη περίπτωση ([…] EUR). Τα εκ των προτέρων δεδομένα για τα έξοδα εμπορικής προώθησης ([…] EUR) τα οποία ανακατασκεύασε η Oxera είναι ακόμη χαμηλότερα από εκείνα που υπέβαλε η Γερμανία: η FLG είχε προβλέψει τα έξοδα εμπορικής προώθησης συνολικά σε […] EUR στην ευνοϊκότερη περίπτωση και σε […] EUR στη δυσμενέστερη περίπτωση. Έτσι επιβεβαιώνεται η αρκετά συντηρητική εκτίμηση των προβλέψεων της FLG.

7.4.3. ***Συμπέρασμα***

(328) Από τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γερμανία προκύπτει ότι η FLG θα μπορούσε να αναμένει θετικό πρόσθετο αποτέλεσμα από τη σύμβαση του 2000. Οι παραδοχές στις οποίες βασίστηκε αυτή η προσδοκία φαίνεται να είναι εύλογες. Αυτό υποστηρίζεται από το γεγονός ότι η πραγματική αύξηση κατά την περίοδο 2000-2005 υπερέβη την αναμενόμενη αύξηση της επιβατικής κίνησης. Το γεγονός ότι η αύξηση της επιβατικής κίνησης αντιμετώπισε περιορισμούς οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στο γεγονός ότι δεν εκδόθηκε η απόφαση έγκρισης σχεδίου, με αποτέλεσμα να καταστεί αδύνατη η επέκταση του αερολιμένα. Αυτό δεν ήταν προβλέψιμο κατά τη σύναψη της σύμβασης του 2000. Οι προσδοκίες της FLG υποστηρίζονται από τη μελέτη της Oxera.

(329) Ως εκ τούτου, θα αναμενόταν εύλογα ότι η σύμβαση του 2000 με τη Ryanair θα απέφερε πρόσθετη αποδοτικότητα για την FLG. Κατά συνέπεια, ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα είχε επίσης συνάψει τη σύμβαση διότι, από την εκ των προτέρων θεώρηση, αυτή θα είχε συμβάλει στην πρόσθετη αποδοτικότητα του αερολιμένα. Λόγω της σαφώς θετικής συμβολής της, η σύμβαση του 2000 μπορεί επίσης να θεωρηθεί μέρος της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα που αναμένεται να οδηγήσει σε αποδοτικότητα τουλάχιστον μακροπρόθεσμα.

([1]) Έκθεση της Oxera «Lübeck airport – Economic MEOP Assessment» (Αερολιμένας Lübeck – Οικονομική έκθεση για την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς) της 1ης Σεπτεμβρίου 2014.

(330) Συνεπώς, η σύμβαση του 2000 μεταξύ της FLG και της Ryanair δεν συνδέεται με κανένα οικονομικό πλεονέκτημα που δεν θα είχε δημιουργηθεί για τη Ryanair υπό κανονικούς όρους της αγοράς. Ως εκ τούτου, αυτή η σύμβαση δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Αυτή η διαπίστωση δεν θίγει το κατά πόσον οι συμφωνίες του 2010 συνεπάγονται κρατική ενίσχυση για τη Ryanair.

7.5. *ΤΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΠΆΓΩΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΏΝ*

7.5.1. ***Επιλεκτικότητα***

(331) Προκειμένου να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, ένα κρατικό μέτρο πρέπει να ευνοεί «ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής». Συνεπώς, μόνο τα μέτρα με τα οποία επωφελούνται επιχειρήσεις με επιλεκτικό τρόπο υπάγονται στην έννοια της ενίσχυσης.

(332) Σύμφωνα με τη νομολογία των δικαστηρίων της ΕΕ, πρέπει να εξετάζεται αν, στο πλαίσιο δεδομένου νομικού καθεστώτος («πλαίσιο αναφοράς»), ένα κρατικό μέτρο μπορεί να ευνοήσει «ορισμένες *επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής*», έναντι άλλων επιχειρήσεων που τελούν σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση, υπό το πρίσμα του σκοπού που επιδιώκεται με το οικείο μέτρο. Ένα μέτρο που κάνει διάκριση μεταξύ επιχειρήσεων που βρίσκονται σε συγκρίσιμη κατάσταση είναι προφανώς επιλεκτικό. Εάν ένα εκ πρώτης όψεως επιλεκτικό μέτρο δικαιολογείται από τη φύση ή την εν γένει οικονομία του συστήματος, δεν θα θεωρείται επιλεκτικό και συνεπώς δεν θα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης ([1]).

(333) Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει να πραγματοποιήσει ανάλυση σε τρία στάδια: Πρώτον, πρέπει να προσδιοριστεί το σύστημα αναφοράς. Δεύτερον, θα πρέπει να προσδιορίζεται το κατά πόσον ένα συγκεκριμένο μέτρο αποτελεί παρέκκλιση από το εν λόγω σύστημα στο μέτρο που διαφοροποιεί τους οικονομικούς φορείς οι οποίοι, υπό το πρίσμα των στόχων που είναι συμφυείς με το σύστημα, βρίσκονται σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση. Εάν υπάρχει παρέκκλιση (και ως εκ τούτου το μέτρο είναι εκ πρώτης όψεως επιλεκτικό), θα πρέπει να διαπιστωθεί, κατά το τρίτο στάδιο της ανάλυσης, κατά πόσον η παρέκκλιση δικαιολογείται από τη φύση ή από την εν γένει οικονομία του πλαισίου (αναφοράς).

(334) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή κίνησε την επίσημη διαδικασία έρευνας λόγω των τελών για την αποπάγωση αεροσκαφών.

(335) Πρέπει πρώτα να διαπιστώσει σε ποιο καθεστώς βασίζονται τα σχετικά τέλη. Όπως διαπιστώνει η Επιτροπή, τα σχετικά τέλη καθορίζονται σε καθεστώς για ειδικά τέλη. Αυτό το καθεστώς για ειδικά τέλη δεν αποτελεί μέρος του γενικού κανονισμού για τα τέλη χρήσης της υποδομής, όμως έχει ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά με αυτά: αναφέρει τις τιμές για ορισμένες υπηρεσίες που παρέχει ο αερολιμένας στις αεροπορικές εταιρείες, καθώς και τις τιμές των αντίστοιχων απαιτούμενων υλικών. Ισχύει για όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα. Επικαιροποιείται τακτικά ανά διαστήματα μερικών ετών, για να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη του κόστους αυτών των ειδικών υπηρεσιών. Μόνο ο αερολιμένας είναι εξουσιοδοτημένος να καταρτίζει το καθεστώς για ειδικά τέλη.

(336) Στην απόφασή του σχετικά με τον αερολιμένα του Lübeck, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο κανονισμός του 2006 για τα τέλη έπρεπε να θεωρηθεί κρίσιμο πλαίσιο αναφοράς ([2]). Λόγω των ομοιοτήτων μεταξύ του γενικού κανονισμού για τα τέλη και του καθεστώτος για τα ειδικά τέλη, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το καθεστώς για τα ειδικά τέλη στον αερολιμένα του Lübeck πρέπει να θεωρηθεί πλαίσιο αναφοράς, βάσει του οποίου πρέπει να εξεταστούν τα τέλη για την αποπάγωση των αεροσκαφών.

(337) Δεύτερον, η Επιτροπή καλείται να εξετάσει κατά πόσον αυτό το καθεστώς για ειδικά τέλη κάνει διαφοροποιήσεις μεταξύ των οικονομικών φορέων οι οποίοι βρίσκονται σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση. Οι κανόνες για τα ειδικά τέλη ισχύουν για όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα του Lübeck. Κατά τη χρήση των υπηρεσιών αποπάγωσης δεν κάνει καμία διάκριση μεταξύ αεροπορικών εταιρειών. Τα ίδια τέλη ισχύουν για κάθε αεροσκάφος που αποπαγώνεται στον αερολιμένα του Lübeck· αυτά εξαρτώνται από το βάρος απογείωσης και τις ποσότητες υγρού αποπάγωσης και ζεστού νερού που χρησιμοποιούνται. Ως εκ τούτου, τα τέλη για τις υπηρεσίες αποπάγωσης στον αερολιμένα του Lübeck δεν παρουσιάζουν απόκλιση από το σύστημα αναφοράς, αφού δεν γίνεται διάκριση μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα τέλη για την αποπάγωση είναι προφανώς μη επιλεκτικά.

([1]) Απόφαση της 7ης Μαρτίου 2012, *British Aggregates Association κατά Επιτροπής*, T-210/02 *RENV*, ECLI:EU:T:2012:110, σκέψεις 82 και 83· απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2011, *Επιτροπή και Ισπανία κατά κυβέρνησης του Γιβραλτάρ και του Ηνωμένου Βασιλείου*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-106/09 P και C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, σκέψεις 74 και 75· απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 2015, *Eventech κατά Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, σκέψεις 54 και 55.

([2]) Απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, *Επιτροπή κατά Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P ECLI:EU:C:2016:971, σκέψη 62.

(338) Για τον λόγο αυτό, δεν είναι απαραίτητο να εξεταστεί κατά πόσον τα τέλη δικαιολογούνται από τη φύση ή την οικονομία του πλαισίου (αναφοράς).

7.5.2. ***Συμπέρασμα***

(339) Ως εκ τούτου, τα τέλη για την αποπάγωση αεροσκαφών δεν μπορούν να αξιολογηθούν ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

8. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(340) Δεν απαιτείται απόφαση στην οποία να κρίνεται κατά πόσον τυχόν κρατικές ενισχύσεις υπέρ της FLG συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, σε τέτοια περίπτωση, μπορούν να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά. Το νομικό πρόσωπο FLG δεν υφίσταται πλέον και έχει διακόψει την οικονομική του δραστηριότητα. Ακόμη και αν υπήρχε οικονομική συνέχεια μεταξύ της FLG και της Yasmina, η ενίσχυση δεν μπορούσε πλέον να ανακτηθεί από τη Yasmina, αφού η Yasmina διαλύθηκε και τα περιουσιακά στοιχεία της πωλήθηκαν σε πτωχευτική διαδικασία βάσει του γερμανικού δικαίου υπό δικαστική εποπτεία.

(341) Η πώληση μεριδίων της FLG στην Infratil το 2005 δεν εξασφάλισε κανένα πλεονέκτημα στην Infratil, αφού η Χανσεατική Πόλη του Lübeck κατά την πώληση των μεριδίων ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς. Η επαναδιαπραγμάτευση του δικαιώματος πώλησης το 2009 και η ανάληψη περαιτέρω ζημιών, καθώς και επενδυτικών και άλλων δαπανών σύμφωνα με τη συμπληρωματική σύμβαση του 2009, επίσης δεν εξασφάλισαν κανένα πλεονέκτημα στην Infratil. Και εδώ η Χανσεατική Πόλη του Lübeck ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς.

(342) Η σύμβαση του 2000 μεταξύ της FLG και της Ryanair θα συνεισέφερε στην αποδοτικότητα του αερολιμένα από εκ των προτέρων θεώρηση. Ως εκ τούτου, ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα είχε συνάψει αυτήν τη σύμβαση, συνεπώς η Ryanair δεν αποκτά πλεονέκτημα από αυτήν τη σύμβαση.

(343) Τα τέλη για τις υπηρεσίες αποπάγωσης στον αερολιμένα του Lübeck σαφώς δεν έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Δεν απαιτείται απόφαση στην οποία να κρίνεται κατά πόσον τυχόν κρατικές ενισχύσεις υπέρ της FLG συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, σε τέτοια περίπτωση, μπορεί να κηρυχθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά, δεδομένου ότι η FLG διέκοψε την οικονομική της δραστηριότητα και δεν είναι πλέον δυνατή η ανάκτηση της ενίσχυσης.

Άρθρο 2

Η πώληση του 90 % των μεριδίων της FLG στην Infratil και οι όροι του δικαιώματος πώλησης που αποτέλεσαν αντικείμενο επαναδιαπραγμάτευσης το 2009 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 3

Η σύμβαση του 2000 μεταξύ της Ryanair και του αερολιμένα του Lübeck δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 4

Τα τέλη για την αποπάγωση αεροσκαφών δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 7 Φεβρουαρίου 2017.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής