ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2018/1276 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Φεβρουαρίου 2018

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.31149 (2012/C) — Γερμανία

Εικαζόμενη κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2018) 1034]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις ([1]), και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 10ης Ιουλίου 2007 (η «απόφαση του 2007 για την κίνηση της διαδικασίας»), η Επιτροπή γνωστοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης, σε σχέση με τη χρηματοδότηση του αερολιμένα του Lübeck, τις οικονομικές σχέσεις της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck και της Infratil Limited («Infratil») καθώς και τις οικονομικές σχέσεις μεταξύ του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας Ryanair. Η επίσημη διαδικασία έρευνας καταχωρίστηκε με αριθμό SA.21877 (C 24/2007). Στις 24 Οκτωβρίου 2007 εγκρίθηκε διόρθωση της απόφασης του 2007 για την κίνηση της διαδικασίας.

(2) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2007 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 29 Νοεμβρίου 2007 ([2]). Η διόρθωση δημοσιεύθηκε στις 7 Δεκεμβρίου 2007 ([3]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με τα υπό εξέταση μέτρα εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης.

(3) Στις 28 Ιανουαρίου 2009, η Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV («SGF») ([4]) υπέβαλε καταγγελία σχετικά με την ενίσχυση SA.21877, η οποία έχει καταχωριστεί με αριθμό SA.27585.

(4) Στις 22 και στις 30 Ιουνίου 2010 η SGF κατέθεσε άλλη καταγγελία, στην οποία ισχυρίστηκε ότι η Γερμανία είχε χορηγήσει στην Flughafen Lübeck GmbH («FLG») και την Infratil περαιτέρω παράνομες κρατικές ενισχύσεις. Η εν λόγω καταγγελία καταχωρίστηκε με τον αριθμό SA.31149.

(5) Με επιστολή της 22ας Φεβρουαρίου 2012 (η «απόφαση του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας»), η Επιτροπή γνωστοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης όσον αφορά την εικαζόμενη κρατική ενίσχυση υπέρ της FLG, της Infratil, της Ryanair και άλλων αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα του Lübeck ([5]).

(6) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2012 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 10 Αυγούστου 2012 ([6]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με τα υπό εξέταση μέτρα εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης.

([1]) ΕΕ C 241 της 10.8.2012, σ. 56.
([2]) ΕΕ C 287 της 29.11.2007, σ. 27.
([3]) ΕΕ C 295 της 7.12.2007, σ. 29.
([4]) Η SGF είναι μη κυβερνητική οργάνωση που έχει καταχωρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 156 της 25.6.2003, σ. 17).
([5]) Πριν από την κίνηση της διαδικασίας, εξετάστηκαν τα μέτρα στις υποθέσεις CP 31/2009 (SA.27585) και CP 162/2010 (SA.31149).
([6]) Απόφαση της Επιτροπής της 22ας Φεβρουαρίου 2012 σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.27585 και SA.31149 (2012/C) (πρώην NN/2011, πρώην CP 31/2009 και CP 162/2010) Εικαζόμενη κρατική ενίσχυση προς τον αερολιμένα του Lübeck, την Infratil και τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο (Ryanair, Wizz Air και λοιπές) – Γερμανία – Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης (ΕΕ C 241 της 10.8.2012, σ. 56).

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

(8) Στις 7 Φεβρουαρίου 2017, η Επιτροπή εξέδωσε τελική απόφαση για τις ενισχύσεις SA.21877 και SA.27585, καθώς και για την ενίσχυση SA.31149 ([1]). Όσον αφορά την εικαζόμενη κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair, στο πλαίσιο της εν λόγω απόφασης της Επιτροπής αξιολογήθηκε μόνο συμφωνία που συνήφθη μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα και της Ryanair το 2000. Στην απόφαση αναφέρεται ότι, κατά την ημερομηνία σύνταξης της απόφασης, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της επαρκείς πληροφορίες για να μπορέσει να εξετάσει κατά πόσο οι συμφωνίες που συνήφθησαν αργότερα, ιδίως εκείνες του 2010, συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις υπέρ της Ryanair. Για τον λόγο αυτό, θα αποφανθεί για αυτές τις συμφωνίες σε χωριστή απόφαση ([2]).

(9) Ένα αίτημα για παροχή πληροφοριών σχετικά με δύο συμπληρωματικές συμφωνίες που συνήφθησαν μεταξύ της FLG και της Ryanair το 2010 και μια έκθεση της Oxera με ημερομηνία 6 Φεβρουαρίου 2015 ([3]) εστάλησαν στη Γερμανία στις 27 Ιουλίου 2017. Η Γερμανία ζήτησε παράταση της προθεσμίας απάντησης, την οποία η Επιτροπή χορήγησε στις 2 Αυγούστου 2017. Οι πληροφορίες που ζητήθηκαν παρασχέθηκαν στις 20 Σεπτεμβρίου 2017.

(10) Στις 22 Σεπτεμβρίου 2017, ένα αίτημα για παροχή πληροφοριών εστάλη στη Ryanair και διαβιβάστηκε στη Γερμανία. Στη συνέχεια, η Ryanair και η Oxera υπέβαλαν τις πληροφορίες στις 6 Οκτωβρίου 2017. Στις 24 Οκτωβρίου 2017, η Επιτροπή διαβίβασε τα έγγραφα που έλαβε από τη Ryanair στη Γερμανία, καλώντας τη Γερμανία να διατυπώσει παρατηρήσεις.

(11) Η Επιτροπή παραπέμπει στις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 61 της απόφασης (ΕΕ) 2017/2336 όσον αφορά τη διαδικασία για τις ενισχύσεις SA.21877, SA.27585 και SA.31149.

2. **ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

2.1. **Ιστορικό της έρευνας και πλαίσιο των μέτρων**

2.1.1. *Στοιχεία σχετικά με τον αερολιμένα και την επιβατική κίνηση*

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

(13) Ο ίδιος ο αερολιμένας θεωρεί την ευρύτερη περιοχή του Αμβούργου και του Öresund (ευρύτερη περιοχή Κοπεγχάγης/Μάλμε) ζώνη επιρροής του.

(14) Σύμφωνα με μια μελέτη αγοράς του αερολιμένα του 2009 ([4]), η πλειονότητα των (αναχωρούντων) επιβατών (δηλαδή 47,20 %) του αερολιμένα του Lübeck προερχόταν από το Αμβούργο. Ο αερολιμένας του Αμβούργου βρίσκεται σε απόσταση 78 χιλιομέτρων από τον αερολιμένα του Lübeck, διάρκειας μετάβασης περίπου 65 λεπτών με αυτοκίνητο.

(15) Έως το 2000, η χρηματοδότηση του αερολιμένα του Lübeck προερχόταν από έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες, τα οποία επιτυγχάνονταν με ναυλωμένες πτήσεις και τη γενική αεροπορία. Το 2000 άλλαξε το επιχειρηματικό μοντέλο του αερολιμένα και μετατράπηκε σε αερολιμένα για αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, στον οποίο τα έσοδα προέρχονταν από συνδυασμό αεροναυτικών και μη αεροναυτικών δραστηριοτήτων. Έκτοτε, η συντριπτική πλειονότητα των πτήσεων στον αερολιμένα του Lübeck εκτελούταν από τη Ryanair, στην οποία αντιστοιχούσε περίπου το 90 % της κίνησης το 2010.

(16) Τον αερολιμένα του Lübeck διαχειριζόταν αρχικά η FLG, εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, με μοναδικό μέτοχο τη Χανσεατική Πόλη. Ο αερολιμένας ιδιωτικοποιήθηκε για πρώτη φορά το 2005, αλλά εξαγοράστηκε και πάλι από τη Χανσεατική Πόλη το 2009. Με δημόσια ψηφοφορία που πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 2010 και στην οποία συμμετείχαν οι πολίτες της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck, εξασφαλίστηκε η βιωσιμότητα του αερολιμένα, ενώ παράλληλα εγκρίθηκαν περαιτέρω επενδύσεις σε αυτόν μέχρι να εισέλθει νέος ιδιώτης επενδυτής στην εταιρεία. Νέος ιδιώτης επενδυτής βρέθηκε το 2012. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς του αερολιμένα μεταβλήθηκε πολλές φορές τα τελευταία έτη.

(17) Η επιβατική κίνηση στον αερολιμένα αυξήθηκε από 48 652 επιβάτες το 1999 σε 697 559 επιβάτες το 2009. Κατόπιν, άρχισε να μειώνεται σταδιακά σε αντίθεση με τις προσδοκίες του αερολιμένα, ο οποίος ανέμενε ότι ο αριθμός επιβατών θα αυξανόταν σε 2,2 εκατομμύρια μέχρι το 2015.

([1]) Απόφαση (ΕΕ) 2017/2336 της Επιτροπής, της 7ης Φεβρουαρίου 2017, SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) και SA.31149 (2012/C) – Γερμανία – Εικαζόμενες κρατικές ενισχύσεις υπέρ της Flughafen Lübeck GmbH, από την Infratil Limited, τη Ryanair και τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα (ΕΕ L 339 της 19.12.2017, σ. 1).

([2]) Βλέπε την αιτιολογική σκέψη 186 της απόφασης (ΕΕ) 2017/2336.

([3]) Έκθεση της Oxera με τίτλο «Economic Market Ecomomy Operator Principle (MEOP) Assessment: Lübeck airport» [Αξιολόγηση σχετικά με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς (IEOA): αερολιμένας του Lübeck], 6 Φεβρουαρίου 2015.

([4]) *Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH*, 21 Δεκεμβρίου 2009, σ. 23.

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

2.1.2. *Η συμφωνία του 2000*

(19) Τον Μάιο του 2000, η FLG υπέγραψε μια συμφωνία με τη Ryanair για τις αερολιμενικές υπηρεσίες (η «συμφωνία του 2000»), στην οποία προσδιορίζονταν τα αερολιμενικά τέλη που θα κατέβαλλε η Ryanair, καθώς και η στήριξη εμπορικής προώθησης που θα παρέσχε ο αερολιμένας. Η διάρκεια της συμφωνίας του 2000 προβλεπόταν από την 1η Ιουνίου 2000 έως την 31η Μαΐου 2010.

(20) Για τη γραμμή προς Λονδίνο-Στάνστεντ, η συμφωνία περιλάμβανε τις ακόλουθες δαπάνες και έσοδα:

Πίνακας 1

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

	< 18 στάσεις αεροσκαφών ανά εβδομάδα	≥ 18 στάσεις αεροσκαφών ανά εβδομάδα
Δαπάνες της FLG:		
Στήριξη για εμπορική προώθηση - δαπάνες ανά εισερχόμενο επιβάτη	EUR […] (*)	[…] EUR
	Μέχρι την 31η Μαΐου 2005	Από την 1η Ιουνίου 2005
Έσοδα της FLG:		
Τέλη καταβλητέα από τη Ryanair ανά αεροσκάφος	[…] EUR	[…] EUR
Τέλη καταβλητέα από τη Ryanair ανά εισερχόμενο επιβάτη	[…] EUR	[…] EUR
Καθαρά τέλη καταβλητέα από τη Ryanair ανά εισερχόμενο επιβάτη (τέλη μείον τη στήριξη για εμπορική προώθηση)	*[…] EUR*	*[…] EUR*
Άλλα:		
Τέλος επί του κύκλου εργασιών ανά εισιτήριο που πωλεί η FLG	[…]	[…]
Συμμετοχή στον κύκλο εργασιών με ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα των οποίων η κράτηση γίνεται μέσω της FLG	*[…]*	*[…]*
Τέλος ασφάλειας (που καταβάλλεται από την Ryanair στην αρμόδια αρχή)	[…] EUR	[…] EUR

(*) Εμπιστευτικά στοιχεία.

2.2. **Πιθανή κρατική ενίσχυση χορηγούμενη από την FLG, φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, στη Ryanair**

(21) Τον Μάρτιο και τον Οκτώβριο 2010, η Ryanair και η FLG υπέγραψαν δύο συμφωνίες συμπληρωματικές προς την προαναφερθείσα συμφωνία του 2000 (εφεξής αποκαλούμενες συλλογικά «συμφωνίες του 2010» ή «συμπληρωματικές συμφωνίες του 2010»).

(22) Η πρώτη συμπληρωματική συμφωνία, που υπεγράφη στις 29 Μαρτίου 2010 («συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1»), καλύπτει την περίοδο μεταξύ 28 Μαρτίου 2010 και 30 Οκτωβρίου 2010. Πρόκειται για παράταση της συμφωνίας του 2000, η οποία ειδάλλως θα τερματιζόταν τον Μάιο 2010. Μέσω της παρατεινόμενης συμφωνίας επιβλήθηκαν καινούρια τέλη εμπορικής προώθησης, ύψους […] EUR ανά επιβάτη, ποσό που υποχρεούται να καταβάλει η FLG σε αντιστάθμιση της διοργάνωσης έκτακτης εκδήλωσης εμπορικής προώθησης από τη Ryanair. Ορίστηκε ότι τα νέα τέλη εμπορικής προώθησης θα προστίθενται στα τέλη εμπορικής προώθησης που είχαν οριστεί στη συμφωνία του 2000, ύψους […] EUR ανά επιβάτη (λιγότερες από 18 στάσεις αεροσκαφών ανά εβδομάδα) ή […] EUR ανά επιβάτη (περισσότερες

από 18 στάσεις αεροσκαφών ανά εβδομάδα). Καθώς τα αεροσκάφη της Ryanair πραγματοποιούσαν περισσότερες από 18 στάσεις ανά εβδομάδα, η FLG έπρεπε να καταβάλει συνολικά […] EUR στη Ryanair κατά τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας. Όλοι οι υπόλοιποι όροι της συμφωνίας του 2000 διατηρήθηκαν και, κατά συνέπεια, τα τέλη εξυπηρέτησης επιβατών ανά αναχωρούντα επιβάτη που έπρεπε να καταβάλλονται στην FLG ανέρχονταν σε […] EUR και τα τέλη εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών ανά εξυπηρέτηση αεροσκάφους σε […] EUR.

(23) Στις 31 Οκτωβρίου 2010, μετά τη λήξη της συμβατικής περιόδου της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1, υπεγράφη δεύτερη συμπληρωματική συμφωνία («συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2»). Η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 δεν περιέλαβε τους όρους της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1. Αντιθέτως, επανέφερε το χρονοδιάγραμμα καταβολής τελών εμπορικής προώθησης που ίσχυε στη συμφωνία του 2000, παρατείνοντας τους όρους της επί τρία έτη, έως την 1η Νοεμβρίου 2013.

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

2.3. **Πεδίο της έρευνας**

(25) Η συμφωνία του 2000 μεταξύ FLG και Ryanair αποτελούσε τμήμα της απόφασης (ΕΕ) 2017/2336. Επομένως, η παρούσα απόφαση περιορίζεται στη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 και στη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 που συνήφθησαν το 2010.

2.4. **Λόγοι που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας**

(26) Η Επιτροπή εξέφρασε ανησυχία διότι οι συμφωνίες του 2010 παρείχαν επιλεκτικό πλεονέκτημα στη Ryanair, οπότε συνιστούσαν κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 107 της Συνθήκης.

3. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ**

(27) Κατά την άποψη της Γερμανίας, οι συμφωνίες του 2010 δεν προκάλεσαν ούτε ενείχαν κίνδυνο διαστρέβλωσης του ανταγωνισμού και δεν επηρέασαν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών, δεδομένου ότι ο αερολιμένας του Lübeck είναι μικρού μεγέθους, περιφερειακός, και δεν ανταγωνίζεται τον αερολιμένα του Αμβούργου ούτε άλλα αεροδρόμια.

(28) Όσον αφορά τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1, η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι συνάδει με τους όρους της αγοράς και ότι δεν συνιστά πλεονέκτημα για τη Ryanair. Σε σχέση με την υπόθεση Helaba I ([1]), η Γερμανία προέβαλε το επιχείρημα ότι δεν υπάρχει πλεονέκτημα στις περιπτώσεις που άλλοι φορείς εκμετάλλευσης περιφερειακών αερολιμένων προτείνουν στη Ryanair παρόμοιους όρους. Σύμφωνα με τη Γερμανία, αυτό αποδείχθηκε από τη συγκριτική ανάλυση της Ryanair.

(29) Η Γερμανία ισχυρίστηκε ότι οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, όπως η Ryanair και η Wizz Air, έχουν λιγότερη ζήτηση για υπηρεσίες εδάφους και υποδομών. Πρώτον, διότι στον αερολιμένα του Lübeck απαιτούνται λιγότερες θυρίδες check-in, καθώς η Ryanair προσφέρει στους επιβάτες τη δυνατότητα check-in μέσω διαδικτύου. Δεύτερον, διότι δεν υπάρχουν λεωφορεία επιβατών. Τρίτον, διότι τα αεροσκάφη της Ryanair δαπανούν λιγότερο χρόνο στο έδαφος, δεδομένου ότι είναι μικρότερες οι αποστάσεις πεζή στον αερολιμένα του Lübeck. Τέταρτον, διότι δεν υπάρχουν πτήσεις με ανταπόκριση και διότι είναι λιγότερα τα τεμάχια αποσκευών ανά άτομο, οπότε δεν απαιτούνται εγκαταστάσεις για τους σκοπούς αυτούς. Πέμπτον και τελευταίο, διότι υπάρχει λιγότερη ανάγκη για υπηρεσίες καθαρισμού στο έδαφος, καθώς τα μέλη του πληρώματος συχνά αναλαμβάνουν τα ίδια τον καθαρισμό του αεροσκάφους.

(30) Σε σχέση με τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2, η Γερμανία επεσήμανε ότι πρόκειται για παράταση της συμφωνίας του 2000 χωρίς ουσιώδεις αλλαγές. Η Γερμανία υποστήριξε ότι η συμφωνία του 2000 συμμορφωνόταν με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(31) Επιπλέον, η Γερμανία είναι της άποψης ότι τα εικαζόμενα πλεονεκτήματα υπέρ της Ryanair δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος με βάση τη δικαστική απόφαση στην υπόθεση *Stardust Marine* ([2]). Κατά τη Γερμανία, η FLG ενήργησε αυτόνομα και χωρίς να υποστεί πίεση από το κράτος. Η Γερμανία ανέφερε ότι η FLG δεν ήταν ενσωματωμένη στις δομές της δημόσιας διοίκησης. Τέλος, η Γερμανία παρατήρησε ότι η εποπτεία που ασκούν οι δημόσιες αρχές στη διαχείριση της FLG περιορίζεται στην αεροπορία και στα ζητήματα δημόσιας αρμοδιότητας και δεν περιλαμβάνει δραστηριότητες διοίκησης επιχειρήσεων.

([1]) Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 3ης Μαρτίου 2010, *Bundesverband deutscher Banken* κατά *Επιτροπής* («Helaba I»), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

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

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

4.1. **Flughafen Lübeck GmbH**

(32) Η FLG ανέφερε ότι τα μέτρα δεν πρέπει να καταλογιστούν στη Γερμανία, αφού οι συμφωνίες αποτέλεσαν αντικείμενο ανεξάρτητης διαπραγμάτευσης από την FLG.

4.2. **Ryanair**

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

(34) Επιπλέον, σύμφωνα με τη Ryanair, δεν τίθεται θέμα επιλεκτικότητας, διότι οι συμφωνίες του 2010 ήταν απλώς σύντομες συμπληρωματικές επιστολές που παρέτειναν τη διάρκεια των ισχυουσών ρυθμίσεων της συμφωνίας του 2000. Το μόνο νέο στοιχείο είναι μια τροποποίηση που προέκυψε από εμπορικές διαπραγματεύσεις και αφορά τη στήριξη εμπορικής προώθησης.

(35) Η Ryanair ανέφερε ότι η σύμβαση με τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck συνήφθη βάσει οικονομικών εκτιμήσεων. Ο αερολιμένας του Lübeck θεωρήθηκε βιώσιμος δευτερεύων αερολιμένας σε συνάρτηση με τον αερολιμένα του Αμβούργου και το Lübeck εκτιμήθηκε ως πολιτιστικός προορισμός με μεγάλη αξία. Η Ryanair δεν μπόρεσε μεν να υποβάλει επιχειρηματικό σχέδιο για να τεκμηριώσει την απόφασή της σχετικά με την έναρξη παροχής υπηρεσιών στον αερολιμένα του Lübeck, αλλά τόνισε ότι ένα τέτοιο επιχειρηματικό σχέδιο δεν συνιστά γενική απαίτηση από έναν ιδιώτη επενδυτή. Η Ryanair εξήγησε ότι οι υπηρεσίες της στον αερολιμένα του Lübeck διακόπηκαν για οικονομικούς λόγους, μεταξύ των οποίων οι αυξήσεις των δαπανών και η μείωση των κερδών, που προέκυψαν χαμηλότερα από τα αναμενόμενα (λόγω της οικονομικής κρίσης).

(36) Η Ryanair ανέφερε ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες της Ένωσης βρίσκονται σε δύσκολη θέση στην αγορά. Κατά συνέπεια, προτιμήθηκε η «μέθοδος του ενιαίου ταμείου» (single-till approach), σύμφωνα με την οποία έγινε κοινός απολογισμός των εσόδων του αερολιμένα τόσο από αεροναυτικές όσο και από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Επειδή οι συμβάσεις με τη Ryanair προβλέπουν συνήθως μεγάλο αριθμό επιβατών, τέτοιου είδους επιχειρηματικές σχέσεις συχνά συμβάλλουν στην αύξηση της αναγνωρισιμότητας των αερολιμένων και στην προσέλκυση άλλων αεροπορικών εταιρειών, καθώς και επιχειρήσεων λιανικής πώλησης και άλλων παρόχων υπηρεσιών. Επιπλέον, όπως δήλωσε η Ryanair, υπήρξαν ισχυρές ενδείξεις ότι υψηλότερος αριθμός επιβατών θα οδηγούσε σε υψηλότερα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες.

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

(38) Η Ryanair προέβη σε σύγκριση αεροδρομίων των οποίων το μέγεθος και οι συνθήκες μπορούν να συγκριθούν με τον αερολιμένα του Lübeck. Συγκρίθηκαν οι αερολιμένες των πόλεων Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes και Prestwick. Από τη σύγκριση των τελών που κατέβαλε η Ryanair στους παραπάνω αερολιμένες καταδεικνύεται ότι τα τέλη που κατέβαλε στον αερολιμένα του Lübeck ήταν γενικά υψηλότερα από τον μέσο όρο που προέκυψε στους συγκριθέντες αερολιμένες, τόσο ανά επιβάτη όσο και ανά εξυπηρέτηση αεροσκάφους.

(39) Η Ryanair παρουσίασε δύο εκθέσεις της Oxera με την αξιολόγηση της αναμενόμενης οικονομικής αποδοτικότητας των συμπληρωματικών συμφωνιών του 2010 [1]. Αμφότερες βασίστηκαν στο επιχειρηματικό σχέδιο που κατάρτισε ο αερολιμένας του Lübeck το 2010, προτού υπογραφούν οι συμπληρωματικές συμφωνίες του 2010. Από τις εκθέσεις προκύπτει ότι, με βάση εύλογες παραδοχές, κατά την ημερομηνία υπογραφής των συμπληρωματικών συμφωνιών του 2010 αναμενόταν ότι οι δύο συμφωνίες θα ήταν κερδοφόρες σε ικανοποιητικό βαθμό και ότι ένας αερολιμένας ενεργών ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα πρότεινε παρόμοιους όρους. Κατά την Oxera, αυτό θα ήταν το αναμενόμενο ακόμα και αν η συμφωνία με την AMS για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης συνεξεταζόταν με τις συμπληρωματικές συμφωνίες του 2010 περιλαμβάνοντας και τις δαπάνες αλλά όχι τα έσοδα που συνδέονται με την AMS.

(40) Όσον αφορά τη συμφωνία με την AMS για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, η Ryanair ισχυρίστηκε ότι τέτοιες συμφωνίες είναι αμοιβαία επωφελείς λόγω της δημοτικότητας των ιστοσελίδων της Ryanair και της επακόλουθης αύξησης σε επίπεδο διεθνούς αναγνωρισιμότητας, ανάπτυξης εμπορικού σήματος και αριθμού επιβατών, οι οποίες καταδείχθηκαν σε άλλη έκθεση της Oxera με ημερομηνία 26 Σεπτεμβρίου 2014.

[1] Έκθεση της Oxera με τίτλο «Economic MEOP Assessment: Lübeck airport» [Αξιολόγηση σχετικά με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς (IEOA): αερολιμένας του Lübeck], 6 Φεβρουαρίου 2015· Έκθεση της Oxera με τίτλο «Response to the European Commission's request» (Απάντηση στο αίτημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής), 6 Οκτωβρίου 2017.

4.3. **Air Berlin**

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

(42) Η Air Berlin ισχυρίστηκε ότι η στρατηγική εμπορικής προώθησης της Ryanair στόχευσε στην αρπαγή πιθανών πελατών, μεταξύ άλλων από την Air Berlin. Λόγω των χαμηλών τιμών της Ryanair, οι πελάτες μετακινήθηκαν από τον αερολιμένα του Αμβούργου σε αυτόν του Lübeck. Η Air Berlin υποστηρίζει ότι η ίδια υπέστη σημαντικές οικονομικές ζημίες λόγω της κρατικής ενίσχυσης. Λόγω της παράλληλης προσφοράς της Ryanair στον αερολιμένα του Lübeck, η Air Berlin αναγκάστηκε να διακόψει ορισμένα από τα αεροπορικά της δρομολόγια. Επιπλέον, όπως ισχυρίζεται η Air Berlin, ήταν δύσκολο να εξυπηρετήσει νέους προορισμούς με εκκίνηση από τον αερολιμένα του Αμβούργου, αφού η Ryanair προσέφερε παρόμοιους προορισμούς σε εξαιρετικά χαμηλές τιμές με εκκίνηση από τον αερολιμένα του Lübeck.

(43) Επιπλέον, κατά την Air Berlin, η συμφωνία με τη Ryanair θα έπρεπε να καταλογιστεί στη Γερμανία. Σύμφωνα με το καταστατικό της FLG, το Εποπτικό Συμβούλιο πρέπει να εγκρίνει τα τέλη που προκύπτουν από τη χρήση του αερολιμένα (άρθρο 12 του καταστατικού). Τέσσερα από τα έξι μέλη του εποπτικού συμβουλίου εκλέγονται από τη Χανσεατική Πόλη του Lübeck. Επομένως, συμπεραίνει η Air Berlin, η Χανσεατική Πόλη του Lübeck μπορούσε να θεωρηθεί υπεύθυνη.

(44) Σύμφωνα με την Air Berlin, πρόσθετος παράγων ανησυχίας είναι η συμφωνία υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που σύναψαν η AMS και η FLG, διότι τα οφέλη από τη «στήριξη εμπορικής προώθησης» φαίνεται να μην σχετίζονται με τις πραγματικές δαπάνες εμπορικής προώθησης που πραγματοποιεί η Ryanair.

5. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΜΕΡΩΝ**

5.1. **Παρατηρήσεις σχετικά με τις απαντήσεις της Ryanair**

(45) Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι απαντήσεις της Ryanair αποδεικνύουν ότι ο αερολιμένας του Lübeck ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(46) Η Γερμανία επισήμανε ειδικότερα τη χρησιμότητα της προσέγγισης της Ryanair που επεδίωξε να αποδείξει τη συμβατότητα των συμφωνιών με την αγορά μέσω ανάλυσης της οικονομικής αποδοτικότητας και μέσω συγκριτικής ανάλυσης.

(47) Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι συμπληρωματικές συμφωνίες του 2010 δεν πρέπει να καταλογιστούν στο κράτος, αφού αποτέλεσαν αντικείμενο ανεξάρτητης διαπραγμάτευσης και συνήφθησαν από την FLG χωρίς τη συμμετοχή της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck. Επιπλέον, όσον αφορά τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2, η Γερμανία επισήμανε ότι αποτελεί απλή παράταση της αρχικής συμφωνίας του 2000 που δεν περιλαμβάνει καμία ουσιώδη τροποποίηση. Συνεπώς ισχύουν όλα τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν σε σχέση με τη συμφωνία του 2000.

(48) Η Γερμανία δήλωσε ότι δεν κατανοεί γιατί η συμφωνία παροχής υπηρεσιών εμπορικής προώθησης μεταξύ της FLG και της AMS περιελήφθη στην έρευνα περί κρατικών ενισχύσεων, αφού η FLG δεν δαπάνησε δημόσιους πόρους στο πλαίσιο της εν λόγω συμφωνίας. Οι δαπάνες που καθορίζονται στη συμφωνία με την AMS για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης καλύφθηκαν με ιδιωτικούς πόρους, διότι τα κεφάλαια προήλθαν από το Βιομηχανικό και Εμπορικό Επιμελητήριο του Lübeck (*Industrie- und Handelskammer Lübeck*), που εκπροσωπεί τις ιδιωτικές εταιρείες του Lübeck. Επιπλέον, παρατηρεί η Γερμανία, η συμφωνία με την AMS για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης θεωρείται ότι συμμορφώνεται με τα πρότυπα της αγοράς, κάτι που ενισχύεται από τη διαπίστωση ότι η FLG χρεώθηκε με χαμηλότερα έξοδα από ό, τι άλλοι αερολιμένες με παρόμοιες συμφωνίες. Επιπλέον, η εν λόγω συμφωνία σχετικά με υπηρεσίες εμπορικής προώθησης βασίστηκε στη δέσμευση της Ryanair να επεκτείνει την προσφορά αεροπορικών δρομολογίων κατά δύο προορισμούς.

(49) Μία ακόμη επισήμανση της Γερμανίας είναι ότι ο αερολιμένας του Lübeck λειτουργεί ως εφεδρικής χωρητικότητας προς τον αερολιμένα του Αμβούργου και ως απαραίτητη υποδομή μεταφορών για τον πληθυσμό της Βόρειας Γερμανίας.

5.2. **Παρατηρήσεις σχετικά με τις απαντήσεις της Air Berlin**

(50) Σύμφωνα με τη Γερμανία, η Air Berlin θα είχε αποκομίσει τα ίδια πλεονεκτήματα με τη Ryanair αν πληρούσε τα ίδια κριτήρια όσον αφορά τον αριθμό επιβατών και τη συχνότητα δρομολογίων. Αντιθέτως, η Air Berlin είχε αρνηθεί κάθε προσφορά διαπραγμάτευσης με την FLG, διότι δεν είχε ποτέ την πρόθεση να εξυπηρετήσει τον αερολιμένα του Lübeck. Άλλωστε, η Air Berlin ουδέποτε αμφισβήτησε τους όρους υπό τους οποίους η Ryanair εξυπηρετεί τον αερολιμένα του Αμβούργου. Επιπλέον, πολλές αεροπορικές εταιρείες διαμαρτυρήθηκαν (μεταξύ άλλων στην Επιτροπή) ότι η Air Berlin λαμβάνει σημαντικές κρατικές ενισχύσεις από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Η Air Berlin δεν μπορεί, συνεπώς, να παρουσιάζεται ως θύμα του βασικού ανταγωνιστή της, της Ryanair.

(51) Η Γερμανία απέρριψε επίσης τις παρατηρήσεις της Air Berlin για τον ανταγωνισμό μεταξύ του αερολιμένα του Lübeck και του αερολιμένα του Αμβούργου. Ειδικότερα, η Γερμανία αναφέρθηκε στο γεγονός ότι, το 2000, το Αμβούργο είχε 70 φορές περισσότερους επιβάτες από ό, τι ο αερολιμένας του Lübeck. Το γεγονός ότι δεν υπήρχαν καταγγελίες από άλλους αερολιμένες είναι ενδεικτικό της απουσίας ανταγωνισμού μεταξύ των δύο αερολιμένων.

(52) Επιπλέον, η Γερμανία απέρριψε το επιχείρημα της Air Berlin ότι υπήρχε οικονομικό πλεονέκτημα για τη Ryanair. Η Γερμανία ανέφερε ότι η Air Berlin βασίστηκε σε ανακριβείς υπολογισμούς και ότι ο μόνος συναφής έλεγχος για την αξιολόγηση της συμβατότητας με την αγορά ήταν η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

6. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

(53) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης προβλέπει ότι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από το κράτος μέλος ή με κρατικούς πόρους και που στρεβλώνουν ή απειλούν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά.

(54) Τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης είναι σωρευτικά. Συνεπώς, ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση μόνον εφόσον πληρούται καθεμία από τις παρακάτω προϋποθέσεις:

— ο δικαιούχος είναι επιχείρηση·

— το μέτρο του παρέχει πλεονέκτημα·

— το πλεονέκτημα παρέχεται μέσω κρατικών πόρων·

— το πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό· και

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

6.1. **Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης**

(55) Η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησής του. Συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα διάθεσης αγαθών ή παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά.

(56) Δεδομένου ότι η Ryanair είναι ιδιωτική εταιρεία η οποία παρέχει υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών έναντι ανταμοιβής με στόχο την αποκόμιση κέρδους, είναι μια επιχείρηση που ασκεί οικονομική δραστηριότητα. Αποτελεί, συνεπώς, επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

6.2. **Οικονομικό πλεονέκτημα**

(57) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα μπορούσε να αποκομίσει επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή ελλείψει κρατικής παρέμβασης ([1]).

(58) Όταν ένας αερολιμένας έχει στη διάθεσή του δημόσιους πόρους, τυχόν ενίσχυση προς μια αεροπορική εταιρεία μπορεί καταρχήν να εξαιρείται, όταν η σχέση μεταξύ του αερολιμένα και της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας διέπεται από τους συνήθεις όρους της αγοράς. Ο λεγόμενος «έλεγχος του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς» («έλεγχος του κριτηρίου του ΙΕΟΑ») εδράζεται στη βασική αντίληψη ότι η συμπεριφορά των δημόσιων αρχών θα πρέπει να συγκρίνεται με εκείνη παρόμοιων ιδιωτικών οικονομικών φορέων υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον μια συμφωνία παρέχει πλεονέκτημα στον ομόλογό του ([2]).

6.2.1. *Προκαταρκτικές παρατηρήσεις σχετικά με τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ*

(59) Σύμφωνα με το σημείο 53 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ([3]), η ύπαρξη τυχόν ενίσχυσης προς μια αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί συγκεκριμένο αερολιμένα μπορεί καταρχήν να εξαιρείται, όταν η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή («πρώτη προσέγγιση» – σύγκριση με την αγοραία τιμή). Σύμφωνα με μια δεύτερη προσέγγιση, πρέπει να αποδειχθεί μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης – δηλαδή, ανάλυσης που βασίζεται σε πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης και τις προβλέψιμες εξελίξεις κατά τον χρόνο αυτό– ότι η ρύθμιση θα οδηγήσει σε θετική πρόσθετη συμβολή στα κέρδη για τον αερολιμένα, καθώς και ότι αποτελεί μέρος συνολικής μακροπρόθεσμης στρατηγικής με σκοπό την κερδοφορία, τουλάχιστον μακροπρόθεσμα («δεύτερη προσέγγιση» – εκ των προτέρων ανάλυση κερδοφορίας) ([4]).

([1]) Βλέπε, για παράδειγμα, απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) and Others* κατά *La Poste and Others*, υπόθεση C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, σκέψη 60.

([2]) Όπ. π.

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

([4]) Βλέπε σημείο 53 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(60) Όσον αφορά την πρώτη προσέγγιση, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί επί του παρόντος να προσδιοριστεί κατάλληλο σημείο αναφοράς που θα επέτρεπε τον καθορισμό πραγματικής αγοραίας τιμής για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες ([1]). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης κερδοφορίας είναι η πλέον ενδεδειγμένη προσέγγιση για την αξιολόγηση συμφωνιών μεταξύ αερολιμένων και μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών.

(61) Πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά κανόνα, η εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ με βάση τη μέση τιμή σε άλλες παρόμοιες αγορές μπορεί να είναι χρήσιμη εάν μια τέτοια τιμή μπορεί εύλογα να προσδιορισθεί ή να συναχθεί από άλλους δείκτες της αγοράς. Ωστόσο, η μέθοδος αυτή παρουσιάζει περιορισμένη συνάφεια με τις αερολιμενικές υπηρεσίες, καθώς η διάρθρωση των δαπανών και των εσόδων τείνει να διαφέρει σημαντικά μεταξύ των αερολιμένων. Οι δαπάνες και τα έσοδα εξαρτώνται ειδικότερα από τον βαθμό ανάπτυξης του αερολιμένα, τον αριθμό των αεροπορικών εταιρειών που τον χρησιμοποιούν, από τη χωρητικότητά του όσον αφορά την επιβατική κίνηση, την κατάσταση των υποδομών και τις σχετικές επενδύσεις, από το κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο μπορεί να διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, καθώς και από τυχόν χρέη ή υποχρεώσεις που προκύπτουν από συμβάσεις που έχει συνάψει ο αερολιμένας κατά το παρελθόν ([2]).

(62) Επιπλέον, η ελευθέρωση της αγοράς των αερομεταφορών περιπλέκει κάθε συγκριτική ανάλυση με τη στενή έννοια του όρου. Όπως φαίνεται στην παρούσα υπόθεση, οι εμπορικές πρακτικές μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών δεν βασίζονται πάντοτε αποκλειστικά σε δημοσιευμένη κλίμακα τελών. Απεναντίας, οι εν λόγω εμπορικές σχέσεις παρουσιάζουν σημαντική ποικιλομορφία. Περιλαμβάνουν επιμερισμό των κινδύνων όσον αφορά την επιβατική κίνηση και κάθε σχετικής εμπορικής και οικονομικής ευθύνης, τυποποιημένα καθεστώτα παροχής κινήτρων και μεταβολή του επιμερισμού των κινδύνων κατά τη διάρκεια των συμφωνιών. Συνεπώς, οι σχετικές συναλλαγές δεν μπορούν να συγκριθούν κατάλληλα με βάση το τέλος εξυπηρέτησης ή το τέλος ανά επιβάτη.

(63) Επιπλέον, η συγκριτική αξιολόγηση δεν είναι η ενδεδειγμένη μέθοδος για τον καθορισμό των τιμών της αγοράς, εάν τα διαθέσιμα κριτήρια αναφοράς δεν έχουν καθοριστεί σε σχέση με τις παραμέτρους της αγοράς ή εάν οι υφιστάμενες τιμές στρεβλώνονται σημαντικά από δημόσιες παρεμβάσεις. Φαίνεται ότι αυτού του είδους οι στρεβλώσεις είναι υπαρκτές στον κλάδο των αερομεταφορών, για τους λόγους που παρατίθενται στα σημεία 57 έως 59 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές:

«Οι αερολιμένες κρατικής ιδιοκτησίας θεωρούνται κατά παράδοση από τις δημόσιες αρχές ως υποδομές που διευκολύνουν την τοπική ανάπτυξη και όχι ως επιχειρήσεις που λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς. Ως εκ τούτου, οι τιμές των εν λόγω αερολιμένων τείνουν να μην καθορίζονται σε σχέση με εκτιμήσεις της αγοράς και συγκεκριμένα με υγιείς εκ των προτέρων προοπτικές κερδοφορίας, αλλά ουσιαστικά έχοντας υπόψη κοινωνικές ή περιφερειακές πτυχές.

Ακόμη και αν ορισμένοι αερολιμένες τελούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση χωρίς να εμπλέκονται κοινωνικές ή περιφερειακές πτυχές, οι τιμές που χρεώνονται από τους εν λόγω αερολιμένες ενδέχεται να επηρεάζονται έντονα από τις τιμές που χρεώνονται από την πλειονότητα των κρατικά επιδοτούμενων αερολιμένων, καθώς οι τιμές των τελευταίων λαμβάνονται υπόψη από τις αεροπορικές εταιρείες κατά τις διαπραγματεύσεις τους με τους αερολιμένες που τελούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση.

Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή εκφράζει έντονες αμφιβολίες για τη δυνατότητα να προσδιοριστεί κατά το παρόν στάδιο ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς ώστε να καθοριστεί μια αγοραία τιμή που να αντιστοιχεί στην πραγματικότητα για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες. Η κατάσταση αυτή ενδέχεται να αλλάξει ή να εξελιχθεί στο μέλλον […]».

(64) Επιπλέον, όπως υπενθύμισαν τα δικαστήρια της Ένωσης, η συγκριτική αξιολόγηση με βάση τον υπό εξέταση κλάδο αποτελεί απλώς ένα αναλυτικό εργαλείο μεταξύ άλλων για τον προσδιορισμό του κατά πόσον ένας δικαιούχος έχει ωφεληθεί από οικονομικό πλεονέκτημα από το οποίο δεν θα ωφελούνταν υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς ([3]). Παρόλο που η Επιτροπή μπορεί να προχωρήσει σύμφωνα με αυτήν την προσέγγιση, δεν υποχρεούται να το πράξει αν η προσέγγιση δεν είναι η ενδεδειγμένη, όπως στην προκειμένη περίπτωση.

(65) Στην ουσία, η Ryanair ήταν της άποψης ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς μπορεί να εφαρμοστεί μέσω σύγκρισης των εμπορικών συμφωνιών άλλων ευρωπαϊκών αερολιμένων. Έτσι η επιχείρηση αντιπαρέβαλε ειδικότερα τα τέλη που έπρεπε να καταβάλλει στους αερολιμένες των πόλεων Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes και Prestwick με εκείνα που ήταν καταβλητέα στον αερολιμένα του Lübeck. Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτής της συγκριτικής μελέτης δεν αξιολογήθηκε κατά πόσον το δείγμα των αερολιμένων αναφοράς πληρούσε όλα τα κριτήρια που διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, δεδομένου ότι αξιολογήθηκαν μόνον οι όγκοι και το είδος της αεροπορικής κίνησης του αερολιμένα και το οικονομικό επίπεδο της γύρω περιοχής ([4]).

([1]) Βλέπε σημείο 59 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

([2]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 88 και 89 της απόφασης 2011/60/ΕΕ της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2010, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 12/08 (πρώην NN 74/07) – Σλοβακία – Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair (ΕΕ L 27 της 1.2.2011, σ. 24).

([3]) Όσον αφορά τη συγκριτική αξιολόγηση με βάση την κερδοφορία (σε αντίθεση με την τιμολόγηση) στον κλάδο, βλέπε απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 3ης Ιουλίου 2014, *Βασίλειο της Ισπανίας κ.λπ. κατά Επιτροπής*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-319/12 και T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, σκέψη 44.

([4]) Για περαιτέρω κριτήρια που πρέπει να αξιολογούνται, βλέπε σημείο 60 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(66) Στην αιτιολογική σκέψη 296 της απόφασής της του 2012 για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή, αφού συνέκρινε τα τέλη που καθορίστηκαν στις συμπληρωματικές συμφωνίες του 2010 με τα τέλη στον αερολιμένα του Αμβούργου, διατύπωσε αμφιβολίες για τη συμμόρφωση προς τους κανόνες της αγοράς των τελών που καθορίστηκαν στις συμπληρωματικές συμφωνίες του 2010. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η κίνηση στο Lübeck ήταν σαφώς χαμηλότερη από ό, τι στον αερολιμένα του Αμβούργου. Πράγματι, ο αερολιμένας του Αμβούργου ήταν εκείνος με τον μεγαλύτερο όγκο αεροπορικής κίνησης στη βόρεια Γερμανία. Ο αερολιμένας του Αμβούργου χρησιμοποιείτο για όλους τους τομείς των αεροπορικών μεταφορών, ενώ ο αερολιμένας του Lübeck έχει εξειδικευτεί σε πτήσεις χαμηλού κόστους, για τις οποίες χρειάζονται λιγότερες θυρίδες check-in και εγκαταστάσεις για επιβάτες που μετεπιβιβάζονται, δεν χρειάζονται λεωφορεία επιβατών, απαιτείται λιγότερο προσωπικό και εγκαταστάσεις διακίνησης αποσκευών καθώς και λιγότερο προσωπικό καθαρισμού, και στους οποίους επιπλέον ο χρόνος εξυπηρέτησης είναι μικρότερος. Ως εκ τούτου, ο αερολιμένας του Αμβούργου δεν ήταν επαρκώς συγκρίσιμος με τον αερολιμένα του Lübeck.

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

6.2.2. *Χρονικό πλαίσιο της αξιολόγησης*

(68) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το κατάλληλο χρονικό πλαίσιο για την αξιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των συμφωνιών μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών είναι συνήθως ο χρονικός ορίζοντας των ίδιων των συμφωνιών. Δεδομένου ότι οι αεροπορικές εταιρείες είναι σε θέση να προσαρμόζουν τις δραστηριότητές τους σε σύντομο χρονικό διάστημα και επειδή συνήθως δεν είναι δυνατή η πρόβλεψη του ειδικού περιεχομένου πιθανών μελλοντικών συμφωνιών, ένας ιδιωτικός φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν θα υπέθετε συνήθως ότι οι ειδικοί όροι μιας συμφωνίας θα συνεχίσουν να ισχύουν πέραν της συμφωνηθείσας διάρκειας ([2]).

(69) Οι συμπληρωματικές συμφωνίες του 2010 δεν συνήφθησαν ταυτόχρονα, αλλά με χρονική διαφορά μεγαλύτερη από έξι μήνες, ενώ καλύπτουν διαφορετικά χρονικά διαστήματα. Επιπλέον, το περιεχόμενό τους διαφέρει στον βαθμό που μόνο η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 περιέχει μια πρόσθετη πληρωμή εμπορικής προώθησης σημαντικού ύψους, η οποία αφορούσε έκτακτη εκδήλωση εμπορικής προώθησης.

(70) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συμφωνίες υφίστανται ανεξάρτητα η μία από την άλλη και ότι η αποδοτικότητα κάθε συμπληρωματικής συμφωνίας πρέπει να αξιολογηθεί ξεχωριστά και με χρονικό ορίζοντα τη συμφωνηθείσα διάρκειά της ([3]).

(71) Το Δικαστήριο δήλωσε στην απόφασή του στην υπόθεση *Stardust Marine* ότι, «[…] για να εξακριβωθεί αν το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συνετού επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, το ζήτημα κατά πόσον η συμπεριφορά του Δημοσίου ήταν ορθολογική από οικονομική άποψη πρέπει να κριθεί εντός του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης και να αποφευχθεί οποιαδήποτε εκτίμηση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις ([4]).»

(72) Ως εκ τούτου, για την αξιολόγηση των υπό εξέταση συμφωνιών, τόσο η ύπαρξη όσο και το ύψος της ενδεχόμενης ενίσχυσης που προβλέπονται στις συμφωνίες πρέπει να αξιολογούνται με γνώμονα την κατάσταση κατά τον χρόνο υπογραφής τους, και ειδικότερα, υπό το πρίσμα των διαθέσιμων πληροφοριών και των προβλέψιμων εξελίξεων κατά την περίοδο εκείνη.

6.2.3. *Αξιολόγηση της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1*

(73) Σύμφωνα με την απόφαση στην υπόθεση *Charleroi* ([5]), κατά την εκτίμηση των επίδικων μέτρων, η Επιτροπή υπέχει την υποχρέωση να λαμβάνει υπόψη όλα τα λυσιτελή στοιχεία και την αλληλουχία τους. Πρέπει να εξακριβωθεί κατά πόσο, σε περίπτωση σύναψης ρύθμισης με αεροπορική εταιρεία, ο αερολιμένας είναι ικανός να καλύψει το σύνολο των δαπανών που συνεπάγεται η ρύθμιση καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της, με εύλογο περιθώριο κέρδους βάσει υγιών μεσοπρόθεσμων προοπτικών ([6]).

([1]) Βλέπε σημεία 61 και 63 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.
([2]) Για παράδειγμα, βλέπε απόφαση (ΕΕ) 2015/1227 της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22614 (C 53/07) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn, τη Ryanair, την Airport Marketing Services και την Transavia (ΕΕ L 201 της 30.7.2015, σ. 109).
([3]) Βλέπε απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 15ης Σεπτεμβρίου 1998, *BP Chemicals Limited κατά Επιτροπής («BP Chemicals»)*, υπόθεση T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, σκέψεις 170 και 171· Αιτιολογικές σκέψεις 14 έως 33 της απόφασης της Επιτροπής της 19ης Δεκεμβρίου 2012 σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.35378 (2012/N) – Γερμανία – Χρηματοδότηση αεροδρομίου Berlin Brandenburg, Γερμανία (ΕΕ C 36 της 8.2.2013, σ. 10).
([4]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, *Γαλλία κατά Επιτροπής* («Stardust Marine»), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, σκέψη 71.
([5]) Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 17ης Δεκεμβρίου 2008, *Ryanair Ltd* κατά *Επιτροπής* («Charleroi»), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, σκέψη 59.
([6]) Βλέπε σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(74) Αυτό μπορεί να διαπιστωθεί με τον υπολογισμό της διαφοράς μεταξύ των πρόσθετων εσόδων που αναμένεται να δημιουργηθούν από τη συμφωνία και των πρόσθετων δαπανών που αναμένεται να προκύψουν ως αποτέλεσμα της συμφωνίας, με εφαρμογή κατάλληλου προεξοφλητικού επιτοκίου στις προκύπτουσες ταμειακές ροές.

(75) Η προσέγγιση αυτή δικαιολογείται από το γεγονός ότι ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα μπορεί να έχει αντικειμενικό συμφέρον να πραγματοποιήσει μια συναλλαγή με μια αεροπορική εταιρεία, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε σύγκριση μεταξύ των όρων που προσφέρονται σε αεροπορικές εταιρείες από άλλους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, ή ακόμη, με τους όρους που προσφέρει ο ίδιος φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα σε άλλες αεροπορικές εταιρείες.

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

(77) Κατά την αξιολόγηση της πρόσθετης οικονομικής αποδοτικότητας της συμφωνίας, ενδείκνυται να ληφθούν υπόψη μόνο οι πρόσθετες δαπάνες και τα έσοδα που δημιουργήθηκαν στη διάρκεια της συμφωνίας, δηλαδή από τις 28 Μαρτίου έως τις 30 Οκτωβρίου 2010.

(78) Σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση, η Oxera παρέσχε έναν εκ των προτέρων υπολογισμό της πρόσθετης κερδοφορίας που συνεπάγονται οι συμπληρωματικές συμφωνίες του 2010 ([1]). Στους υπολογισμούς της, η Oxera λαμβάνει υπόψη όλη την πρόσθετη κίνηση και όλες τις δαπάνες και τα έσοδα που σχετίζονται με τις εργασίες της Ryanair στον αερολιμένα του Lübeck. Δεδομένου ότι η ισχύς της συμφωνίας του 2000 θα είχε λήξει τον Μάιο του 2010, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το σκεπτικό έχει λογική.

(79) Η ανάλυση της Oxera βασίζεται στους όρους των συμφωνιών μεταξύ της FLG και της Ryanair, σε πραγματικά οικονομικά στοιχεία της FLG, καθώς και σε εκ των προτέρων προβλέψεις από ένα επιχειρηματικό σχέδιο που υπέβαλε η Γερμανία και το οποίο είχε καταρτιστεί από την FLG στις 10 Μαρτίου 2010 ([2]). Αυτό το επιχειρηματικό σχέδιο καλύπτει τις εκ των προτέρων προβλέψεις για τους αριθμούς επιβατών, καθώς και τις αναμενόμενες δαπάνες και έσοδα του αερολιμένα του Lübeck για το χρονικό διάστημα από το 2010 έως το 2015. Το επιχειρηματικό σχέδιο καταρτίστηκε αρχικά τον Δεκέμβριο του 2009 και, στη συνέχεια, αναθεωρήθηκε με την προσαρμογή του σεναρίου για την κίνηση προς τα κάτω σε σχέση με το αρχικό σχέδιο και την προσθήκη δύο επιπλέον σεναρίων. Η ανάλυση της Oxera για τις πρόσθετες δαπάνες και τα έσοδα βασίζεται στα στοιχεία της αναθεωρημένης έκδοσης του επιχειρηματικού σχεδίου με ημερομηνία 10 Μαρτίου 2010, καθώς ο χρόνος κατάρτισής του βρίσκεται πιο κοντά στην ημερομηνία υπογραφής των συμφωνιών του 2010.

(80) Το σχέδιο προβλέπει τρία διαφορετικά σενάρια:

— Καλύτερο σενάριο: λαμβάνεται ως παραδοχή ότι η κίνηση θα αυξηθεί σημαντικά κατά τη συγκεκριμένη περίοδο με βάση την προσδοκία ότι η Ryanair θα δημιουργήσει βάση στον αερολιμένα. Συνεπώς, στο σχέδιο λαμβάνεται ως παραδοχή η αύξηση των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες και η επέκταση των μη αεροναυτικών δραστηριοτήτων·

— Ενδιάμεσο σενάριο: λαμβάνεται ως παραδοχή ότι οι επιχειρηματικές δραστηριότητες θα συνεχίσουν όπως προηγουμένως, δηλαδή σύμφωνα με τα στοιχεία που είναι διαθέσιμα για το 2010, έτος κατάρτισης του επιχειρηματικού σχεδίου· και

— Χειρότερο σενάριο: Λαμβάνεται ως υπόθεση ότι ο αερολιμένας θα κλείσει μέχρι το 2012, με τους αριθμούς επιβατών να μειώνονται κατά τη διάρκεια του 2010 και του 2011.

(81) Ενώ στο πιο αισιόδοξο σενάριο οι αριθμοί των επιβατών αυξάνονται από […] το 2010 σε […] το 2013 και αυτή η αύξηση οδηγεί σε αντίστοιχη αύξηση των εσόδων, στο ενδιάμεσο σενάριο οι αριθμοί των επιβατών μένουν στάσιμοι στους […], σύμφωνα με τους αναμενόμενους αριθμούς για το 2010. Στο χειρότερο σενάριο, οι αριθμοί των επιβατών μειώνονται ταχέως το 2011 και κάθε δραστηριότητα του αερολιμένα παύει το 2012.

(82) Για τον σκοπό της ανάλυσης των συμφωνιών του 2010, η Oxera διαπίστωσε ότι δεν ενδείκνυται η υιοθέτηση των προβλέψεων του χειρότερου σεναρίου του επιχειρηματικού σχεδίου, δεδομένου ότι αυτό το σενάριο λάμβανε ως υπόθεση ότι οι πολίτες της Χανσεατικής Πόλης του Lübeck που συμμετείχαν στη δημόσια ψηφοφορία του 2010 θα τάσσονταν υπέρ του κλεισίματος του αερολιμένα. Λαμβάνοντας υπόψη το θετικό αποτέλεσμα της δημόσιας ψηφοφορίας με το οποίο εξασφαλίστηκαν περαιτέρω επενδύσεις για τον αερολιμένα στις 25 Απριλίου 2010 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 16) μόλις ένα μήνα μετά τη σύναψη της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1, η Επιτροπή θεωρεί εύλογη την παραδοχή ότι αμφότερα τα μέρη ανέμεναν ότι ο αερολιμένας θα συνέχιζε να λειτουργεί ([3]). Για να εξασφαλίσει ότι η προσέγγιση είναι συντηρητική, η Oxera βάσισε την ανάλυσή της πρωτίστως στις προβλέψεις της FLG για το ενδιάμεσο σενάριο.

([1]) Έκθεση της Oxera με τίτλο «Economic MEOP Assessment: Lübeck airport» [Αξιολόγηση σχετικά με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς (IEOA): αερολιμένας του Lübeck], 6 Φεβρουαρίου 2015· Έκθεση της Oxera με τίτλο «Response to the European Commission's request» (Απάντηση στο αίτημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής), 6 Οκτωβρίου 2017.

([2]) *Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Takeoff-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung*, 10 Μαρτίου 2010.

([3]) Βλέπε *Take-OFF Konzept - Flughafen Lübeck GmbH* της 21ης Δεκεμβρίου 2009. Αυτή η υπόθεση συνάδει επίσης με μια επιστολή που εστάλη από τη Ryanair στην FLG το 2009 και στην οποία αναφέρονταν διάφορες δεσμεύσεις της Ryanair σε σχέση με μελλοντική συνεργασία.

(83) Από τον πίνακα 2 προκύπτει ότι τα έσοδα που θα προέκυπταν από τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 αναμενόταν ότι θα υπερέβαιναν τις πρόσθετες δαπάνες, οδηγώντας σε ετήσιο πλεόνασμα ύψους […] EUR σύμφωνα με το σενάριο της Oxera ([1]).

Πίνακας 2

Ανάλυση της πρόσθετης οικονομικής αποδοτικότητας της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1

Ανάλυση οικονομικής αποδοτικότητας της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1 της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ του αερολιμένα Lübeck και της Ryanair

	Σημείωση: Μονάδες	
Προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιείται	%	[…]
Ρυθμός ανάπτυξης	%	2,70
Διάρκεια σύμβασης	έτη	0,6
Πιθανότητα ανανέωσης της σύμβασης	%	30
Εμπορική προώθηση από την AMS (2 = περιλαμβάνει το καλύτερο σενάριο, 1 = περιλαμβάνει το βασικό σενάριο, 0 = εξαίρεση)	ά.α.	0
Συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1		
Έναρξη ισχύος της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1	Ημερομηνία	28.3.2010
Λήξη ισχύος της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1	Ημερομηνία	30.10.2010
Ποσοστιαίο χρονικό διάστημα του 2010 κατά το οποίο ίσχυε αυτή η έκπτωση	%	59,5
Ποσοστιαίο χρονικό διάστημα του 2010 κατά το οποίο ήταν σε ισχύ η συμφωνία και ίσχυε αυτή η έκπτωση	%	77,8
Πληρωμές εμπορικής προώθησης		
Έκπτωση στο κόστος ενεργειών εμπορικής προώθησης ανά αναχωρούντα επιβάτη σε περίπτωση 17 ή λιγότερων στάσεων αεροσκαφών ανά εβδομάδα:	EUR/DPAX	[…]
Έκπτωση στο κόστος ενεργειών εμπορικής προώθησης ανά αναχωρούντα επιβάτη σε περίπτωση 18 ή περισσότερων στάσεων αεροσκαφών ανά εβδομάδα:	EUR/DPAX	[…]
Περικοπές του αριθμού στάσεων των αεροσκαφών ανά εβδομάδα	ATM	18,00
Έκπτωση στο κόστος των ενεργειών εμπορικής προώθησης από τη συμπληρωματική συμφωνία 1 (EUR ανά DPAX)	EUR/DPAX	[…]
Ετήσιος αριθμός στάσεων των αεροσκαφών της Ryanair	ATM	1 779
Αριθμός στάσεων των αεροσκαφών της Ryanair ανά εβδομάδα	ATM	34
Έκπτωση στο κόστος ενεργειών εμπορικής προώθησης (EUR ανά DPAX)	EUR/DPAX	[…]
Κερδοφορία		**2010**
Αναχωρούντες επιβάτες της Ryanair	DPAX	[…]
Σύνολο αναχωρούντων επιβατών	DPAX	[…]
Πτητικές λειτουργίες της Ryanair	ATM	1 058
Σύνολο πτητικών λειτουργιών	ATM	1 160

([1]) Σύμφωνα με την έκθεση της Oxera της 6ης Φεβρουαρίου 2015, η καθαρή παρούσα αξία αμφότερων των συμπληρωματικών συμφωνιών είναι επίσης θετική, εάν οι προβλέψεις βασίζονται στο καλύτερο σενάριο του επιχειρηματικού σχεδίου.

Ανάλυση οικονομικής αποδοτικότητας της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1 της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ του αερολιμένα Lübeck και της Ryanair

Έσοδα		
Τέλος ασφάλειας επιβατών	EUR/DPAX	[…]
Τέλη εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών	EUR/TA	[…]
Τέλος εξυπηρέτησης επιβατών	EUR/DPAX	[…]
Τέλος ασφάλειας αερολιμένα	EUR/DPAX	[…]
Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες	σε χιλ. EUR	[…]
Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες	σε χιλ. EUR	[…]
Σύνολο εσόδων	σε χιλ. EUR	[…]
Δαπάνες		
OPEX	σε χιλ. EUR	[…]
Εμπορική προώθηση	σε χιλ. EUR	[…]
Εμπορική προώθηση AMS	σε χιλ. EUR	[…]
Αποσβέσεις	σε χιλ. EUR	[…]
Συνολικό κόστος	σε χιλ. EUR	[…]
Καθαρές ταμειακές ροές	σε χιλ. EUR	[…]
Τελική αξία	σε χιλ. EUR	[…]
Συνολικές ταμειακές ροές	σε χιλ. EUR	[…]
Αριθμός ετών κατά τα οποία οφείλονται οι ταμειακές ροές	έτη	0,6
Συντελεστής αναγωγής (προεξόφλησης)	ά.α.	[…]
ΚΠΑ	σε χιλ. EUR	[…]
ΚΠΑ	σε εκατ. EUR	[…]

Πηγή: Έκθεση της Oxera με τίτλο «Response to the European Commission's request» (Απάντηση στο αίτημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής), 6 Οκτωβρίου 2017.

(84) Δεδομένου ότι οι συμφωνίες του 2010 δεν ορίζουν συγκεκριμένο στόχο όσον αφορά την κίνηση για τη Ryanair, η πρόβλεψη για την αεροπορική κίνηση του αερολιμένα προέρχεται από τις προβλέψεις της FLG για το έτος 2010, όπως διατυπώνονται στο ενδιάμεσο σενάριο του επιχειρηματικού σχεδίου. Το ποσοστό της κίνησης της Ryanair στον αερολιμένα αναμένεται να διατηρηθεί σε ποσοστό 91 %, το οποίο αντανακλά τον μέσο όρο των τριών ετών πριν από την υπογραφή της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1. Οι στάσεις των αεροσκαφών της Ryanair έχουν υπολογιστεί με βάση την παραδοχή ότι υπάρχουν 189 διαθέσιμες θέσεις ανά αεροσκάφος και ο συντελεστής πληρότητας είναι 80 %. Αυτή η υπόθεση συνάδει με τον συντελεστή πληρότητας της Ryanair για το 2010, ο οποίος, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση και την οικονομική κατάσταση του 2010 της Ryanair, ήταν 81 έως 82 % εκείνο το χρονικό διάστημα. Οι αναμενόμενοι πρόσθετοι αριθμοί επιβατών για τη διάρκεια της συμφωνίας υπολογίστηκαν από τον προβλεπόμενο αριθμό πτήσεων και έγινε παρέκταση για τη διάρκεια της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1.

(85) Λαμβάνοντας υπόψη ότι το ενδιάμεσο σενάριο του επιχειρηματικού σχεδίου λαμβάνει ως υπόθεση ότι η αύξηση του αριθμού επιβατών θα είναι μηδενική, αλλά βασίζει τις προβλέψεις του σε ήδη υπάρχουσες πληροφορίες για το έτος 2010 και παρατηρώντας ότι οι προβλεπόμενοι αριθμοί είναι χαμηλότεροι από τους πραγματικούς αριθμούς κίνησης του προηγούμενου έτους (2009), η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτή η προσέγγιση είναι αξιόπιστη.

(86) Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι από την ανάλυση ευαισθησίας που διενέργησε η Oxera προκύπτει ότι, ακόμη και όταν χρησιμοποιούνται πραγματικοί εκ των υστέρων αριθμοί επιβατών της Ryanair, η προκύπτουσα καθαρή παρούσα αξία παραμένει θετική στα […] EUR.

(87) Σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθεί η Επιτροπή, για να αξιολογηθεί κατά πόσο ρύθμιση που συνομολογείται μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας πληροί τα κριτήρια του ελέγχου του κριτηρίου του ΙΕΟΑ, θα πρέπει να

λαμβάνονται υπόψη τα προσδοκώμενα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες τα οποία προέρχονται από τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας, από κοινού με τα αερολιμενικά τέλη, αφαιρουμένων τυχόν εκπτώσεων, στήριξης για εμπορική προώθηση ή καθεστώτων παροχής κινήτρων («μέθοδος του ενιαίου ταμείου») ([1]). Συνεπώς, ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα ανέμενε ευλόγως από τη συμφωνία τα ακόλουθα πρόσθετα έσοδα:

α) έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες από τα τέλη επιβατών και προσγείωσης που θα κατέβαλλε η Ryanair· και

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

(88) Η Oxera λαμβάνει υπόψη τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη από τα αερολιμενικά τέλη που ορίζονται στη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 σύμφωνα με τη συμφωνία του 2000 και τα πολλαπλασιάζει με τους αντίστοιχους αριθμούς επιβατών. Σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθεί η Επιτροπή, τα τέλη ασφάλειας έχουν εξαιρεθεί από την ανάλυση, καθώς μετακυλίστηκαν από την FLG στην αρμόδια δημόσια αρχή ([2]). Η Oxera ανέφερε στις παρατηρήσεις της για τη συμπληρωματική επιστολή αριθ. 1 ότι ο αερολιμένας θα μπορούσε να αναμένει έσοδα ύψους […] EUR. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το αποτέλεσμα είναι αξιόπιστο.

(89) Τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη υπολογίζονται με βάση το ενδιάμεσο σενάριο του επιχειρηματικού σχεδίου της FLG. Σύμφωνα με τις προβλέψεις για το έτος 2010, λαμβάνεται ως παραδοχή ότι τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες θα διατηρηθούν περίπου στο […] των εσόδων από αεροναυτικές δραστηριότητες ([3]). Περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, έσοδα από καταστήματα και εστιατόρια, καθώς και έσοδα από υπηρεσίες στάθμευσης. Η Oxera εκτιμά ότι τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανέρχονται σε […] EUR.

(90) Όσον αφορά τον υπολογισμό των πρόσθετων δαπανών, σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθεί η Επιτροπή, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι δαπάνες που βαρύνουν τον αερολιμένα σε σχέση με τις δραστηριότητες της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα. Σε αυτές τις πρόσθετες δαπάνες μπορούν να περιληφθούν όλες οι κατηγορίες δαπανών ή κόστους εμπορικής προώθησης, όπως πρόσθετο προσωπικό και κόστος εξοπλισμού λόγω της παρουσίας της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα ([4]).

(91) Σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθεί η Επιτροπή, οι δαπάνες που θα βάρυναν ούτως ή άλλως τον αερολιμένα, ανεξάρτητα από τη συμφωνία με την αεροπορική εταιρεία, δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον έλεγχο του κριτηρίου του ΙΕΟΑ ([5]).

(92) Σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση, η Oxera λαμβάνει υπόψη το πρόσθετο λειτουργικό κόστος και το κόστος εμπορικής προώθησης.

(93) Το κόστος εμπορικής προώθησης προέρχεται από τη συμφωνία του 2000, το οποίο διατηρείται στη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 και στο οποίο έχουν προστεθεί οι πληρωμές εμπορικής προώθησης κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1 από τις 28 Μαρτίου έως τις 30 Οκτωβρίου 2010:

Πίνακας 3

Χρονοδιάγραμμα καταβολής των πληρωμών εμπορικής προώθησης ανά αναχωρούντα επιβάτη που περιλαμβάνεται στη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1

Πληρωμές εμπορικής προώθησης ανά αναχωρούντα επιβάτη εάν:	
Λιγότερες από 18 στάσεις αεροσκαφών ανά εβδομάδα	18 ή περισσότερες στάσεις αεροσκαφών ανά εβδομάδα
[…] EUR	[…] EUR

(94) Καθώς η πρόβλεψη για τον αριθμό των στάσεων των αεροσκαφών υπερέβαινε τις 18 ανά εβδομάδα, οι πληρωμές εμπορικής προώθησης βασίστηκαν στο ποσό των […] EUR ανά αναχωρούντα επιβάτη. Για τον υπολογισμό του συνόλου πληρωμών εμπορικής προώθησης, αυτές οι πληρωμές εμπορικής προώθησης πολλαπλασιάστηκαν επί των αντίστοιχων προβλέψεων για τον αριθμό αναχωρούντων επιβατών της Ryanair. Το αναμενόμενο πρόσθετο κόστος εμπορικής προώθησης για το χρονικό διάστημα από τον Μάρτιο έως τον Οκτώβριο του 2010 υπολογίστηκε ότι ανέρχεται σε […] EUR.

([1]) Βλέπε σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

([2]) Όπ. π.

([3]) Η Επιτροπή σημειώνει ότι αυτό το αποτέλεσμα προκύπτει εάν ληφθεί ως υπόθεση ότι θα σημειωθεί αύξηση των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη από περίπου […] των εσόδων από αεροναυτικές δραστηριότητες, αριθμός ο οποίος χρησιμοποιήθηκε ως βάση για τη συμφωνία του 2000, σε περίπου […] το 2010. Η Επιτροπή θεωρεί εύλογη αυτή την υπόθεση, λαμβάνοντας υπόψη την αύξηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στον αερολιμένα του Lübeck μετά το 2000.

([4]) Βλέπε σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

([5]) Βλέπε σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές· απόφαση (ΕΕ) 2015/1226 της Επιτροπής της 23ης Ιουλίου 2014 σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.33963 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Angoulême, την SNC-Lavalin, τη Ryanair και την Airport Marketing Services (ΕΕ L 201 της 30.7.2015, σ. 48)· απόφαση (ΕΕ) 2015/1584 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ της Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL SpA και διαφόρων αερομεταφορέων που λειτουργούν στον αερολιμένα του Alghero (ΕΕ L 250 της 25.9.2015, σ. 38)· απόφαση (ΕΕ) 2016/2069 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με τα μέτρα SA.14093 (C 76/2002) που εφάρμοσε το Βέλγιο υπέρ της Brussels South Charleroi Airport και της Ryanair (ΕΕ L 325 της 30.11.2016, σ. 63).

(95) Το πρόσθετο λειτουργικό κόστος υπολογίστηκε με βάση ανάλυση παλινδρόμησης, με την οποία προσδιορίστηκε ο αντίκτυπος που θα είχε μια αλλαγή στους συνολικούς αριθμούς επιβατών στο λειτουργικό κόστος του αερολιμένα. Ωστόσο, δεδομένου ότι στο ενδιάμεσο σενάριο η ετήσια πρόβλεψη για το λειτουργικό κόστος ποικίλλει από έτος σε έτος αλλά η πρόβλεψη για τον αριθμό των επιβατών δεν διαφέρει, η Oxera δεν μπορούσε να διενεργήσει ανάλυση παλινδρόμησης με βάση αυτό το σενάριο. Αντ' αυτού, η Oxera υπολόγισε τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες χρησιμοποιώντας τις μέσες εκτιμήσεις από το καλύτερο και το χειρότερο σενάριο, ώστε να εξασφαλίσει μια συντηρητική προσέγγιση. Η Oxera υπολόγισε ότι το πρόσθετο λειτουργικό κόστος ανέρχεται σε […] EUR.

(96) Λαμβάνοντας υπόψη ότι μερίδιο κίνησης στον αερολιμένα του Lübeck που αντιστοιχούσε στη Ryanair ήταν 90 % κατά τον χρόνο της συμφωνίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτή η προσέγγιση είναι αξιόπιστη.

(97) Στους υπολογισμούς της πρόσθετης οικονομικής αποδοτικότητας της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1 δεν περιλαμβάνεται το κόστος απόσβεσης (κόστος επενδύσεων).

(98) Για τον υπολογισμό του, η Oxera χρησιμοποίησε προεξοφλητικό επιτόκιο 2,24 %, ποσοστό το οποίο αντιστοιχεί στο επιτόκιο αναφοράς της Επιτροπής συν 100 μονάδες βάσης. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το προεξοφλητικό επιτόκιο του 10 % είναι πιθανό να βρίσκεται πιο κοντά στο σταθμισμένο μέσο όρο του κόστους κεφαλαίου ενός ΙΕΟΑ απ' ό, τι το επιτόκιο αναφοράς συν 100 μονάδες βάσης. Ωστόσο, η Επιτροπή σημειώνει ότι ένας έλεγχος ευαισθησίας που διενέργησε η Oxera καταδεικνύει ότι η παρούσα καθαρή αξία θα εξακολουθούσε να είναι θετική στα […] EUR εάν χρησιμοποιούταν προεξοφλητικό επιτόκιο 10 %.

(99) Επιπλέον, η Oxera διενέργησε έλεγχο ευαισθησίας λαμβάνοντας υπόψη διάφορα σενάρια, μεταξύ άλλων:

α) Υπολογισμό με προεξοφλητικό επιτόκιο 10 % (ΚΠΑ θετική στα […] EUR)·

β) Χρήση των πραγματικών εκ των υστέρων αριθμών επιβατών της Ryanair αντί των εκ των προτέρων αριθμών επιβατών, οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν ως παραδοχή στο ενδιάμεσο σενάριο του επιχειρηματικού σχεδίου (ΚΠΑ θετική στα […] EUR)·

γ) Χρήση του λειτουργικού κόστους που προέρχεται από πραγματικά στοιχεία της FLG για τα έτη 2000 έως 2010 αντί του κόστους που ελήφθη ως παραδοχή στο επιχειρηματικό σχέδιο (ΚΠΑ θετική στα […] EUR).

(100) Για τον έλεγχο του κριτηρίου του ΜΕΟ, μόνο οι εκ των προτέρων εκτιμήσεις που βασίζονταν σε στοιχεία τα οποία ήταν γνωστά και αναμένονταν κατά τον χρόνο λήψης της απόφασης είναι συναφείς. Η αξιολόγηση που βασίστηκε σε εκ των υστέρων στοιχεία μπορεί, ωστόσο, να χρησιμεύσει για την υποστήριξη της επαλήθευσης των παραδοχών που διατυπώθηκαν για τον καθορισμό των εκ προτέρων αναμενόμενων εσόδων και κόστους.

(101) Σύμφωνα με την Oxera, σε όλα τα σενάρια που περιγράφονται παραπάνω, η καθαρή παρούσα αξία παραμένει θετική.

(102) Επιπλέον, η Oxera διενέργησε περαιτέρω ανάλυση ευαισθησίας λαμβάνοντας υπόψη τη συμφωνία για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης της 29ης Μαρτίου 2010 με την AMS.

(103) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 και η συμφωνία του 2010 για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης μεταξύ της FLG και της AMS υπεγράφησαν κατά την ίδια ημερομηνία και έχουν την ίδια συμβατική διάρκεια. Πράγματι, η AMS είναι θυγατρική της Ryanair κατά 100 % και τα στελέχη που τη διοικούν είναι ανώτερα διοικητικά στελέχη της Ryanair. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ryanair και η AMS αποτελούν ενιαία οικονομική ενότητα, υπό την έννοια ότι η AMS ενεργεί ανάλογα με τα συμφέροντα της Ryanair και υπό τον έλεγχό της και ότι τα κέρδη που δημιουργεί προορίζονται για τη Ryanair υπό μορφή μερισμάτων ή αύξησης του κεφαλαίου της εταιρείας. Η Επιτροπή θεωρεί, ως εκ τούτου, ότι η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 και η συμφωνία του 2010 για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης συνήφθησαν μεταξύ των ίδιων μερών. Επιπλέον, στη συμφωνία για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης του 2010 αναφέρεται ότι αποτελεί μέρος της δέσμευσης της Ryanair να εκτελεί δρομολόγια από/προς τον αερολιμένα του Lübeck. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 και η συμφωνία για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης του 2010 αποτελούν μέρος της ίδιας εμπορικής συναλλαγής. Το γεγονός και μόνον ότι η FLG σύναψε τη συμφωνία για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης του 2010 με την AMS και όχι με τη Ryanair δεν εμποδίζει να θεωρηθεί ότι μια συμφωνία για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης και μια συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών που συνάπτονται ταυτόχρονα συνιστούν ενιαία συναλλαγή.

(104) Συνεπώς, η Επιτροπή πιστεύει ότι η οικονομική αποδοτικότητα αμφότερων των συμφωνιών θα πρέπει να συνεξεταστεί.

(105) Η ανάλυση κινδύνου της Oxera καταδεικνύει ότι, εάν περιληφθεί στον υπολογισμό η καταβολή του ποσού των […] EUR που συμφωνήθηκε από την FLG δυνάμει της συμφωνίας του 2010 με την AMS για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης, η ΚΠΑ παραμένει θετική στα […] EUR. Η συμφωνία με την AMS έχει, συνεπώς, ελάχιστο αντίκτυπο στην οικονομική αποδοτικότητα της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 1.

(106) Έπειτα από διεξοδική αξιολόγηση των εκθέσεων της Oxera, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται είναι εύλογα και ότι η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται είναι ορθή. Αυτό το συμπέρασμα υποστηρίζεται από το γεγονός ότι οι εκθέσεις βασίζονται αποκλειστικά σε εκ των προτέρων πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο υπογραφής της συμφωνίας. Επιπλέον, η ανάλυση ευαισθησίας που διενέργησε η Oxera επαληθεύει την παραδοχή για θετική καθαρή παρούσα αξία.

(107) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 ήταν πιθανό να είναι αποδοτική υπό το πρίσμα εκ των προτέρων προοπτικής. Ομοίως, δεδομένου ότι τα μέτρα εμπορικής προώθησης αποσκοπούν στην προσέλκυση περισσότερων επιβατών, η συμφωνία μπορεί επίσης να θεωρηθεί ότι αποτελεί μέρος της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής που αναμένεται να οδηγήσει σε κερδοφορία τουλάχιστον μακροπρόθεσμα.

6.2.4. *Αξιολόγηση της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2*

(108) Λαμβανομένων υπόψη των διευκρινίσεων που παρέχονται στην ενότητα 6.2.2, ένας ΙΕΟΑ θα είχε αξιολογήσει τις πρόσθετες δαπάνες και τα έσοδα κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής της συμφωνίας, δηλαδή από τις 31 Οκτωβρίου 2010 έως την 1η Νοεμβρίου 2013.

(109) Για τους υπολογισμούς που πραγματοποίησε η Oxera σχετικά με τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 χρησιμοποιείται η ίδια μεθοδολογία με εκείνη για τους υπολογισμούς σχετικά με τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1.

(110) Από τον πίνακα 4 προκύπτει ότι τα έσοδα που θα προέκυπταν από τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 αναμενόταν ότι θα υπερέβαιναν τις δαπάνες, οδηγώντας σε ετήσιο πλεόνασμα ύψους […] EUR στο σενάριο της Oxera.

Πίνακας 4

Ανάλυση της πρόσθετης οικονομικής αποδοτικότητας της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2

Ανάλυση της οικονομικής αποδοτικότητας της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2 της συμφωνίας για τις αερολιμενικές υπηρεσίες μεταξύ του αερολιμένα του Lübeck και της Ryanair

		Σημείωση:
	Μονάδες	
Προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιείται	%	[…]
Ρυθμός ανάπτυξης	%	2,70
Διάρκεια σύμβασης	έτη	3,0
Πιθανότητα ανανέωσης της σύμβασης		30
Συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2		
Έναρξη ισχύος της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2		31.10.2010
Έτος έναρξης της ισχύος της σύμβασης	έτος	2010
Προσαρμογή της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της σύμβασης	%	17,0
Λήξη ισχύος της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2		1.11.2013
Έτος λήξης ισχύος της σύμβασης	έτος	2013
Προσαρμογή της ημερομηνίας λήξης ισχύος της σύμβασης	%	83,6
Συνδυαστική προσαρμογή της ημερομηνίας έναρξης ισχύος	%	76,4
Ποσοστιαίο χρονικό διάστημα του 2010 κατά το οποίο η συμφωνία ήταν σε ισχύ	%	22,2
Πληρωμές εμπορικής προώθησης		
Έκπτωση στο κόστος ενεργειών εμπορικής προώθησης ανά αναχωρούντα επιβάτη σε περίπτωση 17 ή λιγότερων στάσεων αεροσκαφών ανά εβδομάδα:	EUR/DPAX	[…]
Έκπτωση στο κόστος ενεργειών εμπορικής προώθησης ανά αναχωρούντα επιβάτη σε περίπτωση 18 ή περισσότερων στάσεων αεροσκαφών ανά εβδομάδα:	EUR/DPAX	[…]
Περικοπές του αριθμού στάσεων των αεροσκαφών ανά εβδομάδα	ATM	18,00

Ανάλυση της οικονομικής αποδοτικότητας της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2 της συμφωνίας για τις αερολιμενικές υπηρεσίες μεταξύ του αερολιμένα του Lübeck και της Ryanair

Ετήσιος αριθμός στάσεων των αεροσκαφών της Ryanair	ATM	1 779			
Αριθμός στάσεων των αεροσκαφών της Ryanair ανά εβδομάδα	ATM	34			
Έκπτωση στο κόστος ενεργειών εμπορικής προώθησης (EUR ανά DPAX)	EUR/DPAX	[…]			
Κερδοφορία		**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Προσαρμογή ημερομηνίας	%	22	100	100	100
Αναχωρούντες επιβάτες της Ryanair	DPAX	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο αναχωρούντων επιβατών	DPAX	[…]	[…]	[…]	[…]
Πτητικές λειτουργίες της Ryanair	ATM	302	1 779	1 779	1 487
Σύνολο πτητικών λειτουργιών	ATM	331	1 951	1 951	1 630
Έσοδα					
Τέλος ασφάλειας επιβατών	EUR/DPAX	0	0	0	0
Τέλη εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών	EUR/TA	[…]	[…]	[…]	[…]
Τέλος εξυπηρέτησης επιβατών	EUR/DPAX	[…]	[…]	[…]	[…]
Τέλος ασφάλειας αερολιμένα	EUR/DPAX	0	0	0	0
Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες	σε χιλ. EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες	σε χιλ. EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο εσόδων	σε χιλ. EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Κόστος					
OPEX	σε χιλ. EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Εμπορική προώθηση	σε χιλ. EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Εμπορική προώθηση AMS	σε χιλ. EUR	0	0	0	0
Αποσβέσεις	σε χιλ. EUR	0	[…]	[…]	[…]
Συνολικό κόστος	σε χιλ. EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρές ταμειακές ροές	σε χιλ. EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Τελική αξία	σε χιλ. EUR	0	0	0	0
Συνολικές ταμειακές ροές	σε χιλ. EUR	[…]	[…]	[…]	[…]
Αριθμός ετών κατά τα οποία οφείλονται οι ταμειακές ροές	έτη	0,2	1,2	2,2	3,0
Συντελεστής αναγωγής (προεξόφλησης)	ά.α.	[…]	[…]	[…]	[…]
ΚΠΑ	σε χιλ. EUR	[…]			
ΚΠΑ	σε εκατ. EUR	[…]			

Πηγή: Έκθεση της Oxera με τίτλο «Response to the European Commission's request» (Απάντηση στο αίτημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής), 6 Οκτωβρίου 2017

(111) Η Oxera ανέφερε στις παρατηρήσεις της ότι, με βάση τις χρεώσεις που ορίζονται στη συμφωνία του 2000 και στη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2, ο αερολιμένας θα μπορούσε να προσδοκά έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες συνολικού ύψους […] EUR. Όσον αφορά τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες, η Oxera βασίστηκε και πάλι στις πληροφορίες από το ενδιάμεσο σενάριο του επιχειρηματικού σχεδίου της FLG, το οποίο προβλέπει ότι τα έσοδα θα παραμείνουν στο επίπεδο του 2010 και ότι τα έσοδα θα ανέλθουν σε […].. EUR.

(112) Ακολουθώντας την ίδια προσέγγιση, η Oxera υπολόγισε ότι οι πρόσθετες δαπάνες λειτουργίας ανέρχονταν σε […] EUR. Ο υπολογισμός των δαπανών εμπορικής προώθησης βασίστηκε στους όρους της αρχικής συμφωνίας του 2000, πολλαπλασιασμένους επί των αντίστοιχων προβλέψεων για τον αριθμό αναχωρούντων επιβατών της Ryanair.

(113) Για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 82 έως 96 παραπάνω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προσέγγιση της Oxera είναι ορθή.

(114) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η Oxera περιέλαβε το κόστος επενδύσεων στον υπολογισμό για τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2, το οποίο αποτελείται από ένα ποσοστό του κόστους απόσβεσης που σχετίζεται με τους επιβάτες. Το κόστος υπολογίζεται με ανάλυση παλινδρόμησης των προβλεπόμενων επενδύσεων και των αναμενόμενων αριθμών επιβατών σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο.

(115) Η Επιτροπή σημειώνει ότι, σύμφωνα με το ενδιάμεσο σενάριο του επιχειρηματικού σχεδίου του 2010 της FLG, καμία επένδυση δεν αφορούσε ειδικά τη Ryanair, αλλά θα μπορούσε δυνητικά να αξιοποιηθεί από άλλες αεροπορικές εταιρείες. Αυτό σημαίνει ότι δεν ήταν απαραίτητο τα έξοδα επενδύσεων να καταλογιστούν στις πρόσθετες δαπάνες της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή σημειώνει ότι η Γερμανία τόνισε ότι η FLG κατέβαλλε διαρκώς προσπάθειες για την εγκατάσταση περισσότερων αεροπορικών εταιρειών και ήταν επιτυχής σε αυτό, καθώς η Wizz Air πραγματοποιούσε επίσης δρομολόγια από τον αερολιμένα. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι οι συμφωνίες του 2010 δεν απαιτούσαν από την FLG να πραγματοποιήσει επενδύσεις.

(116) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι είναι παράλογο οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στον αερολιμένα του Lübeck να αποδοθούν στη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2. Ωστόσο, η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι, ακόμη και εάν το κόστος επενδύσεων αποδιδόταν στη συμφωνία, η αναμενόμενη ΚΠΑ εξακολουθούσε να είναι θετική, ανερχόμενη στα […] EUR.

(117) Επιπλέον, η ανάλυση ευαισθησίας που διενέργησε η Oxera καταδεικνύει θετική ΚΠΑ στα ακόλουθα σενάρια:

α) Υπολογισμός με προεξοφλητικό επιτόκιο 10 % (ΚΠΑ θετική στα […] EUR)·

β) Χρήση των πραγματικών εκ των υστέρων αριθμών επιβατών της Ryanair αντί των εκ των προτέρων αριθμών επιβατών, οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν ως παραδοχή στο ενδιάμεσο σενάριο του επιχειρηματικού σχεδίου (ΚΠΑ θετική στα […] EUR)·

γ) Χρήση του λειτουργικού κόστους που προέρχεται από πραγματικά στοιχεία της FLG για τα έτη 2000 έως 2010 ([1]) αντί του κόστους που ελήφθη ως παραδοχή στο επιχειρηματικό σχέδιο (ΚΠΑ θετική στα […] EUR)·

(118) Σε αυτό το πλαίσιο, όσα αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 98 έως 101 παραπάνω ισχύουν επίσης για τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2.

(119) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 ήταν πιθανό να είναι αποδοτική υπό το πρίσμα εκ των προτέρων προοπτικής. Ομοίως, λόγω της σαφώς θετικής συμβολής της, η συμφωνία μπορεί επίσης να θεωρηθεί μέρος της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής που αναμένεται να οδηγήσει μακροπρόθεσμα σε κερδοφορία.

6.2.5. *Αποτέλεσμα της αξιολόγησης*

(120) Με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν, η Επιτροπή θεωρεί ότι η FLG θα μπορούσε να προσδοκά θετικό πρόσθετο αποτέλεσμα από τις συμφωνίες του 2010 με τη Ryanair.

(121) Επιπλέον, θα μπορούσε να αναμένεται ευλόγως ότι η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 θα οδηγούσε σε πρόσθετη αύξηση της αποδοτικότητας, ακόμη και στην περίπτωση όπου λαμβάνεται υπόψη η συμφωνία για την παροχή υπηρεσιών εμπορικής προώθησης με την AMS.

(122) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η FLG ενέργησε ως ΙΕΟΑ όταν σύναψε τις συμφωνίες του 2010 με τη Ryanair. Συνεπώς, αυτές οι συμφωνίες δεν παρέχουν κανένα οικονομικό πλεονέκτημα που δεν θα είχε δημιουργηθεί για τη Ryanair υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς.

([1]) Σύμφωνα με την Oxera, δεν ήταν δυνατόν να ληφθούν δεδομένα από την FLG που να καλύπτουν το χρονικό διάστημα μετά το 2010.

7. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(123) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι συμπληρωματικές συμφωνίες του 2010 δεν παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στη Ryanair. Ως εκ τούτου, ούτε η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 ούτε η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 1 της 29ης Μαρτίου 2010 που συνήφθη μεταξύ της Ryanair Ltd και της Flughafen Lübeck GmbH δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

Άρθρο 2

Η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 της 31ης Οκτωβρίου 2010 που συνήφθη μεταξύ της Ryanair Ltd και της Flughafen Lübeck GmbH δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 22 Φεβρουαρίου 2018.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής