II

(Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2017/2336,

annettu 7 päivänä helmikuuta 2017,

väitetystä valtiontuesta SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) ja SA.31149 (2012/C), jonka Saksa on myöntänyt yrityksille Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited ja Ryanair sekä muille lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille

(tiedoksiannettu numerolla C(2017) 602)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([1]) ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([2]) ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

1.1 *MENETTELY SA.21877*

(1) Komissio sai vuosina 2002, 2003, 2004, 2005 ja 2006 Air Berlin -lentoyhtiöltä, eräältä ympäristöalan kansalaisjärjestöltä (Bund Umwelt und Naturschutz) ja yksityishenkilöiltä useita kanteluja väitetystä valtiontuesta Flughafen Lübeck GmbH:lle, jäljempänä 'FLG', Infratil Limitedille, jäljempänä 'Infratil' ([3]) ja Ryanair-lentoyhtiölle ([4]).

(2) Komissio pyysi 7 päivänä marraskuuta 2005 Saksalta tietoja, jotka Saksa toimitti 7 päivänä helmikuuta 2006. Lisätietoja pyydettiin 22 päivänä maaliskuuta 2006 päivätyllä kirjeellä, johon Saksa vastasi 12 päivänä kesäkuuta 2006. Komission yksiköiden, lentoaseman toiminnasta vastaavan yrityksen enemmistöosakkaan Infratilin ja Lyypekin hansakaupungin, jäljempänä 'Lyypekin kaupunki', välillä järjestettiin kokoukset 14 päivänä lokakuuta ja 4 päivänä joulukuuta 2006. Näiden kokousten jälkeen Infratil toimitti lisätietoja 16 ja 31 päivänä lokakuuta 2006, 6 päivänä marraskuuta 2006 sekä 4, 6 ja 21 päivänä joulukuuta 2006 päivätyillä sähköpostiviesteillä ja fakseilla.

([1]) EUVL C 287, 29.11.2007, s. 27.
([2]) EUVL C 295, 7.12.2007, s. 29 ja EUVL C 241, 10.8.2012, s. 56.
([3]) *Infratil* on uusiseelantilainen infrastruktuuri-investointeihin keskittyvä sijoitusyhtiö. Se investoi energia-alaan, lentoasemiin ja julkiseen liikenteeseen. Sen omistuksessa olivat muun muassa seuraavat lentoasemat, joiden toiminnasta se myös vastasi: Wellingtonin kansainvälinen lentoasema Uudessa-Seelannissa sekä Glasgow'n Prestwickin lentoasema ja Kentin kansainvälinen lentoasema Yhdistyneessä kuningaskunnassa. Se on nyttemmin luopunut sijoituksistaan eurooppalaisiin lentoasemiin.
([4]) *Ryanair* on irlantilainen lentoyhtiö ja Euroopan halpalentoyhtiöiden liiton jäsen. Lentoyhtiö harjoitti liiketoimintaa toissijaisilla alueellisilla lentoasemilla. Lentoyhtiö lentää tällä hetkellä noin 160 Euroopan kohteeseen. Ryanairilla on tasarakenteinen kalusto, joka sisältää 272 kappaletta 189-paikkaisia Boeing 737–800 -ilma-aluksia. Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekoajankohtana vuonna 2007 Ryanair liikennöi Lyypekin lentoasemalta 23:a lentoa viikossa viiteen Euroopan kohteeseen. Kyseiset kohteet ovat Lontoon Stanstedin lentoasema Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Milanon Bergamon lentoasema ja Pisan lentoasema Italiassa, Palma de Mallorcan lentoasema Espanjassa sekä Tukholman Skavstan lentoasema Ruotsissa.

(3) Saksa pyysi 18 päivänä tammikuuta 2007 päivätyllä kirjeellä komissiota keskeyttämään asian alustavan tutkinnan. Komissio hylkäsi pyynnön 2 päivänä toukokuuta 2007 päivätyllä kirjeellä.

(4) Saksa lähetti 24 päivänä huhtikuuta 2007 komissiolle lisähuomautuksia. Saksan ja komission yksiköiden välinen kokous järjestettiin 21 päivänä kesäkuuta 2007.

(5) Komissio ilmoitti 10 päivänä heinäkuuta 2007 päivätyllä kirjeellä Saksalle päätöksestään aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukainen menettely, joka koskee Lyypekin lentoaseman rahoitusta, Lyypekin kaupungin ja Infratilin välisiä rahoitussuhteita sekä lentoaseman rahoitussuhteita Ryanairin kanssa, jäljempänä 'vuoden 2007 aloittamispäätös'. Muodollinen tutkintamenettely kirjattiin rekisteriin viitteellä SA.21877 (C 24/2007).

(6) Vuoden 2007 aloittamispäätökseen hyväksyttiin oikaisu 24 päivänä lokakuuta 2007.

(7) Vuoden 2007 aloittamispäätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([1]) 29 päivänä marraskuuta 2007. Oikaisu julkaistiin 7 päivänä joulukuuta 2007 ([2]). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa kuukauden kuluessa julkaisusta.

(8) Komissio sai huomautuksia Ryanairilta, Air Berliniltä, Infratililta, FLG:ltä, kahdelta kansalaisjärjestöltä ([3]), Lyypekin teollisuus- ja kauppakamarilta, jäljempänä 'IHK Lübeck' ([4]), Saksan lentoyhtiöiden liitolta (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, jäljempänä 'BDF') ja yksityishenkilöiltä ([5]). Saksa vastasi näihin huomautuksiin 17 päivänä huhtikuuta 2008.

(9) Komission riippumaton konsulttiyritys Ecorys pyysi 24 päivänä heinäkuuta 2008 Saksalta tietoja laatiakseen raportin asiasta. Saksa otti 1 päivänä elokuuta 2008 yhteyttä komissioon ja kyseenalaisti Ecorysin oikeuden saada tietoja ja asiakirjoja. Komissio vastasi tähän 8 päivänä elokuuta 2008 ja vahvisti, että komissio on siirtänyt toimivaltuutensa Ecorysille tässä asiassa. Tämän jälkeen pyydetyt tiedot saatiin 18 päivänä syyskuuta 2008.

(10) Komissio pyysi Saksalta lisätietoja 16 päivänä huhtikuuta 2009. Saksa pyysi määräajan jatkamista 21 päivänä huhtikuuta 2009 ja uudelleen 7 päivänä heinäkuuta 2009. Pyydetyt tiedot toimitettiin 30 päivänä lokakuuta 2009. Komissio pyysi 29 päivänä lokakuuta 2009 lisätietoja, jotka Saksa toimitti 16 päivänä joulukuuta 2009.

(11) Komissio sai tietoja Air Berliniltä 17 päivänä lokakuuta 2010.

(12) Komissio pyysi Saksalta 28 päivänä maaliskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä lisätietoja. Saksa pyysi määräajan jatkamista 15 päivänä huhtikuuta 2011. Komissio suostui Saksan jatkamispyyntöön 20 päivänä huhtikuuta 2011. Saksa pyysi 21 päivänä huhtikuuta 2011 määräajan jatkamista edelleen, ja komissio suostui tähän 27 päivänä huhtikuuta 2011. Saksa toimitti ensimmäisen osan pyydetyistä tiedoista 16 päivänä toukokuuta 2011. Komissio katsoi 20 päivänä toukokuuta 2011 päivätyssä kirjeessä, että toimitetut tiedot olivat puutteellisia, ja pyysi puuttuvia tietoja. Saksa kyseenalaisti tämän 7 päivänä kesäkuuta 2011 päivätyssä kirjeessä. Komissio vastasi 15 päivänä kesäkuuta 2011 ja pyysi puuttuvia tietoja.

(13) Komissio lähetti 8 päivänä huhtikuuta 2011 Ryanairille kyselylomakkeen. Vastaukset palautettiin komissiolle 4 päivään heinäkuuta 2011 mennessä. Komissio toimitti nämä vastaukset Saksalle 18 päivänä heinäkuuta 2011 ja kehotti sitä esittämään huomautuksensa 18 päivään elokuuta 2011 mennessä. Komissio lähetti 8 päivänä elokuuta 2011 Saksalle käännetyn toisinnon Ryanairin vastauksista ja pidensi Saksan huomautusten esittämisen määräaikaa 9 päivään syyskuuta 2011. Saksan huomautukset lähetettiin komissiolle lopulta 8 päivänä syyskuuta 2011. Komissio pyysi 7 päivänä helmikuuta 2012 Ryanairilta lisätietoja Ryanairin 4 päivänä heinäkuuta 2011 toimittamasta Oxeran tutkimuksesta. Ryanair pyysi 13 päivänä helmikuuta 2012 vastausmääräajan jatkamista. Oxera pyysi 16 päivänä 2012 komissiolta selvennystä yhteen esitetyistä kysymyksistä. Komissio toimitti selvennyksen 17 päivänä helmikuuta 2012. Ryanair lähetti huomautuksensa 13 päivänä huhtikuuta 2012. Komissio lähetti nämä huomautukset Saksalle 27 päivänä kesäkuuta 2012. Saksa esitti Ryanairin toimittamia tietoja koskevia huomautuksia 10 päivänä syyskuuta 2012 päivätyssä kirjeessä.

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

(14) Ecorysin 29 päivänä maaliskuuta 2011 julkaisema loppuraportti lähetettiin Saksalle 29 päivänä kesäkuuta 2011 ja Saksaa kehotettiin esittämään siitä huomautuksia. Raportin käännös lähetettiin Saksalle 24 päivänä elokuuta 2011 ja Saksaa kehotettiin esittämään huomautuksia 26 päivään syyskuuta 2011 mennessä. Saksa lähetti huomautuksensa 10 päivänä lokakuuta 2011.

(15) Saksa lähetti toisen osan komission pyytämistä tiedoista 30 päivänä kesäkuuta 2011. Saksa vastasi komission 15 päivänä kesäkuuta 2011 päivättyyn kirjeeseen 29 päivänä kesäkuuta 2011. Komissio pyysi 5 päivänä heinäkuuta 2011 Saksaa lähettämään puuttuvat tiedot. Saksa lähetti puuttuvat tiedot 15 päivänä heinäkuuta 2011.

(16) Ryanair lähetti 4 päivänä heinäkuuta 2011 komissiolle huomautuksia, jotka toimitettiin Saksalle 8 päivänä elokuuta 2011. Saksa esitti 8 päivänä lokakuuta 2011 huomautuksia näistä tiedoista.

(17) Komissio pyysi Saksalta lisätietoja 20 päivänä helmikuuta 2012. Saksa pyysi 19 päivänä maaliskuuta 2012 tietojen toimittamisen määräajan jatkamista 17 päivään huhtikuuta 2012. Komissio suostui tähän 21 päivänä maaliskuuta 2012. Saksa vastasi 17 päivänä huhtikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä komission 24 päivänä helmikuuta 2012 lähettämiin kysymyksiin. Komissio pyysi 18 päivänä huhtikuuta 2012 Saksaa lähettämään puuttuvat tiedot 28 päivään huhtikuuta 2012 mennessä ilman määräajan jatkamismahdollisuutta. Komissio ilmoitti lisäksi, että ellei pyyntöä noudateta, annettaisiin tietojen antamista koskeva välipäätös neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([1]) 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Komissio ja Saksa pitivät kokouksen 2 päivänä toukokuuta 2012. Komissio suostui 3 päivänä toukokuuta 2012 jatkamaan määräaikaa 11 päivään toukokuuta 2012. Saksa viittasi 7 päivänä toukokuuta 2012 komission menettelyvirheisiin ja kieltäytyi toimittamasta lisätietoja.

(18) Ryanair lähetti 10 päivänä huhtikuuta 2013 päivätyssä kirjeessä komissiolle raportin Oxeran lähestymistavasta markkinataloustoimijaperiaatteeseen. Raportti lähetettiin Saksalle 3 päivänä toukokuuta 2013. Ryanair lähetti lisähuomautuksia komissiolle 20 päivänä joulukuuta 2013.

(19) Komissio kehotti 24 päivänä helmikuuta 2014 päivätyssä kirjeessä Ryanairia esittämään huomautuksia vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen ([2]) soveltamisesta. Komissio kehotti 21 päivänä maaliskuuta 2014 Infratiliä esittämään huomautuksia vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen soveltamisesta. Muodollinen kehotus kaikille asianosaisille esittää huomautuksia vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoista julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 15 päivänä huhtikuuta 2014 ([3]). Saksa lähetti huomautuksensa 12 päivänä toukokuuta 2014. Air Berlin, Infratil ja Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV, jäljempänä 'SGF' ([4]), esittivät täydentäviä huomautuksia.

1.2 *MENETTELYT SA.27585 JA SA.31149*

(20) SGF lähetti 28 päivänä tammikuuta 2009 kantelun asiasta SA.21877. Tämä kantelu kirjattiin valtiontukiasiana CP 31/2009 (SA.27585).

(21) Komissio pyysi 5 päivänä helmikuuta 2009 päivätyllä kirjeellä Saksalta tietoja Lyypekin lentoasemaa koskevista lehtiartikkeleista. Saksa vastasi 5 ja 12 päivänä maaliskuuta 2009 päivätyillä kirjeillä.

(22) Komissio pyysi Saksalta 16 päivänä huhtikuuta 2009 päivätyllä kirjeellä lisätietoja. Saksa vastasi pyyntöön 9 päivänä heinäkuuta 2009.

(23) SGF toimitti 22 ja 30 päivänä kesäkuuta 2010 uuden kantelun, jonka mukaan Saksa myönsi FLG:lle ja Infratilille lisää sääntöjenvastaista valtiontukea. Tämä kantelu kirjattiin valtiontukiasiana CP 162/2010 (SA.31149).

(24) Komissio toimitti tämän kantelun Saksalle 7 päivänä heinäkuuta 2010 päivätyllä kirjeellä ja pyysi tietoja asiasta. Saksa pyysi 13 päivänä heinäkuuta 2010 päivätyllä kirjeellä määräajan jatkamista. Komissio suostui pyyntöön 14 päivänä lokakuuta 2010 päivätyllä kirjeellä.

([1]) Neuvoston asetus (EY) N:o 659/1999, annettu 22 päivänä maaliskuuta 1999, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.)

([2]) Komission tiedonanto – Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille (EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3).

([3]) EUVL C 113, 15.4.2014, s. 30.

([4]) Kyseessä on yleisön osallistumisesta tiettyjen ympäristöä koskevien suunnitelmien ja ohjelmien laatimiseen sekä neuvoston direktiivien 85/337/ETY ja 96/61/EY muuttamisesta yleisön osallistumisen sekä muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeuden osalta 26 päivänä toukokuuta 2003 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/35/EY (EUVL L 156, 25.6.2003, s. 17) säännösten mukaisesti rekisteröity kansalaisjärjestö.

(25) Komissio pyysi Saksalta 28 päivänä maaliskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä lisätietoja. Komissio pyysi 8 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Ryanairilta tietoja sen sopimuksista FLG:n kanssa.

(26) Saksa pyysi määräajan jatkamista 15 päivään heinäkuuta 2011. Komissio pyysi 20 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Saksaa vastaamaan kanteluita koskeviin kysymyksiin 28 päivään huhtikuuta 2011 mennessä. Saksa pyysi 21 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä määräajan jatkamista edelleen. Komissio myönsi 27 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä lisäaikaa 16 päivään toukokuuta 2011 saakka. Saksa lähetti tiedot 16 päivänä toukokuuta 2011.

(27) Komissio lähetti 20 päivänä toukokuuta 2011 asetuksen (EY) N:o 659/1999 10 artiklan 3 kohdan mukaisen muistutuksen, jossa se totesi lähetettyjen tietojen olevan puutteellisia. Vastauksen määräaika oli 7 päivä kesäkuuta 2011. Saksa vastasi 7 päivänä kesäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä, jossa se kiisti, että 20 päivänä toukokuuta 2011 lähetetty kirje oli asetuksessa (EY) N:o 659/1999 tarkoitettu muistutus, koska kahden kysymyksen sanamuotoa oli ilmeisesti muutettu ja yksi kysymys oli Saksan näkemyksen mukaan uusi.

(28) Komissio lähetti 15 päivänä kesäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Saksalle toisen asetuksen (EY) N:o 659/1999 10 artiklan 3 kohdan mukaisen muistutuksen ja antoi mahdollisuuden toimittaa tietoja 29 päivään kesäkuuta 2011 mennessä. Mikäli tätä muistutusta ei noudatettaisi, komissio harkitsisi tietojen antamista koskevan välipäätöksen antamista. Saksa vastasi joihinkin kysymyksiin 29 päivänä kesäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä ja ilmoitti komissiolle, että vastaukset muihin kysymyksiin toimitettaisiin heinäkuun 2011 kuluessa.

(29) Komissio sai Ryanairilta lisätietoja 4 päivänä heinäkuuta 2011 päivätyssä kirjeessä.

(30) Komissio lähetti 5 päivänä heinäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Saksalle kolmannen asetuksen (EY) N:o 659/1999 10 artiklan 3 kohdan mukaisen muistutuksen ja antoi mahdollisuuden toimittaa jäljellä olevia kysymyksiä koskevia tietoja 15 päivään heinäkuuta 2011 mennessä. Saksa vastasi 15 päivänä heinäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä.

(31) Komissio toimitti Ryanairin 4 päivänä heinäkuuta 2011 toimittamat huomautukset 18 päivänä kesäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Saksalle ja kehotti sitä esittämään huomautuksia. Saksa pyysi Ryanairin huomautusten kääntämistä saksaksi. Komissio lähetti Ryanairin huomautusten saksankielisen toisinnon Saksalle 8 päivänä elokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä.

(32) Saksa esitti 8 päivänä syyskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä huomautuksia Ryanairin toimittamista huomautuksista. Komissio pyysi 7 päivänä helmikuuta 2012 Ryanairilta lisätietoja Oxeran tutkimuksesta. Ryanair pyysi 13 päivänä helmikuuta 2012 vastausmääräajan jatkamista. Se pyysi selvennystä yhteen komission esittämistä kysymyksistä 16 päivänä helmikuuta 2012. Komissio toimitti selvennyksen 17 päivänä helmikuuta 2012.

(33) Komissio ilmoitti 22 päivänä helmikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä Saksalle päätöksestään aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukainen menettely, joka koskee Infratilille, FLG:lle, Ryanairille ja muille Lyypekin lentoasemalta liikennöiville lentoyhtiöille mahdollisesti myönnettyä valtiontukea, jäljempänä 'vuoden 2012 aloittamispäätös' ([1]). Vastauksena Saksa pyysi 14 päivänä maaliskuuta 2012 päivätyllä kirjeellä peittämään tietyt vuoden 2012 aloittamispäätökseen sisältyvät tiedot. Komissio suostui pyyntöön osittain 20 päivänä maaliskuuta 2012 päivätyllä kirjeellä ja selitti, ettei se voinut hyväksyä tiettyjen tietojen peittämistä. Saksa kyseenalaisti edelleen tietojen luottamuksellisuutta koskevan komission kannan 3 päivänä huhtikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä. Komissio lähetti 25 päivänä huhtikuuta 2012 Saksalle tätä asiaa koskevan kirjeen, jossa se toimitti toisen version vuoden 2012 aloittamispäätöksestä sekä lisäperusteluja.

(34) Ryanair lähetti 2 päivänä maaliskuuta 2012 komissiolle pyynnön saada tarkastaa vuoden 2012 aloittamispäätös ennen sen julkaisemista, jotta luottamuksellisia tietoja ei julkistettaisi. Komissio vastasi pyyntöön 6 päivänä maaliskuuta 2012 ja huomautti, että tällaisten tietojen toimittaminen Ryanairille kuuluu jäsenvaltiolle. Ryanairin, komission ja Saksan välillä käydyn runsaan kirjeenvaihdon jälkeen Ryanair toimitti 27 päivänä huhtikuuta 2012 luettelon luottamuksellisten tietojen poistamispyynnöistä ja arvosteli menettelyyn liittyviä seikkoja. Lisäksi Saksa toimitti 30 päivänä huhtikuuta komissiolle 2012 Ryanairin tekemiä lisäpyyntöjä tiettyjen tietojen peittämisestä. Vuoden 2012 aloittamispäätöksestä lähetettiin 29 päivänä kesäkuuta 2012 Ryanairille versio, jossa tietoja oli peitetty.

(35) Kuten komissio oli 7 päivänä helmikuuta 2012 pyytänyt, Ryanair toimitti huomautuksia 13 päivänä huhtikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä. Komissio välitti nämä huomautukset Saksalle 27 päivänä kesäkuuta 2012. Saksa esitti Ryanairin toimittamia tietoja koskevia huomautuksia 10 päivänä syyskuuta 2012 päivätyssä kirjeessä.

([1]) Ennen menettelyn aloittamista toimenpiteet tutkittiin asioissa CP 31/2009 (SA.27585) ja CP 162/2010 (SA.31149).

(36) Komissio pyysi 24 päivänä helmikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä Saksaa toimittamaan lisätietoja asioista 20 päivän kuluessa. Saksa pyysi 19 päivänä maaliskuuta 2012 määräajan jatkamista 20 päivään huhtikuuta 2012. Komissio suostui 21 päivänä maaliskuuta 2012 päivätyllä kirjeellä jatkamaan määräaikaa 17 päivään huhtikuuta 2012. Saksa toimitti pyydetyt tiedot 17 päivänä huhtikuuta 2012. Komissio totesi 18 päivänä huhtikuuta 2012 päivätyssä kirjeessä, että Saksan toimittamat tiedot olivat puutteellisia ja pyysi sitä toimittamaan puuttuvat tiedot 28 päivään huhtikuuta 2012 mennessä. Komissio lisäsi, että ellei pyyntöä noudateta, annettaisiin tietojen antamista koskeva välipäätös asetuksen (EY) N:o 659/1999 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Komissio lähetti 3 päivänä toukokuuta 2012 Saksalle toisen kirjeen, jossa se kehotti sitä toimittamaan puuttuvat tiedot 11 päivään toukokuuta 2012 mennessä.

(37) Saksa toimitti 14 päivänä toukokuuta 2012 komissiolle huomautuksia vuoden 2012 aloittamispäätöksestä.

(38) Vuoden 2012 aloittamispäätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 10 päivänä elokuuta 2012 ([1]). Kaikille asianosaisille annettiin mahdollisuus esittää päätöksestä huomautuksia yhden kuukauden kuluessa. Ryanair pyysi 16 ja 22 päivänä elokuuta 2012 päivätyillä kahdella kirjeellä määräajan jatkamista 24 päivään syyskuuta 2012. Wizz Air pyysi 24 päivänä elokuuta 2012 määräajan jatkamista 24 päivään syyskuuta 2012. Infratil pyysi 31 päivänä elokuuta 2012 määräajan jatkamista 10 päivään lokakuuta 2012. Lyypekin kaupunki ja FLG pyysivät 5 päivänä syyskuuta 2012 komissiota jatkamaan määräaikaa 10 päivään lokakuuta 2012. Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen, jäljempänä 'ADV' ([2]), pyysi 7 päivänä syyskuuta 2012 määräajan jatkamista 10 päivään lokakuuta 2012. Samana päivänä komissio hyväksyi Ryanairin, Wizz Airin, ADV:n, Lyypekin kaupungin, FLG:n ja Infratilin pyynnöt määräajan jatkamisesta.

(39) Pro Airport Lübeck e.V. toimitti huomautuksensa 9 päivänä syyskuuta 2012.

(40) Flughafen Hamburg GmbH, jäljempänä 'Hampurin lentoasema', ja Schleswig-Holsteinin osavaltion hallitus pyysivät 10 päivänä syyskuuta 2012 komissiota jatkamaan huomautusten tekemisen määräaikaa 10 päivään lokakuuta 2012. Komissio suostui tähän seuraavana päivänä. SGF toimitti huomautuksensa komissiolle 10 päivänä syyskuuta 2012.

(41) Ryanair toimitti 24 päivänä syyskuuta 2012 komissiolle huomautuksensa, joihin sisältyi Oxeran laatima raportti. Lyypekin kaupunki toimitti huomautuksensa komissiolle 8 päivänä lokakuuta 2012 päivätyllä kirjeellä. ADV, FLG, Infratil ja Wizz Air toimittivat 10 päivänä lokakuuta 2012 komissiolle huomautuksia, joihin sisältyi Oxeran laatima raportti. Samana päivänä Ryanair lisäsi huomautuksiinsa useita Oxeran laatimia raportteja.

(42) Komissio toimitti 3 päivänä toukokuuta 2014 ei-luottamukselliset versiot Oxeran raporteista Saksalle ja kehotti sitä esittämään huomautuksia.

(43) Ryanair toimitti lisätietoja 15 päivänä toukokuuta 2013, 17 päivänä tammikuuta 2014 ja 31 päivänä tammikuuta 2014.

(44) Komissio pyysi 11 päivänä helmikuuta 2013 päivätyllä kirjeellä Saksaa toimittamaan kaikki Lyypekin lentoaseman yksityistämiseen liittyvät sopimukset 20 päivän kuluessa. Saksa kieltäytyi 28 päivänä helmikuuta 2014 päivätyssä kirjeessä paljastamasta tällaisia tietoja komissiolle, koska Lyypekin lentoaseman yksityistäminen ei kuulunut meneillään olevan menettelyn piiriin. Komission ja Saksan välisten neuvottelujen jälkeen Saksa lähetti Lyypekin lentoaseman yksityistämistä koskevat tiedot 13 päivänä maaliskuuta 2014 päivätyllä kirjeellä.

(45) Komissio ilmoitti Saksalle 24 päivänä helmikuuta 2013 ja 17 päivänä maaliskuuta 2014 vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen käyttöönotosta ja niiden merkityksestä nykyisten menettelyjen kannalta ja kehotti Saksaa esittämään huomautuksia. Vastauksena Saksa toimitti tietoja 27 päivänä maaliskuuta 2014. Lisähuomautuksia esittivät Wizz Air 30 päivänä huhtikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä ja Saksa 12 päivänä toukokuuta 2014 päivätyllä kirjeellä.

(46) Ryanair toimitti 2, 12 ja 26 päivänä syyskuuta 2014 päivätyillä kirjeillä Oxeran laatimia lisäraportteja komission markkinataloustoimijaperiaatteeseen äskettäin soveltamasta lähestymistavasta.

1.3 *YHTEINEN MENETTELY, JOKA KOSKEE ASIOITA SA.21877, SA.27585 JA SA.31149*

(47) Komissio yhdisti menettelyt SA.21877, SA.27585 ja SA.31149 vuonna 2014.

(48) Se pyysi Saksalta 30 päivänä syyskuuta 2014 päivätyllä kirjeellä lisätietoja.

([1]) EUVL C 241, 10.8.2012, s. 56.
([2]) Saksan kaupallisten lentoasemien liitto (Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen).

(49) Saksa pyysi 6 päivänä lokakuuta 2014 komissiota jatkamaan pyydettyjen tietojen toimittamisen määräaikaa 30 päivään marraskuuta 2014. Komissio jatkoi määräaikaa 17 päivään marraskuuta 2014. Komissio lähetti 21 päivänä marraskuuta 2014 Saksalle muistutuksen, jossa se kehotti sitä toimittamaan pyydetyt tiedot 3 päivään joulukuuta 2014 mennessä. Komissio totesi, että ellei muistutusta noudateta, annettaisiin tietojen antamista koskeva välipäätös asetuksen (EY) N:o 659/1999 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Saksa toimitti pyydetyt tiedot 3 päivänä joulukuuta 2014. Joulukuun 18 päivänä 2014 järjestetyn puhelinneuvottelun jälkeen Saksa toimitti lisätietoja 12 ja 14 päivänä tammikuuta 2015.

(50) Komissio sai Ryanairilta huomautuksia 26 päivänä tammikuuta ja 9 ja 27 päivänä helmikuuta 2015 päivätyillä sähköpostiviesteillä.

(51) Air Berlin ilmaisi 30 päivänä tammikuuta 2015 kiinnostuksensa Ryanairille myönnettyä väitettyä valtiontukea koskevaan komission päätökseen.

(52) Komissio toimitti 23 päivänä maaliskuuta 2015 päivätyllä kirjeellä kolmansien osapuolien esittämiä lisähuomautuksia ja kehotti Saksaa esittämään huomautuksia. Saksa vastasi 9 päivänä huhtikuuta 2015 toimittamalla huomautuksensa kolmansien osapuolten huomautuksista.

(53) Komissio pyysi 20 päivänä huhtikuuta 2015 päivätyllä sähköpostiviestillä lisätietoja Yasmina Flughafenmanagement GmbH:stä, jäljempänä 'Yasmina' ([1]), joka oli Lyypekin lentoaseman pitäjä vuosina 2013 ja 2014. Lisäkysymyksiä Infratilin maksamasta myyntioptioiden hinnasta lähetettiin Saksalle 4 päivänä toukokuuta 2015.

(54) Lyypekin kaupunki vastasi 5 päivänä toukokuuta 2015 Yasminaa koskeviin kysymyksiin. Saksa vastasi 11 päivänä toukokuuta 2015 päivätyllä kirjeellä komission pyyntöön saada lisätietoja myyntioptioiden hinnasta.

(55) Komissio esitti 13 päivänä toukokuuta 2015 Oxeralle kysymyksen väitetystä valtiontuesta jäänpoistomaksujen osalta. Oxera toimitti vastauksena jäänpoistoa koskevan raportin 18 päivänä toukokuuta 2015.

(56) Komissio pyysi 22 päivänä toukokuuta 2015 päivätyllä sähköpostiviestillä Oxeralta selvennystä sen syyskuussa 2014 ja helmikuussa 2015 laatimiin raportteihin Ryanairin ja FLG:n välillä vuonna 2010 tehtyjen lisäsopimusten kannattavuudesta. Komissio sai vastauksen 28 päivänä toukokuuta 2015.

(57) Komissio esitti 23 päivänä kesäkuuta 2015 Saksalle lisäkysymyksiä. Vastaukset saatiin 25 päivänä kesäkuuta ja 3 päivänä heinäkuuta 2015. Komissio lähetti 29 päivänä kesäkuuta 2015 Saksalle lisäkysymyksiä, joihin saatiin vastaukset 24 päivänä heinäkuuta 2015 päivätyssä kirjeessä.

(58) Ryanair lähetti komissiolle Oxeran selittävän muistion 3 päivänä heinäkuuta 2015.

(59) Komissio esitti 4 päivänä elokuuta 2015 Saksalle lisäkysymyksiä. Vastaukset saatiin 10 päivänä syyskuuta 2015.

(60) Ryanair toimitti 30 päivänä marraskuuta 2015 komissiolle toisen Oxeran muistion, joka koski lentoaseman ja lentoyhtiöiden välisten sopimusten markkinataloustoimija-arviointeja lentoaseman yleisen kannattavuuden yhteydessä. Lyypekin kaupunki toimitti lisätietoja 20 päivänä tammikuuta 2016 ja Saksa teki samoin 19 päivänä helmikuuta 2016.

1.4 *MUUTOKSENHAKU VUODEN 2012 ALOITTAMISPÄÄTÖKSEEN LENTOASEMAMAKSUTAULUKON OSALTA*

(61) Lyypekin kaupunki haki vuoden 2012 aloittamispäätöksen osittaista kumoamista. Unionin yleinen tuomioistuin kumosi vuoden 2012 aloittamispäätöksen Lyypekin lentoaseman vuonna 2006 hyväksymän lentoasemamaksutaulukon, jäljempänä 'vuoden 2006 lentoasemamaksutaulukko', osalta ([2]). Komissio valitti tästä tuomiosta unionin tuomioistuimeen, joka vahvisti unionin yleisen tuomioistuimen tuomion ([3]). Näin ollen vuoden 2012 aloittamispäätös kumottiin lopullisesti vuoden 2006 lentoasemamaksutaulukon osalta. Tästä syystä vuoden 2006 lentoasemamaksutaulukkoa ei arvioida tässä päätöksessä.

([1]) Yasmina oli luonnollisen henkilön, saudiarabialaisen Adel Mohammed Saleh M. Alghanmin, omistaman sijoitusyhtiö 3 Y Logistic und Projektbetreuung GmbH:n, jäljempänä '3Y', kokonaan omistama tytäryhtiö. Yasmina perustettiin Lyypekin lentoaseman ostamista ja sen toiminnan harjoittamista varten.

([2]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 9.9.2014, Hansestadt Lübeck v. Euroopan komissio, T-461/12, ECLI:EU:T:2014:758.

([3]) Unionin tuomioistuimen tuomio 21.12.2016, komissio v. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

2. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TOIMENPITEISTÄ

2.1 *TUTKINNAN TAUSTA JA TOIMENPITEIDEN ASIAYHTEYS*

2.1.1 ***Vaikutusalue, matkustajamäärien kehitys ja lentoasemalta liikennöivät lentoyhtiöt***

(62) Lyypekin lentoasema sijaitsee noin 73 kilometrin päässä Hampurin kaupungista Schleswig-Holsteinin osavaltiossa Saksassa.

(63) Lentoasema itse määrittelee vaikutusalueeksi Hampurin ja Öresundin (Kööpenhaminan suuralue / Malmö) suurkaupunkialueen. Tälle alueelle voidaan liikennöidä seuraavien lentoasemien kautta:

— Hampurin lentoasema (~ 78 kilometriä Lyypekin lentoasemasta, ~ 65 minuutin ajomatka)

— Rostockin lentoasema (~ 134 kilometriä Lyypekin lentoasemasta, ~ 1 tunnin ja 19 minuutin ajomatka)

— Bremenin lentoasema (~ 185 kilometriä Lyypekin lentoasemasta, ~ 1 tunnin ja 56 minuutin ajomatka)

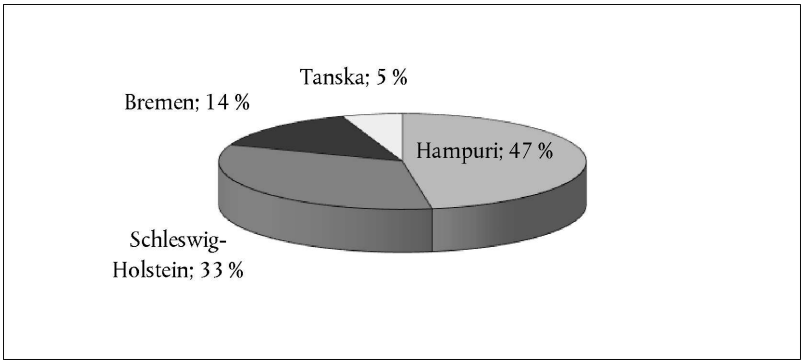
— Hannoverin lentoasema (~ 208 kilometriä Lyypekin lentoasemasta, ~ 2 tunnin ja 8 minuutin ajomatka) ja

— Kööpenhaminan lentoasema (~ 280 kilometriä Lyypekin lentoasemasta, ~ 3 tunnin ajo- ja lauttamatka).

(64) Lentoaseman vuonna 2009 teettämän markkinatutkimuksen mukaan suurin osa (47,20 prosenttia) Lyypekin lentoaseman (lähtevistä) matkustajista tuli Hampurista. Lentoasema odotti tanskalaisten lähtevien matkustajien määrän kasvavan Saksan ja Tanskan välisen Fehmarninsalmen kiinteän yhteyden valmistuttua. Kaaviossa 1 esitetään yhteenveto Lyypekin lentoaseman matkustajien alkuperästä.

Kaavio 1

Lyypekin lentoaseman lähtevien matkustajien alkuperä (markkinatutkimus 2009)



(65) Lentoaseman matkustajaliikenne oli kasvanut 48 652 matkustajasta 546 146 matkustajaan vuosien 1999 ja 2010 välillä (ks. taulukko 1). Lentoasema odotti matkustajamääränsä kasvavan 2,2 miljoonaan vuoteen 2015 mennessä. Tämä kehitys ei kuitenkaan toteutunut.

Taulukko 1

Lyypekin lentoaseman matkustajamäärien kehitys vuosina 1999–2013 [1]

Vuosi	Matkustajamäärä
1999	48 652
2000	142 586
2001	192 726
2002	244 768
2003	514 560

Vuosi	Matkustajamäärä
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]) Ks. Lyypekin lentoaseman verkkosivusto osoitteessa http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (tiedot haettu 22. toukokuuta 2015).

(66) Tämän päätöksen tekoajankohtana mikään lentoyhtiö ei liikennöi Lyypekistä. Tarjolla ei ole reitti- eikä tilauslentoja.

2.1.2 ***Lentoaseman omistus***

(67) Lyypekin lentoaseman toiminnasta vastasi alun perin FLG, joka oli osakeyhtiö. Tietty osa lentoasemainfrastruktuurista ja maasta oli säilynyt Lyypekin kaupungin omistuksessa. FLG voi käyttää lentoasemainfrastruktuuria vuokrasopimuksen perusteella. FLG:n omistus vaihtui useita kertoja viime vuosina. Lyypekin kaupunki oli 30 päivään marraskuuta 2005 FLG:n ainoa osakas ja omisti 100 prosenttia osakkeista. ”Vuoden 2005 osallistumissopimuksen” (Beteiligungsvertrag) mukaisesti Lyypekin kaupunki myi 90 prosenttia FLG:n osakkeistaan 1 päivänä joulukuuta 2005 Infratilille. Loput 10 prosenttia pysyivät Lyypekin kaupungin omistuksessa, josta tuli vähemmistöosakas. Vuoden 2005 osallistumissopimus sisälsi joukon ehtoja ja myynti-/osto-optioita molemmille osapuolille (lisätietoja on jaksossa 2.3.1).

(68) Lyypekin kaupunki ja Infratil allekirjoittivat vuonna 2009 täydentävän sopimuksen (Ergänzungsvereinbarung 2009), jotta Infratil ei voinut käyttää myyntioptiotaan. Vuoden 2009 täydentävän sopimuksen mukaan Infratilin oli pysyttävä lentoaseman pitäjänä lokakuuhun 2009 asti, ja vastineeksi se sai korvauksen tietyistä kustannuksista (ks. taulukko 3).

(69) Vuoden 2009 lopussa Infratil käytti myyntioptionsa ja myi osakkeensa takaisin Lyypekin kaupungille.

(70) Marraskuusta 2009 lähtien Lyypekin kaupunki oli taas FLG:n ainoa omistaja (100 prosenttia osakkeista). Lyypekin kaupunginvaltuusto (Bürgerschaft) ([1]) päätti marraskuussa 2009, että helmikuun 2010 loppuun mennessä FLG:lle olisi löydettävä uusi yksityinen sijoittaja eikä lentoasemalle olisi myönnettävä enää rahoitusta.

(71) Lyypekin kaupungin kansalaiset päättivät 25 päivänä huhtikuuta 2010 järjestetyssä kansanäänestyksessä varmistaa Lyypekin lentoaseman selviytymisen. Lyypekin kaupunki katsoi, että lisäinvestoinnit lentoasemainfrastruktuurin parantamiseksi olivat välttämättömiä lentoaseman yksityistämiseksi.

(72) Lyypekin kaupunki julkaisi 16 päivänä elokuuta 2012 Lyypekin lentoaseman myyntiä koskevan tarjouspyynnön *Euroopan unionin virallisen lehden* täydennysosassa ([2]). Syyskuun 24 päivään 2012 mennessä jätettiin seitsemän kiinnostuksenilmaisua. Viisi osapuolta jätti 15 päivään lokakuuta 2012 mennessä suuntaa-antavat, ei-sitovat

([1]) Lyypekin kaupunginvaltuusto koostuu kaupungin kansalaisten edustajista.
([2]) EUVL 2012/S 156–261107, 16.8.2012 (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EN:HTML&tabId=1).

tarjoukset. Kolme osapuolta jätti 20 päivään marraskuuta 2012 mennessä sitovat ja lopulliset tarjoukset. Näiden kolmen tarjouksen välillä suoritettiin vertailu. Siihen sisältyi pisteytysjärjestelmä, jossa otettiin huomioon sekä taloudellinen tarjous että kunkin tarjouksen liiketoiminta- ja kehittämissuunnitelmat. Frankfurtissa päätoimipaikkaansa pitävän 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH -yrityksen, jäljempänä '3Y', tarjous, joka merkitsi liiketoimintakauppaa (niin kutsuttu asset deal), oli selvästi edullisin. 3Y oli Lyypekin lentoaseman ostamista ja pitoa varten perustetun osakeyhtiön Yasminan hallintayhtiö. Lyypekin kaupunginvaltuusto hyväksyi 29 päivänä marraskuuta 2012 ehdot ja myynnin. Myyntisopimus allekirjoitettiin 14 päivänä joulukuuta 2012, ja se tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013. Yasmina osti joitakin FLG:n omaisuuseristä. Omaisuuserät, joita ei myyty Yasminalle, siirrettiin Lyypekin kaupungille sulauttamalla (saksaksi Verschmelzung) FLG Lyypekin kaupunkiin. Näin ollen FLG:n olemassaolo itsenäisenä oikeushenkilönä päättyi.

(73) Koska lentoasema teki jatkuvasti tappiota, Yasmina ilmoitti maksukyvyttömyydestään huhtikuussa 2014, mikä johti maksukyvyttömyysmenettelyn aloittamiseen 23 päivänä huhtikuuta 2014. Lyypekin lentoasema siirtyi 1 päivänä elokuuta 2014 yrityskaupalla kiinalaiselle sijoitusyhtiölle PuRen Germany GmbH:lle, jäljempänä 'PuRen'. PuRen ilmoitti maksukyvyttömyydestään syyskuussa 2015, mikä johti maksukyvyttömyysmenettelyn aloittamiseen 30 päivänä syyskuuta 2015. Lyypekin lentoasema siirtyi 1 päivänä heinäkuuta 2016 yrityskaupalla Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG:lle, jäljempänä 'Stöcker'.

(74) Komissio tutki seuraavat toimenpiteet, jotka saattoivat olla FLG:lle, Infratilille, Ryanairille ja muille lentoasemaa käyttäneille lentoyhtiöille myönnettyä valtiontukea.

2.2 *FLG:LLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

(75) Komissio on aloittanut muodollisen tutkintamenettelyn seuraavista FLG:n hyväksi toteutetuista toimenpiteistä:

— kaikkien vuosina 1978–2004 syntyneiden tappioiden siirtäminen

— maan ja lentoasemainfrastruktuurin vuokrasopimus (ennen 1 päivää tammikuuta 2006), jonka hinta alitti markkinahinnan

— useiden FLG:n kaupallisilta pankeilta ottamien lainojen aiheuttamien maksamattomien velkojen siirtäminen

— alueellisia lentoasemia koskevan vuoden 2005 päätöksen ([1]) avulla FLG:lle myönnetty investointituki ja kyseisen päätöksen väitetty rikkominen

— FLG:n tappioiden korvaaminen marraskuusta 2009 lähtien

— Lyypekin kaupungin ja Schleswig-Holsteinin osavaltion suorittama infrastruktuuri-investointien rahoitus vuosina 2010–2015

— Lyypekin kaupungin FLG:lle myöntämien osakaslainojen muuttaminen etuoikeusasemaltaan huonommassa asemassa oleviksi lainoiksi.

2.3 *INFRATILILLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

2.3.1 ***FLG:n osakkeiden myynti***

(76) FLG:n toiminnan jatkuvan tappiollisuuden vuoksi Lyypekin kaupunki päätti myydä osakkeensa FLG:ssä. Parhaan ostajan löytämiseksi se käynnisti tarjouskilpailun, joka julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 21 päivänä maaliskuuta 2003.

(77) Lyypekin kaupunki sai kiinnostuksenilmaisuja viideltä yritykseltä. Se lähetti yksityiskohtaisempia tietoja sisältäneen paketin neljälle ensimmäiselle yritykselle. Yksi yritys oli jättänyt suuntaa-antavan tarjouksensa 17 päivänä kesäkuuta 2003 eli määräajan umpeuduttua.

(78) Vain yksi yritys, Infratil, teki virallisen tarjouksen. Tästä syystä Lyypekin kaupunki aloitti neuvottelut Infratilin kanssa. Ensimmäinen myyntisopimus tehtiin maaliskuussa 2005. Sen ehtona oli kuitenkin lopullisen hyväksynnän (Planfeststellungsbeschluss) saaminen tietyssä ajassa lentoaseman kiitotien pidennystä koskevalle rakennusluvalle. Schleswigin hallintoylioikeuden (*Oberverwaltungsgericht*, OVG) 18 päivänä heinäkuuta 2005 antaman päätöksen ([2]) jälkeen tätä ehtoa ei enää voitu täyttää.

([1]) Komission päätös 19.1.2005, N 644i/2002 – Saksa – Kunnallisen talousinfrastruktuurin kehittäminen talouden alueellisten rakenteiden parantamista koskevan liittohallituksen ja maakuntien (Länder) yhteisen puitesuunnitelman II osan 7 jakson mukaisesti, (i) Alueellisten lentoasemien rakentaminen tai kehittäminen (EUVL C 126, 12.5.2005, s. 10).

([2]) Useat osapuolet ovat riitauttaneet oikeudessa Lyypekin lentoaseman kehittämisen mahdollistavan rakennuslupapäätöksen, joka tehtiin 20 päivänä tammikuuta 2005 ja kattoi useita infrastruktuuritoimenpiteitä. Välitoimimenettelyssä on annettu kaksi lainvoimaista ylioikeuden päätöstä: Schleswigin hallintoylioikeuden (OVG) 18 päivänä heinäkuuta 2005 antama päätös 4 MR 1/05 ja Schleswigin hallintoylioikeuden (OVG) 21 päivänä lokakuuta 2005 antama päätös 101/05. Näiden päätösten perusteella rakennuslupa evättiin.

(79) Tuomio muutti perusteellisesti kummankin osapuolen neuvotteluasemia. Koska aiempi julkinen hankintamenettely tuotti vain yhden virallisen tarjouksen, Lyypekin kaupunki piti epätodennäköisenä, että kiinnostuneita osapuolia olisi enemmän lentokentän laajentamisen keskeyttämisen jälkeen. Näin ollen se päätti olla julkaisematta toista tarjouspyyntöä. Sen sijaan Lyypekin kaupunki ja Infratil aloittivat neuvottelut uudelleen uusien tosiseikkojen pohjalta ja sopivat ehdollisesta yksityistämissopimuksesta. Osallistumissopimus tehtiin 24 päivänä lokakuuta 2005, jäljempänä 'vuoden 2005 osallistumissopimus'. Se tuli voimaan 1 päivänä joulukuuta 2005.

(80) Vuoden 2005 osallistumissopimuksen mukaan 90 prosenttia FLG:n osakkeista siirrettiin Lyypekin kaupungilta Infratilille 1 päivänä joulukuuta 2005. Vastineeksi Infratil maksoi Lyypekin kaupungille niin kutsutun "ostohinnan I", joka oli […] euroa (*) sekä lisäksi […] euroa, mikä vastasi Lyypekin kaupungin FLG:lle aiemmin myöntämää rahalainaa toimintakustannusten ja uusien investointien rahoittamiseksi. Infratilin oli myös otettava vastuulleen lentoaseman toimintatappiot vuodelta 2005.

(81) Vuoden 2005 osallistumissopimuksessa määrättiin lisäksi, että Infratilin oli maksettava myöhemmin […] euron suuruinen "ostohinta II", mikäli seuraavat kaksi ehtoa täyttyivät:

a) lentoasema sai ehdottoman ja lopullisen rakennusluvan, joka koski sopimuksella määrättyä sisältöä (ks. johdanto-osan 82 kappale) ja jolla ei määrätä FLG:tä toteuttamaan aktiivisia melunhallintotoimenpiteitä, kuten yölentojen kieltoa tai melukiintiötä (Lärmkontingent), tai FLG oli tehnyt tietyn arvoiset sopimukset sopimuksella määrättyjä toimenpiteitä koskevista rakennustöistä

b) vuonna 2008 kuljetettiin vähintään […] matkustajaa, tai jos ehto 1 oli täytetty jo vuonna 2006 tai 2007, vuonna 2006 kuljetettiin […] matkustajaa tai vuonna 2007 […] matkustajaa.

(82) Rakennusluvan sopimuksella määrätty sisältö kattoi seuraavat seikat:

— kiitoteiden pidennys

— kategorian II tai III mittarilaskeutumisjärjestelmän, jäljempänä 'ILS CAT II -järjestelmä' tai 'ILS CAT III -järjestelmä', asentaminen

— pysäköintitilojen laajennus

— olemassa oleva lentoasema-alue

— asematason laajentaminen.

(83) Ostohinnasta II oli vähennettävä seuraavat erät:

— ostohinta I ([…] euroa)

— lentoaseman toimintatappiot vuosilta 2005–2008 enintään […] euron kokonaismäärältä

— Air Berlinin Saksan siviilituomioistuimissa nostaman valtiontukioikeudenkäynnin aiheuttamat kustannukset, joiden Saksa arvioi olevan […] euroa

— jos rakennuslupa, jossa on sopimuksessa määrätty sisältö (ks. johdanto-osan 82 kappale), myönnetään, rakennuslupakustannusten (joista on vähennetty korvaavien toimenpiteiden kustannukset) ja kiinteämääräisen […] euron määrän välinen erotus; Saksa arvioi tämän erotuksen olevan […] euroa

— jos rakennuslupaa, jossa on sopimuksessa määrätty sisältö (ks. johdanto-osan 82 kappale), ei myönnetä, rakennuslupakustannukset.

(84) Vuoden 2005 osallistumissopimuksen mukaan rakennuslupakustannukset kattavat kaikki maksuvalmiuteen vaikuttavat (liquiditätswirksam) kustannukset. Tähän sisältyvät rakennuslupamenettelyyn liittyvien, 1 päivän lokakuuta 2005 ja 31 päivän joulukuuta 2008 välillä toteutettavien korvaavien toimien kustannukset (Aufwendungen für Ausgleichsmaßnahmen).

(85) Lisäksi vuoden 2005 osallistumissopimukseen sisältyi myyntioptio, jonka perusteella Infratil voi peruuttaa alkuperäisen FLG:n osakkeiden oston ja korvattava joitain sovittuja kustannuksia, jos

— rakennuslupaa ei saatu tai johdanto-osan 82 kappaleessa mainittuja toimenpiteitä koskevista rakennustöistä ei ollut tehty sopimusta 31 päivään joulukuuta 2008 mennessä ja

— tiettyä matkustajamäärää ei ollut saavutettu.

(*) Luottamuksellinen tieto.

(86) Jos myyntioptiota käytettäisiin, Lyypekin kaupungin oli maksettava takaisin ostohinta I ja korvattava tiettyjä tappioita. Vuoden 2005 osallistumissopimuksen mukaan Lyypekin kaupungin oli maksettava […] euroa Infratilille, jos tämä käytti myyntioption. Tämä summa laskettiin seuraavasti:

Taulukko 2

Myyntioptiohinta 31 päivänä joulukuuta 2008 (euroa)

Osakaslainat 2005	(…)
+ Seuraavia seikkoja varten myönnettyjen osakaslainojen määrät:	
todelliset hyväksytyt toimintatappiot	(…)
todelliset hyväksytyt investointikustannukset	(…)
– julkinen rahoitus	(…)
rakennuslupaprosessin kustannukset	(…)
Air Berlinin oikeudenkäynnin aiheuttamat kustannukset	(…)
= myönnettyjen osakaslainojen määrä	**(…)**
+ osakaslainojen 5 prosentin vuosikorko	(…)
+ ostohinta I	(…)
Yhteensä	**(…)**

2.3.2 ***Vuoden 2009 täydentävä sopimus ja myyntioption uudelleen neuvotteleminen – Lisätappioiden, investointien ja muiden kustannusten siirtäminen***

(87) Infratil ilmoitti vuonna 2008 käyttävänsä myyntioptiotaan, koska rakennuslupaa ei ollut saatu, asiakasmäärät eivät olleet nousseet vuoden 2005 osallistumissopimuksessa määritellylle tasolle ja FLG:n toimintatappiot olivat olleet odotettua suuremmat. Säilyttääkseen Infratilin lentoaseman pitäjänä Lyypekin kaupunki suostui neuvottelemaan uudelleen tietyt vuoden 2005 osallistumissopimuksen myyntioptiota koskevat ehdot. Tämän tuloksena 12 päivänä marraskuuta 2008 allekirjoitettiin vuoden 2009 täydentävä sopimus, jolla lentoaseman toimintaan vuonna 2009 liittyvät lisätappiot, investoinnit ja muut kustannukset lisättiin myyntioptiohintaan, joka Lyypekin kaupungin olisi maksettava Infratilille vuoden 2005 osallistumissopimuksen nojalla.

(88) Vuoden 2009 täydentävän sopimuksen mukaan uusi myyntioption hinta laskettiin seuraavasti:

Taulukko 3

Myyntioptiohinta lokakuussa 2009 (euroa)

Myyntioption hinta (31 päivänä joulukuuta 2008)	(…)
+ […] prosentin korko vuoden 2008 myyntioptiohinnalle vuonna 2009	(…)
+ Seuraavia seikkoja varten myönnettyjen osakaslainojen määrät:	
todelliset hyväksytyt toimintatappiot vuonna 2009	(…)
todelliset hyväksytyt investointikustannukset vuonna 2009	(…)
rakennuslupaprosessin kustannukset vuonna 2009	(…)
muut kulut vuonna 2009	(…)
Air Berlinin oikeudenkäynnin vuonna 2009 aiheuttamat kustannukset	(…)

= myönnettyjen osakaslainojen määrä	**(…)**
+ osakaslainojen […] prosentin korko vuodelta 2009	(…)
– vuonna 2009 aiheutuneet kulut, joita lainat eivät kattaneet	(…)
+ ryhmävakuutusetuuksien korvaaminen (Infratilin ryhmävakuutusmaksujen FLG:stä johtuva osuus)	(…)
Yhteensä	**(…)**

(89) Lyypekin kaupunki maksoi ryhmävakuutusetuudet Infratilin FLG:lle myöntämän osakaslainan yhteydessä. Vakuutus kattoi kaikki lentoasemat, joiden toiminnasta Infratil vastasi. FLG:stä johtuva osuus kustannuksista oli […] euroa.

(90) Vuoden 2009 täydentävän sopimuksen mukaisesti maksettavan myyntioptiohinnan ja sen myyntioptiohinnan, joka Lyypekin kaupungin olisi maksettava vuoden 2005 osallistumissopimuksen nojalla, välinen erotus on siis […] euroa.

(91) Vastikkeeksi Infratil luopui oikeudestaan käyttää myyntioptiotaan ennen 22 päivää lokakuuta 2009 ja antoi Lyypekin kaupungille lisäoikeuksia osaan voitosta. Lisäksi Infratil toimitti Lyypekin kaupungille FLG:n ja Ryanairin välisen kirjallisen aiesopimuksen, jossa molemmat osapuolet vahvistivat aikomuksensa lisätä matkustajamääriä ja tehdä yhteistyötä Ryanairin tukikohdan perustamiseksi Lyypekin lentoasemalle.

2.4 *RYANAIRILLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

2.4.1 ***Vuoden 2000 sopimus***

(92) Vuoteen 2000 asti FLG:n pitämä lentoasema oli tilauslentojen ja yleisilmailun tuottamista ilmailusta saatavista tuloista riippuvainen lentoasema. Vuonna 2000 lentoasema muutti liiketoimintamallinsa halpalentoyhtiöiden lentoasemaksi, jonka tulot syntyvät ilmailu- ja muun toiminnan yhdistelmästä.

(93) FLG allekirjoitti 29 päivänä toukokuuta 2000 Ryanairin kanssa lentoasemapalvelusopimuksen, jäljempänä 'vuoden 2000 sopimus'. Vuoden 2000 sopimuksessa eriteltiin Ryanairilta perittävät lentoasemamaksut sekä lentoaseman maksamat markkinointitukikannustimet. Vuoden 2000 sopimuksen oli määrä tulla voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2000 ja jatkua 31 päivään toukokuuta 2010.

(94) Lentoasema oli arvioinut Stanstedin reittiin liittyvät kustannukset ja tulot seuraavasti:

Taulukko 4

Vuoden 2000 sopimukseen liittyvät kustannukset ja tulot FLG:n näkökulmasta

Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen osatekijät	< 18 ilma-aluksen kääntöä viikossa	≥ 18 ilma-aluksen kääntöä viikossa
FLG:n kustannukset (euroa)		
Markkinointituki – kustannukset saapuvaa matkustajaa kohti	(…)	(…)
	31 päivään toukokuuta 2005 asti	1 päivästä kesäkuuta 2005 lähtien
FLG:n tulot (euroa)		
Ryanairilta perittävät maksut lentokonetta kohti	(…)	(…)
Ryanairilta perittävät maksut saapuvaa matkustajaa kohti	(…)	(…)
Ryanairilta perittävät nettomaksut saapuvaa matkustajaa kohti (maksuista on vähennetty markkinointituki)	*(…)*	*(…)*

Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen osatekijät	< 18 ilma-aluksen kääntöä viikossa	≥ 18 ilma-aluksen kääntöä viikossa
Muut:		
Liikevaihdosta perittävä maksu FLG:n myymää matkalippua kohti	[…] %	[…] %
Liikevaihdosta perittävä palkkio FLG:n varaamaa vuokra-autoa kohti	[…] %	[…] %
Turvallisuusmaksu (Ryanairilta asianomaiselle hallintoelimelle) euroina	(…)	(…)

2.4.2 ***Vuoden 2010 sopimukset***

(95) Ryanair ja Lyypekin lentoasema allekirjoittivat 29 päivänä maaliskuuta 2010 vuoden 2000 sopimukseen liittyvän lisäsopimuksen nro 1, joka kattoi 28 päivän maaliskuuta 2010 ja 30 päivän lokakuuta 2010 välisen ajanjakson. Tällä lisäsopimuksella jatkettiin vuoden 2000 sopimusta 30 päivään lokakuuta 2010 ja otettiin käyttöön uusi FLG:n Ryanairille maksama matkustajakohtainen […] euron suuruinen kannustinmaksu vuoden 2000 sopimuksessa määritetyn markkinointipalvelumaksun lisäksi, joka oli […] euroa matkustajaa kohti (alle 18 vuoroa viikossa) tai […] matkustajaa kohti (yli 18 vuoroa viikossa). Koska Ryanair lensi yli 18 vuoroa viikossa, FLG maksoi Ryanairille yhteensä […] euroa matkustajaa kohti. Koska kaikki muut vuoden 2000 sopimuksen ehdot pysyivät ennallaan, FLG:lle lähtöä kohti maksettavien matkustajapalvelumaksujen määrä oli […] euroa, asematasopalvelumaksujen määrä kääntöä kohti oli […] euroa, matkustajaa kohti perittävien käsittelymaksujen määrä oli […] euroa ja matkustajaa kohti perittävien turvallisuusmaksujen määrä oli […] euroa.

(96) Lokakuussa 2010 allekirjoitettiin lisäsopimus nro 2, jossa ei säilytetty maaliskuussa 2010 tehdyn lisäsopimuksen ehtoja, vaan palattiin alkuperäisessä vuoden 2000 sopimuksessa esitettyyn markkinointimaksutaulukkoon. Lokakuussa 2010 tehdyllä lisäsopimuksella vuoden 2000 sopimuksen ehtojen voimassaoloa jatkettiin kolmella vuodella 1 päivään marraskuuta 2013 asti.

(97) Lisäsopimuksen nro 1 tekopäivänä, 29 päivänä maaliskuuta 2010, FLG allekirjoitti myös markkinointipalvelusopimuksen Airport Marketing Services Limitedin, jäljempänä 'AMS', kanssa, joka on Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö. Myös tämä markkinointipalvelusopimus kattoi 29 päivän maaliskuuta 2010 ja 30 päivän lokakuuta 2010 välisen ajanjakson, ja siinä määritettiin AMS:n verkkosivustolla www.ryanair.com toimittamat markkinointipalvelut, joista FLG maksaisi […] euroa.

2.5 *LENTOASEMALLA SUORITETTAVASTA LENTOKONEIDEN JÄÄNPOISTOSTA PERITTÄVÄT MAKSUT*

(98) Jäänpoistomaksut on vahvistettu kaikkiin lentoasemaa käyttäviin lentoyhtiöihin sovellettavassa erityismaksujen taulukossa. Erityismaksutaulukko on lentoasemalla sovellettavasta yleisestä maksutaulukosta erillinen asiakirja. Se päivitetään muutaman vuoden välein. Erityismaksutaulukossa erotetaan useita eri kategorioita, kuten sellaisten lentokoneiden jäänpoisto, joiden suurin sallittu lentoonlähtöpaino on enintään 10 tonnia, sellaisten lentokoneiden jäänpoisto, joiden suurin sallittu lentoonlähtöpaino on yli 10 tonnia, jäänpoistoneste sekä kuuma vesi, ja vahvistetaan kunkin tällaisen kategorian hinta.

3. **MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEN SYYT**

(99) Vuosien 2007 ja 2012 aloittamispäätöksillä komissio aloitti tutkinnat FLG:lle, Infratilille ja Ryanairille, Wizz Airille ja muille Globalis Reisen -yhtiötä palveleville tilauslentoyhtiöille mahdollisesti myönnetystä valtiontuesta.

3.1 *FLG:LLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

(100) Komissio suhtautui epäillen 19 päivänä lokakuuta 1978 tehtyyn tappioiden siirtämistä koskevaan sopimukseen, jonka mukaan Lyypekin kaupunki maksoi FLG:n toimintatappiot vuosina 1978–2004 ja maan ja lentoasemainfrastruktuurin vuokrasopimuksen ja otti vastuulleen maksamattomat velat. Komissiolla oli lisäksi epäilyksiä, jotka koskivat alueellisia lentoasemia koskevan vuoden 2005 päätöksen avulla annettua mahdollista investointitukea ja päätöksen väitettyä rikkomista, tappioiden korvaamista marraskuusta 2009 lähtien, Lyypekin kaupungin ja Schleswig-Holsteinin osavaltion suorittamaa infrastruktuuri-investointien rahoitusta ja Lyypekin kaupungin FLG:lle myöntämien osakaslainojen muuttamista etuoikeusasemaltaan huonommassa asemassa oleviksi lainoiksi. Komissio ilmaisi näiden toimenpiteiden suhteen epäilyksiä siitä, olisiko markkinataloustoimija tavanomaisissa markkinaolosuhteissa antanut samanlaisia etuja FLG:lle.

3.2 *INFRATILILLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

(101) Kun 90 prosenttia FLG:n osakkeista myytiin Infratilille, komissiolla oli epäilyksiä siitä, oliko yksityistämisprosessi valtiontukisääntöjen mukainen. Lisäksi komissio epäili mahdollista valtiontukea myyntioption ehtojen uudelleenneuvottelun yhteydessä vuosina 2008/2009.

3.3 *RYANAIRILLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

(102) Komissiolla oli epäilyksiä sen suhteen, aiheuttivatko vuoden 2000 sopimus Ryanairin kanssa sekä maalis- ja lokakuussa 2010 tehdyt lisäsopimukset Ryanairille valikoivan edun ja olivatko ne siten valtiontukea.

3.4 *LENTOASEMALLA SUORITETTAVASTA LENTOKONEIDEN JÄÄNPOISTOSTA PERITTÄVÄT MAKSUT*

(103) Komissio epäili, että marraskuusta 2009 perityt jäänpoistomaksut saattoivat olla valtiontukea, koska oli viitteitä siitä, että jäänpoistosta perityt hinnat eivät kattaneet siitä lentoasemalle aiheutuneita kustannuksia.

4. **SAKSAN HUOMAUTUKSET**

4.1 *FLG:LLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

(104) Saksa huomautti, että FLG:tä ei enää ole olemassa. Lyypekin lentoaseman yksityistämisen yhteydessä FLG sulautui Lyypekin kaupunkiin. Näin ollen Lyypekin kaupungista tuli FLG:n yleisseuraaja ja kaikki FLG:n ja Lyypekin väliset saamiset raukesivat. Tästä syystä Saksa toteaa, että kaikista Lyypekin kaupungin ja FLG:n välistä valtiontukea koskevista kysymyksistä on tullut aiheettomia. Lisäksi Saksa esitti huomautuksia erityistoimenpiteistä ja totesi, että kaikki toimenpiteet olivat valtiontukisääntöjen mukaisia, koska ne olivat joko voimassa olevaa tukea tai markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisia.

— Tappioiden siirtämistä koskeva sopimus: Saksan mukaan tappioiden siirtämistä koskevaa sopimusta ei voida sisällyttää tutkintamenettelyihin, koska se tehtiin vuonna 1978 ja sen voimassaolo päättyi 31 päivänä joulukuuta 2004. Jos se luokiteltaisiin valtiontueksi, se olisi vain voimassa olevaa tukea. Saksa katsoi myös, että tappioiden siirtämistä koskeva sopimus oli yleinen talouspoliittinen toimenpide, jota ei voida pitää valtiontukena. Saksan mukaan tappioiden siirtämistä koskeva sopimus on myös markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen, koska sen mukaisilla toimenpiteillä pyrittiin houkuttelemaan lentoyhtiöitä lentoasemalle ja lisäämään matkustajamääriä.

— Vuokrasopimus ja lainojen siirtäminen: Saksan mukaan näihin toimenpiteisiin liittyvä mahdollinen tuki olisi voimassa olevaa tukea. Lisäksi Saksa totesi, että vuokra vastasi markkinatasoa, kuten Lyypekin kaupungin ennen FLG:n myyntiä Infratilille teettämä ja Saksan komissiolle toimittama Ernst & Youngin tekemä riippumaton tutkimus todistaa. Lainojen siirtämisestä Saksa totesi, että kaikki lainantakaukset annettiin ainoastaan infrastruktuuritoimiin tehtävien investointien ennakkorahoituksen yhteydessä ja ne rahoitettiin joka tapauksessa jälkikäteen tappioiden siirtämistä koskevan sopimuksen mukaisilla maksuilla.

— Alueellisia lentoasemia koskevan vuoden 2005 päätöksen avulla FLG:lle annettu investointituki ja päätöksen väitetty rikkominen: Saksa totesi, että mitään kyseisistä toimenpiteistä ei koskaan toteutettu tai ne kuuluivat yleisen edun piiriin.

— FLG:n tappioiden korvaaminen marraskuusta 2009 lähtien: Saksa totesi, että Lyypekin kaupungin suorittama FLG:n rahoittaminen vuodesta 2009 lähtien oli unionin valtiontukisääntöjen mukaista, koska FLG ei harjoittanut taloudellista toimintaa, sillä sen toiminta koski yleisen edun piiriin kuuluvia palveluja tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja.

— Lyypekin kaupungin ja Schleswig-Holsteinin osavaltion suorittama infrastruktuuri-investointien rahoitus: Saksa katsoi, että infrastruktuuri-investointien rahoitus koski yleisen edun mukaisia tai yleisen edun piiriin kuuluvia palveluja ja oli siten valtiontukisääntöjen mukaista, kuten vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivoissa ([1]) määrättiin (sama pätee tappioiden korvaamiseen vuodesta 2009 lähtien).

([1]) Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan soveltaminen valtiontukiin ilmailualalla (EYVL C 350, 10.12.1994, s. 5).

— Lyypekin kaupungin FLG:lle myöntämien osakaslainojen muuttaminen etuoikeusasemaltaan huonommassa asemassa oleviksi lainoiksi: Saksa totesi, että Lyypekin kaupungin FLG:n hyväksi tekemä etuoikeusaseman huonontamista koskeva sopimus oli yleisen markkinakäytännön mukainen eikä aiheuttanut FLG:lle mitään etua.

4.2 *INFRATILILLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

4.2.1 ***FLG:n osakkeiden myynti***

(105) Saksa katsoi, että sovittu ostohinta vastasi markkinatasoa. Saksa totesi lisäksi, että tarjouskilpailu, joka koski 90 prosentin ostamista FLG:n osakkeista, oli avoin ja syrjimätön eikä siihen liittynyt ehtoja. Saksa totesi, että sopimuksen uudelleenneuvottelu, joka johtui Schleswigin hallintoylioikeuden 18 päivänä heinäkuuta 2005 antamasta päätöksestä ([1]), ei muuttanut tarjouskilpailun tulosta, jonka mukaan Infratilin tarjous oli ainoa ja korkein tarjous. Saksan mukaan uusi kiinnostuksenilmaisupyyntö hallintoylioikeuden päätöksen jälkeen olisi ollut tarpeeton ja hedelmätön, koska tilanne oli tuolloin mahdollisten tarjoajien kannalta vielä vähemmän houkutteleva kuin aikaisemmin.

(106) Saksa totesi, ettei uuteen kiinnostuksenilmaisupyyntöön ollut aihetta, koska Schleswigin hallintoylioikeuden päätös muutti lentoaseman arvoa, mutta ei tarjouskilpailun varsinaista kohdetta. Lisäksi Saksa katsoo, että sopimuksia on oltava mahdollista muuttaa milloin tahansa. Näitä väitteitä perusteltiin viittaamalla Saksan julkisia hankintoja koskevaan lainsäädäntöön.

(107) Lisäksi Saksa totesi, että Ernst & Youngin asiantuntijaraportin mukaan yksityistämisen ehdot vastasivat FLG:n tuolloista markkina-arvoa ja ylittivät selvästi mahdollisen selvitystilaan asettamisen taloudelliset tulokset.

4.2.2 ***Vuoden 2009 täydentävä sopimus ja myyntioption uudelleen neuvotteleminen – Lisätappioiden, investointien ja muiden kustannusten siirtäminen***

(108) Saksa totesi, että Infratilin ja Lyypekin kaupungin välistä sopimusta on arvioitava Lyypekin lentoaseman osalta vuonna 2009 vallinneen oikeudellisen ja taloudellisen tilanteen valossa. Tämä sisältää vireillä olleen rakennusluvan, vireillä olleet oikeudenkäynnit, joissa lentoasema oli osallisena sekä talous- ja finanssikriisin.

(109) Saksa kiisti väitteen siitä, että Infratilille aiheutui etua, koska myyntioption hinta oli neuvoteltu jo Infratilin kanssa vuonna 2005 tehdyn alkuperäisen sopimuksen yhteydessä julkisella, avoimella ja syrjimättömällä tarjouskilpailulla. Saksa katsoi, että hinnan maltillista korotusta vuonna 2009 verrattuna vuonna 2005 sovittuun määrään on pidettävä oikeasuhteisena Infratilin vastasuorituksiin nähden.

(110) Saksa totesi, että tappioiden siirtäminen oli taloudellisesti edullisempaa kuin Infratilin myyntioption käytön seuraukset. Saksa korosti ensinnäkin, että lentoaseman sulkeminen ei ollut mahdollinen vaihtoehto, koska lentoaseman kokoaikainen toiminta oli julkisen palvelun velvoite. Toiseksi, uuden yksityisen sijoittajan löytäminen kohtuullisessa ajassa ei olisi ollut mahdollista, koska olisi täytynyt noudattaa unionin laajuista julkista hankintamenettelyä. Tällainen menettely vie aikaa (noin 12 kuukautta) ja resursseja.

4.3 *RYANAIRILLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

4.3.1 ***Vuoden 2000 sopimus***

(111) Saksan mukaan Ryanairille ei aiheutunut taloudellista etua. Saksa totesi, että FLG:hen rinnastettava yksityinen toimija olisi hyväksynyt Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen samanlaisissa olosuhteissa. Tehdessään vuoden 2000 sopimuksen FLG:n strategiana oli tulla kannattavaksi pitkällä aikavälillä. Tässä asiayhteydessä Saksa katsoi, että lentoasemien liiketoimintastrategia perustui yleensä ilmailutoimintaan sekä muuhun toimintaan, kuten myymälöiden, ravintoloiden ja pysäköintialueiden toimintaan. Tästä syystä on Saksan näkemyksen mukaan kannattavaa tarjota matalia ilmailumaksuja kaikille lentoyhtiöille matkustajamäärien kasvattamiseksi ja merkittävän kasvun aikaan saamiseksi muulla kuin ilmailualalla, koska tämä kasvu voi korvata ilmailualalta saatavien tulojen vähenemisen.

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

(112) Saksa totesi lisäksi, että reittilentoja tarjoavien lentoyhtiöiden rekrytointi tarjosi useita etuja. Saksa katsoi erityisesti, että lentoasema saattoi odottaa, etteivät tällaiset lentoyhtiöt tekisi sopimuksia kilpailevien lentoasemien kanssa tulevaisuudessa. Lisäksi lentoaseman odotettiin houkuttelevan muita lentoyhtiöitä.

(113) Saksa esitti markkinaehtojen noudattamista koskevan väitteensä tueksi Ernst & Youngin laatiman asiantuntijaraportin. Lisäksi Saksa huomautti, että yksityinen enemmistöosakas Infratil tuki johdanto-osan 112 kappaleessa esitettyä strategiaa edelleen lentoaseman yksityistämisen jälkeen.

(114) Saksa katsoi, että vuoden 2000 liiketoimintastrategia on pätevä jälkeenpäin arvioiden. Matkustajamäärät kasvoivat huomattavasti, Ryanair lisäsi uusia reittikohteita, ja Lyypekin lentoasema pystyi hankkimaan uusia lentoyhtiöitä, kuten Wizz Airin. Saksa totesi, että Ryanairin kanssa tehty sopimus oli oleellinen yksityisen sijoittajan Infratilin houkuttelemiseksi.

(115) Saksa totesi lisäksi, että Ryanairille ei aiheutunut valikoivaa etua, koska FLG olisi tarjonnut samat ehdot mille tahansa muulle kiinnostuneelle lentoyhtiölle.

(116) Saksa katsoo myös, että asiassa Stardust Marine annetun tuomion ([1]) perusteella väitettyjen etujen Ryanairin hyväksi ei voida katsoa johtuvan valtiosta. Saksan mukaan FLG toimi itsenäisesti ja ilman minkäänlaista valtion käyttämää määräysvaltaa ennen vuoden 2000 sopimuksen tekemistä, sen aikana ja sen jälkeen. Lisäksi Saksa totesi, että FLG ei sisältynyt julkishallinnon rakenteisiin. Saksa totesi myös, että FLG:n hallinnoinnin viranomaisvalvonta rajoittuu ilmailuun ja yleisen edun piiriin kuuluviin seikkoihin eikä kata liiketoiminnan johtamista. Saksa katsoi lisäksi, että Lyypekin kaupunki ja varsinkaan FLG:n hallintoneuvosto eivät osallistuneet vuoden 2000 sopimusta koskevaan päätökseen. Hallintoneuvoston 11 päivänä heinäkuuta 2000 pitämän kokouksen pöytäkirja ja FLG:n entisen toimitusjohtajan kirjallinen vakuutus vahvistavat tämän.

(117) Saksa totesi myös, että vuoden 2000 sopimus ei vääristä tai uhkaa vääristää kilpailua eikä vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska Lyypekin lentoaseman ja muiden lentoasemien välillä ei ole todellista kilpailusuhdetta.

4.3.2 ***Vuoden 2010 sopimukset***

(118) Saksa esitti huomautuksissaan, että lisäsopimus nro 1 on markkinaehtojen mukainen eikä aiheuttanut Ryanairille etua. Komissio viittasi asiassa Helaba I annettuun määräykseen ([2]) ja katsoi, että etua ei aiheudu, jos muut alueellisten lentoasemien pitäjät tarjoavat Ryanairille samanlaisia ehtoja. Saksa väitti lisäksi, että Ryanairin vertailuanalyysi oli todistanut tämän.

(119) Saksa katsoi, että Ryanairin ja Wizz Airin kaltaisilla halpalentoyhtiöillä on vähemmän vaatimuksia maahuolintapalvelujen ja infrastruktuuripalvelujen suhteen. Ensinnäkin tarvitaan vähemmän lähtöselvitystiskejä, koska lähtöselvitys Ryanairin lennoille voidaan tehdä verkossa ja matkatavaroita kuljetetaan vähemmän. Toiseksi, matkustajabusseja ei ole. Kolmanneksi, Ryanairin lentokoneet ovat maassa vähemmän aikaa, koska kävelyetäisyydet Lyypekin lentoasemalla ovat lyhyet. Neljänneksi, koska jatkolentoja ei ole, niitä varten ei tarvita tiloja. Lopuksi, koska lentohenkilöstö huolehtii usein siivouksesta lentokoneen sisällä, maahuolinnan siivouspalveluja tarvitaan vähemmän.

(120) Saksa katsoi, että toimenpiteen ei voida katsoa johtuvan valtiosta, samoin perustein kuin vuoden 2000 sopimuksen kohdalla.

(121) Saksa huomautti, että lisäsopimus nro 2 on vuoden 2000 sopimuksen jatko, jolla ei oleellisesti muutettu vuoden 2000 sopimusta. Koska vuoden 2000 sopimus on markkinoiden vaatimusten mukainen, myös lisäsopimus nro 2 on Saksan mukaan sellainen.

(122) Lopuksi Saksa totesi, että kielteisiä vaikutuksia kilpailuun tai kauppaan ei ole, koska Lyypekin lentoasema on pieni alueellinen lentoasema eikä kilpaile Hampurin lentoaseman kanssa.

([1]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranska v. komissio (Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Unionin tuomioistuimen määräys 7.11.2011, Bundesverband deutscher Banken v. komissio (Helaba I), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

4.4 *LENTOASEMALLA SUORITETTAVASTA LENTOKONEIDEN JÄÄNPOISTOSTA PERITTÄVÄT MAKSUT*

(123) Saksa totesi, että jäänpoistomaksuja ei neuvotella erikseen, vaan ne perustuvat erityispalvelujen taulukkoon, jota sovelletaan kaikkiin lentoyhtiöihin. Se huomautti lisäksi, että tämä ei ollut valtiontukea, koska valtiontuen perustekijät puuttuivat. Ensinnäkään maksut eivät olleet valikoivia. Toiseksi, maksut eivät johtuneet valtiosta, koska Infratil ja Yasmina, kaksi yksityistä sijoittajaa, vastasivat näiden maksujen asettamisesta sinä huomattavan pitkänä aikana, jona ne vastasivat lentoaseman toiminnasta. Kolmanneksi, mitään etua ei aiheutunut. Yksityiset sijoittajat Infratil ja Yasmina päättivät olla muuttamatta erityspalvelujen taulukkoa, mikä viittaa siihen, että jäänpoistomaksut olivat markkinoiden vaatimusten mukaisia.

5. **KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET**

5.1 *FLG:LLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

(124) FLG:lle mahdollisesti myönnetyn valtiontuen osalta suurin osa huomautuksia esittäneistä osapuolista, varsinkin Ryanair, FLG, IHK Lübeck ja ADV, olivat Saksan kanssa samaa mieltä.

(125) Eri mieltä olivat kolmansista osapuolista SGF ja BDF sekä yksityishenkilöt Peter C. Klanowski ja Horst Conrad. Nämä osapuolet katsoivat, että FLG sai Lyypekin kaupungilta valtiontukea seuraavasti:

— Tappioiden siirtämistä koskeva sopimus: SGF totesi, että lentoaseman pitämistä koskeva julkisen palvelun velvoite on annettu vain yleisilmailun osalta eikä sisällä kaupallista lentoliikennettä. Toisin kuin Saksa, SGF katsoi, että Saksassa sijaitsevat lentoasemat voidaan sulkea lentoaseman pitäjän pyynnöstä. SFG totesi lisäksi, että sekä FLG:n vuoteen 2006 asti että sen jälkeen maksama vuokra ovat liian alhaisia.

— Vuokrasopimus ja lainojen siirtäminen: BDF:n mukaan se, ettei Saksa toimittanut riittäviä tietoja komissiolle, on viite tuen olemassaolosta.

— Alueellisia lentoasemia koskevan vuoden 2005 päätöksen avulla mahdollisesti annettu investointituki ja päätöksen väitetty rikkominen: SGF oli eri mieltä aloittamispäätöksessä esitettyjen lausumien kanssa ja totesi, että tuki lentoasemalle myönnettiin ennenaikaisesti, koska päätöstä rakennusluvasta ei ollut tehty. SGF:n mukaan tämä aiheutti Lyypekin lentoasemalle ajallisen edun muihin lentoasemiin nähden ja uhkasi kilpailua markkinoilla. Mahdollisesta infrastruktuuritoimenpiteille myönnetystä tuesta SGF ja Klanowski katsoivat, että eräitä toimenpiteitä (kuten turva-aitojen, valaistuksen ja mittarilaskeutumisjärjestelmän rahoitusta) on pidettävä toimintatukena. SGF totesi lisäksi, että nämä toimenpiteet eivät täytä yhteisöjen tuomioistuimen Altmark-päätöksessä ([1]) määriteltyjä kirjanpitoa ja tilinpäätösraportointia koskevia kriteereitä. SGF katsoi myös, että toimenpiteillä ei pyritä selvästi määriteltyyn yleistä etua koskevaan tavoitteeseen. Lisäksi infrastruktuurilla ei ollut tyydyttäviä keskipitkän aikavälin käyttönäkymiä. Lopuksi SGF totesi, että uudenkaan maksutaulukon mukaan kaikilla käyttäjillä ei ole tasavertaista ja syrjimätöntä oikeutta uuden infrastruktuurin käyttöön, koska vain Ryanair pystyy täyttämään pienimmistä maksuista hyötymisen edellyttämät vaatimukset.

— Lyypekin kaupungin ja Schleswig-Holsteinin osavaltion suorittama infrastruktuuri-investointien rahoitus: SGF katsoi, että tulevat investoinnit laskettiin virheellisten oletusten perusteella ja ne olivat tästä syystä liian suuria. SGF totesi, että sen lisäksi, että lentoasema ei pystynyt kasvattamaan matkustajamääriä, se ei pystynyt vähentämään tappioitaan. SFG viittaa Pohjois-Saksan ilmaliikenteen malliin (Norddeutsches Luftverkehrskonzept) ja katsoo, että kaikilla suurilla Pohjois-Saksan lentoasemilla (Hampuri mukaan luettuna) on käytettävissään runsaasti kapasiteettia. Sen mukaan käytettävissä olevaan kapasiteettiin liittyviä pullonkauloja ei synny ainakaan vuoteen 2030 asti. Lisäksi investointeja, varsinkaan mittarilaskeutumisjärjestelmää, ei voida pitää korvauksena julkisesta palvelusta. SGF:n mukaan oli FLG:n taloudellisen edun mukaista investoida tähän järjestelmään, jotta se pystyi saavuttamaan keskipitkän aikavälin taloudelliset tavoitteensa.

— Lyypekin kaupungin FLG:lle myöntämien osakaslainojen muuttaminen etuoikeusasemaltaan huonommassa asemassa oleviksi lainoiksi: SGF katsoo, että Lyypekin lentoasema on ”vaikeuksissa oleva yritys” ja ollut sellainen vuosista 2008/2009 lähtien. Tässä suhteessa SGF pitää etuoikeusaseman huonontamista koskevaa sopimusta merkittävänä välineenä maksukyvyttömyyden estämiseksi. SGF:n mukaan osakaslainojen etuoikeusaseman huonontamisen rahallinen arvo oli […] euroa.

([1]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

5.2 *INFRATILILLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

5.2.1 ***FLG:n osakkeiden myynti***

5.2.1.1 **Infratil**

(126) Infratil totesi, että FLG:n osakkeet ostettiin unionin laajuisella avoimella ja syrjimättömällä tarjouskilpailulla. Lisäksi ostohinta vastaa markkina-arvoa, joka oli 90 prosentilla FLG:n osakkeista tuolloisessa tilanteessa. Tästä syystä vuoden 2005 osallistumissopimukseen ei sisältynyt valtiontuen piirteitä. Infratil lisäsi, että se teki parhaan tarjouksen, eikä tätä muuta se, että Lyypekin kaupunki ja Infratil aloittivat toisen neuvottelukierroksen alkuperäisen sopimuksen ehtojen muuttamiseksi.

5.2.1.2 **Ryanair**

(127) Ryanairin mukaan yksityistäminen toteutettiin avoimella ja syrjimättömällä tarjouskilpailulla, kuten Ernst & Youngin laatima asiantuntijaraportti todisti. Tässä yhteydessä Ryanair korosti Ernst & Youngin mainetta ja riippumattomuutta. Ryanairin mukaan lentoaseman sulkeminen ei olisi ollut mahdollinen vaihtoehto taloudellisista ja poliittisista syistä.

5.2.1.3 **Schutzgemeinschaft**

(128) FLG:n yksityistämiseen liittyvän mahdollisen valtiontuen suhteen SGF ilmaisi epäilevänsä vahvasti, vastasiko ostohinta markkinatasoa. Lisäksi SGF katsoi, että sopimus sisälsi Lyypekin kaupungin antamia takuita, jotka myös ovat merkityksellisiä valtiontuen kannalta.

5.2.2 ***Vuoden 2009 täydentävä sopimus ja myyntioption uudelleen neuvotteleminen – Lisätappioiden, investointien ja muiden kustannusten siirtäminen***

5.2.2.1 **Infratil**

(129) Infratil selitti, että vuoden 2009 täydentävää sopimusta on tarkasteltava vuoden 2005 osallistumissopimuksen ja rakennusluvan saamista koskevan ehdon asiayhteydessä. Koska rakennuslupaa ei hallintoylioikeuden päätöksen vuoksi lopulta saatu, Infratil ilmoitti käyttävänsä myyntioptiotaan vuonna 2008. Lyypekin kaupungin ainoa mahdollisuus estää Infratilia toteuttamasta tätä toimenpidettä oli vuoden 2009 täydentävä sopimus.

(130) Infratil totesi, että Lyypekin kaupungin valitsema vaihtoehto täytti markkinoiden vaatimukset. Jos Infratil olisi käyttänyt myyntioptiotaan, Lyypekin kaupungin olisi täytynyt maksaa kaikki Lyypekin lentoaseman toiminnasta aiheutuvat kustannukset ja tappiot 31 päivästä joulukuuta 2008 lähtien. Lentoaseman edelleenmyynti yksityiselle sijoittajalle ei olisi ollut mahdollista lyhyessä ajassa eikä lentoaseman sulkeminen ollut Lyypekin kaupungille mahdollinen vaihtoehto julkisoikeudellisen velvoitteen ja taloudellisten syiden vuoksi. Lisäksi Infratilin lähtö olisi luultavasti saanut aikaan sen, että Ryanair olisi vähentänyt palveluitaan Lyypekin lentoasemalla tai lopettanut niiden tarjoamisen. Tästä syystä Infratil totesi, että FLG:n toimintatappiot olisivat olleet suuremmat, jos Infratil olisi käyttänyt myyntioptiotaan.

(131) Infratil totesi, että vuoden 2009 täydentävän sopimuksen mukaisesti maksetun myyntioptiohinnan ja sen myyntioptiohinnan, joka olisi täytynyt maksaa tammikuussa 2009, välinen ero perustui osapuolten sopimiin suorituksiin. Lyypekin kaupungin olisi täytynyt joka tapauksessa maksaa julkiseen hallintaan siirtämisen jälkeen kahta lukuun ottamatta kaikki lisämäärät, minkä perusteella voidaan päätellä, että vuoden 2009 täydentävä sopimus oli taloudellisin (wirtschaftlich) päätös.

(132) Infratil katsoi myös, että lisämäärät eivät aiheuttaneet Infratilille etua. Ensinnäkin Infratilin ei olisi tarvinnut maksaa myös vuoden 2009 tappioita, jos se olisi käyttänyt myyntioptiotaan. Lisäksi Lyypekin kaupungin velvoitetta maksaa korkoa osakaslainoista 1 päivän tammikuuta 2009 ja 22 päivän lokakuuta 2009 väliseltä ajalta ei voida pitää taloudellisena etuna, koska Infratil olisi saanut saman tai jopa suuremman tuoton myyntioption tuotosta tammikuussa 2009. Hypoteettisessa skenaariossa Infratil olisi käyttänyt tuoton velkojen takaisinmaksuun säästääkseen korkomenoja. Lisäksi Infratilille ei aiheutunut etua, koska Lyypekin lentoaseman ei odotettu tuottavan voittoa lyhyellä aikavälillä, vaan pikemminkin tuottavan edelleen tappiota.

(133) Infratil katsoi, ettei se olisi myyntioptiota käyttämällä pystynyt palauttamaan täydellisesti aikaisemmin vallinnutta tilannetta, koska sen olisi täytynyt vastata tietyistä tappioista (hyväksyttyjen toimintatappioiden ja todellisten toimintatappioiden erotus) korvauksetta.

(134) Vaikka komissio katsoisi, että myyntioption neuvotteleminen uudelleen oli valtiontukea, Infratil katsoo sen soveltuvan sisämarkkinoille. Jos komissio katsoisi, että Lyypekin kaupunki myönsi Infratilille tukea ottamalla vastuulleen FLG:n vuonna 2009 tuottamat tappiot, tällainen tuki olisi Infratilin mukaan ollut vain korvaus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen suorittamisesta aiheutuneista tappioista.

5.2.2.2 **Lyypekin kaupunki**

(135) Lyypekin kaupunki katsoi, että tappioiden siirtämistä koskeva sopimus oli halvin ja riskittömin vaihtoehto. Tämä perustuu erityisesti Lyypekin kaupungin oikeudelliseen velvoitteeseen vastata lentoaseman toiminnasta Saksan lentoliikennelupia koskevan asetuksen (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, "LuftVZO") 45 §:n 1 momentin mukaisesti. Tästä syystä lentoaseman sulkeminen ei olisi ollut mahdollista. Lisäksi lentoaseman sulkemiseen olisi kulunut liikaa aikaa ja resursseja.

(136) Lyypekin kaupunki muistutti komissiota lisäksi siitä, että sen paremmin Lyypekin kaupungilla kuin Infratilillakaan ei ollut aiempaa kokemusta lentoaseman yksityistämisestä. Tämä saattoi aiheuttaa joitain virhelaskelmia, mutta niiden perusteella ei ehdottomasti voida päätellä, että jompikumpi osapuoli olisi toiminut markkinaperiaatteiden vastaisesti. Lisäksi Lyypekin kaupunki katsoi, että Infratil oli yksityistämisen yhteydessä ainoa tarjoaja, mikä teki Lyypekin kaupungin neuvotteluasemasta erittäin heikon.

5.2.2.3 **Schutzgemeinschaft**

(137) SGF katsoi, että vuoden 2009 täydentävä sopimus on uutta tukea, joka aiheutti Infratilille edun. Koska tuki ylittää vähämerkityksisen tuen kynnysarvon, siitä olisi pitänyt ilmoittaa, mitä Saksa ei tehnyt.

(138) SGF:n mukaan Infratil sai selvästi etua vuoden 2009 täydentävästä sopimuksesta. Markkinataloustoimijatestin soveltamisesta SGF huomautti, että sopimuksen myönteistä vaikutusta alueelle ei pitäisi ottaa huomioon. Tässä yhteydessä SGF totesi, ettei Lyypekin lentoasemalla ollut kannattavuusnäkymiä. SGF lisäsi, että FLG pystyi estämään maksukyvyttömyyden vuoden 2008 alussa vain Infratilin tekemien myönnytysten ansiosta. SGF oli eri mieltä markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisuudesta, koska mikään yksityinen sijoittaja ei olisi ollut halukas jatkamaan näin tappiollista toimintaa, kuten Infratilin myyntioption käyttö osoittaa.

(139) Lentoaseman sulkemisesta SGF katsoi, että Hampurin lentoasemalla on riittävä kapasiteetti toimia ilman Lyypekkiä varalentoasemana. Lisäksi FLG yliarvioi SGF:n mukaan sulkemisen kustannukset. Taulukon 5 katsottiin olevan realistisempi, vaikka senkin tiedot saattavat yhä olla SGF:n mukaan yliarvioituja:

Taulukko 5

SGF:n toimittamat Lyypekin lentoaseman sulkemiskustannukset

Kustannukset	tuhatta euroa
Selvittäjän kustannukset	(…)
Toiminnan väliaikaisesta jatkamisesta vuoteen 2010/2011 aiheutuvat tappiot	(…)
Sosiaalisuunnitelma	(…)
Tukien takaisinmaksu	(…)
Tilintarkastajan kustannukset	(…)

(140) Lisäksi SGF kyseenalaisti väitetyn velvollisuuden vastata lentoaseman toiminnasta julkisena palveluna, koska lupa pitää lentoasemaa ei johda yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun. Tällainen lupa voidaan peruuttaa.

5.2.2.4 **Ryanair**

(141) Ryanair katsoi, että vuosina 2005 ja 2009 sovittujen myyntioptiohintojen ja Lyypekin kaupungin tosiasiallisesti maksaman myyntioptiohinnan välinen ero saattoi johtua useista tekijöistä, kuten varallisuushintojen kehityksestä. Vuonna 2005 taloudelliset olosuhteet olivat paljon suotuisammat kuin vuonna 2009, ja hintaero saattoi johtua tästä.

5.3 *RYANAIRILLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

5.3.1 ***Vuoden 2000 sopimus***

5.3.1.1 **Ryanair**

(142) Ryanair totesi, että sopimus FLG:n kanssa tehtiin taloudellisten näkökohtien perusteella. Lyypekin lentoasemaa pidettiin kannattavana Hampurin lentoaseman toissijaisena lentoasemana ja itse Lyypekkiä arvokkaana kulttuurikohteena. Lisäksi palvelut Lyypekin lentoasemalla käynnistettiin kustannuksiltaan halvan tukikohdan varmistamiseksi ja väestötietojen analysoimiseksi sitä silmällä pitäen, oliko uuden lentoaseman ympärillä riittävä vaikutusalue. Vaikka Ryanair ei voinut esittää liiketoimintasuunnitelmaa palvelujen aloittamista Lyypekin lentoasemalla koskevan päätöksensä tueksi, Ryanair korosti, että tällaista liiketoimintasuunnitelmaa ei yleensä edellytetä yksityiseltä markkinasijoittajalta. Ryanair selitti, että sen liikennöinti Lyypekin lentoasemalta lopetettiin kaupallisten näkökohtien vuoksi, joita olivat muun muassa kustannusten nousu ja ennakoitua pienempi tuotto (talouden taantuman seurauksena).

(143) Ryanair totesi, että unionin alueelliset lentoasemat ovat vaikeassa markkina-asemassa. Tästä syystä lentoasemien tulot sekä ilmailu- että muusta toiminnasta on otettava huomioon, mihin viitataan ”single till -lähestymistapana”. Koska Ryanairin kanssa tehdyistä sopimuksista on yleensä odotettavissa suuria matkustajamääriä, tällaiset liiketoimintasuhteet auttavat usein lisäämään lentoaseman tunnistettavuutta ja houkuttelemaan muita lentoyhtiöitä sekä vähittäiskauppiaita ja muita palveluntarjoajia. Lisäksi Ryanair totesi olevan vahvaa näyttöä siitä, että matkustajamäärien kasvu johtaisi muusta kuin ilmailutoiminnasta saatavien tulojen lisääntymiseen. Todisteeksi tästä Ryanair toimitti seuraavan taulukon:

Taulukko 6

Muusta kuin ilmailusta saatujen tulojen osuus kokonaistuloista tietyillä lentoasemilla

miljoonaa Englannin puntaa	2010/11 (%)
Bournemouth	(…)
Liverpool	(…)
Leeds Bradford	(…)
Humberside	(…)
Doncaster Sheffield	(…)
Exeter	(…)
Bristol	(…)
Luton	(…)
Manchester	(…)
Belfast International	(…)

miljoonaa Englannin puntaa	2010/11 (%)
East Midlands	(…)
Newcastle	(…)
Birmingham	(…)
Glasgow	(…)
Cardiff	(…)
Stansted	(…)
Edinburgh	(…)
Aberdeen	(…)
Southampton	(…)
Keskimäärin	(…)

Lähde: UK airports performance indicator.

(144) Ryanair katsoi, että markkinataloustoimijan näkökulmasta mikä tahansa kaupallinen tarjous olisi tavallisesti ollut parannus tuolloiseen tilanteeseen, mikäli se odottaa rajahyötyjen olevan rajakustannuksia suuremmat. Lisäksi Ryanairin mukaan on otettava huomioon, että Ryanairin tarpeet ovat huomattavasti pienemmät muihin lentoyhtiöihin verrattuna sen liiketoimintamallin ja toiminnan tehokkuuden vuoksi.

(145) Antaakseen lisää näyttöä siitä, että vuoden 2000 sopimus oli markkinoiden vaatimusten mukainen, Ryanair vertaili lentoasemia, jotka olivat saman kokoisia ja samankaltaisessa tilanteessa kuin Lyypekin lentoasema. Vertailulentoasemat ovat Bournemouthin lentoasema, Grenoblen lentoasema, Knockin lentoasema, Maastrichtin lentoasema, Nimesin lentoasema ja Prestwickin lentoasema. Ryanairin vertailulentoasemilla maksamien maksujen vertailu osoitti, että Ryanairin Lyypekin lentoasemalla maksamat kustannukset olivat vertailulentoasemien keskitasoa korkeammat sekä matkustajaa että kääntöä kohden. Ryanair kehotti komissiota ottamaan vertailuanalyysin kannattavuusanalyysia voimakkaammin huomioon arvioitaessa, onko vuoden 2000 sopimus markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen.

(146) Oxeran laatimassa raportissa lasketaan vuoden 2000 sopimuksen nettonykyarvo. Raportin mukaan nettonykyarvo on positiivinen ja sen määrä on […] euroa. Oxera suoritti tämän laskelman osalta useita herkkyystarkastuksia.

5.3.1.2 **Air Berlin**

(147) Air Berlin totesi, että Ryanairin Lyypekin lentoasemalta tarjoamat reitit kilpailevat suoraan Air Berlinin Hampurin lentoasemalta tarjoamien reittien kanssa. Tämä koskee etenkin Lontoon, Milanon ja Barcelonan reittikohteita, koska molemmilla lentoyhtiöillä on ne reittivalikoimassaan.

(148) Air Berlin katsoi, että Ryanairin markkinointistrategian tarkoituksena oli houkutella muun muassa Air Berlinin mahdollisia asiakkaita. Ryanairin halpojen hintojen vuoksi asiakkaat siirtyivät Hampurista Lyypekin lentoasemalle. Air Berlin väitti, että valtiontuen tuloksena Air Berlinille aiheutui merkittäviä taloudellisia tappioita. Air Berlinin oli lopetettava joidenkin lentojensa liikennöinti Ryanairin Lyypekin lentokentällä tarjoaman rinnakkaistarjonnan vuoksi. Lisäksi Air Berlin totesi, että sen on vaikeaa avata uusia reittikohteita Hampurin lentoasemalta niin kauan kuin Ryanair tarjoaa samoja kohteita Lyypekin lentoasemalta liian alhaisin hinnoin.

(149) Air Berlin viittasi myös Lyypekin lentoaseman sulkemiseen kuuden päivän ajaksi 19 päivästä huhtikuuta 2004 lähtien tukeakseen väitteitään siitä, että Ryanair maksoi kohtuuttoman pieniä maksuja ja että Lyypekin ja Hampurin välillä oli kilpailua. Sulkemisen aikana Ryanairin oli siirrettävä liikenteensä Lyypekin lentoasemalta Hampurin lentoasemalle. Hampurin lentoaseman korkeampien lentoasemamaksujen vuoksi Ryanairille aiheutui […] euron lisäkustannukset, jotka Ryanair laskutti FLG:ltä. Air Berlin korosti, että Ryanair sai näin ollen jo […] euron edun Hampurin lentoasemalta liikennöiviin lentoyhtiöihin nähden kuuden päivän ajan.

(150) Air Berlin esitti väitteensä tueksi taulukon matkustajamääristä ja lennoista ennen kuin Ryanair aloitti liikennöinnin Lyypekin lentoasemalta (vuoteen 1999 asti) ja sen jälkeen (vuodesta 2000):

Taulukko 7

Air Berlinin taulukko matkustajamääristä ja lennoista

	Matkustajamäärä (henkilöä)	Lennot
1997	34 132	(…)
1998	60 520	(…)
1999	48 522	(…)
2000	142 586	(…)
2001	192 726	(…)
2002	244 684	(…)
2003	514 472	(…)

(151) Taulukon 7 mukaan matkustajamäärät kasvoivat merkittävästi vuonna 2000, kun Ryanair alkoi tarjota lentoja lentoasemalta. Air Berlinin mukaan 97 prosenttia tästä matkustajamäärän lisäyksestä johtuu Ryanairista. Tässä yhteydessä on otettava huomioon FLG:n tappiot ennen kuin Ryanair aloitti liikennöinnin Lyypekin lentoasemalta (vuoteen 1999 asti) ja sen jälkeen (vuodesta 2000):

Taulukko 8

Air Berlinin taulukko FLG:n tappioista

FLG	Tappiot (euroa)
1999	(…)
2000	(…)
2001	(…)
2002	(…)
2003	(…)
Yhteensä	**(…)**

(152) Taulukon 7 ja taulukon 8 perusteella Air Berlin katsoi, että vaikka matkustajamäärät lähes kaksinkertaistuivat vuosina 2002–2003, tappiot kasvoivat tänä aikana yli […] eurolla. Lisäksi Air Berlin täsmensi, että FLG myönsi Ryanairille edullisia ehtoja, alennuksia sekä palautuksia ja muita maksuja. Ryanairin Lyypekin lentoaseman käytöstä maksamat maksut olivat pienemmät kuin tuolloin sovelletussa maksutaulukossa vahvistetut maksut. Lisäksi Air Berlin totesi, että Ryanair toimitti markkinointipalveluja, jotka eivät olleet riippuvaisia markkinointikustannuksista. Air Berlinin mukaan Ryanairille markkinointipalveluista maksetut etuudet eivät ilmeisesti liittyneet Ryanairille aiheutuneisiin todellisiin markkinointimenoihin.

(153) Tästä syystä Air Berlin katsoo, että FLG:n ja Ryanairin välinen vuoden 2000 sopimus ei täyttänyt markkinoiden vaatimuksia. Air Berlinin mukaan Lyypekin lentoasemaa pidetään aluepoliittisista syistä eikä sen kannattavuuden vuoksi.

(154) Air Berlinin mukaan edullisten ehtojen myöntämistä Ryanairille Lyypekin lentoasemalla ja lentoaseman ehdollisen yksityistämisen toteutustapaa ja ehtoa ei voida tarkastella erikseen. Air Berlin ei pidä Infratilin kanssa tehtyä osallistumissopimusta näyttönä markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisuudesta, koska siihen sisältyy myyntioptio. Air Berlin katsoo päinvastoin, että markkinataloustoimija olisi käynnistänyt uuden tarjouskilpailun lentoasemasta vuonna 2005.

(155) Lisäksi Air Berlin totesi, että Ryanairin kanssa tehty sopimus johtui Saksan valtiosta. FLG:n yhtiöjärjestyksen mukaan hallintoneuvoston on hyväksyttävä lentoaseman käytöstä johtuvat maksut (yhtiöjärjestyksen 12 kohta). Neljä hallintoneuvoston kuudesta jäsenestä on Lyypekin kaupungin valitsemia. Tästä syystä Air Berlin katsoi, että Lyypekin kaupungin voitiin katsoa olleen vastuussa. Air Berlin pitää tiettyjä keskeisten FLG:n toimihenkilöiden lausuntoja lisänäyttönä siitä, että kyseinen sopimus johtui valtiosta.

5.3.1.3 **Infratil**

(156) Infratil totesi Ryanairille mahdollisesti myönnetystä valtiontuesta, että vuoden 2000 sopimus oli taloudellisesti kestävä, lentoaseman kehittämisen kannalta merkittävä ja täysin markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen. Infratil katsoi lisäksi, että vuoden 2000 sopimus ja sen täytäntöönpano eivät johdu Lyypekin kaupungista tai muista valtiollisista yksiköistä. Lyypekin kaupunki tai hallintoneuvosto eivät antaneet mitään määräyksiä tai ohjeita vuoden 2000 sopimuksen hyväksymisestä eikä niillä ollut määräysvaltaa tähän hyväksymiseen.

5.3.1.4 **Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften**

(157) BDF katsoo, että FLG:n Ryanairille tarjoamat ehdot eivät sovellu sisämarkkinoille, koska ne eivät täytä avoimuuden ja syrjimättömyyden vaatimuksia eivätkä sisällä seuraamuksia siltä varalta, että Ryanair ei täytä vuoden 2000 sopimuksen mukaisia velvoitteitaan.

(158) BDF:n mukaan syrjivät poikkeukset voimassa olevista maksutaulukoista yhden tietyn lentoyhtiön hyväksi aiheuttavat kilpailun voimakasta vääristymistä ja matkustajien tuettua uudelleenjakoa samalla kaupunkialueella, mikä ei ole kokonaistaloudellisesti järkevää. Lisäksi BDF totesi, että toimenpide on ilmoitettava komissiolle, jos ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että toimenpide sisältää valtiontukea. BDF totesi, että tietyin edellytyksin on oikeudellisesti mahdollista sulkea saksalainen lentoasema sen pitäjän pyynnöstä.

5.3.2 ***Vuoden 2010 sopimukset***

5.3.2.1 **Flughafen Lübeck GmbH**

(159) FLG totesi, ettei toimenpide johtunut Saksan valtiosta, koska FLG neuvotteli vuoden 2010 sopimukset itsenäisesti.

5.3.2.2 **Ryanair**

(160) Ryanair katsoi, että vuoden 2010 sopimukset eivät johtuneet valtiosta.

(161) Ryanair totesi, että sivusopimukset nro 1 ja nro 2 ovat vain lyhyitä lisäsopimuksia, joilla jatkettiin Ryanairin vuoden 2000 sopimuksen mukaisten järjestelyjen voimassaoloa. Ainoa uusi seikka oli lisäsopimukseen nro 1 sisältyvä kaupallisesti neuvoteltu mukautus markkinointitukeen. Näin ollen Ryanair totesi, että molempien lisäsopimusten vaikutuksia käsitellään Ryanairin huomautuksissa vuoden 2000 sopimuksesta.

(162) Ryanair toimitti Oxeran laatiman raportin ([1]), jossa arvioitiin lisäsopimuksen nro 1 ja lisäsopimuksen nro 2 odotettua kannattavuutta Lyypekin lentoaseman ennen lisäsopimusten nro 1 ja nro 2 allekirjoittamista laatiman vuoden 2009 liiketoimintasuunnitelman ([2]) perusteella. Raportin mukaan molempien lisäsopimusten

([1]) Oxeran raportti: Economic MEOP assessment: Lübeck airport, 6. helmikuuta 2015.
([2]) Liiketoimintasuunnitelma "Takeoff Konzept", 21. joulukuuta 2009, ks. http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf

allekirjoitusajankohtana kohtuullisten oletusten mukaan sopimusten oletettiin olevan riittävän kannattavia. Markkinataloustoimijan tavoin toimiva lentoasema olisi tarjonnut samanlaisia ehtoja. Oxeran mukaan näin on myös tarkasteltaessa vuoden 2010 markkinointipalvelusopimusta yhdessä maalis- ja lokakuussa 2010 tehtyjen lisäsopimusten kanssa. Näin ollen markkinointikustannukset sisältyivät arviointiin.

5.3.2.3 **Air Berlin**

(163) Air Berlin huomautti, että vuonna 2010 allekirjoitettiin kolme sopimusta: lisäsopimus nro 1, lisäsopimus nro 2 ja vuoden 2010 markkinointipalvelusopimus. Komission olisi otettava arvioinnissaan huomioon kaikki vuonna 2010 tehdyt sopimukset.

5.4 *LENTOASEMALLA SUORITETTAVASTA LENTOKONEIDEN JÄÄNPOISTOSTA PERITTÄVÄT MAKSUT*

RYANAIR JA WIZZ AIR

(164) Ryanair ja Wizz Air katsoivat, että asiassa Stardust Marine annetun tuomion ([1]) perusteella kaiken Lyypekin lentoaseman Wizz Airille ja muille lentoyhtiöille väitetysti myöntämän tuen ei voida katsoa johtuvan Saksan valtiosta. Wizz Air katsoo myös, että vaikka Lyypekin kaupunki oli lentoaseman ainoa omistaja kyseisenä aikana, tämä ei ole riittävä peruste, joka vahvistaisi tuen johtuvan valtiosta. Wizz Air katsoo, että se, ettei tuki johtunut Saksan valtiosta, oli vielä ilmeisempää aikana, jona Infratil omisti 90 prosenttia FLG:n osakkeista.

(165) Ryanair ja Wizz Air totesivat, että kyseiset maksut ja mahdolliset alennukset muodostavat merkityksettömän pienen osan lentoyhtiöiden lentoasemakustannuksista. Ryanairin mukaan kyseisiä maksuja ei voida arvioida erikseen, koska jäänpoistolla ei ole vähittäismarkkinoita. Jäänpoistosta myönnettävä alennus korvautuu todennäköisesti lentoaseman muissa neuvottelujen kohdissa saamilla kaupallisilla eduilla. Ryanair lainasi asiassa Charleroi annettua tuomiota, jossa vahvistetaan, että ”[y]ksityinen sijoittaja -arviointiperustetta sovellettaessa on kuitenkin tarpeen tarkastella liiketoimea kokonaisuudessaan” ([2]).

(166) Ryanair ja Wizz Air totesivat lisäksi, että Lyypekin lentoasemalla jäänpoistonesteestä peritty hinta oli normaali julkisilla ja yksityisillä lentoasemilla peritty hinta.

6. **KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSIA KOSKEVAT SAKSAN HUOMAUTUKSET**

6.1 *KOMMENTIT RYANAIRIN HUOMAUTUKSISTA*

(167) Saksan mukaan Ryanairin huomautukset paljastavat FLG:n toimineen markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti.

(168) Saksa korosti erityisesti Ryanairin hyödyllistä lähestymistapaa, jossa sopimuksen markkinaehtoisuus todistettiin kannattavuusanalyysilla ja vertailuanalyysilla.

(169) Saksan mukaan lisäsopimukset nro 1 ja nro 2 eivät ole tämän tutkinnan kannalta merkityksellisiä. Ensinnäkin maalis- ja lokakuussa 2010 tehdyt lisäsopimukset eivät johdu valtiosta, koska FLG neuvotteli ja teki ne itsenäisesti Lyypekin kaupungin puuttumatta asiaan. Toiseksi, Saksa huomautti lisäsopimuksen nro 2 osalta, että se oli vain vuoden 2000 sopimuksen jatko eikä siten sisältänyt mitään oleellisia muutoksia. Näin ollen kaikki vuoden 2000 sopimusta koskevat näkökohdat soveltuvat myös lisäsopimuksiin.

(170) Saksa totesi, ettei se ymmärrä, miksi vuoden 2010 markkinointipalvelusopimus pitäisi sisällyttää tähän tutkintaan, koska siihen ei liittynyt julkisia varoja. Vuoden 2010 markkinointipalvelusopimuksessa vahvistetuista kustannuksista vastasi IHK Lübeck. Lisäksi Saksa huomautti, että vuoden 2010 markkinapalvelusopimuksen voidaan katsoa olevan markkinaehtoinen. Tätä tukee huomio siitä, että FLG:ltä perittiin vähemmän kustannuksia kuin muilta lentoasemilta, joilla oli samanlainen sopimus. Sitä paitsi vuoden 2010 markkinapalvelusopimus perustui Ryanairin lupaukseen laajentaa lentovalikoimaansa kahdella reittikohteella.

([1]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranska v. komissio (Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 17.12.2008, Ryanair v. komissio (”Charleroi”), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

(171) Toinen seikka, josta Saksa huomautti, on Lyypekin lentoaseman tehtävä Hampurin lentoaseman varalentoasemana ja Pohjois-Saksan väestön kannalta tarpeellisena infrastruktuurina.

6.2 *KOMMENTIT SGF:N HUOMAUTUKSISTA*

(172) Saksa totesi, että SGF ei ollut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan ja asetuksen (EY) N:o 659/1999 1 artiklan h alakohdan mukainen asianomainen osapuoli eikä sillä siten ollut oikeutta esittää huomautuksia. SGF:n jäsenet vain omistavat maata lentoaseman lähistöllä ja haluavat siksi päästä eroon lentoaseman toiminnan aiheuttamista koetuista haitoista. Tällaisiin päämääriin on kuitenkin pyrittävä kansallisten oikeussuojakeinojen avulla.

(173) Lisäksi Saksa katsoi, että SGF:n huomautusten sisältö ei pidä paikkaansa. Saksa on ensinnäkin eri mieltä SGF:n lausumasta, jonka mukaan Lyypekin lentoasema ei hoida julkisen palvelun tehtävää. SFG oli väittänyt, että lentoaseman toiminta on yleisen edun mukaista vain ”yleisilmailua” koskevien etujen osalta. Saksa on tästä eri mieltä, koska Lyypekin lentoasemalla on toimintavelvollisuus infrastruktuuria koskeviin julkisen palvelun tehtäviin sekä Hampurin lentoaseman varalentoaseman tehtävään liittyvistä syistä. Jälkimmäinen tehtävä vahvistettiin virallisesti Pohjois-Saksan ilmaliikenteen toimintamallissa (Norddeutsches Luftverkehrskonzept).

(174) Vuokrasopimuksen suhteen Saksa toisti kantansa, jonka mukaan sen paremmin vuoden 2005 loppuun asti voimassa ollut vanha vuokrasopimus kuin vuodesta 2006 lähtien voimassa ollut uusi vuokrasopimus eivät aiheuttaneet FLG:lle etua.

(175) Saksa kommentoi myös SGF:n huomautuksia infrastruktuuri-investoinneista. Saksa totesi, että rakennuslupa on vain hallinnollinen väline, joka voidaan myöntää taannehtivasti. Se ei ole rahoituksen hyväksymisen edellytys eikä vaikuta kilpailuun. Lisäksi Saksa oli eri mieltä SGF:n kanssa investointien luokittelusta kunnossapitotoimenpiteiksi pikemmin kuin lentoaseman liikennetoimintoja parantaviksi toimenpiteiksi. Saksan näkemyksen mukaan toimenpiteet olivat tarpeen kansallisten ja kansainvälisten määräysten noudattamiseksi. Saksan mukaan siitä, että Ryanair on lentoaseman suurin käyttäjä, ei voida päätellä, että sitä suositaan.

(176) Lyypekin lentoaseman keskipitkän aikavälin näkymiä koskevista SGF:n laskelmista Saksa totesi toimitettujen huomautusten olevan virheellisiä. Saksa katsoi näytetyn toteen, että investointiajankohtana oli olemassa optimistiset keskipitkän aikavälin näkymät, kuten komissio myönsi vuoden 2007 aloittamispäätöksessä.

(177) Lisäksi Saksa kommentoi SGF:n väitteitä siitä, että FLG oli ”vaikeuksissa oleva yritys”. Saksa katsoo, että valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annettuihin suuntaviivoihin perustuvat SGF:n väitteet ovat merkityksettömiä. Saksan mukaan näitä suuntaviivoja ei voida soveltaa tässä asiassa, koska myönnetyt etuudet eivät ole valtiontukea. Etuuksia ei luokiteltu koskaan pelastamis- tai rakenneuudistustueksi, jolloin ne olisi täytynyt hyväksyä muiden suuntaviivojen nojalla.

(178) Saksa on eri mieltä SGF:n lausumasta, jonka mukaan Lyypekin kaupunki väitti, että lentokentän sulkeminen oli mahdotonta ja että se ei harkinnut tällaista vaihtoehtoa. Saksan mukaan Lyypekin kaupunki harkitsi tätä vaihtoehtoa mutta hylkäsi sen, koska laskelmien mukaan se ei olisi ollut taloudellisin päätös. Lisäksi Saksa selvensi, että lentoasemaa ei voida sulkea tilapäisesti LuftVZO:n 45 §:n 1 momentin vuoksi. Lentoasemapalvelut ovat julkinen hyödyke ja niillä on toimintavelvollisuus. Näin ollen lentoaseman sulkeminen edellyttää toimintaluvan peruuttamista pitkän oikeudellisen menettelyn tuloksena. Saksa väittää, että luvan peruuttaminen on pois suljettua, jos asiasta vastaava hallinto katsoo yleisen edun edellyttävän lentoaseman toiminnan jatkamista. Näin ollen yritys sulkea lentoasema ei olisi mahdoton, mutta varmasti vaikea, aikaa vievä ja siten kallis. Tällaisia seurauksia mainittiin aiheutuneen Berliinin Tempelhofin lentoaseman sulkemisen yhteydessä. Tästä syystä Saksa katsoi, että päätös hylätä lentoaseman sulkemisen vaihtoehto ja sen sijaan laajentaa ja investoida infrastruktuuriin yksityisen sijoittajan houkuttelemiseksi oli taloudellisempi päätös. Jälkikäteen tarkasteltuna tämä oli oikea toimintatapa, koska yksityinen sijoittaja löydettiin.

6.3 *KOMMENTIT AIR BERLININ HUOMAUTUKSISTA*

(179) Saksan mukaan Air Berlinille olisi myönnetty samat edut kuin Ryanairille, jos se olisi täyttänyt samat matkustajamääriä ja lentotiheyttä koskevat vaatimukset. Air Berlin kuitenkin hylkäsi tarjoukset neuvotteluista FLG:n kanssa, koska se ei koskaan aikonut aloittaa liikennöintiä Lyypekin lentoasemalta. Sitä vastoin Air Berlin ei ole koskaan vastustanut ehtoja, joilla Ryanair liikennöi Hampurin lentoasemalta. Lisäksi useat lentoyhtiöt ovat

valittaneet (muun muassa komissiolle), että Air Berlin on hyötynyt huomattavasta Yhdistyneiden arabiemiirikuntien myöntämästä valtiontuesta. Näin ollen se ei voi esittää itseään uhrina pääkilpailijaansa Ryanairiin nähden.

(180) Saksa oli eri mieltä Air Berlinin huomautuksista, jotka koskivat kilpailun olemassaoloa Lyypekin lentoaseman ja Hampurin lentoaseman välillä. Saksa viittaa etenkin siihen, että Hampurin lentoasemalla oli 70 kertaa niin paljon matkustajia kuin Lyypekin lentoasemalla vuonna 2000, jolloin vuoden 2000 sopimus Ryanairin kanssa allekirjoitettiin. Muiden lentoasemien valitusten puute osoittaa, että näiden kahden lentoaseman välillä ei ollut kilpailua. Saksa lisäsi myös, että Hampurin ja Rostockin lentoasemat kasvoivat vuonna 2008, kun taas Lyypekin lentoaseman matkustajamäärät vähenivät 10 prosenttia.

(181) Lisäksi Saksa kiisti Air Berlinin väitteen siitä, että Ryanairille aiheutui taloudellinen etu. Saksa totesi, että Air Berlin käytti virheellisiä laskelmia ja että ainoa merkityksellinen peruste sen arvioimiseksi, onko lentoaseman ja lentoyhtiön välinen sopimus markkinaehtoinen, oli markkinataloustoimijaperiaate. Saksa katsoo, että Ryanairin sopimukset täyttivät markkinoiden vaatimukset, koska lentoaseman pitkän aikavälin näkymät olivat positiiviset vuonna 2000.

6.4 *KOMMENTIT BDF:N HUOMAUTUKSISTA*

(182) Saksa huomautti, että Air Berlin on BDF:n jäsen, ja tästä syystä niiden yhteydet ovat läheiset ja huomautukset päällekkäisiä. Saksa oli eri mieltä siitä, että FLG loisi kysyntää keinotekoisesti liian alhaisilla hinnoilla ja että FLG poikkeaisi maksutaulukosta syrjivästi yhden lentoyhtiön eduksi. Saksan mukaan FLG:llä ei olisi mitään syytä syrjiä yksittäisiä lentoyhtiöitä kysynnän lisäämiseksi. Päinvastoin, useammat lentoyhtiöt olisivat merkinneet liiketoiminnan lisääntymistä Lyypekin lentoasemalla. Näin ollen Saksa toteaa, että mikä tahansa lentoyhtiö olisi voinut tehdä sopimuksen Lyypekin lentoaseman kanssa samanlaisin ehdoin, jos se olisi tehnyt Ryanairin tarjoukseen verrattavissa olevan tarjouksen.

7. **ARVIOINTI**

7.1 *JOHDANTO*

(183) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”. SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa vahvistetut arviointiperusteet ovat kumulatiivisia. Jotta toimenpide voidaan määritellä valtiontueksi, seuraavien ehtojen on täytyttävä:

— edunsaaja on yritys

— toimenpiteestä koituu etua

— etu myönnetään valtion varoista

— etu on valikoiva ja

— toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(184) Näin ollen on selvitettävä, täyttyvätkö nämä ehdot kunkin tarkasteltavana olevan toimenpiteen osalta, jotka ovat

— FLG:lle mahdollisesti myönnetty valtiontuki

— Infratilille mahdollisesti myönnetty valtiontuki

— Ryanairille mahdollisesti myönnetty valtiontuki ja

— lentoasemalla suoritettavasta lentokoneiden jäänpoistosta perittävät maksut.

(185) FLG:lle mahdollisesti myönnetyn valtiontuen osalta komissio arvioi ensin, onko valtiontuen mahdollinen edunsaaja FLG edelleen olemassa, ja jos ei ole, jatkuuko FLG:n taloudellinen toiminta edelleen. Lisäksi komission on arvioitava, onko FLG:lle mahdollisesti myönnetyn valtiontuen aiheuttama etu voitu siirtää sen seuraajille eli onko olemassa taloudellinen jatkuvuus.

(186) Ryanairille mahdollisesti myönnetyn valtiontuen osalta komissio arvioi ainoastaan vuoden 2000 sopimusta. Tämän päätöksen tekoajankohtana komissiolla ei ole riittävästi tietoja arvioidakseen, ovatko myöhemmät, varsinkin vuonna 2010 tehdyt, sopimukset Ryanairille myönnettyä valtiontukea. Tästä syystä näitä sopimuksia arvioidaan erillisessä päätöksessä.

7.2 *FLG:LLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

7.2.1 ***Mahdollisen valtiontuen edunsaaja***

(187) Komissio on aloittanut muodollisen tutkintamenettelyn FLG:lle mahdollisesti myönnetystä valtiontuesta. Osa FLG:n omaisuuseristä myytiin kuitenkin tammikuussa 2013 Yasminalle. FLG sulautui Lyypekin kaupunkiin ja FLG lakkasi olemasta oikeushenkilönä. Yasmina ilmoitti maksukyvyttömyydestään vuonna 2014, mikä johti maksukyvyttömyysmenettelyn aloittamiseen huhtikuussa 2014. PuRen osti elokuussa 2014 Yasminan omaisuuserät.

(188) Tapauksissa, jossa komissio tekee kielteisen päätöksen, jolla määrätään perimään takaisin yritykselle myönnetty sisämarkkinoille soveltumaton tuki SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti, takaisinperintävelvollisuus voidaan ulottaa koskemaan uutta yritystä, jolle kyseisen tuen edunsaaja on luovuttanut tai myynyt osittain tai kokonaan omaisuutensa, mikäli luovutuksen tai myynnin rakenne osoittaa, että näiden kahden yrityksen välillä on taloudellinen jatkuvuus.

(189) Jos komissio havaitsee, että FLG:lle on myönnetty sisämarkkinoille soveltumatonta tukea, joka on perittävä takaisin, sen on arvioitava, kuka hyötyi tuesta ja mille yritykselle takaisinperintävelvollisuus olisi osoitettava. Jos ei ole olemassa yritystä, johon takaisinperintävelvollisuus voidaan ulottaa, komission ei tarvitse arvioida, myönnettiinkö FLG:lle tukea. Tästä syytä komissio pitää asianmukaisena arvioida ensin, oliko FLG:n ja Yasminan välillä taloudellinen jatkuvuus ja voidaanko takaisinperintävelvollisuus ulottaa Yasminaan (ks. jakso 7.2.2) ja olisiko PuRen, joka osti Yasminan omaisuuserät, voinut hyötyä tuesta (ks. jakso 7.2.3). Tämän jälkeen komissio arvioi, onko taloudellinen toiminta, joka saattoi saada tuesta hyötyä, edelleen olemassa (ks. jakso 7.2.4). Sitä, oliko FLG:n hyväksi toteutettu toimenpide valtiontukea ja jos oli, soveltuiko se sisämarkkinoille, on tarkasteltava vain, jos tuen edunsaaja voidaan tunnistaa – eli jos FLG:n ja Yasminan tai PuRenin välillä oli taloudellinen jatkuvuus – tai jos tuki säilyi taloudellisen toiminnan eli Lyypekin lentoaseman toiminnan tasolla.

7.2.2 ***Taloudellinen jatkuvuus FLG:n ja Yasminan välillä***

(190) Päätöksessään lentoyhtiö Alitalian omaisuuserien myynnistä ([1]) komissio katsoi, että jos omaisuuserien osto tapahtuu markkinahintaan eikä vanhan yrityksen ja uuden rakenteen välillä ilmene taloudellista jatkuvuutta, ei voida olettaa, että uusi rakenne on hyötynyt alkuperäiselle yritykselle jo myönnetyn valtiontuen aiheuttamasta kilpailuedusta.

(191) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ([2]) taloudellinen jatkuvuus alkuperäisen yksikön ja uuden rakenteen välillä todetaan tiettyjen indikaattorien perusteella. Unionin yleinen tuomioistuin vahvisti nämä indikaattorit asiassa Ryanair Ltd v. komissio antamassaan tuomiossa ([3]). Ne eivät kuitenkaan muodosta joukkoa pakollisia kumulatiivisia edellytyksiä, joiden on täytyttävä jokaisessa tapauksessa ([4]). Arvioitaessa kahden yksikön välistä taloudellista jatkuvuutta voidaan ottaa huomioon seuraavat seikat:

— myytyjen omaisuuserien laajuus (varat ja velat, työntekijöiden siirtyminen, omaisuus kokonaisuudessaan)

([1]) Komission päätös, tehty 12 päivänä marraskuuta 2008, valtiontuki N 510/2008 – Italia – Alitalian omaisuuserien myynti (EUVL C 46, 25.2.2009, s. 6).

([2]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 8.5.2003, Italia ja SIM 2 Multimedia v. komissio, yhdistetyt asiat C-328/99 ja C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252; komission päätös, tehty 17 päivänä syyskuuta 2008, valtiontuki N 321/2008, N 322/2008 ja N 323/2008 – Kreikka – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines / Olympic Airways Services (EUVL C 18, 23.1.2010, s. 9); komission päätös, tehty 12 päivänä marraskuuta 2008, valtiontuki N 510/2008 – Italia – Alitalian omaisuuserien myynti (EUVL C 46, 25.2.2009, s. 6); komission päätös, annettu 4 päivänä huhtikuuta 2012, valtiontuki SA.34547 – Ranska – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire (EUVL C 305, 10.10.2012, s. 5).

([3]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 28.3.2012, Ryanair Ltd v. komissio, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164.

([4]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 28.3.2012, Ryanair Ltd v. komissio, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, 156 kohta.

— myyntihinta

— ostajan tai ostajien henkilöllisyys

— kaupan ajoitus (alustavan arvion aloittamisen, muodollisen tutkintamenettelyn vai lopullisen päätöksen jälkeen) ja

— toimenpiteen taloudelliset perustelut.

7.2.2.1 **Myytyjen omaisuuserien laajuus**

(192) Komissio huomauttaa aluksi, että periaatteessa se, että ostaja ostaa kaikki myyjän omaisuuserät, saattaa viitata taloudelliseen jatkuvuuteen ostajan ja myyjän välillä. Näin ei kuitenkaan ehkä ole, jos kokonaisarviointi osoittaa, että myynnin laajuus määräytyy markkinoiden ehdoin. Jos esimerkiksi myynnin laajuus on avoimen, syrjimättömän ja ehtoja sisältämättömän tarjouskilpailun tulos, tämä saattaa viitata siihen, ettei taloudellista jatkuvuutta ole. Tässä yhteydessä tarjoajien olisi voitava päättää vapaasti, tekevätkö ne tarjouksen yksittäisistä omaisuuseristä, jostain omaisuuserien ryhmästä vai kaikista omaisuuseristä, niitä ei saisi velvoittaa ottamaan vastuulleen myyjän tekemiä sopimuksia ja niiden olisi voitava vapaasti valita, haluavatko ne siirtää itselleen kaikki, joitakin vai ei ketään myyjän työntekijöistä.

(193) Komissio toteaa, että FLG:n omaisuuserien myynnistä julkaistussa tarjouspyynnössä täsmennettiin, että tarjoajilla oli mahdollisuus joko ostaa 90 prosenttia FLG:n osakkeista tai toteuttaa tähän verrattava taloudellinen ratkaisu lentoaseman toiminnan ostamiseksi. Näin tarjoajilla oli mahdollisuus tehdä tarjous FLG:n osakkeista, tehdä tarjous omaisuuseristä tai omaisuuserien kokonaisuuksista tai löytää jokin muu taloudellinen ratkaisu, kuten omaisuuserien vuokraus. Tämä vahvistettiin esitteessä, joka toimitettiin kaikille kiinnostuneille tarjoajille ennen kiinnostuksenilmaisun jättämistä. Näin ollen kaikille tarjoajille oli selvää, että ne voivat tehdä tarjouksen osakkeiden ostamisesta tai omaisuuserien tai niiden kokonaisuuksien ostamisesta Kaksi suuntaa-antavan tarjouksen tehneistä viidestä tarjoajasta tarjoutuikin ostamaan omaisuuseriä, kun taas muiden tarjoajien tarjoukset koskivat osakkeiden ostoa. Sitovan tarjouksen tehneistä kolmesta tarjoajasta kaksi tarjoajaa tarjoutui ostamaan omaisuuseriä ja yksi osakkeita. Yasminan hallintayhtiö 3Y tarjosi korkeimman hinnan omaisuuseräkokonaisuuden ostosta. Saksan mukaan Yasmina osti noin […] prosenttia FLG:n omaisuuseristä omaisuuserien kokonaiskirjanpitoarvon ja ostettujen omaisuuserien arvon vertailun perusteella. Ostamatta jätettyjä omaisuuseriä olivat muun muassa […].

(194) Komissio toteaa, että ostamatta jääneistä omaisuuseristä tehtiin kaksi vuokrasopimusta Yasminan ja Lyypekin kaupungin välillä. Ensimmäinen niistä koski lentoasemainfrastruktuuria ja maata, joista oli FLG:n ja Lyypekin kaupungin välinen vuokrasopimus ennen myyntiä. Tämä vuokrasopimus siirtyi Yasminalle. Toinen koski jäljelle jääneitä lentoaseman omaisuuseriä, jotka olivat siirtyneet FLG:ltä Lyypekin kaupungille, kun FLG sulautui Lyypekin kaupunkiin.

(195) Se seikka, että FLG myytiin liiketoimintakaupalla ja ostaja ei ostanut suurta osaa omaisuuseristä, viittaa siihen, että taloudellista jatkuvuutta ei ollut. Toisaalta Yasmina vuokrasi kaupan ulkopuolelle jääneet omaisuuserät Lyypekin kaupungilta, mikä viittaa siihen, että tarjouskilpailun tuloksena Yasmina pystyi käyttämään kaikkia omaisuuseriä. Tämä viittaa pikemmin taloudellisen jatkuvuuden olemassaoloon.

(196) Työvoiman suhteen myyntisopimuksessa todettiin, että työntekijät siirtyisivät Yasminalle Saksan siviililain (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä 'BGB') 613a §:n mukaisesti. BGB:n 613a § perustuu neuvoston direktiiviin 2001/23/EY ([1]). Kyseisessä pykälässä säädetään yrityksen luovutukseen liittyvistä oikeuksista ja velvollisuuksista. Tarkemmin sanottuna 613a §:ssä säädetään, että "[j]os liike tai liikkeen osa luovutetaan oikeustoimella toiselle, tätä koskevat ne oikeudet ja velvollisuudet, jotka johtuvat luovutushetkellä voimassa olleista työehdoista. Mikäli näistä oikeuksista ja velvollisuuksista määrätään työehtosopimuksessa tai yrityskohtaisessa sopimuksessa, ne määrittävät luovutuksensaajan ja työntekijän välisen työsuhteen sisällön, eikä niitä voida muuttaa työntekijän vahingoksi ennen kuin luovutuksesta on kulunut vuosi. […]" ([2]) Lisäksi aikaisemman työnantajan tai uuden omistajan on ilmoitettava asiasta luovutuksessa asianosaisina oleville työntekijöille kirjallisesti ja työntekijä voi vastustaa kirjallisesti työsuhteen siirtämistä.

([1]) Neuvoston direktiivi 2001/23/EY, annettu 12 päivänä maaliskuuta 2001, työntekijöiden oikeuksien turvaamista yrityksen tai liikkeen taikka yritys- tai liiketoiminnan osan luovutuksen yhteydessä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 82, 22.3.2001, s. 16).

([2]) Bürgerliches Gesetzbuch [BGB], 18.8.1896, 613a §, 242.

(197) Tämän säännöksen perusteella työntekijöille tiedotettiin luovutuksesta ja heidät siirrettiin, ellei vastalauseita esitetty. Tässä tapauksessa FLG:llä oli […] työntekijää, joista […] vastusti siirtämistä. Nämä […] työntekijää siirrettiin Lyypekin kaupungin palvelukseen.

(198) Omaisuuserien luovutukseen ei sisältynyt mitään ehtoa, joka olisi mennyt oikeudellisia velvoitteita pidemmälle, kuten siirrettävien työntekijöiden määrää koskevaa ehtoa tai velvoitetta pitää työntekijät palveluksessa tavallisia työoikeudessa määritettyjä sopimusvelvoitteita kauemmin.

(199) Ainoa työntekijöihin liittyvä sopimusmääräys on muistutus sovellettavasta työlainsäädännöstä; yleisesti ottaen se, että useimmat työntekijät siirrettiin, ei välttämättä merkitse taloudellisen jatkuvuuden olemassaoloa ([1]).

(200) Kokonaisuutena katsoen myytyjen omaisuuserien laajuus viittaa kuitenkin taloudellisen jatkuvuuden olemassaoloon, koska Yasmina pystyi osaa omaisuuseristä koskeneen kaupan ja jäljelle jääneitä omaisuuseriä koskeneiden kahden vuokrasopimuksen yhdistelmän avulla käyttämään kaikkia FLG:n aiemmin omistamia ja käyttämiä omaisuuseriä.

7.2.2.2 **Myyntihinta**

(201) Taloudellisen jatkuvuuden välttämiseksi omaisuuserät on myytävä markkinahintaan esimerkiksi avoimella ja syrjimättömällä tarjouskilpailulla, johon ei liity ehtoja.

(202) Komission on arvioitava, myytiinkö FLG:n omaisuuserät todella avoimella, syrjimättömällä ja ehtoja sisältämättömällä tarjouskilpailulla korkeimman tarjouksen tehneelle tarjoajalle ottaen huomioon liiketoimen varmuus.

(203) Komissio huomauttaa ensinnäkin, että FLG:n omaisuuseriä koskeva kiinnostuksenilmaisupyyntö ei sisältänyt minkäänlaisia rajoituksia siitä, mitkä tahot voisivat tehdä tarjouksia, eikä siinä asetettu mahdollisille tarjoajille mitään ehtoja. Mikä tahansa yksikkö voi tehdä tarjouksen tarjousmenettelyn aikana. Lisäksi se julkaistiin *Euroopan unionin virallisen lehden* sähköisessä muodossa olevassa täydennysosassa.

(204) Toiseksi komissio toteaa avoimuusperiaatteen osalta, että tarjoajilla oli yli kuukausi aikaa päättää kiinnostuksenilmaisun jättämisestä myyjältä pyynnöstä saatavilla olleen esitteen perusteella. Tämän jälkeen kiinnostuksenilmaisun jättäneillä sijoittajilla oli noin kolme viikkoa aikaa arvioida niille due diligence -prosessin ([2]) aikana toimitettuja tietoja ja päättää, tekevätkö ne suuntaa-antavan tarjouksen 15 päivään lokakuuta 2012 mennessä. Kaikilla suuntaa-antavan tarjouksen tehneillä sijoittajilla oli mahdollisuus osallistua myyjän kanssa järjestettyyn tiedotustapaamiseen. Sitovien tarjousten määräaika oli 20 päivä marraskuuta 2012.

(205) Komissio toteaa myös, että jo ennen tarjouspyynnön julkaisua myyjä määritteli kriteerit, joiden perusteella taloudellisesti paras tarjous valittiin, ja ilmoitti ne tarjoajille menettelyn alussa.

(206) Kolmanneksi tarjoajien välillä ei ollut syrjintää tarjouskilpailun missään vaiheessa. Kaikki tarjoajat saivat samat tiedot ja selvennykset tarjouskilpailun säännöistä ja menettelyistä, tarjousten jättämisen määräajoista ja FLG:stä. Millekään tarjoajalle ei tarjottu yksinoikeutta neuvotteluissa. Loppuvaiheessa kolme tarjoajaa teki sitovat tarjoukset.

(207) Arvioituaan sitovia tarjouksia ennen menettelyn aloittamista määritettyjen kriteerien perusteella Lyypekin kaupunki päätyi siihen, että 3Y oli tehnyt taloudellisesti parhaan tarjouksen. Lyypekin kaupunki ehdotti kauppasopimuksen tekemistä kaupunginvaltuustolle. Lyypekin kaupunginvaltuusto päätti 29 päivänä marraskuuta 2012 hyväksyä Yasminan tarjouksen, ja FLG:n omaisuuserät myytiin 3Y:lle, joka oli perustanut Yasminan tähän tarkoitukseen, 1 päivästä tammikuuta 2013 lähtien.

([1]) Komission päätös, annettu 4 päivänä huhtikuuta 2012, valtiontuki SA.34547 – Ranska – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

([2]) Due diligence -prosessi on yleensä ostajan suorittama sulautuman, yritysoston, yksityistämisen tai vastaavan yritystoimintaan liittyvän liiketoimen kohteen tarkastelu.

(208) Neljänneksi omaisuuserien myyntiä koskevaan tarjouskilpailuun ei liity ehtoja, jos mahdollinen ostaja voi yleensä hankkia myytäviä omaisuuseriä ja käyttää niitä omiin tarkoituksiinsa riippumatta siitä, harjoittaako se tietynlaista toimintaa ([1]). Tässä yhteydessä komissio toteaa, että FLG:n omaisuuserien myynnistä julkaistussa tarjouspyynnössä täsmennettiin, että ostajan olisi jatkettava lentoaseman toimintaa. Lisäksi tarjouskilpailun voittanut tarjoaja, Yasmina, maksoi FLG:n omaisuuseristä […] euron ostohinnan. Yasmina teki myös kaksi vuokrasopimusta Lyypekin kaupungin omistamista infrastruktuurista, maasta ja omaisuuseristä. Vuokrasopimusten mukaiset vuokrien määrät olivat […] euroa vuodessa ja […] euroa vuodessa. Lyypekin kaupunki sitoutui samalla antamaan Yasminalle […] euron suuruisen investointiavustuksen tiettyjen ehtojen täyttyessä. FLG:n omaisuuserien myynti liittyi suoraan Yasminalle tulevaisuudessa annettavaan investointiavustukseen. Koska tuleva avustus oli suurempi kuin ostohinta, ostohinta oli negatiivinen.

(209) Näiden seikkojen valossa komissio pitää kyseenalaisena sitä, ettei tarjouskilpailuun liittynyt ehtoja. Jos omaisuuserien myynti suoritetaan tarjouskilpailulla, johon liittyy ehtoja, ei voida olettaa, että liiketoimi oli markkinaehtoinen tarjouskilpailun vuoksi. Tästä syystä komissio ei voi tehdä varmaa päätelmää siitä, maksoiko Yasmina markkinahinnan FLG:n omaisuuseristä. Jos Yasmina tosiasiallisesti maksoi vähemmän kuin markkinahinnan, tämä viittaisi taloudellisen jatkuvuuden olemassaoloon.

7.2.2.3 **Ostajan henkilöllisyys**

(210) Ostaja oli 3Y:n tytäryhtiö Yasmina. 3Y:n ainoa osakas oli Saudi-Arabian kansalainen Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Yasmina oli yksityinen yritys, jolla ei ollut aiempia siteitä FLG:hen tai Lyypekin kaupunkiin. Se, että Yasmina oli riippumaton FLG:stä sekä viranomaisista, viittaa siihen, ettei taloudellista jatkuvuutta ollut. Tästä syystä komissio päättelee, ettei ostajan henkilöllisyys viittaa taloudellisen jatkuvuuden olemassaoloon.

7.2.2.4 **Myyntiajankohta**

(211) Lyypekin kaupunki aikoi yksityistää lentoaseman, ennen kuin komissio aloitti tutkintamenettelyjä. Kun ensimmäinen yksityistäminen Infratilille oli epäonnistunut vuonna 2009, Lyypekin kaupunki aloitti vuonna 2012 toisen yrityksen, joka onnistui ja johti lentoaseman yksityistämiseen Yasminalle. Lentoasema myytiin Yasminalle vuosien 2007 ja 2012 aloittamispäätösten jälkeen, mutta ennen kuin komissio oli antanut lopullisen päätöksen. Se seikka, että lentoaseman myynti on osa Lyypekin kaupungin jatkuvia pyrkimyksiä yksityistää lentoasema, viittaa siihen, ettei se ole tahallinen yritys välttää tuen takaisinperintää. Myyntiprosessin ajoitus viittaa siihen, ettei taloudellista jatkuvuutta ole.

(212) Lisäksi unionin yleinen tuomioistuin on aiemmin katsonut, että taloudellisen jatkuvuuden olemassaolo voidaan todeta ”sen objektiivisen seikan, että siirrolla on kierretty riidanalaisen tuen palauttamisvelvollisuutta”, perusteella ([2]). Käsiteltävässä asiassa komissio ei kuitenkaan ollut tehnyt mitään päätöstä Lyypekin lentoasemaa koskevan tuen olemassaolosta vuoden 2007 jälkeen, jolloin asian käsittely aloitettiin, ja siitä syystä ei voida päätellä, että tällainen aikomus olisi ollut olemassa yksityistämisajankohtana. Tässä asiassa Lyypekin kaupunki päinvastoin toimi taloudellisesti johdonmukaisella tavalla, koska lentoaseman yksityistämistä suunniteltiin ennen kuin komissio aloitti mahdollisen Lyypekin lentoasemaa koskevan valtiontuen tutkinnan ([3]).

(213) Lisäksi unionin tuomioistuin on aiemmin katsonut, että taloudellinen jatkuvuus saattaa olla olemassa, jos on perustettu yhtiö jatkamaan osaa selvitystilassa olevan yhtiön toiminnasta ([4]). Näin ei tässä tapauksessa kuitenkaan ole, koska Lyypekin kaupunki aloitti ja saattoi päätökseen myynnin Yasminalle ilman, että FLG oli selvitystilassa. Tästä syystä komissio päättelee, ettei myynnin ajankohta viittaa taloudellisen jatkuvuuden olemassaoloon.

7.2.2.5 **Toimenpiteen taloudelliset perustelut**

(214) Kiinnostuksenilmaisussaan Yasmina esitti kunnianhimoisen liiketoimintasuunnitelman, jolla pyrittiin muuttamaan Lyypekin lentoasema uudenaikaiseksi ja monien erilaisten yritysten kannalta houkuttelevaksi lentoasemaksi. Suunnitelmana oli houkutella yrityksiä modernilla huipputeknologian mukaisella yrityspuistolla, jossa olisi elokuvateattereita, pankkeja, kahviloita, ravintoloita ja erityisiä testiratoja sisältäviä pysäköintitiloja, mikroautorata, luistinrata, muotimyymälöitä, putiikkihotelli, kokouskeskus sekä muotituotteita myyvä outlet-kylä. Lisäksi

([1]) Komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuen käsitteestä (EUVL C 262, 19.7.2016, s. 1), johdanto-osan 94 kappale.
([2]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 13.9.2010, Kreikka v. komissio, T-415/05, ECLI:EU:T:2010:386, 146 kohta.
([3]) Sama kuin edellä. Unionin tuomioistuin on katsonut, että taloudellinen epäjohdonmukaisuus saattaa olla viite taloudellisesta jatkuvuudesta.
([4]) Unionin tuomioistuimen tuomio 11.12.2012, komissio v. Espanja, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, 106 kohta.

tarkoituksena oli rakentaa rahtikylä, yhdistää vesiväylät maa- ja lentoliikenteeseen ja helpottaa kuljetuksia. Tähän sisältyi varastointimahdollisuuksia, kiitoteiden pidennystöitä ja huoltoinfrastruktuuria. Aiempaan liiketoiminta-suunnitelmaan suunniteltiin myös muita muutoksia, kuten pienille lentokoneille tarjottava halpa polttoaine, omatoiminen lähtötarkastuspalvelu, kiinteät ylelliset tukikohtapalvelut VIP-matkustajille sekä lentoaseman mainostaminen ilmailunäytösten ja -näyttelyjen järjestämispaikkana. Samalla Lyypekin lentoaseman oli tarkoitus jatkaa toimintaansa lentoasemana eli tarjota tilaus- ja reittilentoja. Ennakkotietojen perusteella Lyypekin lentoaseman oli tarkoitus säilyä lentoasemana, mutta sen liiketoimintasuunnitelma muuttuisi.

(215) Komissio toteaa, että vaikka Yasminan liiketoimintamalli poikkesi FLG:n harjoittamasta toiminnasta, Yasmina suunnitteli yhä tarjoavansa samanlaisia ilmailuun liittyviä toimintoja kuin FLG. Kokonaisuutena tämä näyttäisi lähinnä viittaavan taloudellisen jatkuvuuden olemassaoloon. Se seikka, että Yasmina jälkeenpäin pystyi tarjoamaan vain rajoitettuja ilmailutoimintoja, koska Ryanair siirtyi liikennöimään Lyypekin sijasta läheiseltä Hampurin lentoasemalta, ei muuta tätä päätelmää.

7.2.2.6 **Päätelmä taloudellisesta jatkuvuudesta FLG:n ja Yasminan välillä**

(216) Komissio toteaa, että eräät indikaattoreista viittaavat siihen, ettei FLG:n ja Yasminan välillä ollut taloudellista jatkuvuutta, kun taas toiset niistä viittaavat sen olemassaoloon. Merkittävää on, ettei komissio voi sulkea pois sitä, että Yasmina maksoi FLG:n omaisuuseristä markkinahintaa alemman hinnan. Tästä syystä komissio ei voi sulkea pois sitä mahdollisuutta, että FLG:n ja Yasminan välillä oli kaikesta huolimatta taloudellinen jatkuvuus, vaikka eräät indikaattoreista viittaavat sen puuttumiseen. Komissio toteaa kuitenkin, että tällä välin sekä 3Y että Yasmina on kuitenkin purettu. Vaikka FLG:n ja Yasminan välillä olisi ollut taloudellinen jatkuvuus, takaisinperintävelvollisuutta ei näin ollen voitaisi enää ulottaa Yasminaan.

7.2.3 ***Taloudellinen jatkuvuus FLG:n ja PuRenin välillä***

(217) Jos FLG:n ja Yasminan välillä oli taloudellinen jatkuvuus ja ottaen huomioon, että Yasmina on tällä välin purettu, komission on arvioitava, hyötyikö Yasminan omaisuuserien ostaja FLG:lle mahdollisesti myönnetystä valtiontuesta ja olisiko takaisinperintävelvollisuus ulotettava tähän ostajaan.

(218) Ennen kuin Yasmina purettiin, sen omaisuuserät myytiin eräälle toiselle yksityiselle sijoittajalle, PuRenille. Komissio huomauttaa, että Yasminan omaisuuserät myytiin Saksan maksukyvyttömyyslainsäädännön ([1]) mukaisella tuomioistuimen valvomalla maksukyvyttömyysmenettelyllä. Tämä näyttäisi viittaavan siihen, että vaikka FLG:n ja Yasminan välillä olisi ollut taloudellinen jatkuvuus, taloudellisen jatkuvuuden ketju olisi katkennut tässä vaiheessa. Näin ollen PuRen ei hyötynyt FLG:lle mahdollisesti myönnetystä valtiontuesta.

7.2.4 ***Myydylle taloudelliselle toiminnalle aiheutunut etu***

(219) Myöskään FLG:n harjoittama tärkein taloudellinen toiminta eli Lyypekin lentoaseman toiminta ei enää ole olemassa, koska Lyypekin lentoasema on lopettanut reitti- ja tilauslentojen liikennöinnin. Tämän päätöksen tekoajankohtana mikään lentoyhtiö ei liikennöi Lyypekin lentoasemalta. Tästä syystä myyty taloudellinen toiminta ei ole myöskään voinut hyötyä FLG:lle mahdollisesti myönnetystä valtiontuesta.

(220) Lisäksi komission on arvioitava, olisiko Yasminan FLG:n omaisuuseristä maksama negatiivinen ostohinta silti voinut aiheuttaa edun myydylle taloudelliselle toiminnalle ([2]), tässä tapauksessa lentoasemalle. Sitä varten komission on arvioitava, toimiko Lyypekin kaupunki markkinataloustoimijan tavoin. Lentoaseman myynnin kustannuksia olisi verrattava vaihtoehtoisen skenaarion kustannuksiin. Tässä tapauksessa vaihtoehtoinen skenaario olisi voinut olla lentoaseman sulkeminen tai FLG:n jatkaminen lentoaseman pitäjänä.

(221) Koska tämän päätöksen tekoajankohtana mikään lentoyhtiö ei kuitenkaan liikennöi Lyypekin lentoasemalta eikä siltä lähteviä tai sille saapuvia reitti- tai tilauslentoja ole näin ollen tarjolla, komissio katsoo, ettei ole tarvetta arvioida, aiheuttiko negatiivinen ostohinta edun myydylle taloudelliselle toiminnalle. Myyty taloudellinen toiminta on kadonnut markkinoilta.

([1]) Maksukyvyttömyydestä 5 päivänä lokakuuta 1994 annettu laki (Insolvenzordnung) (BGBl. I S. 2866), jota on viimeksi muutettu 20 päivänä marraskuuta 2015 annetun lain (BGBl. I S. 2010) 16 §:llä.

([2]) Ks. komission päätös, tehty 27 päivänä helmikuuta 2008, valtiontuesta C 46/07 (ex NN 59/07), jonka Romania on myöntänyt Automobile Craiovalle (entiselle Daewoo Românialle) (EUVL L 239, 6.9.2008, s. 12).

(222) Tämä päätelmä ei vaikuta sen arviointiin, sisälsikö Lyypekin lentoaseman viimeisin myynti Stöckerille ostajalle myönnettyä valtiontukea. Lisäksi komissio muistuttaa Saksaa siitä, että kaikki toimenpiteet, joilla pyritään valmistelemaan Lyypekin lentoasemaa reitti- tai tilauslentojen liikennöinnin aloittamiseen tulevaisuudessa, kuuluvat valtiontukia koskevan valvonnan soveltamisalaan ja ne on ilmoitettava komissiolle.

7.2.5 ***Päätelmät***

(223) Komissio katsoo, ettei ole tarvetta antaa päätöstä siitä, onko FLG:lle mahdollisesti myönnetty valtiontuki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, ja jos näin on, voidaanko se katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi. FLG:n olemassaolo oikeushenkilönä on päättynyt, kuten myös sen taloudellinen toiminta. Lisäksi vaikka FLG:n ja Yasminan välillä olisi ollut taloudellinen jatkuvuus, tukea ei enää ole mahdollista periä takaisin Yasminalta, koska se on purettu ja sen omaisuuserät on myyty Saksan maksukyvyttömyyslainsäädännön mukaisella tuomioistuimen valvomalla maksukyvyttömyysmenettelyllä.

7.3 *INFRATILILLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

7.3.1 ***FLG:n osakkeiden myynti***

7.3.1.1 **Etu**

(224) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu etu on mikä tahansa taloudellinen hyöty, jota yritys ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, toisin sanoen ilman valtion toimenpidettä ([1]).

(225) SEUT-sopimuksen 345 artiklassa määrätään seuraavaa: ”Perustamissopimuksilla ei puututa jäsenvaltioiden omistusoikeusjärjestelmiin.” Yrityksen yksityistäminen – sen siirtäminen julkiselta sektorilta yksityiselle sektorille – on talouspoliittinen päätös, joka sinänsä kuuluu jäsenvaltioiden yksinomaiseen toimivaltaan.

(226) Vakiintuneen oikeuskäytännön ([2]) ja komission käytännön ([3]) mukaisesti ostaja ei jäsenvaltion myydessä yritysten osakkeita saa etua, mikäli jäsenvaltio toimii markkinataloustoimijan tavoin. Näin on silloin, kun hypoteettinen yksityinen osakkeenomistaja, jonka toiminta perustuu tuottavuusnäkymiin, olisi tehnyt kyseisen liiketoimen. Näin ollen muita kuin taloudellisia näkökohtia, kuten teollisuuspoliittisia syitä, työllisyysnäkökohtia tai alueellisia kehittämistavoitteita ei voida ottaa huomioon. Komissio ja unionin tuomioistuin ovat useaan otteeseen vahvistaneet tämän periaatteen ([4]).

(227) Asiassa Stardust Marine antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, ”[…] että sen tutkimiseksi, vastasiko valtion toiminta markkinataloudessa järkevästi toimivan sijoittajan toimintaa, valtion toiminnan taloudellista järkevyyttä on arvioitava ottaen huomioon rahoitustukien myöntämishetkellä vallinneet olosuhteet, ja on siis syytä jättää tekemättä arviointeja, jotka perustuvat myöhemmin vallinneeseen tilanteeseen.” ([5])

(228) Sen arvioimiseksi, toimiko Lyypekin kaupunki markkinataloustoimijan tavoin yksityistäessään Lyypekin lentoaseman, on näin ollen arvioitava Lyypekin kaupungilla kyseisenä ajankohtana olleita vaihtoehtoja, jotta voidaan todentaa, valitsiko Lyypekin kaupunki taloudellisesti edullisimman käytettävissä olleen vaihtoehdon. Periaatteessa yhden tai useamman riippumattoman tilintarkastusyhtiön tekemää arviointia voidaan käyttää todisteena siitä, että liiketoimi toteutettiin markkina-arvoon.

(229) Lyypekin kaupunki tilasi vuonna 2004 eräältä riippumattomalta yksityiseltä pankilta ([6]) sekä lentokentän sulkemista että sen toiminnan jatkamista koskevan arvonmäärityksen, jäljempänä ’Berenbergin tutkimus’. Berenbergin tutkimuksessa arvioitiin seuraavien vaihtoehtojen huonoimman ja parhaan tapauksen arvot:

([1]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.4.1999, Espanjan kuningaskunta v. komissio, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11.7.1996, Syndicat français de l’Express international (SFEI) ym. v. La Poste ym., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60 kohta.

([2]) Ks. esimerkiksi: Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, Alitalia v. komissio, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 6.3.2003, WestLB v. komissio, T-228/99 ja T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 29.3.2007, Scott SA v. komissio, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 8.5.2003, Italia ja SIM 2 Multimedia v. komissio, yhdistetyt asiat C-328/99 ja C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.12.1996, Air France v. komissio, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194.

([3]) Kahdeskymmeneskolmas kilpailupolitiikkaa koskeva kertomus (1993), s. 255.

([4]) Komission päätös C(2013) 3546 final, annettu 19 päivänä kesäkuuta 2013, SA.36197(N/2013) – Portugalin suorittama ANA:n yksityistäminen – Aeroportos de Portugal, EUVL C 256, 5.9.2013, s. 3; Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 10.2.1986, C-40/85, Belgia v. komissio, ECLI:EU:C:1986:305.

([5]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranska v. komissio (Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:33, 71 kohta.

([6]) Arvonmäärityksen suoritti Berenberg Consult GmbH (Hamburger Privatbank Berenbergin tytäryhtiö).

Taulukko 9

Lyypekin kaupungin vaihtoehdot ja Berenberg Consult -yhtiön arvonmääritys

Vaihtoehdot	Huonoin tapaus (euroa)	Paras tapaus (euroa)	Keskiarvo (euroa)
Yksityistäminen (paras tapaus sisältää tuet, lentoasema-alueen myynnin vuonna 2009, ja tilanteen paranemiseen liittyvän takuun (Besserungsschein))	(…)	(…)	(…)
Tavanomainen sulkeminen (Ordentliche Schließung) (paras tapaus ei sisällä osakkaiden suoraa vastuuta (Durchgriffshaftung))	(…)	(…)	(…)
Selvitystila (paras tapaus ei sisällä osakkaiden suoraa vastuuta)	(…)	(…)	(…)
Toiminnan jatkaminen entiseen tapaan (ei eroa parhaan ja huonoimman tapauksen välillä)	(…)	(…)	(…)

(230) Viitepäivämäärä (Stichtag) oli 31 päivä joulukuuta 2003. Berenbergin tutkimuksen mukaan lentoaseman toiminnan jatkamisen kustannukset olisivat […] euroa. Tutkimuksessa arvioitiin nämä kustannukset sen oletuksen perusteella, että lentoasema jatkaisi tappion tuottamista seuraavina vuosina. Yksityistämisvaihtoehdon kustannuksiksi arvonmääritystutkimuksessa arvioitiin […]–[…] euroa. Tähän arvonmääritykseen sisältyi […] euron positiivinen ostohinta. Koska lentoaseman mahdollinen ostaja ottaisi odotettavissa olevat tappiot huomioon ostohinnassaan, tämä arvioitu hinta viittaa siihen, että arvonmäärityksessä oletettiin toiminnan olevan kannattavaa yksityistämisen jälkeen. Kannattavuusolettama voidaan selittää tehokkuuden lisääntymisellä yksityistämisen jälkeen sekä matkustajamäärien odotetulla kasvulla. Näin ollen se on perusteltu. Ryanair oli ilmoittanut perustavansa tukikohdan Lyypekin lentoasemalle, mikäli kiitotietä pidennettäisiin.

(231) Tämän perusteella Lyypekin kaupunki päätti aloittaa lentoaseman yksityistämisprosessin, koska se oli taloudellisesti edullisin käytettävissä oleva vaihtoehto. Komissio huomauttaa, että Berenbergin tutkimuksessa pidettiin lentoaseman toiminnan myymistä positiiviseen hintaan mahdollisena, mutta jos toiminta olisi pysynyt julkisen sektorin omistuksessa, sen odotettiin olevan jatkossakin tappiollista.

(232) Lyypekin kaupungin ja Infratilin tekemä sopimus koostuu useista osatekijöistä ja sisältää erilaisia skenaarioita, jotka kuvaavat lokakuussa 2005 vallinnutta tilannetta.

(233) Koska rakennuslupa keskeytettiin Schleswigin hallintoylioikeuden heinäkuussa 2005 antamalla tuomiolla (ks. johdanto-osan 78 kappale), Infratil ei pystynyt laajentamaan lentoasemaa. Tästä syystä FLG:n arvo pieneni. Lisäksi Ryanairin palvelujen suunniteltu laajentaminen ja siten lentoaseman kannattavuus olivat pitkälti riippuvaisia rakennusluvan saamisesta tulevaisuudessa.

(234) Koska Infratil oli uusiseelantilainen sijoitusyhtiö ja yksi ensimmäisistä alueelliseen lentoasemaan Manner-Euroopassa investoineista yksityisistä sijoittajista, sen tietopohja riskinarviointia varten oli niukka. Aiemman kokemuksen ja Saksan hallintomenettelyjen tuntemuksen perusteella Lyypekin kaupunki saattoi kohtuudella odottaa, että rakennuslupa saataisiin. Samalla Lyypekin kaupungin oli hyväksyttävä, että Infratil kohdentaisi rakennuslupaprosessiin suuremman riskin eikä siten olisi heti valmis maksamaan täyttä ostohintaa. Tämän seurauksena sopimukseen neuvoteltiin myyntioptio ja ostohinta jaettiin välittömästi maksettavaan ostohintaan I sekä ostohintaan II, joka olisi maksettava, jos rakennuslupa saataisiin, ja vasta silloin. Olosuhteet huomioon ottaen komissio päättelee, että yksityinen osakkeenomistaja olisi neuvotellut sopimukseen samanlaiset optiot.

(235) Komission on myös arvioitava, vastasivatko neuvotelluille optioille määrätyt kauppahinnat markkinoiden vaatimuksia.

Ostohinta I ([…] euroa) ja myyntioptio

(236) Tässä skenaariossa vuoden 2005 osallistumissopimuksessa määritellyt ehdot eivät täyty eikä rakennuslupaa saada. Näin ollen Infratilin ei tarvitse maksaa ostohintaa II. Komission teettämä riippumattoman konsulttiyrityksen Ecorysin tutkimus osoittaa, että ilman laajennusta Lyypekin lentoaseman odotettiin tuottavan tappiota:

Kaavio 2

Nettonykyarvo huonoimmassa tapauksessa (90 % pääoman arvosta) & ostohinta

[…]

(237) Tässä tilanteessa Infratilin olisi odotettu käyttävän myyntioptionsa. Näin ollen ostohinta I on vain symbolinen hinta, joka on taattu Infratilin irtautumisstrategialla liiketoimen peruuttamiseksi. Koska tässä skenaariossa lentoaseman toiminta ei olisi kannattavaa, komissio päättelee, että […] euron positiivinen hinta on markkinaehtoinen eikä Infratilille myönnetty taloudellista etua.

(238) Myyntioptiohinta, jonka määrä oli […] euroa (ja jonka Lyypekin kaupunki maksaisi) koostui lähinnä osakaslainojen maksuista, investoinneista, toimintatappioista ja rakennuslupaprosessin kustannuksista, jotka Lyypekin kaupungin olisi täytynyt maksaa, jos lentoasemaa ei olisi yksityistetty. Kun otetaan huomioon hinnan eri osatekijät, myyntioptio vastasi sopimuksen purkamista ja alkuperäisen liiketoimen peruuttamista.

(239) Komissio toteaa lisäksi, että siirrettävien toimintatappioiden määrä on rajoitettu […] euroon. Lentoaseman yksityistämistä edeltävinä vuosina tuottamista tappioista voidaan kuitenkin päätellä, että Infratilin täytyi olla tietoinen siitä, että todelliset tappiot ylittäisivät selvästi tämän raja-arvon, mikäli Lyypekin lentoasema ei kasvaisi odotetulla tavalla.

Taulukko 10

FLG:n tappiot 1995–2010 (tuhatta euroa)

Vuosi	FLG:n tappiot (tuhatta euroa)
1995	(…)
1996	(…)
1997	(…)
1998	(…)
1999	(…)
2000	(…)
2001	(…)
2002	(…)
2003	(…)
2004	(…)
2005	(…)
2006 (1.1.2006–31.3.2006)	(…)
2007	(…)
2008	(…)
2009	(…)
2010	(…)

(240) Kun tappioiden kasvu ekstrapoloidaan kolmesta yksityistämistä edeltävästä vuodesta (2002–2004), 1. päivän lokakuuta 2005 ja 31 päivän joulukuuta 2008 väliseltä ajanjaksolta voitiin odottaa yli […] euron tappioita. Vaikka tappioiden olisi oletettu pysyvän yksityistämistä edeltävän vuoden tasolla, voitiin odottaa […] euron

tappioita. Jos osakkeet olisi myyty edelleen ja ottaen huomioon, että Lyypekin kaupunki olisi ottanut vastuulleen […] euroa tappioita, Infratil olisi näin ollen voinut kohtuudella tietää, että sille koituisi […]–[…] euron lisätappiot. Jälkikäteiset tiedot tukevat tätä arviota, sillä niiden mukaan lentoasemalle kertyneet tappiot kyseiseltä ajanjaksolta olivat […] euroa.

(241) On selvää, että yksityinen myyjä ei olisi pystynyt neuvottelemaan edullisempaa myyntioptiohintaa. Näin ollen komissio päättelee, että Lyypekin kaupunki toimi markkinataloustoimijan tavoin neuvotellessaan myyntioption eikä Infratilille aiheutunut taloudellista etua.

Ostohinta II ([…] euroa)

(242) Infratilin oli maksettava […] euron suuruinen ostohinta II vain, jos tietyt lentoaseman kannattavuuden varmistavat ehdot täyttyivät.

(243) Hinta vastaa osapuolten maaliskuussa 2005 julkisessa hankintamenettelyssä neuvottelemaa kauppahintaa.

(244) Taloudellisen edun olemassaolo voidaan sulkea pois, jos kauppa on markkinaehtoinen. Näin voidaan olettaa olevan, jos myynti toteutetaan julkisella tarjouskilpailulla ja seuraavat kumulatiiviset ehdot täyttyvät ([1]):

— Osakkeenomistus myydään tarjouskilpailulla, joka on avoin kaikille tahoille, läpinäkyvä ja syrjimätön.

— Myyntiin ei liitetä ehtoja, jotka eivät ole tavanomaisia vertailukelpoisissa liiketoimissa yksityisten osapuolten välillä ja jotka voisivat mahdollisesti alentaa myyntihintaa.

— Osakkeet myydään korkeimman tarjouksen tehneelle.

— Ostajaehdokkailla on oltava käytettävissään riittävästi aikaa ja tarvittavat tiedot muodostaakseen omaisuuseristä asianmukaisen arvion tarjouksensa pohjaksi.

(245) Nämä ehdot täyttyivät maaliskuussa 2005 toteutetussa tarjouskilpailussa. Koska viisi eri yritystä ilmaisi kiinnostuksensa lentoaseman ostamiseen, ei ole ilmeistä, että vain Infratil pystyi tekemään uskottavan tarjouksen. Lisäksi julkisella tarjouskilpailulla pyrittiin varmistamaan tehokas ja syrjimätön kilpailu Saksan kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

(246) Komissio toteaa, että maaliskuussa 2005 tehdyssä ensimmäisessä ostosopimuksessa ostohinta oli […] euroa. Sopimusehdot neuvoteltiin kuitenkin uudelleen lokakuussa 2005. Tämän tuloksena syntyneet ostohinnan II ehdot sekä johdanto-osan 83 kappaleessa mainitut sovitut vähennykset eivät olleet alkuperäisen tarjouskilpailun tulos. Näin ollen on sovellettava markkinataloustoimijaperiaatetta sen arvioimiseksi, oliko sovittu hinta markkinaehtoinen.

(247) Sen toteamiseksi, olisiko Lyypekin kaupunki voinut neuvotella korkeamman ostohinnan, on otettava huomioon vallinneet olosuhteet, varsinkin Infratilin myyntioption käytön ja siitä aiheutuvien mahdollisten tappioiden aiheuttama riski.

(248) Kuten johdanto-osan 240 kappaleessa esitettiin, siinäkin tapauksessa, että otetaan huomioon Lyypekin kaupungin vastattavakseen ottamat […] euron tappiot, Infratilin oli odotettava myyntioption käyttäessään kärsivänsä […]–[…] euron taloudelliset lisätappiot. Ennakkotietojen perusteella Infratil oli näin ollen tilanteessa, jossa se saisi voittoja toisen skenaarion toteutuessa, mutta saattaisi kärsiä suuria tappioita myyntioption käytön tapauksessa.

(249) Saksa totesi, että Lyypekin kaupunki piti vuoden 2005 näkökulmasta erittäin epätodennäköisenä myyntioption käytön edellytysten toteutumista eli että rakennuslupaa ei saataisi ja matkustajamäärät olisivat alle […].

(250) Kuten johdanto-osan 234 kappaleessa huomautettiin, Lyypekin kaupungin oli kuitenkin odotettava, että Infratil kohdentaisi rakennuslupaprosessiin suuremman riskin.

([1]) Ks. Euroopan komission kahdeskymmeneskolmas kilpailupolitiikkaa koskeva kertomus (1993), 403 kohta. Komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuen käsitteestä (EUVL C 262, 19.7.2016), 4.2.3.1 kohta.

(251) Matkustajamäärien suhteen Saksa väittää, että Ryanair ilmoitti perustavansa tukikohdan Lyypekin lentoasemalle, jos olemassa olleita kiitoteitä laajennettaisiin, ja tukikohdan perustamisen odotettiin kasvattavan matkustajamäärän […] matkustajaan vuodessa.

(252) Komissio toteaa, että Lyypekin lentoaseman todelliset matkustajamäärät eivät saavuttaneet tätä kynnysarvoa, vaan sen sijaan laskivat vuosina 2005–2008 siten, että vuonna 2008 matkustajamäärä oli 544 339 (ks. taulukko 1). Komissio huomauttaa kuitenkin tässä yhteydessä, että finanssikriisin vaikutusten kaltaiset olosuhteet, joita ei voitu ennakoida vuonna 2005, saattavat selittää odotettujen ja todellisten matkustajamäärien välisen huomattavan eron.

(253) Komission teettämässä Ecorysin tutkimuksessa sekä Lyypekin kaupungin Ernst & Youngilta vuonna 2005 tilaamassa asiantuntijaraportissa odotettiin matkustajamäärien kasvavan […] matkustajaan vuonna 2008. Tämä luku perustui oletukseen, jonka mukaan rakennuslupa saataisiin vuoden 2008 alkupuoliskolla ja Lyypekin lentoaseman rakennustyöt lykättäisiin vuoden 2008 loppuun.

(254) Näiden lukujen perusteella Lyypekin kaupungin olisi ollut varsin järkevää harkita sitä mahdollisuutta, että matkustajamäärä pysyisi […] matkustajan kynnysarvon alapuolella. Koska matkustajamäärän kynnysarvon saavuttaminen oli myyntioption raukeamisen ennakkoedellytys ja koska rakennusluvan saaminen oli epävarmaa, myyntioption käyttöä oli pidettävä mahdollisena vaihtoehtona.

(255) Koska oli olemassa perusteltu mahdollisuus siitä, että Infratil käyttää myyntioption ja tämä aiheuttaa suuria tappioita, komissio olettaa, että yksityinen osakkeenomistaja ei olisi pystynyt neuvottelemaan korkeampaa ostohintaa, koska kauppa ei muutoin olisi ollut kannattava mahdolliselle sijoittajalle.

(256) Tästä syystä komissio pitää Lyypekin kaupungin päätöstä hyväksyä […] euron ostohinta vuoden 2005 osallistumissopimuksessa määritellyin sovituin vähennyksin taloudellisesti kestävänä.

(257) Tämä päätelmä vastaa Ernest & Youngin tutkimuksen tuloksia, joissa FLG:n osakkeiden myynnistä saatujen tulojen määräksi arvioidaan noin […] euroa ja päätellään tämän perusteella, että yksityinen sijoittaja olisi hyväksynyt sovitun hinnan samankaltaisessa tilanteessa.

(258) Ecorysin tutkimuksessa osakkeiden markkina-arvoa koskeva arvio oli paljon korkeampi, noin […] euroa. Tutkimuksessa ei kuitenkaan oteta huomioon myyntioption käytöstä Infratilille aiheutuvia suuria taloudellisia riskejä, kuten johdanto-osan 247 ja 248 kappaleessa esitetään. Ecorysin tutkimuksessa riskiksi määritellään nolla, eikä sitä siten oteta huomioon arvioitaessa ostohintaa II. Investointeja/pääomamenoja koskevissa laskelmissa käytetyt erilaiset luvut lisäävät entisestään näiden kahden tutkimuksen riskinarviointien eroa.

(259) Lisäksi erilaisten matkustajamäärien kasvulukujen käyttö aiheuttaa sen, että tutkimusten tulokset eroavat huomattavasti toisistaan.

(260) Näiden näkökohtien perusteella komissio päättelee, että vuoden 2005 osallistumissopimuksessa määritetty ostohinta II on markkinaehtoinen eikä Infratilille ole myönnetty taloudellista etua.

7.3.1.2 **Päätelmä kaupan yleisestä kannattavuudesta**

(261) Edellä esitetystä toimenpiteen arvioinnista seuraa, että Lyypekin kaupungin oli päätettävä, sulkeeko se Lyypekin lentoaseman, jatkaako se lentoaseman tappiollista toimintaa vai myykö se lentoaseman. Lyypekin kaupunki valitsi taloudellisimman vaihtoehdon päättäessään myydä lentoaseman. Arvioitaessa vuoden 2005 osallistumissopimuksen konkreettisia ehtoja on otettava huomioon näiden kahden skenaarion (eli ostohinta I:n ja myyntioption ja toisaalta ostohinta II:n) keskinäinen suhde. Koska on todettu, että ennakkotietojen perusteella oli perusteltua pitää sekä ostohinnan II maksua että myyntioption käyttöä mahdollisena, on otettava huomioon tästä molemmille osapuolille aiheutuvat riskit. Erityisesti myyntioption käytöstä Infratilille mahdollisesti aiheutuvien taloudellisten tappioiden vuoksi komissio pitää epätodennäköisenä, että Lyypekin kaupungin asemassa oleva yksityinen myyjä olisi voinut neuvotella edullisemman sopimuksen.

(262) Tästä syystä komissio päättelee, että Lyypekin kaupunki toimi markkinataloustoimijan tavoin neuvotellessaan vuoden 2005 osallistumissopimuksen. Näin ollen toimenpide ei aiheuttanut Infratilille taloudellista etua eikä ollut valtiontukea.

7.3.2 ***Vuoden 2009 täydentävä sopimus ja myyntioption uudelleen neuvotteleminen – FLG:n vuoden 2009 tappioiden, investointien ja muiden kustannusten siirtäminen***

(263) Kuten edellä on todettu, 12 päivänä marraskuuta 2008 allekirjoitetulla vuoden 2009 täydentävällä sopimuksella ei muutettu myyntioptiosta vuoden 2005 osallistumissopimuksen mukaan maksettavia määriä, vaan siinä määrättiin tappioiden, sovittujen investointien ja muiden Lyypekin lentoaseman toiminnasta vuonna 2009 aiheutuvien kustannusten siirtämisestä, minkä tuloksena myyntioption kokonaishinta oli […] euroa (ks. johdanto-osan 90 kappale).

(264) Vuoden 2012 aloittamispäätöksellä komissio oli aloittanut tutkintamenettelyt kahdesta erillisestä toimenpiteestä:

a) FLG:n vuoden 2009 tappioiden, investointien ja muiden toimenpiteiden siirtämisestä

b) vuonna 2005 sovitun myyntioptiohinnan ja tosiasiallisesti maksetun myyntioptiohinnan erosta.

Saamiensa tietojen perusteella komissio katsoo kuitenkin, että nämä kaksi kysymystä koskevat samaa toimenpidettä, nimittäin Lyypekin kaupungin ja Infratilin välistä vuoden 2009 täydentävää sopimusta.

7.3.2.1 **Etu**

(265) Määrittääkseen, aiheuttiko vuoden 2009 sopimuksen mukainen myyntioptiohinta Infratilille taloudellisen edun, komission on sovellettava markkinataloustoimijatestiä. Voidakseen määrittää, valitsiko Lyypekin kaupunki taloudellisesti edullisimman käytettävissä olleen vaihtoehdon, komission on asetuttava yksityisen osakkeenomistajan asemaan sopimuksen allekirjoitusajankohtana ([1]).

(266) Komissio katsoo, että kun Infratil oli ilmoittanut käyttävänsä myyntioptionsa vuonna 2009, Lyypekin kaupungilla oli seuraavat vaihtoehdot:

a) sulkea lentoasema

b) etsiä uusi yksityinen lentoaseman pitäjä ja samalla

— jatkaa lentoaseman toimintaa tai

— allekirjoittaa vuoden 2009 täydentävä sopimus, jotta Infratil jatkaisi lentoaseman toimintaa, kunnes uusi pitäjä löydetään.

(267) Lentoaseman sulkeminen (vaihtoehto a) olisi edellyttänyt, että Lyypekin kaupunki maksaisi […] euron myyntioptiohinnan (ks. johdanto-osan 238 kappale) välittömästi ja aloittaisi menettelyn lentoaseman sulkemiseksi, mikä olisi aiheuttanut lisäkustannuksia (ks. taulukossa 9 esitetty Berenbergin tutkimus).

(268) Vaihtoehdon b ensimmäisessä alaskenaariossa (Lyypekin kaupunki jatkaa lentoaseman toimintaa kunnes uusi yksityinen sijoittaja löydetään) Lyypekin kaupungin olisi täytynyt maksaa Infratilille vuoden 2005 osallistumissopimuksessa määrätty myyntioptiohinta ja vastata kaikista lentoaseman toiminnasta aiheutuvista kustannuksista, kunnes uusi sijoittaja löydettäisiin. Vuonna 2009 maksetun myyntioptiohinnan perusteella (ks. taulukko 3) pelkästään toimintatappioiden, investointien, rakennuslupaprosessin ja oikeudellisten kustannusten aiheuttamat kustannukset olisivat olleet […] euroa. Näin ollen Lyypekin kaupungille olisi aiheutunut jo lokakuuhun 2009 mennessä noin […] euron kustannukset (vuoden 2005 osallistumissopimuksen mukainen myyntioptiohinta ja toimintakustannukset marraskuusta 2008 lokakuuhun 2009).

(269) Saksa huomautti että FLG:n myyminen edelleen uudelle yksityiselle sijoittajalle olisi edellyttänyt uutta unionin laajuista tarjouskilpailua, jonka arvioidaan kestävän vähintään 12 kuukautta. Komissio toteaa, että yksityinen toimija olisi varmasti ottanut huomioon tarjouskilpailun arvioidun keston.

(270) Vaihtoehdon b toinen alaskenaario oli vuoden 2009 täydentävän sopimuksen allekirjoittaminen, jotta Infratil ei käyttäisi myyntioptiotaan 22 päivään lokakuuta 2009 mennessä. Tässä skenaariossa – mikäli Infratil käyttäisi myyntioptionsa lokakuussa 2009 – Lyypekin kaupungin olisi täytynyt maksaa vuoden 2009 täydentävän sopimuksen mukainen myyntioptiohinta. Koska tämä hinta muodostuu vuoden 2005 osallistumissopimuksen mukaisesta myyntioptiohinnasta ja lentoaseman toiminnasta vuonna 2009 aiheutuneista lisäkustannuksista, Lyypekin kaupungille mahdollisesti aiheutuvat kustannukset olivat verrattavissa vaihtoehdon b ensimmäisen alaskenaarion kustannuksiin.

([1]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranska v. komissio (Stardust Marine), C-482/99, ECLI: EU:C:2002:294, 71 kohta.

(271) Vuoden 2009 täydentävä sopimus oli Lyypekin kaupungin kannalta kuitenkin sikäli edullisempi, että se antoi Lyypekin kaupungille aikaa valmistella tarjouskilpailua uuden sijoittajan löytämiseksi. Lisäksi Infratilin välittömään lähtöön liittyi riski siitä, että Ryanair vähentäisi palvelujaan Lyypekin lentoasemalla, mikä saattaisi lisätä tulevia toimintatappioita. Ryanairin palvelujen väheneminen olisi myös voinut vaikuttaa kielteisesti rakennuslupamenettelyyn, koska FLG perusteli lentoaseman laajennustarvettaan lähinnä halpalentosegmentin kasvulla.

(272) Näiden seikkojen perusteella komissio päättelee, että vuoden 2009 täydentävän sopimuksen allekirjoittaminen oli edullisin käytettävissä oleva vaihtoehto ja että Lyypekin kaupunki näin ollen toimi markkinataloustoimijan tavoin.

7.3.2.2 **Päätelmät**

(273) Eri vaihtoehtojen ja niihin liittyvien kustannusten vertailun perusteella voidaan päätellä, että vuoden 2009 täydentävä sopimus oli markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen, koska se oli taloudellisesti vähiten rasittava ja eniten tulevaisuuteen suuntautuva vaihtoehto kyseisenä ajankohtana.

(274) Tätä päätelmää tukee perusteltu oletus siitä, että Lyypekin kaupunki ei olisi pystynyt löytämään uutta sijoittajaa vuonna 2009. Tämä osoittautui paikkansapitäväksi jälkikäteen, koska uusi sijoittaja löydettiin vasta vuonna 2012.

(275) Lisäksi myyntioptiohinnan osatekijät vastaavat vuoden 2005 osallistumissopimuksen mukaisia osatekijöitä, ja niitä ainoastaan laajennetaan kattamaan vuonna 2009 aiheutuneet kustannukset. Vuoden 2005 osallistumissopimuksen tavoin myös vuoden 2009 täydentävä sopimus sisältää Lyypekin kaupungin maksettavaksi tulevia toimintatappioita ja investointikustannuksia koskevan rajan.

(276) Näiden näkökohtien perusteella komissio päättelee, että Infratilille ei aiheutunut taloudellista etua eikä toimenpide näin ollen ollut valtiontukea.

7.4 *RYANAIRILLE MAHDOLLISESTI MYÖNNETTY VALTIONTUKI*

7.4.1 ***Taloudellinen etu***

(277) Kun lentoaseman käytettävissä on julkisia varoja, tuki lentoyhtiöille voidaan periaatteessa sulkea pois silloin, kun lentoaseman ja lentoyhtiön välinen suhde on markkinataloustoimijatestin vaatimusten mukainen.

(278) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen ([1]) mukaan tuki lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille voidaan periaatteessa sulkea pois, jos lentoaseman lentoasemapalveluista peritty hinta vastaa markkinahintaa (”ensimmäinen lähestymistapa”), tai jos ennakkoanalyysin perusteella – eli julkisia varoja myönnettäessä saatavilla olleiden tietojen ja ennakoitavissa olleiden kehityssuuntausten perusteella – voidaan osoittaa, että lentoasemaa ja lentoyhtiötä koskeva järjestely johtaa lentoaseman positiiviseen voitto-osuuteen ja on osa ainakin pitkällä aikavälillä kannattavuuteen johtavan lentoaseman kokonaisstrategian täytäntöönpanoa (”toinen lähestymistapa”).

(279) Toinen lähestymistapa tarkoittaa, että on arvioitava, olisiko varovainen markkinataloustoimija odottanut sopimuksen tekohetkellä sopimuksen lisäävän asteittain kannattavuutta. Tämä mitataan sopimuksesta odotettujen lisätuottojen (joilla tarkoitetaan sopimuksen johdosta saatavien tuottojen ja ilman sopimusta saatavien tuottojen välistä erotusta) ja sopimuksesta odotettujen lisäkustannusten (joilla tarkoitetaan sopimuksen johdosta aiheutuvien kustannusten ja ilman sopimusta aiheutuvien kustannusten välistä erotusta) välisenä erotuksena niin, että tuloksena saatava kassavirta diskontataan asianmukaisella diskonttokorolla.

(280) Ensimmäisen lähestymistavan (vertailu markkinahintaan) osalta komissio katsoo, että tällä hetkellä ei voida yksilöidä asianmukaista vertailukohtaa oikean markkinahinnan määrittämiseksi lentoasemien tarjoamille palveluille ([2]). Sen vuoksi komissio katsoo, että kannattavuuden lisääntymistä koskeva ennakkoanalyysi on merkittävin lähestymistapa arvioitaessa järjestelyjä, jotka lentoasemat ovat tehneet yksittäisten lentoyhtiöiden kanssa.

([1]) Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 53 kohta.
([2]) Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 59 kohta.

(281) On todettava, että markkinataloustoimijaperiaatteen soveltamisesta muilla vastaavilla markkinoilla veloitettavan keskimääräisen hinnan perusteella voi olla hyötyä, jos kyseinen hinta voidaan järkevällä tavalla määrittää tai laskea muista markkinaindikaattoreista. Tämä menetelmä ei kuitenkaan ole kovin tarkoituksenmukainen lentoasemapalvelujen tapauksessa, sillä eri lentoasemien kustannus- ja tulorakenteet poikkeavat yleensä paljon toisistaan. Tämä johtuu siitä, että kustannukset ja tulot riippuvat lentoaseman kehitysasteesta, lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden lukumäärästä, lentoaseman matkustajaliikennekapasiteetista, infrastruktuurin ja siihen liittyvien investointien tilasta, sääntelypuitteista, jotka voivat vaihdella jäsenvaltioittain, sekä lentoasemalle aikaisemmin mahdollisesti syntyneistä veloista tai velvoitteista ([1]).

(282) Puhtaasti vertailevaa analyysia vaikeuttaa lisäksi lentoliikennemarkkinoiden vapautuminen. Kuten tässä asiassa voidaan havaita, lentoasemien ja lentoyhtiöiden väliset liiketoimintakäytännöt eivät aina perustu yksinomaan julkaistuihin maksutariffeihin. Tällaiset liiketoimintasuhteet pikemminkin vaihtelevat suuresti. Käytäntöihin kuuluvat matkustajaliikenteeseen liittyvien riskien sekä niihin liittyvien kaupallisten ja rahoituksellisten vastuiden jakaminen, vakiomuotoiset kannustinjärjestelmät sekä riskinjaon vaihtelu sopimusten voimassaoloaikana. Tästä syystä liiketoimea ei itse asiassa voida verrata toiseen liiketoimeen kääntymishinnan tai matkustajakohtaisen hinnan perusteella.

(283) Lisäksi vertailuanalyysi ei ole sopiva keino määrittää markkinahintoja, jos käytettävissä olevia vertailuarvoja ei ole määritelty markkinanäkökohtien perusteella tai julkiset tukitoimet ovat merkittävästi vääristäneet voimassa olevia hintoja. Tällaisia vääristymiä näyttää esiintyvän ilmailualalla vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 57–59 kohdassa selitetyistä syistä:

> ”Viranomaiset ovat perinteisesti katsoneet, että julkisessa omistuksessa olevat lentoasemat ovat paikallista kehitystä edistäviä infrastruktuureja eivätkä markkinasääntöjen mukaisesti toimivia yrityksiä. Näiden lentoasemien hintoja ei sen vuoksi yleensä määritetä markkinaseikkojen ja erityisesti vahvojen kannattavuusnäkymien mukaan, vaan pohjimmiltaan sosiaalisten tai alueellisten näkökohtien perusteella.
>
> Vaikka eräät lentoasemat ovat yksityisessä omistuksessa tai niitä hallinnoivat yksityisyritykset ottamatta huomioon sosiaalisia tai alueellisia näkökohtia, kyseisten lentoasemien perimiin hintoihin voivat vaikuttaa huomattavasti hinnat, joita suurin osa julkista tukea saavia lentoasemia veloittaa, sillä lentoyhtiöt ottavat nämä hinnat huomioon käydessään neuvotteluja yksityisessä omistuksessa olevien lentoasemien tai yksityisyritysten hallinnoimien lentoasemien kanssa.
>
> Näissä olosuhteissa komissio epäilee vahvasti, voidaanko tällä hetkellä määrittää sopiva vertailukohta lentoasemien tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan selvittämiseksi. Tilanne voi muuttua tulevaisuudessa. […]” ([2])

(284) Unionin tuomioistuimet ovat lisäksi muistuttaneet, että vertailuanalyysi kyseessä olevaan alaan on vain yksi analyysiväline muiden joukossa sen määrittämiseksi, onko edunsaaja saanut taloudellisen edun, jota se ei tavanomaisissa markkinaolosuhteissa olisi saanut ([3]). Näin ollen komissio voi käyttää tätä lähestymistapaa, mutta se ole velvollinen käyttämään sitä, jos se – kuten tässä tapauksessa – on epäasianmukainen.

(285) Ryanair väitti pääosin, että markkinataloustoimijatestiä voidaan soveltaa muiden eurooppalaisten lentoasemien kaupallisia järjestelyjä koskevan vertailun perusteella. Se vertaili Ryanairin Bournemouthin, Grenoblen, Knockin, Maastrichtin, Nîmesin ja Prestwickin lentoasemilla maksamia maksuja Ryanairin sopimusten mukaisesti Lyypekin lentoasemalla maksamiin maksuihin. Tutkimuksessa ei arvioitu, täyttikö vertailulentoasemien otos kaikki vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa asetetut kriteerit, koska siinä arvioitiin vain liikennemääriä, lentoasemaliikenteen lajia ja ympäröivän alueen vaurautta ([4]).

(286) Vuoden 2012 aloittamispäätöksessä komissio vertasi maalis- ja lokakuussa 2010 tehdyissä lisäsopimuksissa määrättyjä maksuja Hampurin lentoaseman maksuihin. Vertailu herätti epäilyksiä lisäsopimuksissa määrättyjen maksujen markkinaehtoisuudesta. Komissio huomauttaa, että Lyypekin lentoaseman liikennemäärä on paljon pienempi kuin Hampurin lentoaseman. Hampuri on liikennemäärältään Pohjois-Saksan suurin lentoasema. Hampurin lentoasemaa käyttävät kaikki lentoliikenteen segmentit, kun taas Lyypekin lentoasema oli erikoistunut halpalentoyhtiöihin, jotka edellyttivät vähemmän lähtöselvitystiskejä ja vaihtomatkustajien tiloja, matkatavaroiden

([1]) Ks. komission päätös 2011/60/EU, annettu 27 päivänä tammikuuta 2010, valtiontuesta C 12/2008 (ex NN 74/07) – Slovakia – Bratislavan lentoaseman ja Ryanairin välinen sopimus (EUVL L 27, 1.2.2011, s. 24), johdanto-osan 88 ja 89 kappale.
([2]) Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 57–59 kohta.
([3]) Vertailuanalyysista käyttämällä vertailukohtana alan kannattavuutta (eikä hinnoittelua) ks. unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 3.7.2014, Espanja ja Ciudad de la Luz v. komissio, yhdistetyt asiat T-319/12 ja T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, 44 kohta.
([4]) Muista arvioitavista kriteereistä ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 60 kohta.

käsittelyhenkilöstöä ja -tiloja sekä siivoushenkilöstöä eivätkä lainkaan matkustajabusseja ja mahdollistivat lyhyemmät kääntöajat. Näin ollen Hampurin lentoasema ei ole riittävän vertailukelpoinen Lyypekin lentoaseman kanssa.

(287) Näiden näkökohtien perusteella komissio katsoo, että nyt käsiteltävään tapaukseen on sovellettava vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa yleisesti suositeltua lähestymistapaa, joka koskee markkinataloustoimijatestin soveltamista lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiin suhteisiin, toisin sanoen kannattavuuden lisääntymistä koskevaa ennakkoanalyysia ([1]).

(288) Lähestymistapaa puoltaa se, että objektiivisesti katsoen lentoaseman pitäjän saattaa kannattaa tehdä lentoyhtiön kanssa liiketoimi, mikäli se voi kohtuudella odottaa liiketoimen tuottavan enemmän tuloja (tai vähemmän tappioita) kuin vaihtoehtoinen tilanne, jossa liiketoimea ei tehtäisi. Tähän eivät vaikuta vertailut niiden ehtojen kanssa, joita muut lentoasemien pitäjät tarjoavat lentoyhtiöille tai sama lentoaseman pitäjä tarjoaa muille lentoyhtiöille.

(289) Jotta lisäksi voidaan sulkea pois mahdollisuus, että lentoaseman pitäjälle suunnatusta sisämarkkinoille soveltuvasta tuesta johtuva etu siirtyy tietylle lentoyhtiölle, lentoasemainfrastruktuurin on oltava avoin kaikille lentoyhtiöille eikä sitä saa varata tietylle lentoyhtiölle.

(290) Komissio toteaa tässä yhteydessä myös, että hintaerottelu on tavanomainen liiketoimintakäytäntö. Hintaerottelun on kuitenkin oltava liiketaloudellisesti perusteltu.

(291) Komissio katsoo, että lentoaseman ja lentoyhtiöiden välisten järjestelyjen voidaan katsoa olevan markkinataloustoimijatestin vaatimusten mukaisia, kun ne ennakolta tarkasteltuna parantavat asteittain lentoaseman kannattavuutta. Lentoaseman olisi osoitettava, että kun se tekee järjestelyn lentoyhtiön kanssa (esimerkiksi erillisen sopimuksen tai lentoasemamaksujen yleisen järjestelmän), se pystyy kattamaan kaikki järjestelystä johtuvat kustannukset järjestelyn koko ajalta ja saamaan kohtuullisen voittomarginaalin, käyttäen pohjana vakaita keskipitkän aikavälin näkymiä ([2]).

(292) Kun arvioidaan, onko jokin lentoaseman ja lentoyhtiön välinen järjestely markkinataloustoimijatestin vaatimusten mukainen, on otettava huomioon muut kuin ilmailuun liittyvät odotetut tulot, jotka ovat peräisin lentoyhtiön toiminnasta, sekä lentoasemamaksut, joista vähennetään mahdolliset alennukset, markkinointituki tai kannustinjärjestelmät. Vastaavasti on otettava huomioon kaikki kyseessä olevaan lentoyhtiön toimintaan lentoasemalla liittyvät lentoasemalle kertyvät lisäkustannukset. Näihin lisäkustannuksiin voivat kuulua kaikki kustannus- tai investointilajit, kuten henkilöstöön, kalustoon ja investointeihin liittyvät lisäkustannukset, jotka aiheutuvat lentoyhtiön läsnäolosta lentoasemalla ([3]).

(293) Komissio katsoo päätöskäytännössään, että kustannuksia, joista lentoaseman on vastattava riippumatta lentoyhtiön kanssa tehdystä järjestelystä, ei pitäisi ottaa huomioon markkinataloustoimijatestissä ([4]).

(294) Asiassa Charleroi annetun tuomion ([5]) mukaan kyseisiä toimenpiteitä arvioitaessa komission täytyy ottaa huomioon kaikki olennaiset toimenpiteisiin ja niiden kontekstiin liittyvät seikat. Toisin sanoen komission on analysoitava Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen odotettu vaikutus FLG:hen kyseisen toimenpiteen kaikki olennaiset seikat huomioon ottaen.

(295) Yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa Stardust Marine annetussa tuomiossa, että ”[…] sen tutkimiseksi, vastasiko valtion toiminta markkinataloudessa järkevästi toimivan sijoittajan toimintaa, valtion toiminnan taloudellista järkevyyttä on arvioitava ottaen huomioon rahoitustukien myöntämishetkellä vallinneet olosuhteet, ja on siis syytä jättää tekemättä arviointeja, jotka perustuvat myöhemmin vallinneeseen tilanteeseen.” ([6])

([1]) Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 59 ja 63 kohta.
([2]) Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 63 kohta.
([3]) Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 64 kohta.
([4]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 64 kohta; komission päätös (EU) 2015/1226, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, valtiontuesta SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), jonka Ranska on myöntänyt Angoulêmen kauppa- ja teollisuuskamarille, SNC-Lavalinille, Ryanairille ja Airport Marketing Services -yhtiölle (EUVL L 201, 30.7.2015, s. 48); komission päätös (EU) 2015/1584, annettu 1 päivänä lokakuuta 2014, valtiontuesta SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), jonka Italia on myöntänyt Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A:lle ja useille muille Algheron lentoasemalla toimiville lentoliikenteen harjoittajille (EUVL L 250, 25.9.2015, s. 38); komission päätös (EU) 2016/2069, annettu 1 päivänä lokakuuta 2014, toimenpiteistä SA.14093 (C 76/2002), jotka Belgia on toteuttanut Brussels South Charleroi Airport -yrityksen ja Ryanairin hyväksi (EUVL L 325, 30.11.2016, s. 63).
([5]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 17.12.2008, Ryanair v. komissio (”Charleroi”), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 59 kohta.
([6]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranska v. komissio (Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 71 kohta.

(296) Markkinataloustoimijatestiä soveltaessaan komission on tarkasteltava tapausta sen hetken tilanteessa, jolloin sopimus tehtiin. Komission on myös otettava arviointinsa lähtökohdaksi tiedot ja oletukset, jotka olivat FLG:n saatavilla, kun sopimus tehtiin.

7.4.2 *Markkinataloustoimijaperiaatteen soveltaminen vuoden 2000 sopimukseen*

7.4.2.1 **Alustavat huomautukset**

(297) Komissio huomauttaa, että Air Berlinin mukaan Ryanairin ja Lyypekin lentoaseman väliset sopimukset eivät olleet kannattavia, koska FLG:n tappiot lisääntyivät jatkuvasti (ks. taulukko 8) Ryanairin aloitettua liikennöinnin lentoasemalta. Koska Ryanair ja Wizz Air olivat ainoat lehtoyhtiöt, jotka liikennöivät säännöllisiä reittejä lentoasemalta, Air Berlin katsoi, että FLG:n tappioiden täytyy johtua näistä lentoyhtiöistä.

(298) Komissio huomauttaa, että vaikka voitaisiin todeta merkittävä korrelaatio Ryanairin Lyypekin lentoaseman matkustajamäärien ja FLG:n tappioiden välillä, tällainen korrelaatio ei välttämättä merkitse, että tappiot johtuvat Ryanairin toiminnasta Lyypekin lentoasemalla. Saksa totesi, että yli […] prosenttia vuosina 2000–2005 aiheutuneista tappioista johtui investoinneista, jotka olivat välttämättömiä lentoaseman mukauttamiseksi matkustajamäärien kasvuun. Tällaiset investoinnit olivat välttämättömiä lentoaseman arvon kasvattamiseksi suunniteltua yksityistämistä varten ja lentoaseman valmistelemiseksi houkutteleman mitä tahansa lentoyhtiötä.

(299) Lisäksi komissio muistuttaa, että markkinataloustoimijatesti perustuu ennakkoarvioon. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan julkisen toimijan toiminnan arvioimiseen käytettävällä yksityisen markkinatoimijan toiminnalla ei tarvitse pyrkiä lyhyen aikavälin tuottavuuteen, vaan sitä voivat ohjata pitkän aikavälin kannattavuusnäkymät ([1]). Vaikka lentoasema tuottaa tappiota Ryanairin toiminnan aikana, on silti mahdollista, että lentoaseman ja lentoyhtiön välinen sopimus lisää asteittain lentoaseman kannattavuutta ennakkotietojen perusteella.

(300) Loppuhuomautuksena komissio toteaa, että tämän tutkintamenettelyn yhteydessä Ecorysia pyydettiin laatimaan raportti FLG:n ja Ryanairin välisen vuoden 2000 sopimuksen kannattavuudesta ([2]). Tämä raportti perustui kuitenkin pikemminkin kokonaiskustannusperiaatteeseen kuin lisäkustannusperiaatteeseen, eikä sitä siksi oteta huomioon.

7.4.2.2 **Lisäkustannusten ja -tulojen arviointi**

(301) Kyseisen sopimuksen arvioinnin aikajanan suhteen markkinataloustoimija olisi valinnut aloitusajankohdaksi sopimuksen allekirjoitusajankohdan eli 29 päivän toukokuuta 2000. Loppuajankohdaksi markkinataloustoimija olisi valinnut vuoden 2000 sopimuksessa määrätyn päättymispäivämäärän eli 31 päivän toukokuuta 2010.

(302) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 282–301 kappaleen havainnot, kyseistä sopimusta arvioitaessa sekä mahdollisen tuen olemassaoloa että sen määrää on arvioitava sopimuksen tekohetkellä vallinneen tilanteen mukaan, eli tuolloin käytettävissä olleiden tietojen ja tuolloin ennakoitavissa olleen kehityksen mukaan.

(303) Kun sopimuksesta neuvoteltiin, FLG odotti Ryanairin liiketoiminnan Lyypekin lentoasemalla johtavan matkustajamäärien ja siten muusta kuin ilmailutoiminnasta saatavien tulojen lisääntymiseen, muiden kuin ilmailupalvelujen laajentumiseen sekä uusien lentoyhtiöiden houkuttelemiseen. Vaikka FLG teki tappiota sopimusta edeltävinä vuosina, Ryanairin lentoasemalla harjoittaman liiketoiminnan odotettiin johtavan kohtuulliseen tuottoon keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

(304) Saksa toimitti tietoja ennakolta odotetusta matkustajamäärien kasvusta sekä odotetuista lisäkustannuksista ja -tuloista parhaan ja huonoimman tapauksen skenaarioissa.

([1]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1991, Italian tasavalta v. Euroopan yhteisöjen komissio (”Alfa Romeo”), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.

([2]) Raportti on mainittu edellä Lyypekin kaupungin ja Infratilin välisen sopimuksen kannattavuutta koskevassa jaksossa 7.3.1.1.

(305) Lisätuloja, joita yksityinen sijoittaja voisi kohtuudella odottaa sopimuksen tuottavan, ovat muun muassa seuraavat:

a) ilmailuun liittyvät lisätulot matkustajista ja Ryanairin maksamista laskeutumismaksuista ja

b) muut kuin ilmailuun liittyvät lisätulot esimerkiksi autojen pysäköinnistä, franchise-liikkeistä ja itsenäisesti pidetyistä liikkeistä.

(306) Komissio katsoo, että single till -periaatteen mukaisesti on otettava huomioon sekä lentoliikenteeseen liittyvistä että siihen liittymättömistä toiminnoista saatavat tulot ([1]).

(307) Saksa huomautti, että vuoden 2000 sopimuksessa määrättyjen maksujen mukaan lentoasema odotti keskimääräisten ilmailuun liittyvien tulojen olevan […] euroa matkustajaa kohti. FLG arvioi muusta kuin ilmailuun liittyvästä liiketoiminnasta saatavien tulojen muodostavan […] prosenttia ilmailuliiketoiminnan tuloista.

(308) Lisäkustannuksia, joita yksityinen sijoittaja voisi kohtuudella odottaa sopimuksen tuottavan, ovat muun muassa seuraavat:

a) Ryanairin kanssa tehdystä sopimuksesta välittömästi aiheutuvat lisätoimintakustannukset

b) markkinointipalveluista aiheutuvat kustannukset

c) Ryanairin kanssa tehtyyn sopimukseen välittömästi liittyvät investointikustannukset.

(309) Saksa totesi, että FLG:n henkilöstömäärää oli lisättävä odotetuista matkustajamääristä selviytymiseksi. FLG odotti toimintaan ja henkilöstöön liittyvien lisäkustannusten olevan […] euroa matkustajaa kohti.

(310) Vuoden 2000 sopimuksen perusteella FLG odotti lisämarkkinointikustannusten ajanjaksolla 2000–2012 olevan […] euroa parhaassa tapauksessa ja […] euroa huonoimmassa tapauksessa.

(311) Investointikustannusten suhteen Saksa totesi, että lentoasemainfrastruktuuri oli olemassa jo ennen Ryanairin kanssa tehtyä sopimusta eikä Ryanairin alun perin suunnittelema toiminta edellyttänyt mitään uusia infrastruktuuri-investointeja.

(312) Saksa toimitti seuraavat tiedot tuloista ja toimintakustannuksista parhaassa tapauksessa (taulukko 11) ja huonoimmassa tapauksessa (taulukko 12):

Taulukko 11

Parhaan tapauksen kustannukset ja tulot

Vuosi	Matkustajat	Ilmailuun liittyvät tulot	Muut kuin ilmailuun liittyvät tulot	Toimintakustannukset
2000	(…)	(…)	(…)	(…)
2001	(…)	(…)	(…)	(…)
2002	(…)	(…)	(…)	(…)
2003	(…)	(…)	(…)	(…)
2004	(…)	(…)	(…)	(…)
2005	(…)	(…)	(…)	(…)
2006	(…)	(…)	(…)	(…)
2007	(…)	(…)	(…)	(…)
2008	(…)	(…)	(…)	(…)
2009	(…)	(…)	(…)	(…)

([1]) Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 64 kohta.

Vuosi	Matkustajat	Ilmailuun liittyvät tulot	Muut kuin ilmailuun liittyvät tulot	Toimintakustannukset
2010	(…)	(…)	(…)	(…)
2011	(…)	(…)	(…)	(…)
2012	(…)	(…)	(…)	(…)
Yhteensä	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

Taulukko 12

Huonoimman tapauksen kustannukset ja tulot

Vuosi	Matkustajat	Ilmailuun liittyvät tulot	Muut kuin ilmailuun liittyvät tulot	Toimintakustannukset
2000	(…)	(…)	(…)	(…)
2001	(…)	(…)	(…)	(…)
2002	(…)	(…)	(…)	(…)
2003	(…)	(…)	(…)	(…)
2004	(…)	(…)	(…)	(…)
2005	(…)	(…)	(…)	(…)
2006	(…)	(…)	(…)	(…)
2007	(…)	(…)	(…)	(…)
2008	(…)	(…)	(…)	(…)
2009	(…)	(…)	(…)	(…)
2010	(…)	(…)	(…)	(…)
2011	(…)	(…)	(…)	(…)
2012	(…)	(…)	(…)	(…)
Yhteensä	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

(313) FLG arvioi Ryanairin kanssa tehdyn vuoden 2000 sopimuksen tuottavan positiivisia taloudellisia vaikutuksia. Tässä suhteessa taulukossa 13 esitetään yhteenveto ilmailuun liittyvistä ja muista kuin ilmailuun liittyvistä tuloista sekä Ryanairin toiminnasta lentoasemalla suoraan johtuvista kustannuksista ja markkinointikustannuksista.

Taulukko 13

Kannattavuuden ennakkoarviointi

Kannattavuusarviointi	Paras tapaus (euroa)	Huonoin tapaus (euroa)
Ilmailuun liittyvät tulot	(…)	(…)
Muut kuin ilmailuun liittyvät tulot	(…)	(…)
Toimintakustannukset	(…)	(…)
Markkinointikustannukset	(…)	(…)
Yhteensä	**(…)**	**(…)**

(314) Parhaassa tapauksessa Saksa pyöristi matkustajamäärän […], jolloin ilmailuun liittyvät tulot olivat […] euroa. Huonoimmassa tapauksessa kokonaismatkustajamäärän odotettiin olevan […] matkustajaa, jolloin ilmailuun liittyvät tulot olivat […] euroa. Koska muiden kuin ilmailuun liittyvien tulojen odotettiin olevan […] prosenttia ilmailuun liittyvistä tuloista, muiden kuin ilmailuun liittyvien tulojen laskettiin olevan […] euroa parhaassa ja […] euroa huonoimmassa tapauksessa. Laskelmien mukaan toimintakustannukset olisivat yhteensä […] euroa parhaassa ja […] euroa huonoimmassa tapauksessa. Markkinointikustannuksia ei laskettu matkustajakohtaisesti, mutta niiden arvioitiin olevan yhteensä […] euroa parhaassa ja […] euroa huonoimmassa tapauksessa.

(315) Taulukko 13 osoittaa, että vuoden 2000 sopimuksesta aiheutuvien tulojen odotettiin ylittävän kustannukset ja tuottavan vuosittain parhaassa tapauksessa […] euron ja huonoimmassa tapauksessa […] euron ylijäämän.

(316) Komissio pitää Saksan noudattamaa lähestymistapaa luotettavana. Arvioidut keskimääräiset ilmailuun liittyvät tulot perustuivat Ryanairin kanssa tehdyn vuoden 2000 sopimuksen ehtoihin. Muiden kuin ilmailuun liittyvien tulojen odotettiin olevan […] prosenttia ilmailuun liittyvistä tuloista, mikä näyttäisi vastaavan yleisiä odotuksia muista kuin ilmailuun liittyvistä tuloista muilla lentoasemilla (ks. taulukko 6). Myös oletus siitä, että henkilöstömäärää olisi lisättävä matkustajamäärien kasvaessa, vaikuttaa järkevältä.

(317) Komissio huomauttaa, että Lyypekin lentoaseman laajentamiseen liittyvät investoinnit eivät liittyneet vain Ryanairiin, vaan muutkin lentoyhtiöt olisivat mahdollisesti voineet hyödyntää niitä. Tämä viittaa siihen, että investointikustannuksia ei tarvinnut sisällyttää Ryanairin kanssa tehdyn sopimuksen lisäkustannuksiin. Tässä suhteessa komissio huomauttaa, että Saksa painotti FLG:n yrittäneen jatkuvasti houkutella muita lentoyhtiöitä ja myös onnistuneen tässä (esimerkiksi Wizz Air). Lisäksi Saksan mukaan Lyypekin lentoasema yritti useiden vuosien ajan aloittaa sopimusneuvottelut Air Berlinin kanssa, mutta menestyksettä.

(318) Saksa huomautti, että Lyypekin lentoaseman yksityistämisen onnistuminen edellytti matkustajamäärien huomattavaa lisäämistä. Komissio hyväksyy sen, että investointien tarkoituksena oli valmistella Lyypekin lentoasemaa suurempiin matkustajamääriin ([1]).

(319) Lisäksi komissio toteaa, että vuoden 2000 sopimuksessa ei edellytetty, että FLG tekisi investointeja ([2]). FLG olisi voinut täyttää sopimuksen mukaiset velvoitteensa investoimatta lentoaseman laajentamiseen.

(320) Näiden seikkojen perusteella komissio päättelee, että Saksan soveltama lähestymistapa, jossa Lyypekin lentoasemalla tehtyjen investointien ei katsota johtuvan Ryanairin kanssa tehdystä sopimuksesta, on perusteltu.

(321) Analysoituaan Saksan toimittamat tiedot komissio on kuitenkin eri mieltä yhdestä kohdasta ja muuttaa sitä vastaavasti. Vuoden 2000 sopimuksessa sen päättymisajankohdaksi määrätään 30 päivä toukokuuta 2010. Saksa otti huomioon lisäkustannukset ja -tulot vuosilta 2011 ja 2012 laskiessaan vuoden 2000 sopimuksen aiheuttamaa kannattavuuden lisääntymistä. Komissio katsoo, että on asianmukaista ottaa huomioon vain sopimuksen voimassaolon aikana syntyneet lisäkustannukset ja -tulot. Tämän välttämättömän muutoksen huomioon ottaen komissio on tehnyt oman analyysinsa käyttäen Saksan toimittamaa analyysia kannattavuuden lisääntymisestä ja muuttamalla sitä tarvittaessa taulukoissa 14, 15 ja 16 esitetyllä tavalla:

Taulukko 14

Parhaan tapauksen kustannukset ja tulot

Vuosi	Matkustajat	Ilmailuun liittyvät tulot	Muut kuin ilmailuun liittyvät tulot	Toimintakustannukset
2000	(…)	(…)	(…)	(…)
2001	(…)	(…)	(…)	(…)
2002	(…)	(…)	(…)	(…)
2003	(…)	(…)	(…)	(…)

([1]) Vrt. päätös (EU) 2015/1226.
([2]) Päätös (EU) 2015/1584.

Vuosi	Matkustajat	Ilmailuun liittyvät tulot	Muut kuin ilmailuun liittyvät tulot	Toimintakustannukset
2004	(…)	(…)	(…)	(…)
2005	(…)	(…)	(…)	(…)
2006	(…)	(…)	(…)	(…)
2007	(…)	(…)	(…)	(…)
2008	(…)	(…)	(…)	(…)
2009	(…)	(…)	(…)	(…)
2010	(…)	(…)	(…)	(…)
Yhteensä	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

Taulukko 15

Huonoimman tapauksen kustannukset ja tulo

Vuosi	Matkustajat	Ilmailuun liittyvät tulot	Muut kuin ilmailuun liittyvät tulot	Toimintakustannukset
2000	(…)	(…)	(…)	(…)
2001	(…)	(…)	(…)	(…)
2002	(…)	(…)	(…)	(…)
2003	(…)	(…)	(…)	(…)
2004	(…)	(…)	(…)	(…)
2005	(…)	(…)	(…)	(…)
2006	(…)	(…)	(…)	(…)
2007	(…)	(…)	(…)	(…)
2008	(…)	(…)	(…)	(…)
2009	(…)	(…)	(…)	(…)
2010	(…)	(…)	(…)	(…)
Yhteensä	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

Taulukko 16

Kannattavuuden ennakkoarviointi

Kannattavuusarviointi	Paras tapaus (euroa)	Huonoin tapaus (euroa)
Ilmailuun liittyvät tulot	(…)	(…)
Muut kuin ilmailuun liittyvät tulot	(…)	(…)
Toimintakustannukset	(…)	(…)
Markkinointikustannukset	(…)	(…)
Yhteensä	**(…)**	**(…)**

(322) Komissio on poistanut vuosilta 2011 ja 2012 odotetut tulot ja toimintakustannukset, koska näinä vuosina vuoden 2000 sopimuksen voimassaolon odotettiin jo päättyneen (ks. taulukot 14 ja 15). Komissio käytti sen sijaan vuosilta 2000–2010 odotettuja tuloja ja toimintakustannuksia, jotka johtivat taulukossa 16 esitettyihin tuloihin ja toimintakustannuksiin. Markkinointikustannusten osalta komissio laski Saksan toimittamien tietojen mukaan parhaan ja huonoimman tapauksen skenaarioissa odotettavissa olleet keskimääräiset matkustajakohtaiset markkinointikustannukset. Tämän jälkeen se kertoi keskimääräiset matkustajakohtaiset markkinointikustannukset vuosina 2000–2010 odotettavissa olleiden matkustajien määrällä, jolloin odotettavissa olleiden markkinointikustannusten määräksi saatiin […] euroa parhaan tapauksen skenaariossa ja […] euroa huonoimman tapauksen skenaariossa (ks. taulukko 16).

(323) Vaikka Saksan toimittamassa FLG:n tekemässä ennakkoanalyysissä ei diskontattu tulevia maksuja sopimuksen tekohetkeen, lukujen perusteella on selvää, että sopimuksen odotettiin olevan kannattava.

(324) Saksan toimittamien tietojen lisäksi Oxera on toimittanut vuoden 2000 sopimuksen kannattavuusanalyysin ([1]). Oxera käytti mahdollisuuksien mukaan toteumatietoja eli tietoja tosiasiallisista kustannuksista ja tuloista sopimusta edeltävältä ajalta ja johti niitä FLG:n odotuksia sopimuksen allekirjoitusajankohtana koskevista oletuksista. Oxera laski matkustajamäärät sopimuksen allekirjoittamiseen asti ulottuvien toteumatietojen perusteella. Ilmailuun liittyvät tulot ja markkinointikustannukset perustuivat vuoden 2000 sopimuksessa määrättyihin maksuihin. Muuhun kuin ilmailuun liittyvien tulojen ja toimintakustannusten laskennassa Oxera käytti toteumatietoja sopimuksen tekemisen jälkeiseltä ajalta.

(325) Ryanairin kanssa tehdyn vuoden 2000 sopimuksen nettonykyarvoksi arvioitiin […] euroa. Näin ollen sopimuksen odotettiin olevan kannattava.

(326) Oxera laski nettonykyarvon katsomatta investointikustannuksia Ryanairin kanssa tehdystä vuoden 2000 sopimuksesta aiheutuviksi. Tämä vastaa komission päätelmää (ks. johdanto-osan 316–320 kohta), jonka mukaan Lyypekin lentoasemalla tehtyjä investointeja ei tarvinnut katsoa vuoden 2000 sopimuksesta johtuviksi.

(327) Komissio huomauttaa, että Oxera käytti saatavilla olleita ennakkotietoja matkustajamäärien, ilmailuun liittyvien tulojen ja markkinointimaksujen laskentaan, mutta sen arvio muuhun kuin ilmailuun liittyvistä tuloista ja toimintakustannuksista perustui jälkikäteisiin tietoihin. Oxera totesi, ettei sillä ollut käytettävissään ennakolta tehtyjä ennusteita ilmailuun liittyvistä tuloista ja toimintakustannuksista. Komissio huomauttaa, että vain sellaiset tulot ja kustannukset, joita lentoasema ennakolta odotti aiheutuvan tehdessään sopimuksen lentoyhtiön kanssa, voidaan ottaa huomioon arvioitaessa, oliko tällainen sopimus markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen. Osittain jälkikäteisiin tietoihin perustuva arviointi voi kuitenkin osaltaan tukea odotettujen tulojen ja kustannusten ennakkoarvioinnin taustalla olevien oletusten validointia. Oxeran rekonstruoimat ilmailuun liittyviä tuloja koskevat ennakkotiedot ([…] euroa) sijoittuvatkin Saksan toimittamien, FLG:n ilmailuun liittyvien tulojen pahaan tapauksen ennakkoarvion ([…] euroa) ja huonoimman tapauksen ennakkoarvion ([…] euroa) väliin. Oxeran rekonstruoimat ennakkotiedot markkinointikustannuksista ([…] euroa) ovat vielä alhaisemmat kuin Saksan toimittamat tiedot; FLG odotti ennakolta markkinointikustannusten olevan […] euroa parhaassa ja […] huonoimmassa tapauksessa. Tämä vahvistaa sen, että FLG:n ennakko-odotukset olivat riittävän varovaiset.

7.4.3 ***Päätelmät***

(328) Saksan toimittamat tiedot viittaavat siihen, että FLG saattoi odottaa vuoden 2000 sopimuksesta asteittain voittoa. Oletukset, joihin tämä odotus perustui, vaikuttavat kohtuullisilta. Tätä tukee se, että matkustajamäärien todellinen kasvu oli odotuksia suurempaa vuosina 2000–2005. Matkustajamäärien kasvun rajat johtuivat pitkälti siitä, että rakennusluvan saaminen ja lentoaseman laajentaminen oli mahdotonta, ja tätä ei voitu ennakoida vuoden 2000 sopimuksen tekoajankohtana. Oxeran toimittama tutkimus tukee FLG:n odotuksia.

(329) Tästä syystä voitiin kohtuudella odottaa, että Ryanairin kanssa tehty vuoden 2000 sopimus olisi lisännyt FLG:n kannattavuutta. Näin ollen markkinataloustoimija olisi tehnyt sopimuksen, koska ennakkotietojen perusteella se lisäsi asteittain lentoaseman kannattavuutta. Vuoden 2000 sopimuksen selvästi positiivisen vaikutuksen vuoksi sen voidaan vastaavasti katsoa olevan osa ainakin pitkällä aikavälillä kannattavuuteen johtavan kokonaisstrategian toteuttamista.

([1]) Oxeran raportti: Economic MEOP assessment: Lübeck airport, 1. syyskuuta 2014.

(330) FLG:n ja Ryanairin välinen vuoden 2000 sopimus ei siten aiheuta taloudellista etua, jota Ryanair ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Näin ollen se ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Tämä päätelmä ei vaikuta sen arviointiin, olivatko vuoden 2010 sopimukset Ryanairille myönnettyä valtiontukea.

7.5 *LENTOKONEIDEN JÄÄNPOISTOSTA PERITTÄVÄT MAKSUT*

7.5.1 ***Tuen valikoivuus***

(331) Jotta valtiontuen voidaan katsoa kuuluvan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, sen on suosittava ”jotakin yritystä tai tuotannonalaa”. Näin ollen ainoastaan sellaiset yrityksiä suosivat toimenpiteet, joilla myönnetään etua valikoivalla tavalla, kuuluvat valtiontuen käsitteen piiriin.

(332) Unionin tuomioistuinten vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on määritettävä, suosiiko valtion toimenpide tietyssä oikeudellisessa järjestelmässä (eli viitejärjestelmässä) toimenpiteellä ”jotakin yritystä tai tuotannonalaa” verrattuna muihin yrityksiin, jotka ovat toimenpiteellä tavoitellun päämäärän kannalta samankaltaisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa. Toimenpide, jolla kohdellaan samankaltaisessa tilanteessa olevia yrityksiä eri tavoin, on lähtökohtaisesti valikoiva. Jos lähtökohtaisesti valikoivaa toimenpidettä voidaan perustella järjestelmän luonteella tai yleisellä rakenteella, sitä ei pidetä valikoivana ja sen vuoksi se ei kuulu SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan ([1]).

(333) Näin ollen komission on suoritettava kolmivaiheinen analyysi. Ensinnäkin on määritettävä viitejärjestelmä. Toiseksi olisi määritettävä, muodostaako kyseinen toimenpide poikkeuksen tästä järjestelmästä, koska siinä erotellaan toisistaan talouden toimijat, jotka järjestelmään olennaisesti kuuluvien tavoitteiden mukaisesti ovat vertailukelpoisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa. Jos tällainen poikkeus on olemassa (ja toimenpide näin ollen on lähtökohtaisesti valikoiva), testin kolmannessa vaiheessa on arvioitava, voidaanko poikkeustoimenpidettä perustella järjestelmän luonteella tai yleisellä rakenteella.

(334) Käsiteltävänä olevassa tapauksessa komissio aloitti lentokoneiden jäänpoistomaksuja koskevan muodollisen tutkintamenettelyn.

(335) Komission on ensinnäkin määriteltävä viitejärjestelmä, jonka mukaan jäänpoistomaksuja arvioidaan. Tässä yhteydessä komissio huomauttaa, että lentokoneiden jäänpoistomaksut on vahvistettu erityismaksujen taulukossa. Vaikka tällainen erityismaksujen taulukko ei ole osa infrastruktuurin käytöstä perittävien maksujen yleistä taulukkoa, näillä taulukoilla on tiettyjä yhteisiä piirteitä: erityismaksujen taulukossa vahvistetaan lentoaseman lentoyhtiöille tarjoamien tiettyjen palvelujen hinnat sekä tällaisiin palveluihin tarvittavan materiaalin hinnat. Sitä sovelletaan kaikkiin lentoasemaa käyttäviin lentoyhtiöihin. Sitä mukautetaan muutaman vuoden välein erityisten palvelujen kustannuksissa tapahtuvien muutosten huomioon ottamiseksi. Erityisesti on huomattava, että lentoasemalla on yksin toimivalta laatia erityismaksujen taulukko.

(336) Asiassa Lübeck antamassaan tuomiossa unionin tuomioistuin katsoi, että Lyypekin lentoaseman vuoden 2006 maksutaulukkoa oli pidettävä viitejärjestelmänä ([2]). Kun otetaan huomioon yleisen maksutaulukon ja erityismaksujen taulukon yhtäläisyydet, komissio päättelee, että Lyypekin lentoaseman erityismaksujen taulukkoa on pidettävä viitejärjestelmänä arvioitaessa Lyypekin lentoasemalla lentokoneiden jäänpoistosta perittyjä maksuja.

(337) Komission on toiseksi arvioitava, kohdellaanko erityismaksujen taulukkoa sovellettaessa samankaltaisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa olevia talouden toimijoita eri tavoin. Komissio toteaa, että erityismaksujen taulukkoa sovelletaan kaikkiin Lyypekin lentoasemaa käyttäviin lentoyhtiöihin. Käytettäessä lentokoneiden jäänpoistopalveluja erityismaksujen taulukossa ei erotella eri lentoyhtiöitä. Jokaiselta Lyypekin lentoasemalla jäänpoistokäsittelyn saavalta lentokoneelta peritään samat maksut, jotka riippuvat lentokoneen lentoonlähtöpainosta ja käytetyn jäänpoistonesteen ja kuuman veden määrästä. Näin ollen Lyypekin lentoaseman lentokoneiden jäänpoistomaksut eivät poikkea viitejärjestelmästä, koska niillä ei erotella lentoasemaa käyttäviä lentoyhtiöitä. Komissio päättelee, että jäänpoistomaksut eivät ole lähtökohtaisesti valikoivia.

([1]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 7.3.2012, RENV British Aggregates Association v. komissio, T-210/02, ECLI:EU:T:2012:110, 82 ja 83 kohta; unionin tuomioistuimen tuomio 15.11.2011, komissio ja Espanja v. Government of Gibraltar ja Yhdistynyt kuningaskunta, yhdistetyt asiat C-106/09 P ja C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, 74 ja 75 kohta: unionin tuomioistuimen tuomio 14.1.2015, Eventech v. The Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, 54 ja 55 kohta.

([2]) Unionin tuomioistuimen tuomio 21.12.2016, komissio v. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 62 kohta.

(338) Koska jäänpoistomaksut eivät ole lähtökohtaisesti valikoivia, ei ole tarpeen arvioida, voidaanko tällaiset maksut perustella järjestelmän luonteella tai yleisellä rakenteella.

7.5.2 ***Päätelmät***

(339) Näin ollen lentokoneiden jäänpoistomaksut eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

8. **PÄÄTELMÄT**

(340) Komissio katsoo, ettei ole tarvetta antaa päätöstä siitä, onko FLG:lle mahdollisesti myönnetty valtiontuki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, ja jos näin olisi, voidaanko se katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi. FLG:n olemassaolo oikeushenkilönä on päättynyt, kuten myös sen taloudellinen toiminta. Lisäksi vaikka FLG:n ja Yasminan välillä olisi ollut taloudellinen jatkuvuus, tukea ei enää ole mahdollista periä takaisin Yasminalta, koska Yasmina on purettu ja sen omaisuuserät on myyty Saksan maksukyvyttömyyslainsäädännön mukaisella tuomioistuimen valvomalla maksukyvyttömyysmenettelyllä.

(341) FLG:n osakkeiden myynti Infratilille vuonna 2005 ei aiheuttanut Infratilille etua, koska Lyypekin kaupunki toimi markkinataloustoimijan tavoin osakkeet myydessään. Myöskään myyntioption uudelleenneuvottelu vuonna 2009 ja lisätappioiden, investointien ja muiden kustannusten siirtäminen vuoden 2009 täydentävän sopimuksen mukaisesti eivät aiheuttaneet Infratilille etua. Lyypekin kaupunki toimi myös tässä yhteydessä markkinataloustoimijan tavoin.

(342) FLG:n ja Ryanairin vuoden 2000 sopimus olisi ennakkotietojen perusteella lisännyt lentoaseman kannattavuutta. Näin ollen markkinataloustoimija olisi tehnyt tämän sopimuksen, joka ei aiheuta Ryanairille etua.

(343) Lentoasemalla perittävät lentokoneiden jäänpoistomaksut eivät vaikuta olevan valikoivia,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Ei ole tarpeen päättää, onko FLG:lle mahdollisesti myönnetty valtiontuki Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, ja jos näin olisi, voidaanko se katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi, koska FLG:n taloudellista toimintaa ei ole enää olemassa eikä tuen takaisinperintä ole enää mahdollista.

2 artikla

FLG:n osakkeiden 90 prosentin osuuden myynti Infratilille ja vuonna 2009 uudelleen neuvotellut myyntioption ehdot eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

3 artikla

Ryanairin ja Lyypekin lentoaseman välinen vuoden 2000 sopimus ei ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

4 artikla

Lentokoneiden jäänpoistomaksut eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 7 päivänä helmikuuta 2017.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen