2024/3021

9.12.2024

# ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2024/3021 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 9ης Σεπτεμβρίου 2024**

**σχετικά με τα μέτρα SA.43260 (2018/C) που έθεσε σε εφαρμογή η Γερμανία υπέρ της Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH και της Ryanair DAC**

*[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2024) 6468]*

**(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) Η Deutsche Lufthansa AG (στο εξής: «Lufthansa» ή «καταγγέλλουσα») υπέβαλε καταγγελία στην Επιτροπή στις 3 Νοεμβρίου 2015, υποστηρίζοντας ότι η Γερμανία είχε θέσει σε εφαρμογή ορισμένα μέτρα τα οποία κατά τους ισχυρισμούς συνιστούσαν κρατική ενίσχυση μέσω των περιφερειακών αρχών του γερμανικού ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου προς όφελος της Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (στο εξής: FFHG), φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, και της Ryanair DAC (στο εξής: Ryanair) όσον αφορά τις δραστηριότητές της στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

(2) Με επιστολή της 26ης Οκτωβρίου 2018 η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ) σχετικά με ορισμένα μέτρα ([2]) (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας). Η Γερμανία υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας στις 5 Φεβρουαρίου 2019.

(3) Με τη δημοσίευση της απόφασης κίνησης της διαδικασίας στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις 13 Σεπτεμβρίου 2019, η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το συγκεκριμένο μέτρο.

(4) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τους ενδιαφερόμενους, δηλαδή τη Lufthansa στις 3 Ιουλίου 2019, τη Ryanair στις 25 Οκτωβρίου 2019 και την FFHG στις 31 Οκτωβρίου 2019.

(5) Η Γερμανία διαβίβασε στην Επιτροπή πρόσθετες πληροφορίες με τις επιστολές της 15ης Νοεμβρίου 2021, 15ης Δεκεμβρίου 2021 και 28ης Μαρτίου 2024. Μεταξύ 2019 και 2023 η Lufthansa υπέβαλε περαιτέρω γραπτές πληροφορίες.

## 2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

### 2.1. Αποδέκτες των μέτρων

(6) Αποδέκτες των μέτρων είναι η FFHG και η Ryanair.

([1]) ΕΕ C 310 της 13.9.2019, σ. 5.

([2]) Απόφαση της Επιτροπής, της 26ης Οκτωβρίου 2018, στην υπόθεση SA.43260 (2015/FC) — Εικαζόμενη κρατική ενίσχυση προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn Airport και τη Ryanair (ΕΕ C 310 της 13.9.2019, σ. 5).

2.1.1. *FFHG*

(7) Όπως περιγράφεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογικές σκέψεις 13 και 14), ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn βρίσκεται στο γερμανικό ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, σε απόσταση περίπου 120 χλμ. δυτικά της πόλης της Φρανκφούρτης (Frankfurt am Main). Ήταν στρατιωτική αεροπορική βάση των ΗΠΑ έως το 1992 και στη συνέχεια μετατράπηκε σε πολιτικό αερολιμένα για τη μεταφορά τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων. Ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn διαθέτει άδεια λειτουργίας που του επιτρέπει να λειτουργεί 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, επτά ημέρες την εβδομάδα.

(8) Ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn τελεί υπό τη διαχείριση της FFHG. Η FFHG δημιουργήθηκε το 2001. Αρχικά, η Flughafen Frankfurt / Main GmbH (στο εξής: Fraport) κατείχε την πλειονότητα των μετοχών της FFHG, ενώ το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ήταν ο μειοψηφών μέτοχος. Τον Ιανουάριο του 2005 το ομόσπονδο κράτος της Έσσης κατέστη επίσης μειοψηφών μέτοχος.

(9) Ως εκ τούτου, από τον Ιανουάριο του 2005 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008, μέτοχοι της FFHG ήταν η Fraport (συμμετοχή 65 %), το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου (συμμετοχή 17,5 %) και το ομόσπονδο κράτος της Έσσης (συμμετοχή 17,5 %).

(10) Με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2009, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου εξαγόρασε την FFHG αποκτώντας την ελέγχουσα συμμετοχή του 65 % από τη Fraport. Μετά την εξαγορά αυτή, οι δύο υπόλοιποι μέτοχοι της FFHG ήταν το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου (συμμετοχή 82,5 %) και το ομόσπονδο κράτος της Έσσης (συμμετοχή 17,5 %).

(11) Την 1η Μαρτίου 2017 το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου υπέγραψε συμφωνία αγοράς μετοχών, η οποία έκλεισε στις 9 Αυγούστου 2017, με την οποία πώλησε τη συμμετοχή του (82,5 %) στην FFHG στην HNA Airport Group GmbH, εταιρεία του κινεζικού ομίλου HNA που δραστηριοποιείται παγκοσμίως (στο εξής: όμιλος HNA). Το υπόλοιπο μερίδιο της τάξης του 17,5 % της FFHG εξακολουθεί να ανήκει στο ομόσπονδο κράτος της Έσσης.

(12) Η FFHG υπέβαλε αίτηση πτώχευσης τον Οκτώβριο του 2021.

(13) Όπως εξηγείται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογικές σκέψεις 15 έως 17), η επιβατική κίνηση από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn αποτελείται κυρίως από πτήσεις χαμηλού κόστους. Όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, η κύρια αεροπορική εταιρεία που εκτελεί πτήσεις από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn είναι η Ryanair.

(14) Μεταξύ των ετών 1998 και 2007 ο αριθμός των επιβατών στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn αυξήθηκε από περίπου 39 000 επιβάτες σε περίπου 4 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Μεταξύ των ετών 2007 και 2019 η επιβατική κίνηση μειώθηκε σταδιακά σε περίπου 1,5 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως.

(15) Εκτός από τις επιβατικές πτήσεις, από και προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn εκτελούνται εμπορευματικές πτήσεις. Το 2019 περίπου 171 000 τόνοι αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών πραγματοποιήθηκαν μέσω του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Κατά το έτος αιχμής του 2011 μεταφέρθηκαν περίπου 286 000 τόνοι.

2.1.2. *Η Ryanair*

(16) Η Ryanair είναι ιρλανδική αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους που ιδρύθηκε το 1984. Το 2019 η Ryanair μετέφερε περίπου 142 εκατομμύρια επιβάτες και εξυπηρετούσε περισσότερους από 200 αερολιμένες.

2.2. **Τα επίμαχα μέτρα**

2.2.1. *Μέτρα που αφορούν την FFHG*

2.2.1.1. Η εγγύηση την οποία χορήγησε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG

(17) Σύμφωνα με τη Γερμανία, η Haitec AG (στο εξής: Haitec) ([3]), εταιρεία συντήρησης αεροσκαφών που ιδρύθηκε το 2008, αποφάσισε να εγκατασταθεί το 2013 στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn για να παρέχει υπηρεσίες συντήρησης αεροσκαφών σε πιο μόνιμη βάση και, ειδικότερα, να επεκτείνει την προσφορά της στον αερολιμένα για τη συντήρηση μεγαλύτερων αεροσκαφών. Για τον σκοπό αυτόν, η Haitec αγόρασε γη από την FFHG στις 20 Δεκεμβρίου 2013 αντί 7,7 εκατ. EUR περίπου με στόχο την κατασκευή μεγαλύτερου υπόστεγου συντήρησης στην εν λόγω έκταση. Η κατασκευή του υπόστεγου ολοκληρώθηκε το φθινόπωρο του 2016, και η Haitec επένδυσε περίπου 40 εκατ. EUR, ποσό σημαντικά υψηλότερο από το αρχικά προβλεπόμενο.

([3]) Νυν HAITEC Aircraft Maintenance GmbH.

(18) Στο τελευταίο στάδιο των διαπραγματεύσεων για τη συμφωνία πώλησης γεωτεμαχίου μεταξύ της FFHG και της Haitec, η Haitec απαίτησε να συμπεριληφθεί στη συμφωνία δικαίωμα υπαναχώρησης, το οποίο έπρεπε να καλύπτεται από εγγύηση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

(19) Σύμφωνα με το εν λόγω δικαίωμα υπαναχώρησης, η Haitec μπορούσε να υπαναχωρήσει από τη συμφωνία πώλησης για περίοδο περίπου 15 ετών (έως τις 31 Δεκεμβρίου 2028) εάν συνέτρεχε μία από τις ακόλουθες τρεις περιστάσεις:

α) απώλεια της άδειας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn από την FFHG ή τους νόμιμους διαδόχους της·

β) πλήρης παύση της λειτουργίας του αερολιμένα Frankfurt-Hahn·

γ) θέση της FFHG σε αφερεγγυότητα και μη συνέχιση της λειτουργίας του αερολιμένα από άλλον φορέα εκμετάλλευσης.

(20) Σε περίπτωση που η Haitec ασκήσει το δικαίωμα υπαναχώρησης, η Haitec πρέπει να επιστρέψει την έκταση στην FFHG και έχει το δικαίωμα να λάβει το 80 % της τιμής αγοράς ύψους 6,2 εκατ. EUR. Δεδομένου ότι σε οποιαδήποτε από τις τρεις περιστάσεις που οδηγούν στην υπαναχώρηση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 19, η FFHG πιθανότατα δεν θα ήταν σε θέση να επιστρέψει το ποσό των 6,2 εκατ. EUR στην Haitec, η Haitec ζήτησε εγγύηση για την πληρωμή της απαίτησής της. Ως εκ τούτου, στις 20 Φεβρουαρίου 2014, η Haitec έλαβε εγγύηση (Bürgschaftserklärung) από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, στο πλαίσιο της οποίας το ομόσπονδο κράτος δεσμεύεται να καταβάλει 6,2 εκατ. EUR στη Haitec σε περίπτωση υπαναχώρησης από τη συμφωνία πώλησης του γεωτεμαχίου υπό τις συνθήκες που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 19.

(21) Οι γερμανικές αρχές εξήγησαν ότι για την παροχή της εν λόγω εγγύησης, η FFHG καταβάλλει προμήθεια 2,56 % ετησίως επί του ποσού της εγγύησης ύψους 6,2 εκατ. EUR στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Η προμήθεια εγγύησης καθορίστηκε από [εταιρεία συμβούλων]. [Η εταιρεία συμβούλων] χρησιμοποίησε το εργαλείο RiskCalc της Moody's και εκτίμησε την αυτοτελή διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG σε [...] για ένα έτος και [...] για 5 έτη με βάση τις ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις του αερολιμένα για το 2012. Σε αυτή τη βάση, [η εταιρεία συμβούλων] εκτίμησε ότι οι ετήσιες προμήθειες εγγύησης που είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις της αγοράς κυμαίνονταν μεταξύ 1,51 % και 2,56 %. Η FFHG και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου βασίστηκαν στο ανώτατο όριο του εκτιμώμενου εύρους και συμφώνησαν προμήθεια εγγύησης ύψους 2,56 % ετησίως (περίπου 158 000 EUR). Οι ρυθμίσεις σχετικά με την εγγύηση δεν προβλέπουν προσαρμογές στην προμήθεια εγγύησης.

2.2.1.2. Η «διπλή» πώληση γεωτεμαχίου από την FFHG

(22) Τον Νοέμβριο του 2014 η FFHG έλαβε [10 – 25] εκατ. EUR για πράξη επί ακινήτων, με την οποία πώλησε στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δύο γεωτεμάχια, το γεωτεμάχιο «γραφείων» και το γεωτεμάχιο «κατοικιών» (στο εξής: σύμβαση πώλησης του 2014). Η FFHG διατήρησε δικαίωμα υπαναχώρησης από τη σύμβαση πώλησης του 2014 όσον αφορά το γεωτεμάχιο «κατοικιών». Η σύμβαση πώλησης του 2014 προέβλεπε ότι η τιμή πώλησης σε περίπτωση άσκησης του δικαιώματος υπαναχώρησης έπρεπε να βασιστεί σε νέα πραγματογνωμοσύνη. Στο πλαίσιο αυτής της πράξης επί ακινήτων, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δημιούργησε 29 νέες θέσεις απασχόλησης στη Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), οι οποίες καλύφθηκαν κυρίως (αλλά όχι αποκλειστικά) από υπαλλήλους της FFHG. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η σύμβαση πώλησης του 2014 είχε συναφθεί στην αγοραία αξία. Το συμπέρασμα αυτό βασίστηκε σε πραγματογνωμοσύνη της επιτροπής εμπειρογνωμόνων για τις αξίες ακινήτων για την περιοχή Osteifel-Hunsrück, η οποία ανατέθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και συμπληρώθηκε από έκθεση της Structure and Approval Direction North (στο εξής: SGD Nord).

(23) Το 2015 η FFHG κίνησε διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού για την πώληση του γεωτεμαχίου «κατοικιών». Η ADC Airport Harbour Investment GmbH (στο εξής: ADC) υπέβαλε προσφορά ύψους 1,25 εκατ. EUR.

(24) Στη συνέχεια, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κίνησε τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Ο επιλεγείς προσφέρων, η Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd. (στο εξής: SYT), υπέβαλε προσφορά που περιλάμβανε τα γεωτεμάχια «γραφείων» και «κατοικιών». Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου χρησιμοποίησε την προσφορά της ADC ως ένδειξη της αγοραίας τιμής του γεωτεμαχίου «κατοικιών» και καθόρισε την τιμή για το εν λόγω γεωτεμάχιο στη σύμβαση ιδιωτικοποίησης με τη SYT σε 1,25 εκατ. EUR. Η σύμβαση ιδιωτικοποίησης με τη SYT συνάφθηκε στις 2 Ιουνίου 2016. Για να μπορέσει το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου να μεταβιβάσει στη SYT από κοινού τα γεωτεμάχια «γραφείων» και «κατοικιών» στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης, είχε προβλεφθεί ότι η FFHG θα παραιτείτο από το δικαίωμά της να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση πώλησης του 2014 με το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Ωστόσο, η SYT δεν κατέβαλε στις 10 Ιουνίου 2016 το τίμημα της σύμβασης ιδιωτικοποίησης και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου άσκησε ακολούθως το δικαίωμά του να ακυρώσει την πώληση στη SYT στις 6 Ιουλίου 2016.

(25) Στις 6 Ιουνίου 2016 η FFHG άσκησε το δικαίωμά της να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση πώλησης του 2014. Η άσκηση του δικαιώματος υπαναχώρησης επικυρώθηκε με συμβολαιογραφική πράξη στις 6 Ιουλίου 2016. Η FFHG δεν κατέβαλε καμία αποζημίωση στη Ρηνανία-Παλατινάτο για την άσκηση του δικαιώματος υπαναχώρησης όσον αφορά το γεωτεμάχιο «κατοικιών». Η Γερμανία εξηγεί ότι αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η συνταχθείσα το 2014 πραγματογνωμοσύνη της επιτροπής εμπειρογνωμόνων για τις αξίες ακινήτων για την περιοχή Osteifel-Hunsrück, η οποία συμπληρώθηκε από έκθεση της SGD Nord, είχε καταλήξει, για τους σκοπούς της σύμβασης πώλησης του 2014, στο συμπέρασμα ότι οι δαπάνες για την κατεδάφιση των κτιρίων του γεωτεμαχίου «κατοικιών» (πρώην στρατώνες) και της επακόλουθης αποκατάστασης του εδάφους θα ήταν πιο δαπανηρές από την αξία του γεωτεμαχίου μετά την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών. Η πραγματογνωμοσύνη απέκλεισε το ενδεχόμενο αρνητικής αγοραίας αξίας και, ως εκ τούτου, καθόρισε την αγοραία αξία του γεωτεμαχίου «κατοικιών» σε μηδέν EUR. Η FFHG πώλησε το γεωτεμάχιο «κατοικιών» αντί 1,25 εκατ. EUR στην ADC με σύμβαση της 6ης Ιουλίου 2016. Στην εν λόγω σύμβαση συμμετέχουν τρία συμβαλλόμενα μέρη, η ADC, η FFHG και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, δεδομένου ότι η σύμβαση δεν περιλάμβανε μόνο την πώληση του γεωτεμαχίου «κατοικιών» από την FFHG στην ADC, αλλά και την πώληση του γεωτεμαχίου «γραφείων» από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην ADC.

(26) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν η άσκηση του δικαιώματος υπαναχώρησης όσον αφορά το γεωτεμάχιο «κατοικιών» από την FFHG έναντι του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου είχε πραγματοποιηθεί στην αγοραία αξία (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 184-189 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας), διότι η Γερμανία δεν είχε παράσχει εκτίμηση της αξίας του γεωτεμαχίου κατά τον χρόνο άσκησης του δικαιώματος υπαναχώρησης, παρά το γεγονός ότι η σύμβαση πώλησης του 2014 προέβλεπε ότι η τιμή πώλησης σε περίπτωση άσκησης του δικαιώματος υπαναχώρησης έπρεπε να βασιστεί σε νέα πραγματογνωμοσύνη.

2.2.2. *Μέτρα που αφορούν τη Ryanair*

2.2.2.1. Στήριξη για εμπορική προώθηση στη Ryanair

Συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2005

(27) Στις 4 Νοεμβρίου 2005 το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και η Ryanair συνήψαν συμφωνία εμπορικής προώθησης (στο εξής: συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2005), η οποία ίσχυε έως το τέλος του 2016. Η συμφωνία συνήφθη μόνο από το ομόσπονδο κράτος, ανεξάρτητα από την FFHG, η οποία δεν ήταν συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία εμπορικής προώθησης. Κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας εμπορικής προώθησης, το ομόσπονδο κράτος κατείχε μερίδιο μόνο 17,5 % στην FFHG, ενώ το 65 % των μετοχών ανήκε στη Fraport, η οποία δεν ελέγχεται από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

(28) Συμφωνήθηκε ότι η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε από το ομόσπονδο κράτος στη Ryanair μέσω της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005 θα χρησιμοποιούνταν για δραστηριότητες εμπορικής προώθησης και πωλήσεων της Ryanair, οι οποίες θα ωφελούσαν την κοινή τουριστική εμπορική προώθηση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair (αιτιολογική σκέψη 90 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας). Οι πληρωμές έπρεπε να καταβληθούν στη Ryanair βάσει αντίστοιχων τιμολογίων για δραστηριότητες προώθησης υπέρ των τουριστικών τοποθεσιών του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Για την υλοποίηση αυτών των δραστηριοτήτων εμπορικής προώθησης, η Ryanair ανέπτυξε μια «στρατηγική εμπορικής προώθησης».

(29) Βάσει της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005, το ομόσπονδο κράτος αγόρασε από τη Ryanair i) συνδέσμους στον ιστότοπο της Ryanair προς τις τουριστικές προσφορές στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου (άρθρο 1 της συμφωνίας εμπορικής προώθησης)· ii) δύο σελίδες στο διανεμόμενο κατά την πτήση περιοδικό της Ryanair (άρθρο 2 της συμφωνίας εμπορικής προώθησης)· και iii) εκστρατεία στον Τύπο προς όφελος της τουριστικής βιομηχανίας του ομόσπονδου κράτους (άρθρο 3 της συμφωνίας εμπορικής προώθησης). Όσον αφορά το τελευταίο, στη συμφωνία προσδιορίζεται το ποσό για το οποίο η Ryanair πρέπει να αγοράσει διαφημιστικό χώρο από τρίτους για τα έτη 2006 έως 2010 (από 160 000 EUR το 2006 σε [400 000 – 500 000] EUR το 2009 και το 2010).

(30) Η συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2005 προβλέπει επίσης τις πληρωμές από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου προς τη Ryanair, οι οποίες, σύμφωνα με το άρθρο 7 της συμφωνίας, θα πρέπει να είναι τουλάχιστον κατά 50 % χαμηλότερες από τις τιμές που χρεώνει η Ryanair σε άλλους πελάτες υπηρεσιών διαδικτυακής εμπορικής προώθησης. Επιπλέον, το άρθρο 9 της συμφωνίας εμπορικής προώθησης προβλέπει ότι η Ryanair δεσμεύεται να χρησιμοποιεί τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn ως βάση για έναν ορισμένο αριθμό αεροσκαφών ([4]), ο οποίος ποικίλλει μεταξύ των ετών που καλύπτονται από τη συμφωνία (όπως διευκρινίζεται στο παράρτημα της συμφωνίας), δεδομένου ότι

([4]) Η χρήση ενός αερολιμένα ως βάσης για ένα αεροσκάφος σημαίνει ότι το αεροσκάφος παραμένει συνήθως στον εν λόγω αερολιμένα κατά τη διάρκεια της νύχτας. Αυτό συνεπάγεται ότι το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για την εκτέλεση αρκετών πτήσεων από τον εν λόγω αερολιμένα.

τα μέτρα εμπορικής προώθησης, όπως ορίζονται στη συμφωνία, είναι αποτελεσματικά μόνο εάν μεταφέρονται στην περιοχή περισσότεροι εισερχόμενοι τουρίστες. Εάν η Ryanair δεν χρησιμοποιεί τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn ως βάση για τον συμφωνηθέντα αριθμό αεροσκαφών, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου έχει το δικαίωμα να καταγγείλει αμέσως τη συμφωνία εμπορικής προώθησης.

(31) Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει τις πληρωμές που οφείλει το ομόσπονδο κράτος στη Ryanair ετησίως βάσει της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005, καθώς και τον αριθμό των αεροσκαφών για τα οποία η Ryanair δεσμεύεται να χρησιμοποιεί ετησίως ως βάση τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn:

*Πίνακας 1*

**Συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2005 — πληρωμές που οφείλονται από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και αριθμός αεροσκαφών της Ryanair που θα έχουν ως βάση τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn**

| Έτος | Αριθμός αεροσκαφών που πρόκειται να σταθμεύουν στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn | Πληρωμή από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στη Ryanair (EUR) |
|---|---|---|
| 2006 | 8 | [0 – 2 εκατ.] |
| 2007 | 10 | [0 – 2 εκατ.] |
| 2008 | 12 | [0 – 2 εκατ.] |
| 2009 | 14 | [0 – 2 εκατ.] |
| 2010 | 16 | [0 – 2 εκατ.] |
| 2011 | 17 | [0 – 2 εκατ.] |
| 2012 | 18 | [0 – 2 εκατ.] |
| 2013 | 18 | [0 – 2 εκατ.] |
| 2014 | 18 | [0 – 2 εκατ.] |
| 2015 | 18 | [0 – 2 εκατ.] |
| 2016 | 18 | [0 – 2 εκατ.] |

(32) Εκτός από μια επισκόπηση των τιμών που χρεώνουν διάφοροι δικτυακοί τόποι για διαφημιστικές εκστρατείες, η Γερμανία δεν υπέβαλε λεπτομερή εκ των προτέρων αξιολόγηση της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005, η οποία να έχει διενεργηθεί από το ομόσπονδο κράτος και να αποδεικνύει ότι η συμφωνία ήταν σύμφωνη με την αγορά.

Συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2017

(33) Στις 20 Οκτωβρίου 2017, μετά την πώληση των μετοχών του στην FFHG στον όμιλο HNA ([5]) τον Μάρτιο του 2017, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου συνήψε με τη Ryanair νέα συμφωνία εμπορικής προώθησης (αποκαλούμενη «συμφωνία συνεργατικής εκστρατείας», στο εξής: συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2017). Η εν λόγω συμφωνία άρχισε να ισχύει την 1η Οκτωβρίου 2017 και συνήφθη για μέγιστη διάρκεια 5 ετών. Ανάλογα με τους δημοσιονομικούς περιορισμούς του, το ομόσπονδο κράτος είχε το δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση το νωρίτερο από την 31η Δεκεμβρίου 2018.

(34) Η νέα συμφωνία προέβλεπε ετήσιες πληρωμές εμπορικής προώθησης από το ομόσπονδο κράτος προς τη Ryanair, ύψους, καταρχήν, 1,2 εκατ. EUR ετησίως. Για την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου έως την 31η Δεκεμβρίου 2017, η αναλογούσα πληρωμή ορίστηκε σε 350 000 EUR, για το 2018 προβλεπόταν πρόσθετο ποσό ύψους 200 000 EUR κατ' ανώτατο όριο (συνολικού ύψους 1,4 εκατ. EUR για το 2018), εάν είχε πραγματοποιηθεί αντίστοιχη μεταφορά αχρησιμοποίητων κονδυλίων που είχαν προγραμματιστεί για το έτος 2017 σύμφωνα με τους ισχύοντες δημοσιονομικούς κανόνες του ομόσπονδου κράτους.

(35) Τα μέρη συμφώνησαν να καθορίσουν λεπτομερή εκστρατεία εμπορικής προώθησης και την αξία της σε ετήσια βάση. Η ετήσια πληρωμή δεν θα υπερέβαινε τα 1,2 εκατ. EUR.

([5]) Ο όμιλος HNA ήταν κινεζικός όμιλος ετερογενών δραστηριοτήτων, ο οποίος δραστηριοποιείται κυρίως στην αεροπορία και τον τουρισμό.

(36) Καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, η Ryanair δεσμεύτηκε να μεταφέρει τουλάχιστον [100 000 – 200 000] επιβάτες ετησίως στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, οι οποίοι θα διέμεναν τουλάχιστον μία νύχτα στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου (στο εξής: τουρίστες αεροπορικών μεταφορών). Σε περίπτωση που οι τουρίστες αεροπορικών μεταφορών ήταν λιγότεροι από [100 000 – 200 000], δεν θα οφειλόταν καμία πληρωμή. Εάν οι τουρίστες αεροπορικών μεταφορών ήταν περισσότεροι από [100 000 – 200 000], αλλά λιγότεροι από [100 000 – 200 000], θα οφειλόταν μόνο το [...] % των 1,2 εκατ. EUR.

(37) Επιπλέον, το σχέδιο εκστρατείας του 2018 προέβλεπε μέτρα ώστε να καταστεί γνωστός ή περισσότερος γνωστός ο προορισμός «Ρηνανία-Παλατινάτο» μέσω των μέσων κοινωνικής δικτύωσης, της βάσης δεδομένων και των ιστοτόπων διαχείρισης σχέσεων με τους πελάτες της Ryanair, καθώς και μέσω στοχευμένης διαφήμισης. Επιπλέον, σχεδιάστηκε μια ολοκληρωμένη εκστρατεία εμπορικής προώθησης αξίας [0 – 1,2 εκατ.] EUR με τη χρήση τόσο παραδοσιακών διαύλων όσο και ψηφιακών μέσων υψηλής στόχευσης.

(38) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2017 συνάφθηκε μετά την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και ότι τα μέρη της συμφωνίας ενήργησαν ως φορείς της οικονομίας της αγοράς, τηρώντας τους όρους της αγοράς για τη σύναψη αυτής της συμφωνίας εμπορικής προώθησης. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η απόφαση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου να συνάψει τη συμφωνία εμπορικής προώθησης με τη Ryanair βασίστηκε σε μελέτη συγκριτικής αξιολόγησης που εκπονήθηκε από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, βάσει της οποίας η Ryanair πρόσφερε την καλύτερη σχέση ποιότητας/τιμής όσον αφορά τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που ζητούσε το ομόσπονδο κράτος. Εκτός από τη μελέτη συγκριτικής αξιολόγησης, η Γερμανία δεν υπέβαλε καμία λεπτομερή εκ των προτέρων αξιολόγηση της συμφωνίας εμπορικής προώθησης η οποία να διενεργήθηκε από το ομόσπονδο κράτος και να αποδεικνύει ότι συμμορφωνόταν με την εμπορική συμπεριφορά και την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

2.2.2.2. Συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 μεταξύ της FFHG και της Ryanair

(39) Η FFHG και η Ryanair έχουν συνάψει σειρά συμφωνιών οι οποίες διέπουν τους οικονομικούς όρους υπό τους οποίους η Ryanair δραστηριοποιείται στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Στην απόφαση (ΕΕ) 2016/788 της Επιτροπής ([6]) (στο εξής: απόφαση Hahn I), η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών μεταξύ της FFHG και της Ryanair από το 2002 (στο εξής: συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2002) και το 2005 (στο εξής: συμφωνία αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005) ήταν σύμφωνες με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση. Η συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2002 επρόκειτο αρχικά να ισχύει έως τις 13 Φεβρουαρίου 2017, με δυνατότητα παράτασης έως τις 13 Φεβρουαρίου 2022, ενώ η συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005 επρόκειτο αρχικά να ισχύει έως το 2027.

(40) Ωστόσο, στις 27 Μαρτίου 2013 συνάφθηκε συμπληρωματική συμφωνία (στο εξής: «συμπληρωματική συμφωνία του 2013» ή «συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013») μεταξύ της FFHG και της Ryanair για διάρκεια 3 ετών (2013 έως 2016). Σύμφωνα με τη διατύπωσή της, η συμπληρωματική συμφωνία του 2013 «συνοψίζει και αντικαθιστά όλες τις προηγούμενες συμφωνίες σχετικά με την εκμετάλλευση επιβατικών αεροσκαφών από και προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn». Η Γερμανία δεν υπέβαλε αξιολόγηση της συμπληρωματικής συμφωνίας του 2013 βάσει της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η συμπληρωματική συμφωνία του 2013 αποτελεί συμπληρωματική συμφωνία στην τυποποιημένη συμφωνία υπηρεσιών εδάφους που εφαρμόζεται στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Δεν παρεκκλίνει από τον πίνακα αερολιμενικών τελών και μάλλον επιβεβαιώνει την εφαρμογή του. Επικαιροποιεί τους κανόνες για τις υπηρεσίες εδάφους που ισχύουν για τη Ryanair βάσει των γενικών εξελίξεων στον κλάδο των αερομεταφορών.

(41) Στις 8 Μαρτίου 2015, με επισημείωση στη συμφωνία παροχής υπηρεσιών εδάφους που επισυνάπτεται στη συμπληρωματική συμφωνία του 2013 (στο εξής: «επισημείωση του 2015» ή «συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2015»), η συμπληρωματική συμφωνία του 2013 τροποποιήθηκε ως προς τα ακόλουθα σημεία: α) παράταση της συμπληρωματικής συμφωνίας του 2013 έως την 31η Μαρτίου 2017, β) παροχή στη Ryanair οχήματος ράμπας / ημιφορτηγού συντήρησης και γ) παροχή διοικητικών χώρων γραφείου και αποθήκευσης ανταλλακτικών στη Ryanair. Η Γερμανία διευκρίνισε ότι η στήριξη εμπορικής προώθησης ύψους περίπου 100 000 EUR για κάθε νέο δρομολόγιο από/προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 109 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας είχε ήδη συμπεριληφθεί στη συμφωνία του 2002 με τη Ryanair. Η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, σε κάθε περίπτωση, δεν χορηγήθηκε καμία στήριξη εμπορικής προώθησης για νέο δρομολόγιο κατά τη διάρκεια εφαρμογής της επισημείωσης του 2015.

([6]) Απόφαση (ΕΕ) 2016/788 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, στην υπόθεση SA.32833 (11/C) (πρώην 11/NN) σχετικά με την κρατική ενίσχυση την οποία χορήγησε η Γερμανία στο πλαίσιο των ρυθμίσεων χρηματοδότησης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn που τέθηκαν σε εφαρμογή την περίοδο από το 2009 έως το 2011 (ΕΕ L 134 της 24.5.2016, σ. 1).

(42) Στις 8/9 Σεπτεμβρίου 2016, η FFHG και η Ryanair συνήψαν νέα συμφωνία για 5 έτη, με ισχύ από την 1η Απριλίου 2017 έως την 31η Μαρτίου 2022. Η εν λόγω συμφωνία λαμβάνει τη μορφή συμπληρωματικής συμφωνίας στη συμπληρωματική συμφωνία του 2013 (στο εξής: «συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016» ή «συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016»). Η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016, η οποία καθορίζει κυρίως το ύψος των αερολιμενικών τελών και τις συνθήκες υπό τις οποίες εφαρμόζονται, επιφέρει ορισμένες τροποποιήσεις στη συμπληρωματική συμφωνία του 2013 και αντικαθιστά την επισημείωση του 2015.

(43) Σύμφωνα με τη Γερμανία, η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016 τροποποιεί τη συμπληρωματική συμφωνία του 2013 και την επισημείωση του 2015 μόνο σε δύο σημεία:

α) το αερολιμενικό τέλος ύψους [...] EUR ανά επιβάτη βάσει της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2 του 2016 εφαρμόζεται υπό την προϋπόθεση ότι η Ryanair μεταφέρει τουλάχιστον [...] επιβάτες ετησίως, ενώ προηγουμένως εφαρμοζόταν από τους [...] επιβάτες ετησίως·

β) εισάγεται νέο σύστημα στήριξης της εμπορικής προώθησης, σύμφωνα με το οποίο δεν επιβάλλονται αερολιμενικά τέλη σε επιβάτες όταν υπάρχει υπέρβαση του αριθμού αναχωρούντων επιβατών του προηγούμενου έτους.

2.2.2.3. Στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση στη Ryanair

(44) Η καταγγέλλουσα θεωρεί —με βάση τις ετήσιες εκθέσεις της Hahn Campus Management GmbH (στο εξής: HCM), θυγατρικής κατά 100 % της FFHG— ότι η HCM έλαβε ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση ύψους περίπου 1,685 εκατ. EUR από τις αρχές του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατά την περίοδο 2001-2002 για την παροχή επαγγελματικής κατάρτισης σε ανέργους ή άτομα που απειλούνται με ανεργία. Επιπλέον, η HCM ανέθεσε σε μια εταιρεία με την επωνυμία «a und o Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung» (στο εξής: a und o Gettmann) τη διαχείριση της διοικητικής διαδικασίας, ιδίως τη συγκέντρωση στοιχείων που να αποδεικνύουν ότι οι πληρωμές πράγματι χρησιμοποιήθηκαν για την εκτέλεση της επαγγελματικής κατάρτισης (*Verwendungsnachweise*).

(45) Σύμφωνα με την καταγγέλλουσα, η Ryanair παρείχε υπηρεσίες κατάρτισης στην HCM στο πλαίσιο εκπαιδευτικού προγράμματος για αεροσυνοδούς και χειριστές αεροσκαφών και αμείφθηκε για τις υπηρεσίες αυτές. Στο πλαίσιο αυτό, η καταγγέλλουσα αναφέρει ποσό ύψους 4 εκατ. EUR. Η καταγγέλλουσα παραθέτει επίσης άρθρο στον Τύπο στο οποίο ένας εμπειρογνώμονας εκτίμησε ότι περίπου το 80 έως 90 % των χειριστών και των αεροσυνοδών που έλαβαν επαγγελματική κατάρτιση μέσω του προγράμματος της HCM απασχολήθηκαν τελικά από τη Ryanair. Η καταγγέλλουσα δηλώνει ότι ήταν γνωστό ότι οι υπάλληλοι της Ryanair έπρεπε να χρηματοδοτήσουν οι ίδιοι την απόκτηση επαγγελματικών προσόντων και ότι η Ryanair δεν επιβαρύνθηκε με το κόστος κατάρτισης του προσωπικού της (τόσο των χειριστών όσο και των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών). Η καταγγέλλουσα παραθέτει σχετική δήλωση που υπήρχε στον ιστότοπο της Ryanair το 2003 σχετικά με την κατάρτιση των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών.

2.2.2.4. Χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης, προς όφελος της Ryanair

(46) Η καταγγέλλουσα υποστηρίζει ότι το 2010 η FFHG κατασκεύασε εκπαιδευτικό κέντρο αξίας 9 εκατ. EUR για τη Ryanair. Σύμφωνα με την καταγγέλλουσα, το εκπαιδευτικό κέντρο διαθέτει έως και 16 αίθουσες κατάρτισης και 70 υπνοδωμάτια και χρησιμοποιείται από τη Ryanair για την κατάρτιση χειριστών και μελών πληρωμάτων από τον Αύγουστο του 2010.

(47) Επιπλέον, η καταγγέλλουσα υποστηρίζει ότι η FFHG κατασκεύασε υπόστεγο συντήρησης το 2010 για να το εκμισθώσει στη Ryanair, ενώ η σύμβαση μίσθωσης δεν κάλυπτε το κόστος για την FFHG. Σύμφωνα με την καταγγέλλουσα, το υπόστεγο συντήρησης έχει σχεδιαστεί για δύο αεροσκάφη Boeing 737-800, που είναι ο τύπος αεροσκαφών τον οποίο χρησιμοποιεί η Ryanair. Σύμφωνα με την καταγγέλλουσα, το υπόστεγο συντήρησης κατασκευάστηκε ειδικά κατόπιν αιτήματος της Ryanair. Εν προκειμένω, η καταγγέλλουσα παραπέμπει σε άρθρα του Τύπου που δείχνουν ότι η Ryanair είχε ξεκινήσει διαπραγματεύσεις με διάφορους αερολιμένες σχετικά με την κατασκευή των εν λόγω εγκαταστάσεων.

(48) Η καταγγέλλουσα υποστηρίζει ότι για την κατασκευή αυτού του υπόστεγου, η FFHG δημοσίευσε διαγωνισμό για σύμβαση παραχώρησης αξίας έως 8 εκατ. EUR. Ωστόσο, η σύμβαση παραχώρησης που συνήψε τελικά η FFHG με κατασκευαστική εταιρεία για την κατασκευή του υπόστεγου συντήρησης ήταν αξίας 17,46 εκατ. EUR. Στη συνέχεια, η κατασκευαστική εταιρεία εκμίσθωσε το υπόστεγο συντήρησης στην FFHG για 30 έτη. Η καταγγέλλουσα δηλώνει ότι η FFHG απέκτησε την οικονομική κυριότητα του υπόστεγου συντήρησης το 2011 έναντι 12,1 εκατ. EUR και, με τη σειρά της, την υπεκμίσθωσε στη Ryanair έως το 2027, σε τιμή κάτω του κόστους (περίπου 8,3 εκατ. EUR συνολικά).

(49) Η καταγγέλλουσα θεωρεί ότι η «παραχώρηση» δεν ήταν γνήσια παραχώρηση, δεδομένου ότι η κατασκευαστική εταιρεία δεν εκμεταλλεύτηκε το υπόστεγο ώστε να καλύψει το επενδυτικό κόστος της μέσω τελών που θα καταβάλλονταν από τρίτους χρήστες. Αντ' αυτού, η κατασκευαστική εταιρεία απλώς το εκμίσθωσε στην FFHG για 30 έτη προς κάλυψη του επενδυτικού κόστους. Ως εκ τούτου, η FFHG ανέλαβε εκ των πραγμάτων τον οικονομικό κίνδυνο της κατασκευής του υπόστεγου συντήρησης. Επιπλέον, δεδομένου ότι η FFHG απέκτησε την οικονομική κυριότητα του υπόστεγου συντήρησης το 2011 έναντι περίπου 12,1 εκατ. EUR και η Ryanair ήταν υποχρεωμένη να καταβάλει μισθώματα ύψους περίπου 8,3 εκατ. EUR έως το 2027, το μίσθωμα δεν κάλυπτε το κόστος και, ως εκ τούτου, παρέχει πλεονέκτημα στη Ryanair.

### 2.3. **Λόγοι που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας**

(50) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας τέθηκε το ερώτημα αν τα ακόλουθα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση και αν θα μπορούσαν να θεωρηθούν συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά:

α) Όσον αφορά τα μέτρα δυνητικής ενίσχυσης προς τη FFHG:

1) η εγγύηση την οποία χορήγησε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG για την πώληση γης στην εταιρεία συντήρησης αεροσκαφών Haitec, και

2) η «διπλή» πώληση γεωτεμαχίου από την FFHG·

β) Όσον αφορά τα μέτρα δυνητικής ενίσχυσης προς τη Ryanair:

1) η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση στη Ryanair,

2) η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης,

3) οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair, και

4) οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 μεταξύ της FFHG και της Ryanair.

#### 2.3.1. *Η εγγύηση την οποία χορήγησε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG για την πώληση γης στην εταιρεία συντήρησης αεροσκαφών Haitec*

(51) Η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η προμήθεια εγγύησης ύψους 2,56 % συνιστά κρατική ενίσχυση προς την FFHG, δεδομένου ότι δεν φαινόταν να αντικατοπτρίζει τιμή προσανατολισμένη στην αγορά και, ως εκ τούτου, δεν φαίνεται να συνάδει με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς (στο εξής: ΙΕΟΑ). Η Επιτροπή έκρινε ότι [η εταιρεία συμβούλων] πιθανότατα υποτίμησε τον δείκτη αναφοράς της αγοράς ([7]).

#### 2.3.2. *Η «διπλή» πώληση γεωτεμαχίου από την FFHG*

(52) Η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι οι όροι υπό τους οποίους η FFHG άσκησε το δικαίωμα υπαναχώρησης όσον αφορά το γεωτεμάχιο «κατοικιών» το 2016 δεν πληρούσαν την αρχή του ΙΕΟΑ. Η άσκηση του δικαιώματος υπαναχώρησης, χωρίς καμία αποζημίωση στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, ενώ το γεωτεμάχιο «κατοικιών» πωλήθηκε στην ADC έναντι 1,25 εκατ. EUR έναν μήνα μετά την υπαναχώρηση, υποδηλώνει προκαταρκτικά οικονομικό πλεονέκτημα ([8]).

(53) Ελλείψει περαιτέρω πληροφοριών από τη Γερμανία, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το αν η ενίσχυση θα ήταν συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στο τμήμα 5.1.2 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές) ([9]) ([10]).

#### 2.3.3. *Η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση στη Ryanair*

(54) Η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair, ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

(55) Οι προκαταρκτικές παρατηρήσεις της Επιτροπής περιλάμβαναν τα εξής:

α) Το γεγονός ότι χορηγήθηκαν δημόσιοι πόροι με σκοπό την καταπολέμηση της ανεργίας δεν καθιστά την εν λόγω δραστηριότητα επαγγελματικής κατάρτισης μη οικονομική.

([7]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 158.
([8]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 186-188.
([9]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές για τις Κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3).
([10]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 326-330.

β) Η HCM φαίνεται να είναι ένας απλός διαμεσολαβητής μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair για τη διοχέτευση επιχορηγήσεων από το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικών Υποθέσεων, Οικογένειας και Υγείας του ομόσπονδου κράτους στη Ryanair.

γ) Δεν είναι σαφές αν η Ryanair πληρώθηκε δύο φορές για την παροχή των υπηρεσιών επαγγελματικής κατάρτισης, όπως υποστηρίζει η καταγγέλλουσα, δηλαδή μία φορά από τους σπουδαστές, και μία φορά από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, ή αν οι εικαζόμενες πληρωμές θα έπρεπε να χαρακτηριστούν ως αποζημίωση για τα έξοδα κατάρτισης με τα οποία η Ryanair θα επιβαρυνόταν κανονικά η ίδια, σε ένα πλαίσιο στο οποίο φαίνεται ότι είχε προσλάβει τα περισσότερα από τα άτομα που παρακολούθησαν τον εν λόγω κύκλο επαγγελματικής κατάρτισης.

δ) Ελλείψει περαιτέρω πληροφοριών από τη Γερμανία, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το αν το εν λόγω μέτρο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση βάσει του άρθρου 31 του γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία (στο εξής: ΓΚΑΚ) ([11]) ([12]).

2.3.4. *Η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης*

(56) Η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης, συνιστά κρατική ενίσχυση για τη Ryanair. Η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η εν λόγω χρηματοδότηση παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στη Ryanair, δεδομένου ότι η ανάλυση αποδοτικότητας που υπέβαλε η Γερμανία ήγειρε αρκετές αμφιβολίες ([13]).

2.3.5. *Οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair*

(57) Η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι και οι δύο συμφωνίες εμπορικής προώθησης συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair και είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά. Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα των συμφωνιών εμπορικής προώθησης με την αρχή του ΙΕΟΑ. Η Επιτροπή αμφέβαλλε, ειδικότερα, ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου θα μπορούσε να αντλήσει οποιοδήποτε στοιχείο κέρδους από τις εν λόγω συμφωνίες, το οποίο ένας υποθετικός ιδιώτης επιχειρηματίας θα λάμβανε υπόψη κατά την αξιολόγηση του ενδεχομένου σύναψης των εν λόγω συμφωνιών ([14]).

(58) Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε την ανησυχία ότι κύριος στόχος των συμφωνιών δεν ήταν η απόκτηση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης με σκοπό την προώθηση της περιοχής της Ρηνανίας-Παλατινάτου, αλλά η οικονομική στήριξη των αεροπορικών μεταφορών της Ryanair από και προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, για την ενίσχυση της εναέριας κυκλοφορίας στον εν λόγω αερολιμένα.

2.3.6. *Οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 μεταξύ της FFHG και της Ryanair*

(59) Η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, ως πλειοψηφικός μέτοχος της FFHG, συμμετείχε στην απόφαση της FFHG να συνάψει συμφωνίες και εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το αν ένας φορέας της οικονομίας της αγοράς που έχει ως κίνητρο τις προοπτικές κερδοφορίας και βρίσκεται στην ίδια κατάσταση με την FFHG θα είχε συνάψει τη συμπληρωματική συμφωνία του 2013, την επισημείωση του 2015 και τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016 ([15]).

(60) Όσον αφορά τη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες ως προς το αν ικανοποιούσε την αρχή του ΙΕΟΑ, ιδίως δεδομένου ότι οι παραδοχές στις οποίες βασίζεται η μελέτη της PwC, την οποία επικαλείται η Γερμανία για να αποδείξει τη σύμφωνη με την αγορά συμπεριφορά του ομόσπονδου κράτους, φαίνονταν υπερβολικά αισιόδοξες ([16]).

([11]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1).
([12]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 230.
([13]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 264-267.
([14]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 233-252.
([15]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 277-291.
([16]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 287-290.

## 3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

### 3.1. Παρατηρήσεις της καταγγέλλουσας

#### 3.1.1. *Σχετικά με τα μέτρα που αφορούν την FFHG*

##### 3.1.1.1. Η εγγύηση την οποία χορήγησε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG

(61) Στις παρατηρήσεις της επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Lufthansa υποστηρίζει ότι η Επιτροπή έκρινε εσφαλμένα ότι εφαρμόζεται η αρχή του ΙΕΟΑ.

(62) Πρώτον, η Lufthansa υποστηρίζει ότι το ομόσπονδο κράτος δεν ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής, δεδομένου ότι κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα χορηγούσε τέτοια εγγύηση στη συγκεκριμένη περίπτωση. Η εγγύηση πληρωμής θα ενεργοποιούνταν σε περίπτωση διακοπής της λειτουργίας του αερολιμένα πριν από το 2024. Η Lufthansa υπογραμμίζει τον κίνδυνο αυτόν, διότι η Ryanair δεν είχε συμβατική υποχρέωση να λειτουργεί στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn και τα αεροσκάφη της θα μπορούσαν να μην σταθμεύουν στον αερολιμένα τη νύχτα. Το 2008 η Ryanair είχε ήδη απειλήσει να φύγει από τον αερολιμένα.

(63) Επικουρικώς, η Lufthansa υποστηρίζει ότι, ακόμη και αν εφαρμοζόταν η αρχή του ΙΕΟΑ, η προμήθεια από την FFHG ήταν υπερβολικά χαμηλή και, ως εκ τούτου, χορηγήθηκε πλεονέκτημα στην FFHG.

(64) Η Lufthansa αμφισβητεί την προσέγγιση την οποία ακολούθησαν η Γερμανία και η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας για την αξιολόγηση του επιπέδου της προμήθειας. Ειδικότερα, η Lufthansa αμφισβητεί τη διαπίστωση της Επιτροπής ότι το ελάχιστο επιτόκιο που θα ήταν σύμφωνο με την αγορά θα ανερχόταν σε 3,10 %. Η εκτίμηση αυτή στηριζόταν στην εξομοίωση της FFHG με «δανειολήπτη», ενώ στην προκειμένη περίπτωση η εγγύηση θα κάλυπτε χρηματική ποινή υπέρ της Haitec και όχι την εξόφληση δανείου. Ως εκ τούτου, πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως δείκτης αναφοράς η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης (στο εξής: ανακοίνωση για τα επιτόκια αναφοράς) ([17]). Στην περίπτωση αυτή, η ελάχιστη προμήθεια θα ανερχόταν σε 7,98 %.

##### 3.1.1.2. Η «διπλή» πώληση γεωτεμαχίου από την FFHG

(65) Η Lufthansa υποστηρίζει ότι οι γνώμες εμπειρογνωμόνων που αναφέρονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας σχετικά με την πώληση γης καταρτίστηκαν από δημόσιους φορείς. Η Lufthansa θεωρεί ότι οι εν λόγω εμπειρογνώμονες δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες. Ωστόσο, η παρατήρηση αυτή αφορά την αρχική τιμή πώλησης στη σύμβαση πώλησης του 2014 και δεν σχετίζεται με τις αμφιβολίες που διατυπώθηκαν σχετικά με την άσκηση από την FFHG του δικαιώματός της να υπαναχωρήσει από την πώληση σχετικά με το γεωτεμάχιο «κατοικιών» στο πλαίσιο της πώλησής του στην ADC έναν μήνα αργότερα. Η Lufthansa συμφωνεί με τις αμφιβολίες αυτές και υποστηρίζει ότι το τελευταίο παρείχε πλεονέκτημα στην FFHG.

#### 3.1.2. *Σχετικά με τα μέτρα που αφορούν τη Ryanair*

##### 3.1.2.1. Οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair

(66) Η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται ότι είναι ασυνήθιστο για μια δημόσια αρχή να συνάψει τέτοια συμφωνία. Το μόνο προηγούμενο αφορούσε τον αερολιμένα του Zweibrücken, όπου η ενίσχυση κρίθηκε παράνομη και ασυμβίβαστη.

(67) Η καταγγέλλουσα παρατηρεί ότι η συμφωνία εμπορικής προώθησης αφορά μόνο τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn και όχι ολόκληρο το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

(68) Σύμφωνα με τη Lufthansa, θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι, τουλάχιστον για το έτος 2008, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατέβαλε χρήματα στη Ryanair δύο φορές για διαδικτυακούς συνδέσμους: μία φορά βάσει της συμφωνίας Zweibrücken και μία φορά βάσει της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005 η οποία εξετάζεται στην παρούσα υπόθεση.

(69) Η καταγγέλλουσα αμφισβητεί επίσης ότι η Ryanair πράγματι πραγματοποίησε εκστρατεία στον Τύπο προς όφελος του τουριστικού κλάδου του ομόσπονδου κράτους. Η στρατηγική για τον τουρισμό το 2015, η οποία στόχευε ξένους επισκέπτες, δεν έπρεπε να ληφθεί υπόψη κατά την αξιολόγηση της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005.

([17]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης (ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6).

(70) Επιπλέον, η καταγγέλλουσα αμφισβητεί ότι επιτεύχθηκε ο αριθμός των αεροσκαφών για τα οποία συμφωνήθηκε να σταθμεύουν στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn και ισχυρίζεται ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν κατήγγειλε τη συμφωνία παρά την εικαζόμενη παραβίασή της.

(71) Επιπλέον, η καταγγέλλουσα υποστηρίζει ότι το 30 % έως 50 % του προϋπολογισμού εμπορικής προώθησης του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου δαπανήθηκε για τη Ryanair. Η επιλογή αυτή συνιστά διάκριση υπέρ της Ryanair, ιδίως δεδομένου ότι η Ryanair έλαβε επίσης στήριξη για εμπορική προώθηση στο πλαίσιο των συμφωνιών παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005, του 2015, του 2016, καθώς και στήριξη για εμπορική προώθηση από άλλους αερολιμένες.

3.1.2.2. Οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 μεταξύ της FFHG και της Ryanair

(72) Η καταγγέλλουσα θεωρεί ότι οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών καταλογίζονται στο κράτος, δεδομένου ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, υπό την ιδιότητά του ως πλειοψηφικού μετόχου της FFHG και μέλους του εποπτικού συμβουλίου, ήταν πιθανό να συμμετάσχει στην υπογραφή των συμφωνιών.

(73) Επιπλέον, ένας ιδιώτης επενδυτής σε παρόμοια κατάσταση θα είχε εξετάσει το κύριο οικονομικό αποτέλεσμα της συμφωνίας, δηλαδή το σημαντικό έλλειμμα, και δεν θα είχε ανανεώσει την ίδια συμφωνία. Σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-300/16 ([18]), πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κάθε στοιχείο δυνάμενο να ασκήσει επιρροή κατά τρόπο μη αμελητέο στη λήψη απόφασης από τον επενδυτή.

(74) Η Lufthansa ισχυρίζεται επίσης ότι η FFHG έλαβε γνώση της πραγματογνωμοσύνης του 2012 από την AT Kearney, η οποία αξιολόγησε την κερδοφορία ή την έλλειψη κερδοφορίας της FFHG. Με βάση τη σύσταση της εν λόγω πραγματογνωμοσύνης, η FFHG απευθύνθηκε στη Ryanair στις αρχές του 2013 και ζήτησε αύξηση των τελών. Ωστόσο, η Ryanair συμφώνησε μόνο σε ορισμένες αισθητικές αλλαγές. Ως εκ τούτου, η FFHG δεν έπρεπε να έχει συνάψει τη συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013 και του 2015 εάν ενεργούσε ως ιδιώτης επενδυτής.

(75) Όσον αφορά τη συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016, η συγκεκριμένη κατάσταση επενδυτή για την FFHG ήταν κάπως διαφορετική από τις συμφωνίες του 2013 και του 2015. Η Lufthansa ισχυρίζεται ότι η συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016 δεν θα είχε συναφθεί από ευλόγως ενεργούντα επενδυτή στη συγκεκριμένη κατάσταση της FFHG, δεδομένου ότι συνάφθηκε κατόπιν πίεσης της Ryanair προς δυνητικό νέο ιδιοκτήτη του αερολιμένα εν μέσω (τέταρτης κατά σειρά) διαδικασίας ιδιωτικοποίησης και υπό όρους που ήταν ακόμη πιο ευνοϊκοί από εκείνους της συμφωνίας παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005, οι οποίοι δεν ήταν επαρκείς για να εμποδίσουν τη FFHG, στο σύνολό της, να σημειώσει σημαντικές ζημίες με την πάροδο των ετών.

(76) Επιπλέον, δεν υπάρχουν προβλέψιμες ή ακόμη και υπολογίσιμες οικονομικές παράμετροι για την εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, κυρίως επειδή η Ryanair δεν δεσμεύτηκε για συγκεκριμένο όγκο δραστηριοτήτων στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

(77) Η Lufthansa επισημαίνει επίσης ότι τα αποσπάσματα από τις τοπικές κοινοβουλευτικές συνόδους, τα οποία περιέχουν πληροφορίες που παρασχέθηκαν στα μέλη του εποπτικού συμβουλίου της FFHG, αποδεικνύουν ότι οι κύριες παράμετροι της συμφωνίας είχαν ήδη συμφωνηθεί στις 28 Ιουλίου 2016 από τη διοίκηση της FFHG υπό την πίεση της Ryanair. Ωστόσο, η μελέτη σκοπιμότητας της PwC χρονολογείται από τον Σεπτέμβριο του 2016. Ως εκ τούτου, η Lufthansa θεωρεί ότι αυτό επιβεβαιώνει τις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ως προς το ότι η μελέτη δεν πραγματοποιήθηκε πριν από τη σύναψη της συμφωνίας αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016. Αντ' αυτού, στόχος της μελέτης ήταν να αποφευχθεί η υποβολή αίτησης πτώχευσης από την FFHG εν μέσω της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης.

(78) Τέλος, η Lufthansa ισχυρίζεται ότι το συνολικό ποσό της ενίσχυσης βάσει των συμφωνιών παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 ανέρχεται σε τουλάχιστον 70 εκατ. EUR.

3.1.2.3. Η στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση στη Ryanair

(79) Η Lufthansa θεωρεί ότι η Ryanair είναι δικαιούχος της εικαζόμενης ενίσχυσης για επαγγελματική κατάρτιση, δεδομένου ότι το ομόσπονδο κράτος μεταβίβασε τις πληρωμές στην HCM με σκοπό τη μεταβίβασή τους στη Ryanair.

([18]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2017, Επιτροπή κατά Frucona Košice a.s., C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, σκέψη 60.

(80) Η καταγγέλλουσα συνδέει την εικαζόμενη ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση με τη συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2001 μεταξύ της FFHG και της Ryanair υποστηρίζοντας ότι συνδέονται στενά από άποψη χρόνου.

(81) Η καταγγέλλουσα αμφισβητεί τον ισχυρισμό της Γερμανίας ότι η εικαζόμενη ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση δεν αφορά οικονομική δραστηριότητα. Η Lufthansa αμφισβητεί ότι η στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση αποσκοπούσε στη στήριξη της απόκτησης προσόντων για άνεργους ή για άτομα που απειλούνται από την ανεργία και ότι, ως εκ τούτου, οι δραστηριότητες αφορούσαν την πολιτική της αγοράς εργασίας, όπως ισχυρίζεται η Γερμανία.

(82) Η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται επίσης ότι η Ryanair δεν επιβαρύνθηκε με τις δαπάνες για την κατάρτιση του προσωπικού της.

(83) Η καταγγέλλουσα χρησιμοποιεί διάφορες πηγές για να καθορίσει το ποσό της εικαζόμενης ενίσχυσης για επαγγελματική κατάρτιση, ιδίως τις ετήσιες εκθέσεις της HCM. Υποστηρίζει ότι τα κρατικά κονδύλια που καταβλήθηκαν για την κατάρτιση των χειριστών και των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών της Ryanair ανήλθαν σε περίπου 2,9 εκατ. EUR και, ως εκ τούτου, ήταν σημαντικά υψηλότερα από αυτά που υποτέθηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Από τις ετήσιες εκθέσεις της HCM για το 2001 και το 2002 καθίσταται σαφές ότι η HCM έλαβε τουλάχιστον 2 675 555,20 EUR από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, ποσό το οποίο στη συνέχεια μεταβιβάστηκε, σύμφωνα με την καταγγέλλουσα, στη Ryanair. Η καταγγέλλουσα υποστηρίζει ότι ένα μέρος της ενίσχυσης καταβλήθηκε απευθείας στη Ryanair για προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης τα οποία η Ryanair φέρεται να εκτέλεσε η ίδια με το προσωπικό της. Ένα άλλο μέρος χρησιμοποιήθηκε για την κατάρτιση του ιπτάμενου προσωπικού, το οποίο στη συνέχεια προσελήφθη από τη Ryanair.

(84) Επιπλέον, η καταγγέλλουσα υποστηρίζει ότι η εικαζόμενη ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά. Θεωρεί ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις για την απαλλαγή της εικαζόμενης ενίσχυσης για επαγγελματική κατάρτιση βάσει του άρθρου 31 του ΓΚΑΚ και επικρίνει εν προκειμένω, πρώτον, την έλλειψη διαφάνειας της ενίσχυσης, δεύτερον, το γεγονός ότι έχει σημειωθεί υπέρβαση του ορίου κοινοποίησης και, τρίτον, ότι η προϋπόθεση που προβλέπεται στο άρθρο 31 παράγραφος 2 του ΓΚΑΚ δεν πληρούται, διότι το περιεχόμενο της επαγγελματικής κατάρτισης που κατά τους ισχυρισμούς υποστηρίζεται ισοδυναμεί με υποχρεωτικά πρότυπα κατάρτισης.

(85) Τέλος, η καταγγέλλουσα αμφισβητεί την ένσταση της Γερμανίας όσον αφορά την περίοδο διατήρησης των εμπορικών εγγράφων σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο (10 έτη). Η καταγγέλλουσα είχε παράσχει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με την εικαζόμενη ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση στην Επιτροπή στο πλαίσιο καταγγελίας που υποβλήθηκε το 2011. Στην απόφαση Hahn I αναφέρεται ρητά στις αιτιολογικές σκέψεις 2 και 3 ότι η Επιτροπή διαβίβασε την καταγγελία αυτή στη Γερμανία στις 18 Μαρτίου 2011. Ως εκ τούτου, η Γερμανία έλαβε γνώση του ζητήματος αυτού εννέα έτη μετά την καταβολή των κεφαλαίων το 2002 και, ως εκ τούτου, η φύλαξη και η αποθήκευση των σχετικών εγγράφων θα αποτελούσε αρμοδιότητα της διοίκησης της HCM. Η καταγγέλλουσα προσθέτει ότι στην περίπτωση αυτή θα έπρεπε να θεωρηθεί ότι η Γερμανία είχε στη διάθεσή της τα έγγραφα αλλά δεν τα προσκόμισε στην Επιτροπή κατόπιν αιτήματος. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([19]), θα έπρεπε να ληφθεί απόφαση με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες.

3.1.2.4. Η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης

(86) Οι παρατηρήσεις της καταγγέλλουσας σχετικά με τις περιστάσεις που περιβάλλουν την κατασκευή του υπόστεγου συντήρησης και της σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών σχετίζονται με τις παρατηρήσεις τις οποίες υπέβαλε στις 4 Μαρτίου 2011 και στις 9 Ιουνίου 2016. Η καταγγέλλουσα επισημαίνει ειδικότερα ότι υπήρχαν δημοσιεύματα στον Τύπο σύμφωνα με τα οποία η επένδυση της FFHG στις εγκαταστάσεις κατάρτισης πληρωμάτων και προσωπικού ανήλθε σε 9 εκατ. EUR. Επιπλέον, η καταγγέλλουσα αναφέρεται σε διάφορους δείκτες, συμπεριλαμβανομένων οργανικών δεσμών με το εποπτικό συμβούλιο της FFHG την περίοδο εκείνη, οι οποίοι καταδεικνύουν τη δυνατότητα καταλογισμού των αντίστοιχων συμφωνιών στο κράτος.

(87) Η καταγγέλλουσα υποστηρίζει επίσης ότι υπήρχαν πρόσθετες συμφωνίες σχετικά με τις εγκαταστάσεις κατάρτισης χειριστών και πληρωμάτων που κατασκευάστηκαν για τη Ryanair.

3.2. **Παρατηρήσεις της Ryanair**

3.2.1. *Σχετικά με την ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση στη Ryanair*

(88) Η Ryanair επικαλείται την προθεσμία παραγραφής για την ανάκτηση σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 και υποστηρίζει ότι έχει παρέλθει από την τελευταία καταβολή της ενίσχυσης το 2003.

([19]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

(89) Επιπλέον, η Ryanair επισημαίνει ότι η παραγραφή στην Ιρλανδία είναι εξαετής και ότι, ως εκ τούτου, η Ryanair δεν τηρεί κατ' ανάγκη αρχεία των συμφωνιών πέραν της εν λόγω διάρκειας. Ως εκ τούτου, η Ryanair δεν μπορεί να βασιστεί σε καμία πληροφορία σχετικά με το εν λόγω εικαζόμενο μέτρο ενίσχυσης για να αμυνθεί ή να αποδείξει την απουσία ενίσχυσης ή τη συμβατότητά της. Ως εκ τούτου, οποιαδήποτε σχετική έρευνα θα συνιστούσε παραβίαση των δικαιωμάτων υπεράσπισης και του δικαιώματος χρηστής διοίκησης της Ryanair. Τέλος, η Ryanair υποστηρίζει ότι δικαιούχος της κρατικής στήριξης δεν ήταν η ίδια, αλλά η εταιρεία συμβούλων «a und o Gettmann», την οποία προσέλαβε η HCM. Υπάρχει αντίφαση μεταξύ της διαπίστωσης της Επιτροπής ότι η HCM ενήργησε ως «απλός διαμεσολαβητής» μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair και του γεγονότος ότι η HCM χρηματοδότησε το 50 % της κατάρτισης με ίδια κεφάλαια.

3.2.2. *Η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης*

(90) Σύμφωνα με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Γερμανία υπέβαλε ανάλυση αποδοτικότητας των επίμαχων ρυθμίσεων για να αποδείξει τη συμμόρφωσή τους με την αρχή του IEOA, η οποία συνίσταται στον υπολογισμό της συνολικής καθαρής παρούσας αξίας των ταμειακών ροών που αποδίδονται στις ρυθμίσεις. Η Επιτροπή έχει επικρίνει διάφορα σημεία της ανάλυσης αυτής. Η Επιτροπή αρνήθηκε στη Ryanair την πρόσβαση στον φάκελο. Ως εκ τούτου, η Ryanair δεν είναι σε θέση να υποβάλει παρατηρήσεις σχετικά με τα σημεία που έθεσε η Επιτροπή κατά της ανάλυσης αποδοτικότητας που υπέβαλε η Γερμανία.

3.2.3. *Οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 που συνάφθηκαν μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair*

(91) Πρώτον, η Ryanair υποστηρίζει ότι υπήρχε πραγματική ανάγκη για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης. Ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn και η γύρω περιοχή εξαρτώνται από τα έσοδα που προέρχονται από τον τουρισμό. Έχει καταστεί αρκετά σύνηθες για τις περιφερειακές αρχές να πραγματοποιούν μέρος της προώθησης του εμπορικού τους σήματος σε ιστοτόπους και άλλα μέσα που προσφέρουν οι αεροπορικές εταιρείες. Το γεγονός ότι ακόμη και μεγάλες πόλεις, όπως η Ρώμη και το Παρίσι, πρέπει να επενδύσουν χωριστά σε διεθνή διαφήμιση αποδεικνύει την ακόμη μεγαλύτερη ανάγκη για λιγότερο γνωστές πόλεις και περιφέρειες να επενδύσουν στην εμπορική προώθηση της δικής τους εικόνας και εμπορικού σήματος.

(92) Δεύτερον, οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που παρέχει η Ryanair ικανοποιούν τις ανάγκες εμπορικής προώθησης των αγοραστών τους. Σκοπός του ομόσπονδου κράτους δεν ήταν να διαφημίσει τις αεροπορικές συνδέσεις της Ryanair με το Λονδίνο-Stansted, το Εδιμβούργο, το Newquay και τη Ρώμη, αλλά καθαρά να προωθήσει την περιοχή γύρω από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn στο διαδίκτυο. Σύμφωνα με τη Ryanair, η διαφήμιση στον ιστότοπό της και η εμπορική προώθηση σε περιοδικά πτήσεων επιτρέπουν τη βέλτιστη στόχευση ενός δέσμιου κοινού. Η αγορά των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη σημαντικού αριθμού αναποφάσιστων επιβατών, οι οποίοι περιηγούνται στον ιστότοπο των αεροπορικών εταιρειών αλιεύοντας προτάσεις προορισμών. Ειδικότερα, οι επιβάτες που αναζητούν προσφορές της τελευταίας στιγμής έχουν μόνο μια γενική ιδέα για το είδος του προορισμού τους (π.χ. ηλιόλουστος προορισμός, ιστορική πόλη κ.λπ.) και οριστικοποιούν την επιλογή τους με βάση το περιεχόμενο εμπορικής προώθησης που τους γνωστοποιείται. Ο ιστότοπος της Ryanair και τα άλλα μέσα προώθησής της ξεχωρίζουν εύκολα από την άποψη της αξίας για τον διαφημιζόμενο και ασφαλώς δεν είναι «συγκρίσιμα», από την άποψη αυτή, με εκείνα οποιουδήποτε άλλου αερομεταφορέα, πόσο μάλλον του επίσημου τουριστικού ιστοτόπου μιας τοπικής αυτοδιοίκησης, τον οποίο σπάνια επισκέπτονται αλλοδαποί. Ειδικότερα, η Ryanair αναφέρεται στη μοναδικότητα και την ελκυστικότητα του ιστοτόπου της.

(93) Τρίτον, η αναφορά σε δρομολόγια στις συμφωνίες του 2005 και του 2017 δεν αποσκοπούσε στην προώθηση της Ryanair, αντιθέτως το ομόσπονδο κράτος είναι εκείνο που χρειάζεται τις δεσμεύσεις της Ryanair όσον αφορά ορισμένο αριθμό πτήσεων και επιβατών, διότι η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα της διαφήμισης για την περιοχή εξαρτάται από την προβολή της, η οποία με τη σειρά της εξαρτάται από τον αριθμό των δυνητικών τουριστών που επισκέπτονται τον ιστότοπο της Ryanair και από τον αριθμό των επιβατών των αεροσκαφών της Ryanair που εκτίθενται σε εμπορική προώθηση εντός των πτήσεων. Σύμφωνα με τη Ryanair, οι δεσμεύσεις όσον αφορά τον αριθμό των πτήσεων και των επιβατών αποτελούν την καλύτερη εγγύηση ότι η εμπορική προώθηση από τη Ryanair για λογαριασμό του ομόσπονδου κράτους θα είναι επαρκώς ορατή. Επιπλέον, η αύξηση του ποσοστού των εισερχόμενων επιβατών είναι επιθυμητή για το ομόσπονδο κράτος. Από την οπτική γωνία μιας περιφερειακής αρχής όπως το ομόσπονδο κράτος, οι εισερχόμενοι επιβάτες που φθάνουν στους αερολιμένες, και κατόπιν αναχωρούν από αυτούς, είναι πολύ πιθανότερο να αποφέρουν στην περιοχή έσοδα μη αεροναυτικού χαρακτήρα απ' ό,τι οι τοπικοί επιβάτες που χρησιμοποιούν τους αερολιμένες για να μεταβούν αεροπορικώς σε προορισμούς του εξωτερικού. Οι αλλοδαποί επιβάτες είναι πολύ πιθανότερο να δαπανήσουν χρήματα στην περιοχή σε ξενοδοχεία, εστιατόρια, για αναμνηστικά, τοπικά προϊόντα και υπηρεσίες, ενοικίαση αυτοκινήτων κ.λπ., και τα περιφερειακά αξιοθέατα είναι φυσικά πιο ενδιαφέροντα για τους εισερχόμενους επιβάτες.

(94) Επικουρικώς, η Ryanair υποστηρίζει ότι το ομόσπονδο κράτος μπορεί να επιδίωξε οικονομικούς στόχους μέσω των συμφωνιών εμπορικής προώθησης. Ακόμη και ένας μέτοχος με μερίδιο 17,5 % μπορεί να επιδιώξει οικονομικούς στόχους. Ακόμη και μια μη ελέγχουσα συμμετοχή, όπως η συμμετοχή του ομόσπονδου κράτους στη FFHG πριν από το 2009, μπορεί να δικαιολογήσει μια κοινή ανάλυση με τις συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών από νομική άποψη. Η Fraport και το ομόσπονδο κράτος της Έσσης, οι άλλοι δύο μέτοχοι της FFHG, ήταν επίσης κρατική εταιρεία και κρατική οντότητα αντίστοιχα. Με άλλα λόγια, ακόμη και προτού το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου αποκτήσει μερίδιο 82,5 % στην FFHG την 1η Ιανουαρίου 2009, τόσο το συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005 όσο και οι ιδιοκτήτες της FFHG εκπροσωπούσαν εντέλει το κράτος. Ως εκ τούτου, δεν επιβάλλεται το συμπέρασμα ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί πως το συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας και η FFHG δεν αποτελούν ενιαία οικονομική οντότητα. Τουλάχιστον, η Επιτροπή θα πρέπει να κάνει διάκριση μεταξύ της περιόδου από τις 4 Νοεμβρίου 2005 (δηλαδή από την υπογραφή της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005) έως την 31η Δεκεμβρίου 2008, όταν το ομόσπονδο κράτος κατείχε το 17,5 % της FFHG, και από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 2 Αυγούστου 2017, όταν κατείχε το 82,5 % της FFHG.

(95) Επιπλέον, η επιδίωξη γενικού συμφέροντος από το ομόσπονδο κράτος δεν αποκλείει την ταυτόχρονη επιδίωξη εμπορικών συμφερόντων. Το ομόσπονδο κράτος μπορεί να ενήργησε ως ιδιοκτήτης ενός «χαρτοφυλακίου εμπορικών σημάτων».

(96) Επιπλέον, οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης τιμολογούνταν στην αγοραία αξία τους. Η τιμή των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης στα μέσα ενημέρωσης της Ryanair αντανακλούσε την εξαιρετική δημοτικότητα του ιστοτόπου της Ryanair. Σύμφωνα με τη Ryanair, η πρακτική της Επιτροπής, ιδίως στις υποθέσεις Μασσαλία και Μπρατισλάβα ([20]), συνηγορεί υπέρ αυτής της παραδοχής. Στη δεύτερη υπόθεση, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ακόμη και εάν ένας αερολιμένας δεν πληρώνει για την παροχή πρόσθετων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης στον ιστότοπο της Ryanair, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να αποκτά ορισμένη αξία από το γεγονός και μόνο ότι εμφανίζεται σε αυτό ως προορισμός.

(97) Τέλος, η Ryanair υποστηρίζει ότι δεν επωφελήθηκε από πλεονέκτημα. Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η εμπορική προώθηση στην οποία προβαίνει για τις δικές της υπηρεσίες διαφέρει από άποψη περιεχομένου και είναι ευαίσθητη στον χρόνο. Οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης της Ryanair αγοράζονται τόσο από δημόσιους όσο και από ιδιώτες αγοραστές. Δεν υπάρχει κανόνας σύμφωνα με τον οποίο οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που αγοράζονται από πελάτη δεν πρέπει να ωφελούν άλλους.

3.2.4. *Οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 που συνάφθηκαν μεταξύ της FFHG και της Ryanair*

(98) Σύμφωνα με τη Ryanair, η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δεν παρουσιάζει συγκριτική ανάλυση και εφαρμόζει μόνο ανάλυση αποδοτικότητας στις συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016, χωρίς να παρέχει κανέναν λόγο για την εξαίρεση της συγκριτικής ανάλυσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να συγκρίνει τις συμφωνίες της Ryanair με δημόσιους αερολιμένες που εικάζεται ότι εμπεριέχουν κρατική ενίσχυση με εκείνες που έχει συνάψει με ιδιωτικούς και δημόσιους-ιδιωτικούς αερολιμένες. Σύμφωνα με τη νομολογία της ΕΕ, η Επιτροπή θα πρέπει, καταρχάς, να βασιστεί σε μια συγκριτική προσέγγιση και να χρησιμοποιήσει μια λύση με βάση το κόστος μόνο σε περίπτωση έλλειψης οποιουδήποτε διαθέσιμου δείκτη αναφοράς. Υπό το πρίσμα της απόφασης Chronopost ([21]) και της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης ([22]), το κριτήριο μπορεί να μετατραπεί από κριτήριο σύγκρισης με βάση την αγορά σε κριτήριο αποδοτικότητας βάσει κόστους/εσόδων μόνο σε περιπτώσεις στις οποίες δεν υπάρχει δυνατότητα σύγκρισης με ιδιώτη επενδυτή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να βασίζεται στο κριτήριο κερδοφορίας (με βάση το κόστος και τα έσοδα) μόνο επικουρικά.

(99) Όσον αφορά τις συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013 και του 2015, η Επιτροπή υπέπεσε σε νομικό σφάλμα κρίνοντας ότι μια υποτιθέμενη μειωμένη κερδοφορία (κάτι που δεν συνέβαινε), και όχι η έλλειψη κερδοφορίας, αρκεί για τη διαπίστωση της ύπαρξης ενίσχυσης. Η προσέγγιση της Επιτροπής βασίζεται στην παραδοχή ότι ένας φορέας της οικονομίας της αγοράς δεν θα δεχόταν ποτέ μείωση των κερδών ως αποτέλεσμα επαναδιαπραγμάτευσης συμφωνιών για οποιονδήποτε λόγο. Εάν η προσέγγιση αυτή επιβεβαιωθεί, το κριτήριο του φορέα της οικονομίας της αγοράς θα μετατρεπόταν σε απαίτηση για σταθερά ή αυξανόμενα κέρδη. Αυτό δεν θα λάμβανε υπόψη τις συχνές περιστάσεις στις

([20]) Απόφαση της Επιτροπής (EU) 2016/1698, της 20ής Φεβρουαρίου 2014, στην υπόθεση SA.22932 (11/C) (πρώην NN 37/07) σχετικά με τα μέτρα που έθεσε σε εφαρμογή η Γαλλία υπέρ του αερολιμένα Marseille Provence και των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα (ΕΕ L 260 της 27.9.2016, σ. 1)· απόφαση της Επιτροπής 2011/60/ΕU, της 27ης Ιανουαρίου 2010, στην υπόθεση 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), σκέψη 114.

([21]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Ιουλίου 2003, Chronopost κατά UFEX, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-83/01 P, C-93/01 P και C-94/01 P, ECLI:EU:C:2003:388, σκέψεις 38-40.

([22]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1), σκέψεις 225-228.

οποίες ένας εμπορικός φορέας μπορεί να αποδεχθεί χαμηλότερα κέρδη. Για παράδειγμα, το καθαρό αποτέλεσμα της μείωσης των τιμών που προέκυψε ως αποτέλεσμα της εισόδου ενός ανταγωνιστή στην αγορά μπορεί μεν να είναι η μείωση των κερδών, αλλά ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να έχει επιδείξει συμπεριφορά μεγιστοποίησης του κέρδους. Στην προκειμένη υπόθεση, για παράδειγμα, υπό το πρίσμα των αλλαγών στους όρους των συναλλαγών, θα ήταν λογικό η FFHG να συναινέσει σε μείωση της κερδοφορίας, ώστε να συμβαδίζει με τις προσπάθειες της Ryanair για τη διάσωση της λειτουργίας δρομολογίων με χαμηλές επιδόσεις. Για παράδειγμα, το 2010 θεσπίστηκε στη Γερμανία τέλος για τις αεροπορικές μεταφορές επιβατών ύψους 8 EUR, ενώ το 2014 θεσπίστηκε στη Γερμανία τέλος ασφάλειας ύψους 3,36 EUR (το οποίο στη συνέχεια αυξήθηκε σε 4,4 EUR). Κάθε φορά, τα μέρη φαίνεται ότι περίμεναν ένα ή δύο έτη για να καθορίσουν αν το μέτρο έπρεπε να διατηρηθεί ή να ανακληθεί λόγω των αρνητικών επιπτώσεών του στην κυκλοφορία, προτού εξετάσουν το ενδεχόμενο προσαρμογών.

(100) Σύμφωνα με τη Ryanair, εστιάζοντας στενά στη συμπληρωματική συμφωνία του 2013 και στην επισημείωση του 2015 και παραβλέποντας την ευρύτερη εικόνα της προσαρμογής της συμφωνίας παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005, η Επιτροπή θα παραβίαζε την αρχή σύμφωνα με την οποία «[σ]το πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, απαιτείται η εξέταση της εμπορικής πράξεως στο σύνολό της [...]» ([23]).

(101) Επίσης, από έκθεση του Δεκεμβρίου 2013 που εκπονήθηκε από την εταιρεία παροχής επιχειρηματικών συμβουλών Oxera κατόπιν εντολής της Ryanair προκύπτει ότι η συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013 και η συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2015 ήταν κερδοφόρες για τον αερολιμένα τόσο σε αυτόνομη βάση όσο και εάν ο αερολιμένας συνέχιζε ή ανανέωνε προηγούμενη συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών. Αυτό παρέχει ισχυρά αποδεικτικά στοιχεία ότι και οι δύο συμφωνίες συνάδουν με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(102) Όσον αφορά τη συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016, η Ryanair ισχυρίζεται ότι ήταν κερδοφόρα εξεταζόμενη εκ των προτέρων, όπως προκύπτει από την έκθεση της Oxera.

(103) Επιπλέον, η Ryanair αμφισβητεί ότι η συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016 καταλογίζεται στο κράτος και περιλαμβάνει κρατικούς πόρους. Η συμφωνία υπεγράφη στις 9 Σεπτεμβρίου 2016, χρονική στιγμή κατά την οποία το ομόσπονδο κράτος είχε μόλις εξέλθει από μια πρόσφατη αποτυχημένη πώληση της FFHG και συμμετείχε ενεργά στην πώληση της FFHG σε άλλον αγοραστή, και λίγο πριν (5 μήνες) το ομόσπονδο κράτος υπογράψει συμφωνία αγοράς μετοχών με την HNA Airport Group GmbH την 1η Μαρτίου 2017. Δεδομένου ότι η προετοιμασία μιας συμφωνίας αγοράς μετοχών διαρκεί μερικούς μήνες, είναι αναμενόμενο ότι, όταν υπεγράφη η συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016, το ομόσπονδο κράτος γνώριζε ήδη ότι η FFHG θα πωλούνταν στην HNA Airport Group GmbH και ότι το ομόσπονδο κράτος δεν θα ήταν υποχρεωμένο να εκτελέσει τη συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016. Ως εκ τούτου, η συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016 υπεγράφη από το ομόσπονδο κράτος, αλλά εξ ονόματος της HNA Airport Group GmbH. Δεδομένου ότι η HNA Airport Group GmbH δεν είναι κρατική οντότητα, οι οικονομικοί πόροι της δεν αποτελούν κρατικούς πόρους, ούτε και η συμφωνία καταλογίζεται στο κράτος.

### 3.3. **Παρατηρήσεις της FFHG**

#### 3.3.1. *Οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 μεταξύ της FFHG και της Ryanair*

(104) Η FFHG παραπέμπει στην έκθεση της Oxera που υπέβαλε η Ryanair και επαναλαμβάνει ότι οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 συνάδουν με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(105) Η FFHG αμφισβητεί τις αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα και τις παραδοχές της μελέτης της PwC του 2016. Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα, η FFHG εξηγεί ότι οι προβλέψεις της PwC τέθηκαν στη διάθεση της FFHG υπό μορφή σχεδίου πριν από την τελική έκδοση και, ως εκ τούτου, ελήφθησαν υπόψη πριν από τη σύναψη της συμφωνίας παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016. Το καθεστώς παροχής κινήτρων στη συμφωνία (το λεγόμενο «καθεστώς ανάπτυξης») έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε η Ryanair να μην λαμβάνει έκπτωση επί του τέλους ανά επιβάτη εάν ο αριθμός των επιβατών μειωθεί ή παραμείνει ο ίδιος σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Ως εκ τούτου, θα μπορούσε να θεωρηθεί εκ των προτέρων ότι η επιβατική κίνηση της Ryanair θα αυξανόταν κατά τη διάρκεια της συμφωνίας παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016. Το επιχειρηματικό σχέδιο της FFHG για το 2017 προέβλεπε επίσης αύξηση του συνολικού αριθμού επιβατών κατά [5 – 10] % μεταξύ 2016 και 2017. Επιπλέον, οι ανησυχίες της Επιτροπής σχετικά

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

με την έλλειψη εκτίμησης κινδύνου από τη μελέτη της PwC εξετάστηκαν στην έκθεση της Oxera. Το ίδιο ισχύει και για τις ανησυχίες της Επιτροπής σχετικά με τον κίνδυνο να παύσει αμέσως η Ryanair όλες τις δραστηριότητες στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn από το 2016 και μετά. Ο υπολογισμός της μελέτης της Oxera βασίζεται σε ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης [3,5 – 4,0] %· αυτός αντιστοιχεί στις επιδόσεις του κλάδου την εποχή εκείνη. Εάν η Ryanair μπορούσε να επωφεληθεί από το καθεστώς παροχής κινήτρων, η αξία της συμφωνίας παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2016 θα είχε αυξηθεί από [20 – 25] εκατ. EUR (σύμφωνα με το βασικό σενάριο) σε [25 – 30] εκατ. EUR.

3.3.2. *Η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης*

(106) Η FFHG ισχυρίζεται ότι η χρηματοδότηση μιας σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης, συνάδει με την αρχή του ΙΕΟΑ. Η FFHG αμφισβητεί τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με μεθοδολογικά σημεία της ανάλυσης κερδοφορίας που παρατίθενται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(107) Πρώτον, το ποσό της απόσβεσης είχε ήδη εξαιρεθεί από τις ταμειακές ροές που υπολόγισε η Γερμανία.

(108) Δεύτερον, το αρχικό κόστος επένδυσης ύψους περίπου [100 000 – 200 000] EUR είχε ήδη ληφθεί υπόψη και, ακόμη και αν δεν είχε ληφθεί υπόψη (κάτι που δεν ισχύει), η προσθήκη του θα εξακολουθούσε να οδηγεί σε θετική καθαρή παρούσα αξία (στο εξής: ΚΠΑ).

(109) Τρίτον, η FFHG εξηγεί ότι οι ετήσιες ταμειακές εισροές που αμφισβητήθηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας αφορούσαν στην πραγματικότητα είτε ετήσια έξοδα είσπραξης και/ή πάγια παρεπόμενα έξοδα που αντιπροσωπεύουν ταμειακές εκροές και υπολογίστηκαν δεόντως στην ανάλυση κερδοφορίας, είτε τόκους των οποίων η εξαίρεση από την ανάλυση κερδοφορίας θα είχε θετικό αντίκτυπο στην ΚΠΑ.

(110) Τέταρτον, το προεξοφλητικό επιτόκιο [4,0 – 4,5] %, το οποίο στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογική σκέψη 266) αμφισβητείται ως υπερβολικά χαμηλό, ήταν στην πραγματικότητα μάλλον συντηρητικό. Ακόμη και αν υποτεθεί ότι ένα κατάλληλο εναλλακτικό προεξοφλητικό επιτόκιο θα μπορούσε να είναι [5 – 10] %, το υψηλότερο τούτο προεξοφλητικό επιτόκιο θα είχε θετικό, και όχι αρνητικό, αντίκτυπο στην ΚΠΑ λόγω του προφίλ ταμειακών ροών για τις συγκεκριμένες συμφωνίες, δεδομένου ότι η καταβολή ειδικού μισθώματος από τη Ryanair για το 2010 αντιπροσώπευε σημαντική ταμειακή εισροή [0 – 5] εκατ. EUR και καθένα από τα επόμενα 14 έτη θα οδηγούσε σε πολύ μικρές ταμειακές εκροές. Ως εκ τούτου, η FFHG καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αύξηση του προεξοφλητικού επιτοκίου θα οδηγούσε και πάλι στο συμπέρασμα ότι οι συμφωνίες ήταν σύμφωνες με την αρχή του ΙΕΟΑ.

## 4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

### 4.1. **Σχετικά με τα μέτρα για την FFHG**

4.1.1. *Η εγγύηση την οποία χορήγησε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG*

(111) Η Γερμανία αμφισβητεί την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος και, εναλλακτικά, παραπέμπει στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1407/2013 της Επιτροπής ([24]).

(112) Όσον αφορά το οικονομικό πλεονέκτημα, η Γερμανία επαναλαμβάνει ότι πληρούνταν οι σωρευτικές προϋποθέσεις της ανακοίνωσης της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων ([25]) (στο εξής: ανακοίνωση για τις εγγυήσεις). Πράγματι, η Γερμανία υποστηρίζει ότι α) ο δανειολήπτης δεν αντιμετώπιζε οικονομικές δυσχέρειες κατά τον χρόνο σύναψης της σύμβασης, β) το πεδίο εφαρμογής της εγγύησης μπορούσε να καθοριστεί κατά τον χρόνο έκδοσής της και γ) η εγγύηση δεν κάλυπτε πάνω από το 80 % της υποχρέωσης. Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι δύο πρώτες από αυτές τις προϋποθέσεις δεν αμφισβητήθηκαν από την Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Η μόνη αμφιβολία που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας φαίνεται να αφορά την τελευταία από τις προαναφερθείσες σωρευτικές προϋποθέσεις, δηλαδή ότι η FFHG κατέβαλε για την εγγύηση τιμή που καθορίζεται βάσει κριτηρίων της αγοράς. Ως προς αυτό, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η τιμή είναι καθορισμένη βάσει κριτηρίων της αγοράς.

([24]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1407/2013 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L 352 της 24.12.2013, σ. 1).

([25]) Ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων (ΕΕ C 155 της 20.6.2008, σ. 10).

(113) Πρώτον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι το ομόσπονδο κράτος δεν διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνωσία για τον υπολογισμό της προμήθειας εγγύησης σύμφωνα με τους όρους της αγοράς και μπορούσε εύλογα να αναμένει ότι τα αποτελέσματα της [εταιρείας συμβούλων] ήταν ακριβή. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι, στην πράξη, δεν ήταν δυνατόν να αναμένεται από το ομόσπονδο κράτος, μεταξύ άλλων από άποψη κόστους, να αμφισβητήσει την έκθεση της [εταιρείας συμβούλων] χωρίς καμία ένδειξη αμφιβολίας ως προς την ακρίβειά της και το γεγονός ότι θα μπορούσε να αποφέρει πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, στην FFHG. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι δεν είναι αναγκαίο να καθοριστεί αν ο υπολογισμός της Επιτροπής είναι ορθός ή όχι, δεδομένου ότι το ομόσπονδο κράτος χρησιμοποίησε αρμόδιο τρίτο για να καθορίσει προμήθεια εγγύησης σύμφωνη με τις προμήθειες της αγοράς και, ως εκ τούτου, εκπλήρωσε την υποχρέωσή του βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις. Το ομόσπονδο κράτος επισημαίνει ότι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι διάδικοι θα είχαν συμφωνήσει διαφορετική προμήθεια εγγύησης εάν η [εταιρεία συμβούλων] είχε καταλήξει σε διαφορετικό συμπέρασμα. Ως εκ τούτου, το ομόσπονδο κράτος θεωρεί ότι δημιουργήθηκε δικαιολογημένη εμπιστοσύνη, η οποία πρέπει να ληφθεί υπόψη από την Επιτροπή.

(114) Δεύτερον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η υπό εξέταση εγγύηση αποτελεί εγγύηση εκτέλεσης της σύμβασης (Vertragserfüllungsbürgschaft). Σύμφωνα με τη Γερμανία, αυτό το είδος εγγύησης συνεπάγεται όφελος για τον εγγυητή (δηλαδή το ομόσπονδο κράτος) σε περίπτωση κατάπτωσης της εγγύησης (Bürgschaftsfall), το οποίο θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον καθορισμό της προμήθειας εγγύησης. Η εγγύηση καλής εκτέλεσης της σύμβασης θα πρέπει να αξιολογείται σύμφωνα με διαφορετικά κριτήρια σε σχέση με την εγγύηση για την εξασφάλιση δανείου, καθώς μειώνει τον κίνδυνο αθέτησης για τον εγγυητή. Πράγματι, η Γερμανία εξηγεί ότι, σε περίπτωση αθέτησης της FFHG, το εγγυημένο ποσό θα καταβαλλόταν από το ομόσπονδο κράτος στη Haitec μόνο μετά την επιστροφή του ακινήτου από τη Haitec. Ως εκ τούτου, σε περίπτωση κατάπτωσης της εγγύησης, το ομόσπονδο κράτος θα λάμβανε το ακίνητο, συμπεριλαμβανομένου του υπόστεγου συντήρησης που κατασκευάστηκε έκτοτε, χωρίς να οφείλεται καμία αποζημίωση στη Haitec. Το υπόστεγο συντήρησης θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ακόμη και χωρίς δραστηριότητες πτήσεων και τουλάχιστον θα διατηρούσε, ή και θα αύξανε, την αξία του ακινήτου.

(115) Σε περίπτωση μη κατάπτωσης της εγγύησης, εφόσον το ομόσπονδο κράτος εξακολουθούσε να είναι μέτοχος της FFHG, θα είχε επίσης επωφεληθεί από την επαναφορά του ακινήτου στη FFHG, διότι η επαναφορά θα είχε αυξήσει τη συνολική αξία των μετοχών της FFHG.

(116) Ακόμη και μετά τη μεταβίβαση των μετοχών του ομόσπονδου κράτους στον ιδιώτη επενδυτή HNA, παρέμεινε κάποιο όφελος για το ομόσπονδο κράτος, δεδομένου ότι η FFHG ήταν υποχρεωμένη να μεταβιβάσει το ακίνητο στο ομόσπονδο κράτος σε περίπτωση κατάπτωσης της εγγύησης ([26]). Το γεγονός ότι το ακίνητο, χάρη στο υπόστεγο συντήρησης που κατασκευάστηκε σε αυτό, θα είχε σημαντική αξία, θα μείωνε τον πραγματικό κίνδυνο αθέτησης του ομόσπονδου κράτους.

(117) Η παραδοχή της FFHG και του ομόσπονδου κράτους, κατά τον χρόνο σύναψης της εγγύησης, ότι η πώληση στη Haitec θα οδηγούσε σε βιώσιμη αύξηση της αξίας του γεωτεμαχίου επιβεβαιώθηκε εκ των υστέρων, καθώς οι επενδύσεις ύψους περίπου 40 εκατ. EUR που πραγματοποίησε η Haitec αποδείχθηκαν σημαντικά υψηλότερες απ' ό,τι είχε αρχικά προγραμματιστεί.

(118) Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι ο υπολογισμός της προμήθειας εγγύησης από την Επιτροπή είναι ορθός και ότι η διαφορά μεταξύ της προμήθειας που καθορίστηκε από την [εταιρεία συμβούλων] (2,56 %) και της προμήθειας που καθόρισε η Επιτροπή (3,10 % – 4,41 %) συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα για τη FFHG, το πλεονέκτημα αυτό συνίσταται σε διαφορά μόνο 0,54 μονάδων, δηλαδή ετήσια διαφορά 33 480 EUR. Μετά από 3 έτη, το συνολικό ποσό των 100 440 EUR θα εξακολουθούσε να είναι σημαντικά χαμηλότερο από το ποσό που ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1407/2013.

(119) Τέλος, η Γερμανία δεν γνωρίζει να υπάρχει σχέση μεταξύ της μητρικής εταιρείας της Haitec (City Leasing Ltd) και της Ryanair.

4.1.2. *Η «διπλή» πώληση γεωτεμαχίου από την FFHG*

(120) Η Γερμανία ενημερώνει την Επιτροπή ότι, σε αντίθεση με όσα προβλέπονταν στη σύμβαση πώλησης του 2014 μεταξύ της FFHG και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, δεν συντάχθηκε πραγματογνωμοσύνη όταν η FFHG άσκησε το δικαίωμα υπαναχώρησής της. Αντιθέτως, η μεταβίβαση του γεωτεμαχίου «κατοικιών» πραγματοποιήθηκε σε μηδενική αξία, ήτοι στην ίδια τιμή με την αρχική πώληση.

([26]) Συμφωνία αγοράς μετοχών με τη HNA, σημείο 8.2 παράγραφος 4.

(121) Η Γερμανία αιτιολογεί την απόφαση αυτή υποστηρίζοντας ότι δεν υπήρχε καμία ένδειξη ότι οι τιμές για το γεωτεμάχιο «κατοικιών» θα είχαν αλλάξει κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της σύμβασης πώλησης του 2014 και της άσκησης του δικαιώματος υπαναχώρησης το 2016. Επιπλέον, η Γερμανία παρατηρεί ότι η αρχική πραγματογνωμοσύνη της επιτροπής εμπειρογνωμόνων για τις αξίες ακινήτων για την περιοχή Osteifel-Hunsrück, την οποία διέταξε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και η οποία συμπληρώθηκε από έκθεση της SGD Nord, κατέληξε σε σημαντική αρνητική αξία για το γεωτεμάχιο (περίπου [-5 – -2] εκατ. EUR, με βάση εκτίμηση του κόστους για τον κατεδάφιση κτιρίων και την αποκατάσταση της γης ύψους [4 – 6] εκατ. EUR και τη θετική αξία πώλησης του γεωτεμαχίου, μετά την κατεδάφιση των κτιρίων και την αποκατάσταση του χώρου, ύψους [1 – 4] εκατ. EUR). Για να υπογραμμίσει περαιτέρω τη θέση της, η Γερμανία ζήτησε νέα πραγματογνωμοσύνη από την επιτροπή εμπειρογνωμόνων για τις αξίες ακινήτων για την περιοχή Osteifel-Hunsrück, μετά την κοινοποίηση της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, προκειμένου να αξιολογήσει αν, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών κατά τον χρόνο άσκησης του δικαιώματος υπαναχώρησης, η αγοραία αξία του γεωτεμαχίου «κατοικιών» ήταν πράγματι μηδέν EUR. Η πραγματογνωμοσύνη αυτή επιβεβαιώνει την ανάλυση της Γερμανίας. Η Γερμανία εξηγεί ότι το γεγονός ότι η ADC προσέφερε υψηλότερη τιμή πώλησης μπορεί να οφείλεται σε εικασίες ότι το γεωτεμάχιο «κατοικιών» θα μπορούσε να αναπτυχθεί επιτυχώς μετά την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα. Αυτή η υποκειμενική προσδοκία ενός ιδιώτη επενδυτή (η οποία δεν φαίνεται να επιβεβαιώθηκε, δεδομένου ότι η γη παραμένει αχρησιμοποίητη) δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση την αντικειμενική ανάλυση του ομόσπονδου κράτους κατά τον χρόνο της πώλησης, όπως επιβεβαιώνεται από τη μεταγενέστερη πραγματογνωμοσύνη.

### 4.2. **Όσον αφορά τα μέτρα δυνητικής ενίσχυσης προς τη Ryanair**

#### 4.2.1. *Οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair*

(122) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2005 είναι ανεξάρτητη από τις αερολιμενικές υπηρεσίες που προσφέρει η FFHG και ότι οι πληρωμές που πραγματοποίησε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στη Ryanair αντιστοιχούν στις τιμές της αγοράς. Για τον σκοπό αυτόν, η Γερμανία συνέκρινε τις τιμές που χρέωνε η Ryanair με τις τιμές που χρεώνουν άλλοι ιστότοποι για παρόμοιες διαφημιστικές εκστρατείες. Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι ο τουρισμός είναι σημαντικός για την οικονομία του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και ότι η στρατηγική για τον τουρισμό που θεσπίστηκε το 2015 δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ξένη αγορά και ότι, ως εκ τούτου, η προσέλκυση περισσότερων εισερχόμενων τουριστών από το εξωτερικό αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερης προσοχής στη στρατηγική εμπορικής προώθησης του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία θεωρεί ότι η διαφήμιση στον ιστότοπο της Ryanair είναι πιο αποτελεσματική, λόγω των διεθνών χρηστών που επισκέπτονται τον εν λόγω ιστότοπο.

(123) Κατά την άποψη της Γερμανίας, οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 αποτελούσαν μέτρα προώθησης του τουρισμού και όχι προώθηση της Ryanair. Ως εκ τούτου, οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης σχεδιάστηκαν σύμφωνα με τους όρους της αγοράς, δηλαδή οι πληρωμές που παρείχε το ομόσπονδο κράτος αντιστοιχίζονταν σε κάθε περίπτωση με υπηρεσίες εμπορικής προώθησης προστιθέμενης αξίας.

(124) Οι συγκεκριμένες υπηρεσίες παρασχέθηκαν από τη Ryanair ως χωριστές υπηρεσίες εμπορικής προώθησης, ανεξάρτητα από τις δραστηριότητες πτήσεων εντός ή πλησίον του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Ειδικότερα, στόχος ήταν η προώθηση της Ρηνανίας-Παλατινάτου ως τουριστικού τόπου και η αύξηση του ποσοστού των τουριστών που παραμένουν τουλάχιστον μία νύχτα στη Ρηνανία-Παλατινάτο μεταξύ των επιβατών της Ryanair που φθάνουν σε εμπορικούς αερολιμένες οι οποίοι βρίσκονται εντός ή πλησίον της Ρηνανίας-Παλατινάτου (εισερχόμενη κίνηση). Εκτός από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, περιλαμβάνονται οι αερολιμένες Karlsruhe/Baden-Baden, Στρασβούργο, Saarbrücken, Λουξεμβούργο, Cologne-Bonn και Frankfurt-Main. Η τελευταία συμφωνία εμπορικής προώθησης συνήφθη τον Οκτώβριο του 2017, όταν η ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn είχε ήδη ολοκληρωθεί με τη μεταβίβαση των μετοχών του ομόσπονδου κράτους το καλοκαίρι του 2017.

(125) Σύμφωνα με τη Γερμανία, αυτή η ευρεία προσέγγιση του ομόσπονδου κράτους, ιδίως η συμπερίληψη των διαφόρων αερολιμένων, έρχεται επίσης σε αντίθεση με την υπόθεση της Επιτροπής (αιτιολογική σκέψη 239 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας) ότι τα μέτρα εμπορικής προώθησης αποσκοπούσαν κυρίως στην προώθηση των αεροπορικών υπηρεσιών της Ryanair προς και από τη Ρηνανία-Παλατινάτο. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με το γεγονός ότι οι περισσότεροι από τους επιβάτες που μεταφέρει η Ryanair από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn αναχωρούν (το [75 – 80] % της επιβατικής κίνησης Frankfurt-Hahn αποτελεί εξερχόμενη κίνηση, όπως αποδεικνύεται από μελέτη της Dornier Consulting την οποία υπέβαλε η Γερμανία). Η παραδοχή της Επιτροπής ότι ο σκοπός της προώθησης του τουρισμού «δεν έχει επιτευχθεί» πρέπει να απορριφθεί ως αμιγώς υποθετική. Η Επιτροπή δεν αντιλήφθηκε ότι οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης δεν αποσκοπούσαν μόνο στην αύξηση των επιβατών. Η Γερμανία απορρίπτει την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής ότι οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 περιλάμβαναν, στην πραγματικότητα, ενίσχυση λειτουργίας υπέρ της Ryanair. Ειδικότερα, η Γερμανία υπογραμμίζει ότι οι υποχρεώσεις της Ryanair βάσει της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2017 θα μπορούσαν επίσης να εκπληρωθούν εάν οι τουρίστες που είχαν ταξιδέψει σε άλλους αερολιμένες εκτός του ομόσπονδου κράτους οδηγούνταν στη Ρηνανία-Παλατινάτο και διανυκτέρευαν εκεί.

(126) Η Ryanair επιλέχθηκε ως συμβαλλόμενο μέρος διότι διαθέτει υψηλό επίπεδο ικανοτήτων στον τομέα της εμπορικής προώθησης τοποθεσιών και επειδή, ως αεροπορική εταιρεία, η Ryanair μεταφέρει τουρίστες σε αερολιμένες που βρίσκονται στο ομόσπονδο κράτος ή πλησίον του από διάφορους αερολιμένες. Η Ryanair ήταν ρεαλιστικά σε θέση να προσελκύσει μεγάλο αριθμό επισκεπτών στο ομόσπονδο κράτος διότι εξυπηρετεί μεγάλο αριθμό αερολιμένων που βρίσκονται εντός και γύρω από το ομόσπονδο κράτος και είχε αποκτήσει μεγάλη παρουσία στην αγορά στον τομέα της εμπορικής προώθησης με την πάροδο των ετών, ενώ ήταν επίσης γνωστή για την παροχή αποτελεσματικών υπηρεσιών εμπορικής προώθησης.

(127) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης μπορούσαν να αγοραστούν χωρίς δημόσιο διαγωνισμό, διότι η γερμανική νομοθεσία για τις δημόσιες συμβάσεις προέβλεπε εξαίρεση όταν μόνο ένας φορέας, η Ryanair, είναι ρεαλιστικά σε θέση να παράσχει τις υπηρεσίες. Επίσης, επειδή η αγορά αποτελούσε μέρος των καθηκόντων δημόσιας πολιτικής του, δηλαδή της προώθησης του τουρισμού και της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ενήργησε ως δημόσιος αγοραστής που επιδίωκε τον στόχο δημόσιας πολιτικής του.

(128) Επιπλέον, η FFHG ουδόλως συμμετείχε στη σύναψη των συμφωνιών εμπορικής προώθησης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα έπρεπε να διαχωρίσει τη στρατηγική εμπορικής προώθησης από την ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

(129) Η Γερμανία υποστηρίζει επίσης ότι οι τιμές για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ήταν σύμφωνες με την αγορά. Στις αρχές του 2017 προσλήφθηκε εξωτερικός και ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας με ειδική εμπειρογνωσία τόσο στον τομέα του τουρισμού όσο και στον τομέα των αερολιμένων. Ο εν λόγω εμπειρογνώμονας καθόρισε τις τιμές της αγοράς για τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης μέσω συγκριτικής αξιολόγησης και έρευνας αγοράς, από τις οποίες προέκυψε ότι η προσφορά της Ryanair ήταν η πλέον συμφέρουσα. Στη συνέχεια, ο εμπειρογνώμονας προσδιόρισε διάφορες πτυχές που έπρεπε να εξεταστούν προκειμένου η συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2017 να συνάδει με τους όρους της αγοράς, όπως ο περιορισμός της διάρκειας σε 3 έτη κατ' ανώτατο όριο και η ανεξάρτητη παρακολούθηση.

(130) Η Ryanair και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου συμφώνησαν ότι οι πληρωμές θα πραγματοποιούνταν μόνον εφόσον ο αριθμός των διανυκτερευόντων επισκεπτών για τη σχετική περίοδο τεκμηριωνόταν επαρκώς βάσει γενικά αποδεκτών μεθοδολογιών και προτύπων της αγοράς. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης της Ryanair με τους όρους της συμφωνίας ανατέθηκε στην Coyne Research. Η Γερμανία εξηγεί ότι, μεταξύ [...] και [...] τριμήνου του [...], η Ryanair μετέφερε περισσότερους από [...] διανυκτερεύοντες επισκέπτες στη Ρηνανία-Παλατινάτο ([...] % μέσω του αερολιμένα Frankfurt-Hahn).

(131) Λόγω της κίνησης από την Επιτροπή της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατήγγειλε τη συμφωνία την 31η Δεκεμβρίου 2018.

4.2.2. *Η στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση στη Ryanair*

(132) Η Γερμανία επιβεβαίωσε ότι η Ryanair ήταν ο τελικός αποδέκτης των πληρωμών από το ομόσπονδο κράτος και ότι η HCM ήταν απλώς ενδιάμεσος. Η Γερμανία διατύπωσε τέσσερις περαιτέρω παρατηρήσεις: πρώτον, οι πληρωμές δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση· δεύτερον, το ποσό της χρηματοδότησης που φέρεται να χορηγήθηκε στη Ryanair σύμφωνα με την καταγγέλλουσα είναι εσφαλμένο· τρίτον, η Γερμανία δεν μπορεί να παράσχει τις πληροφορίες που ζήτησε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας· και τέταρτον, η προθεσμία παραγραφής για ενδεχόμενη ανάκτηση έχει ήδη παρέλθει.

(133) Όσον αφορά το πρώτο σημείο, η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι πληρωμές προς τη Ryanair για τη στήριξη της επαγγελματικής κατάρτισης δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση, διότι δεν σχετίζονται με οικονομική δραστηριότητα. Αντιθέτως, οι πληρωμές αυτές χρηματοδοτούν μέτρα πολιτικής για την αγορά εργασίας. Επομένως, αφορούν άσκηση δημόσιας εξουσίας. Δικαιούχος ήταν η Ryanair, διότι η Ryanair παρείχε υπηρεσίες που επέτρεπαν στη HCM, με τη βοήθεια της a und o Gettmann, να υλοποιήσει τις δραστηριότητες, δηλαδή τη διεξαγωγή της επαγγελματικής κατάρτισης.

(134) Όσον αφορά το δεύτερο σημείο, η Γερμανία διατυπώνει τρεις παρατηρήσεις. Πρώτον, η χρηματοδότηση παρασχέθηκε μόνο με αντίστοιχη απόδειξη χρήσης και η ένταση της χρηματοδότησης περιορίστηκε στο 50 %. Δεύτερον, ο ισχυρισμός της Lufthansa ότι ο δικηγόρος του ομόσπονδου κράτους ομολόγησε, κατά τη διάρκεια ακροαματικής διαδικασίας στην υπόθεση T-492/15 ([27]), ότι το ομόσπονδο κράτος είχε πράγματι χορηγήσει στη Ryanair παράνομες ενισχύσεις λειτουργίας δεν είναι γνωστός ούτε στη Γερμανία ούτε στο ομόσπονδο κράτος, ούτε υπάρχει σχετική μνεία στα πρακτικά της ακροαματικής διαδικασίας του Δικαστηρίου. Η Lufthansa μπορούσε να αποκτήσει πρόσβαση στα ηχητικά αρχεία της ακροαματικής διαδικασίας ως απόδειξη του εν λόγω ισχυρισμού, αλλά δεν το έπραξε. Τρίτον, η Lufthansa συνάγει από τις ετήσιες εκθέσεις της HCM ότι το ομόσπονδο κράτος χορήγησε στήριξη συνολικού ύψους τουλάχιστον 2,7 εκατ. EUR. Οι δηλώσεις της Lufthansa είναι ασαφείς και δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι τα κεφάλαια που μεταφέρθηκαν στην HCM χρησιμοποιήθηκαν καταχρηστικά και δεν χρησιμοποιήθηκαν για τα σχεδιαζόμενα μέτρα κοινωνικής πολιτικής.

(135) Όσον αφορά το τρίτο σημείο, η Γερμανία επαναλαμβάνει τη δυσκολία παροχής περισσότερων πληροφοριών, δεδομένου ότι η περίοδος αρχειοθέτησης βάσει του γερμανικού δικαίου είναι 10 έτη και έχει παρέλθει. Ως εκ τούτου, όσον αφορά την εκτίμηση της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι το εν λόγω μέτρο θα μπορούσε ενδεχομένως να χαρακτηριστεί ως ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση κατά την έννοια του ΓΚΑΚ, η Γερμανία απάντησε ότι, λόγω της ελλιπούς τεκμηρίωσης, το ομόσπονδο κράτος δεν μπορεί να καθορίσει αν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 31 του ΓΚΑΚ. Το ομόσπονδο κράτος δεν γνωρίζει αν και σε ποιον βαθμό τα άτομα που έλαβαν κατάρτιση στο πλαίσιο των προγραμμάτων αυτών απασχολήθηκαν από τη Ryanair μετά την ολοκλήρωση της κατάρτισής τους. Οι γερμανικές αρχές δεν γνωρίζουν αν και σε ποιον βαθμό η Ryanair αναλαμβάνει συνήθως τις δαπάνες κατάρτισης για τις διάφορες κατηγορίες εργαζομένων της και πότε οι εργαζόμενοι ενδέχεται να πρέπει να επωμισθούν οι ίδιοι τις δαπάνες κατάρτισης (κατ' αναλογία).

(136) Όσον αφορά το τέταρτο σημείο, η Γερμανία παρατηρεί ότι το ερώτημα αν πληρούνται οι σωρευτικές προϋποθέσεις για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης στην παρούσα υπόθεση δεν είναι συναφές, δεδομένου ότι οποιαδήποτε ανάκτηση θα είχε σε κάθε περίπτωση παραγραφεί μετά από 10 έτη σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589, η έναρξη της περιόδου υπολογίζεται από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης, οπότε καθοριστική είναι η ημερομηνία της τελευταίας πληρωμής. Η τελευταία πληρωμή πραγματοποιήθηκε στο τέλος του 2003, οπότε η προθεσμία παραγραφής παρήλθε στο τέλος του 2013. Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση εξετάστηκε για πρώτη φορά στο αίτημα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 13ης Μαρτίου 2017. Κατά το χρονικό αυτό σημείο, η παραγραφή είχε ήδη συμβεί πάνω από 3 έτη νωρίτερα και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσε πλέον να διακοπεί.

4.2.3. *Η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης*

(137) Η Γερμανία αμφισβητεί την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης με το σκεπτικό ότι η απόφαση κατασκευής του υπόστεγου συντήρησης και η χρηματοδότηση της σχολής πληρωμάτων και χειριστών ήταν αυτόνομη απόφαση της διοίκησης της FFHG.

(138) Απορρίπτει επίσης τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι μόνο οι κύριοι τύποι αεροσκαφών που χρησιμοποιούσε την περίοδο εκείνη η Ryanair (Boeing 737) μπορούσαν να υποβληθούν σε εργασίες συντήρησης στο υπόστεγο συντήρησης. Τον χώρο αυτόν μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν και άλλα αεροσκάφη μεσαίων αποστάσεων, όπως τα Airbus A320. Η Γερμανία εξήγησε ότι το υπόστεγο συντήρησης έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε να έχει μακροπρόθεσμη διάρκεια ζωής περίπου 30 ετών. Δεδομένου ότι η συμφωνία με τη Ryanair έχει διάρκεια 15 ετών, η FFHG δεν θα είχε κανένα συμφέρον να σχεδιάσει υπόστεγο συντήρησης για αποκλειστική χρήση από τη Ryanair.

(139) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία που να τεκμηριώνουν τη διαπίστωση χορήγησης πλεονεκτήματος στη Ryanair μέσω της σύναψης των συμφωνιών. Η FFHG εκπόνησε λεπτομερή μελέτη αποδοτικότητας, η οποία υποβλήθηκε στο εποπτικό συμβούλιο. Ορισμένες από τις παραδοχές της εν λόγω μελέτης αμφισβητήθηκαν από την Επιτροπή. Η Γερμανία δεν διαθέτει στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι οι παραδοχές της διοίκησης εκείνη την περίοδο ήταν προδήλως εσφαλμένες εξεταζόμενες εκ των προτέρων.

(140) Επιπλέον, η Γερμανία επισημαίνει ότι, ακόμη και αν υποτεθεί στην παρούσα υπόθεση ότι χορηγείται πλεονέκτημα στη Ryanair βάσει της νομοθεσίας για τις κρατικές ενισχύσεις και ότι το μέτρο καταλογίζεται στο κράτος (κάτι που δεν ισχύει), η εν λόγω επενδυτική ενίσχυση θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και των κοινοτικών κατευθύνσεων για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες ([28]) (στο εξής: κατευθύνσεις του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές) που ίσχυαν την περίοδο εκείνη.

([27]) Deutsche Lufthansa AG κατά Επιτροπής, ακροαματική διαδικασία της 9ης Ιουλίου 2018.

([28]) ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1.

(141) Τέλος, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η χρηματοδότηση μιας σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης, θα ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά. Σύμφωνα με τη Γερμανία, δημιουργήθηκαν περίπου 50 ειδικευμένες θέσεις εργασίας μέσω της κατασκευής του υπόστεγου συντήρησης και της κατασκευής της σχολής πληρωμάτων και χειριστών. Η Γερμανία θεωρεί ότι η υποδομή που δημιουργήθηκε ήταν αναγκαία και κατάλληλη για την επίτευξη του στόχου της περιφερειακής ανάπτυξης, όπως αποδεικνύεται από την καλή χρήση της, η οποία ανταποκρίνεται επίσης στις μεσοπρόθεσμες προοπτικές.

4.2.4. *Οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 μεταξύ της FFHG και της Ryanair*

(142) Η Γερμανία εμμένει στη θέση της ότι οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 μεταξύ της FFHG και της Ryanair δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση. Επιπλέον, η Γερμανία επισημαίνει ότι, σε αντίθεση με την παραδοχή της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογικές σκέψεις 108 και 109), η εκτίμηση και το σκεπτικό της Γερμανίας δεν έχουν μεταβληθεί με την πάροδο του χρόνου.

(143) Η αλλαγή και η προσαρμογή της συμβατικής βάσης σε περίοδο περίπου 15 ετών αποτελεί συνήθη πρακτική στον συγκεκριμένο κλάδο. Αυτό οφείλεται, για παράδειγμα, στις αλλαγές στο εφαρμοστέο κανονιστικό πλαίσιο και, ειδικότερα, στο γεγονός ότι κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου θεσπίστηκαν δύο φορές νέες κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες επαναπροσδιόρισαν την πρακτική της λειτουργίας ενός περιφερειακού αερολιμένα.

(144) Η Γερμανία εκφράζει αμφιβολίες ως προς το αν θα μπορούσε να καταλογιστεί πλεονέκτημα στο κράτος. Η Γερμανία επαναλαμβάνει ότι η διοίκηση της FFHG την περίοδο εκείνη ενεργούσε ανεξάρτητα, γεγονός που σημαίνει ότι οι εν λόγω συμφωνίες αποτέλεσαν αντικείμενο ανεξάρτητης διαπραγμάτευσης με τη Ryanair. Ειδικότερα, οι συμβάσεις αυτές δεν απαιτούσαν την έγκριση του εποπτικού συμβουλίου (Aufsichtsrat), αλλά μπορούσαν να συναφθούν νομίμως αποκλειστικά από τη διοίκηση.

(145) Το γεγονός ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου συνήψε συμφωνίες εμπορικής προώθησης με τη Ryanair το 2005 και αργότερα το 2017 δεν υποδηλώνει ότι το ομόσπονδο κράτος είχε την πρόθεση να διατηρήσει και να προωθήσει τις δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών της Ryanair στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

(146) Επιπλέον, η Γερμανία αμφιβάλλει σχετικά με την ύπαρξη επιλεκτικότητας υπό το πρίσμα της πλέον πρόσφατης νομολογίας των δικαστηρίων της Ένωσης. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι το γεγονός και μόνον ότι έχει συναφθεί διμερής συμφωνία δεν μπορεί, αυτό καθαυτό, να δικαιολογήσει τον επιλεκτικό χαρακτήρα. Στην απόφασή του στην υπόθεση T-77/16 της 13ης Δεκεμβρίου 2018 ([29]), το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε ότι το γεγονός και μόνον ότι οι διμερείς συμφωνίες παρεκκλίνουν από τις απαιτήσεις του εφαρμοστέου πίνακα τελών ή άλλων διμερών συμφωνιών δεν οδηγεί σε επιλεκτικότητα. Αντιθέτως, η Επιτροπή πρέπει να μπορεί να αποδείξει ότι οι όροι που προσφέρονται σε μια αεροπορική εταιρεία διαφέρουν από εκείνους που θα ίσχυαν για άλλες αεροπορικές εταιρείες. Η Γερμανία εξηγεί ότι οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013 και του 2015 δεν προβλέπουν νέα αερολιμενικά τέλη που να παρεκκλίνουν από το γενικό καθεστώς αερολιμενικών τελών που εφαρμόζεται στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Αντιθέτως, οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013 και του 2015 παρατείνουν περαιτέρω τους υφιστάμενους όρους για περίοδο 3 και 5 ετών αντίστοιχα.

(147) Κατά την άποψη της Γερμανίας, τα συμφωνηθέντα τέλη με τη Ryanair είναι σύμφωνα με το γενικό καθεστώς αερολιμενικών τελών που εφαρμόζεται στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, το οποίο έχει παραμείνει σε μεγάλο βαθμό αμετάβλητο από το 2006. Η μόνη διαφορά μεταξύ της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2 του 2016 και του γενικού καθεστώτος αερολιμενικών τελών που εφαρμόζεται στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn είναι ότι τα αερολιμενικά τέλη ύψους [...] EUR ανά αναχωρούντα επιβάτη ισχύουν ήδη από [...] αναχωρούντες και αφικνυόμενους επιβάτες και όχι μόνο από [...] επιβάτες. Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία που θα δημιουργούσε συγκρίσιμο όγκο επιβατών θα μπορούσε να είχε χρησιμοποιήσει τον αερολιμένα υπό συγκρίσιμους όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις, δηλαδή θα μπορούσε να έχει συνάψει παρόμοια συμφωνία με τη FFHG.

(148) Η Γερμανία ισχυρίζεται επίσης ότι η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016 ήταν σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και υπέβαλε για τον σκοπό αυτό ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας την οποία εκπόνησε η PwC (στο εξής: μελέτη της PwC). Στην αιτιολογική σκέψη 287 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας αναφέρεται ότι η μελέτη είχε ανατεθεί το πολύ 2 ημέρες πριν από τη σύναψη της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2 του 2016. Η Γερμανία διευκρίνισε ότι η μελέτη της PwC τελούσε υπό κατάρτιση και αποτέλεσε αντικείμενο συζητήσεων με την FFHG για μεγάλο χρονικό διάστημα και, ως εκ τούτου, ήταν πλήρως γνωστή στη διοίκηση της FFHG κατά τη σύναψη της συμφωνίας. Ως εκ τούτου, η Γερμανία αμφισβητεί ότι η μελέτη ανατέθηκε μόλις 2 ημέρες πριν από τη σύναψη της συμφωνίας. Πράγματι, η Γερμανία εξηγεί ότι η PwC είχε υποστηρίξει εξαρχής τη διαπραγματευτική διαδικασία.

([29]) Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 13ης Δεκεμβρίου 2018, Ryanair και Airport Marketing Services κατά Επιτροπής, T-77/16, ECLI:EU:T:2018:947.

(149) Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι δεν παρέχεται πλεονέκτημα στη Ryanair μέσω της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2 του 2016 και ότι η αξιολόγηση της PwC είναι ορθή. Κατά τα δύο έτη μετά τη σύναψη της σύμβασης, ο αριθμός των επιβατών υπερέβαινε τα 2 εκατομμύρια, δηλαδή κατά μέσο όρο περίπου 2,28 εκατομμύρια επιβάτες, δηλαδή περισσότερο από [7 – 10] % πάνω από τις προβλέψεις.

(150) Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία τονίζει επίσης ότι η συμπληρωματική συμφωνία του 2013 δεν περιέχει καμία διάταξη που να ορίζει ότι τα αερολιμενικά τέλη ύψους [...] EUR ανά επιβάτη εφαρμόζονται από τους [...] αναχωρούντες και αφικνυόμενους επιβάτες. Αυτό δεν ήταν αναγκαίο, δεδομένου ότι η συμπληρωματική συμφωνία αναφέρει ρητά ότι τα έξοδα επιβατών για τους αναχωρούντες επιβάτες δεν περιλαμβάνονται στη συμπληρωματική συμφωνία του 2013. Αντιθέτως, η βάση για τα αερολιμενικά τέλη για τους αναχωρούντες και αφικνυόμενους επιβάτες ήταν ανέκαθεν το καθεστώς αερολιμενικών τελών που ίσχυε στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, το οποίο εφαρμόζεται εξίσου σε όλους τους χρήστες του αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Τα τέλη που συμφωνήθηκαν με τη Ryanair ήταν, επομένως, σύμφωνα με το γενικό καθεστώς αερολιμενικών τελών του 2012 που εφαρμόζεται στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn, το οποίο έχει παραμείνει σε μεγάλο βαθμό αμετάβλητο από το 2006. Η Γερμανία επισημαίνει ότι η Επιτροπή έχει ήδη διαπιστώσει ότι το καθεστώς αερολιμενικών τελών του 2006 που ίσχυε στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn δεν παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στους χρήστες του αερολιμένα ([30]).

(151) Επιπλέον, ο κύριος σκοπός της επισημείωσης του 2015 ήταν η παράταση των υφιστάμενων συμβάσεων έως τις 31 Μαρτίου 2017, ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια δικαίου κατά την έναρξη της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Η επισημείωση του 2015 περιλαμβάνει διαφορές πτυχές, ορισμένες από τις οποίες δεν είχαν προηγουμένως ρυθμιστεί, όπως η παροχή στήριξης στη Ryanair κατά την αναζήτηση χωρητικότητας υπόστεγου. Ωστόσο, ορισμένες διατάξεις ήταν τόσο γενικές και μη ειδικές (π.χ. «συνεργασία για την εξεύρεση χαμηλού κόστους εγκαταστάσεων φύλαξης σε υπόστεγο»), ώστε είναι προφανές ότι τα μέρη εξέφραζαν απλές προθέσεις ως προς το θέμα αυτό. Ωστόσο, δεν δημιουργήθηκαν νομικές υποχρεώσεις με συγκεκριμένες ποσοτικοποιήσιμες νομισματικές συνέπειες οι οποίες θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής ανάλυσης. Αντιθέτως, ήταν αναγκαία η παροχή περαιτέρω συμβατικών διευκρινίσεων, κάτι που δεν συνέβη.

## 5. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

### 5.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(152) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

(153) Τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ είναι σωρευτικά. Κατά συνέπεια, για να συνιστά ένα μέτρο κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να πληρούνται και όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις. Η χρηματοδοτική στήριξη πρέπει να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους, να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής, να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(154) Στις ενότητες που ακολουθούν, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν τα μέτρα που περιγράφονται ανωτέρω στην ενότητα 2 πληρούν τα εν λόγω σωρευτικά κριτήρια και, ως εκ τούτου, συνιστούν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

#### 5.1.1. *Όσον αφορά τα μέτρα δυνητικής ενίσχυσης προς την FFHG:*

##### 5.1.1.1. Εγγύηση την οποία χορήγησε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFH

###### 5.1.1.1.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

(155) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, σύμφωνα με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, ότι η FFHG είναι επιχείρηση που ασκεί οικονομική δραστηριότητα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 148 και 149 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας).

([30]) Απόφαση (ΕΕ) 2016/789 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, στην υπόθεση SA.21121 (C29/2008) (πρώην NN 54/2007) σχετικά με την κρατική ενίσχυση την οποία χορήγησε η Γερμανία στο πλαίσιο της χρηματοδότησης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn και των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ του αερολιμένα και της Ryanair (ΕΕ L 134 της 24.5.2016, σ. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/789/oj), αιτιολογική σκέψη 494.

5.1.1.1.2. Χρήση κρατικών πόρων και καταλογισμός στο κράτος

(156) Η Επιτροπή θεωρεί, σύμφωνα με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 150), ότι η εγγύηση καταλογίζεται στο κράτος και αφορά κρατικούς πόρους.

5.1.1.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

(157) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δεν κατέληξε σε συμπέρασμα όσον αφορά το οικονομικό πλεονέκτημα.

(158) Το ερώτημα είναι αν η εγγύηση που χορήγησε το ομόσπονδο κράτος στην FFHG, ιδίως η τιμή της εγγύησης που συμφωνήθηκε μεταξύ της FFHG και του ομόσπονδου κράτους, συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα. Για τον σκοπό αυτόν, πρέπει να διαπιστωθεί αν η εγγύηση είναι σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, δηλαδή πρέπει να αξιολογηθεί αν, υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας ιδιώτης επενδυτής συγκρίσιμου μεγέθους που λειτουργεί υπό κανονικές συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα μπορούσε να λάβει την απόφαση να χορηγήσει την εν λόγω εγγύηση ([31]).

(159) Το τμήμα 3 της ανακοίνωσης της Επιτροπής του 2008 για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων ([32]) (στο εξής: ανακοίνωση για τις εγγυήσεις) καθορίζει ορισμένες προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της αξιολόγησης του αν μια εγγύηση συμμορφώνεται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και μπορεί να αποκλειστεί η ύπαρξη πλεονεκτήματος.

(160) Οι σωρευτικές προϋποθέσεις που προβλέπονται στο σημείο 3.2 της ανακοίνωσης για τις εγγυήσεις, οι οποίες πρέπει να πληρούνται προκειμένου να αποκλειστεί η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος, είναι οι εξής: α) ο δικαιούχος της εγγύησης δεν αντιμετωπίζει οικονομικές δυσχέρειες, β) η εγγύηση μπορεί να μετρηθεί ορθά κατά τον χρόνο παροχής της, γ) η εγγύηση δεν καλύπτει ποσοστό μεγαλύτερο του 80 % του οφειλόμενου δανείου ή άλλης οικονομικής υποχρέωσης και δ) καταβάλλεται για την εγγύηση τιμή που καθορίζεται βάσει κριτηρίων αγοράς.

(161) Το ομόσπονδο κράτος και η FFHG συμφώνησαν προμήθεια εγγύησης της τάξης του 2,56 % βάσει αξιολόγησης που πραγματοποιήθηκε από σύμβουλο που προσελήφθη για τον σκοπό αυτόν ([33]). Στην αξιολόγησή του, ο σύμβουλος που προσελήφθη από τις γερμανικές αρχές εκτίμησε αρχικά τη διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG με το εργαλείο RiskCalc της Moody's. Με βάση τις ελεγμένες οικονομικές εκθέσεις της FFHG για το 2012, η διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας αξιολογήθηκε σε [...] για ένα έτος και [...] για πέντε έτη ([34]). Ο σύμβουλος των γερμανικών αρχών προσάρμοσε αυτή τη διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας με βάση τα ειδικά βάσει σύμβασης χαρακτηριστικά της εγγύησης, λαμβάνοντας εκτίμηση της τάξης του [...] (που αντιστοιχεί σε [...] στην κλίμακα της Standard & Poor's).

(162) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τις εκτιμήσεις των συμβούλων που προσλήφθηκαν από τις γερμανικές αρχές. Οι αμφιβολίες αφορούσαν την εφαρμοζόμενη μέθοδο, καθώς και τη συνάφεια των στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν για τον καθορισμό της προμήθειας εγγύησης. Επιπλέον, η καταγγέλλουσα εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(163) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν εφαρμόζεται η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και, σε καταφατική περίπτωση, αν η προμήθεια εγγύησης του 2,56 % είναι σύμφωνη με την αγορά.

([31]) Βλ., για παράδειγμα, απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1990, Βέλγιο κατά Επιτροπής («Tubemeuse»), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, σκέψη 29· απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής («Alfa Romeo»), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, σκέψεις 18 και 19· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 1998, Cityflyer Express κατά Επιτροπής, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, σκέψη 51· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 21ης Ιανουαρίου 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech-Stahlwerke κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, σκέψη 104· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 6ης Μαρτίου 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale και Land Nordrhein-Westfalen κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

([32]) ΕΕ C 155 της 20.6.2008, σ. 10.

([33]) Αιτιολογική σκέψη 21.

([34]) Η εκτίμηση διαβάθμισης της FFHG με τη χρήση του εργαλείου RiskCalc της Moody's και των μη ελεγμένων οικονομικών καταστάσεων για το 2012 ισούται με [...].

5.1.1.1.3.1. Δυνατότητα εφαρμογής της αρχής ΙΕΟΑ

(164) Το πρώτο ερώτημα που τίθεται είναι αν η συμπεριφορά του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου θα μπορούσε, βάσει οικονομικής ανάλυσης, να έχει καταρχήν υιοθετηθεί από ιδιώτη επενδυτή. Τούτο προϋποθέτει ότι η εν λόγω δραστηριότητα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα και ότι ένας ιδιώτης επενδυτής θα ασκούσε a priori μια τέτοια δραστηριότητα.

5.1.1.1.3.1.1. Η σύναψη σύμβασης εγγύησης αποτελεί οικονομική δραστηριότητα

(165) Σύμφωνα με το Δικαστήριο, «η δυνατότητα εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή εξαρτάται […] από το αν το συγκεκριμένο κράτος μέλος χορηγεί οικονομικό πλεονέκτημα σε επιχείρηση που του ανήκει υπό την ιδιότητά του ως μετόχου και όχι υπό την ιδιότητά του ως φορέα δημόσιας εξουσίας» ([35]). Στην παρούσα υπόθεση, το κράτος έχει συνάψει σύμβαση εγγύησης με τη Haitec υπέρ της FFHG. Η σύμβαση εγγύησης με τη Haitec, καθώς και η συμφωνία για την προμήθεια εγγύησης με την FFHG, εμπίπτουν στο αστικό δίκαιο, εν προκειμένω στον γερμανικό Kreditsicherungsrecht (νόμος για τις εξασφαλισμένες συναλλαγές). Ως εκ τούτου, με τη σύναψη της εν λόγω συμφωνίας, το κράτος δεν ενήργησε ως οντότητα που ασκεί δημόσια εξουσία, αλλά ως ιδιώτης επενδυτής. Ούτε η Lufthansa ούτε η γερμανική κυβέρνηση αμφισβητούν ότι η επίμαχη δραστηριότητα δεν συνιστά άσκηση δημόσιας εξουσίας και, συνεπώς, αποτελεί οικονομική δραστηριότητα.

5.1.1.1.3.1.2. Ένας ιδιώτης επενδυτής θα μπορούσε να έχει συνάψει την επίμαχη σύμβαση εγγύησης

(166) Κατά το Δικαστήριο, η εξέταση του αν ένας ιδιώτης επενδυτής θα ασκούσε τέτοια οικονομική δραστηριότητα πρέπει να ερμηνεύεται διασταλτικά ([36]). Θεωρείται συμβατή με την αρχή του ΙΕΟΑ η παροχή κεφαλαίων από τον δημόσιο τομέα για τη διασφάλιση της προσωρινής επιβίωσης μιας επιχείρησης, υπό την προϋπόθεση ότι εξακολουθεί να λειτουργεί επικερδώς μετά την αναδιάρθρωση ([37]). Μόνο όταν η οικονομική κατάσταση της εταιρείας στην οποία χορηγείται το κεφάλαιο, σε συνδυασμό με την κατάσταση του οικείου τομέα, δεν παρουσιάζει προοπτικές βελτίωσης, η εισφορά πρόσθετου κεφαλαίου δεν μπορεί πλέον να θεωρηθεί συμβατή με την αρχή του ΙΕΟΑ. Η συλλογιστική αυτή ισχύει και για τις προμήθειες εγγύησης κατά τον χρόνο καθορισμού τους ([38]).

(167) Σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς που διατυπώνονται στις παρατηρήσεις της καταγγέλλουσας, η Γερμανία επιβεβαίωσε στην Επιτροπή ότι η Haitec δεν αντιμετώπιζε οικονομικές δυσχέρειες. Επιπλέον, το ζήτημα του αν, de facto, κανένας άλλος ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε χορηγήσει τέτοια εγγύηση στη Haitec υπέρ της FFHG εκείνη την περίοδο είναι άνευ σημασίας. Το μόνο αποφασιστικό στοιχείο είναι αν η δραστηριότητα εξακολουθεί να είναι οικονομικά βιώσιμη, οπότε ένας *υποθετικός* επενδυτής θα μπορούσε να εξετάσει μια τέτοια επιλογή. Το γεγονός και μόνον ότι η FFHG ήταν εκ του νόμου υποχρεωμένη να συνεχίσει μια υποτιθέμενη ζημιογόνο δραστηριότητα με τη Ryanair (κάτι που δεν ισχύει στην προκειμένη περίπτωση) δεν αρκεί για να χαρακτηριστεί η εγγύηση μεταξύ του ομόσπονδου κράτους και της HAITEC ως εμπορικά μη βιώσιμη. Όπως προαναφέρθηκε, τα προσωρινά ελλείμματα δεν αποκλείουν τη δυνατότητα εφαρμογής της αρχής του ΙΕΟΑ, εφόσον είναι εμφανής μια βιώσιμη μακροπρόθεσμη βελτίωση. Στην προκειμένη περίπτωση, οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τη Haitec δείχνουν ότι οι επενδύσεις της Haitec στο υπόστεγο συντήρησης, ύψους περίπου 40 εκατ. EUR, ήταν σημαντικά υψηλότερες από τον αρχικό προγραμματισμό, γεγονός που δείχνει ότι η εγγύηση είχε χαρακτήρα οικονομικού κινήτρου που οδήγησε σε βιώσιμη ενίσχυση του χώρου και, ως εκ τούτου, ήταν οικονομικά εύλογη.

(168) Προκειμένου να αξιολογηθεί αν η επίμαχη οικονομική δραστηριότητα θα ασκούνταν από ιδιώτη επενδυτή, πρέπει επίσης να εξεταστεί το νομικό πλαίσιο της ίδιας της οικονομικής δραστηριότητας, εν προκειμένω της σύμβασης εγγύησης. Με άλλα λόγια, για να μην μπορεί να εφαρμοστεί η αρχή του ΙΕΟΑ, η σύμβαση εγγύησης θα έπρεπε να είναι ασύμφορη ακόμη και σε θεωρητικό επίπεδο. Όπως προαναφέρθηκε, η εγγύηση σχεδιάστηκε για να έχει θετικό οικονομικό αντίκτυπο, τον οποίο όντως είχε. Ωστόσο, ακόμη και στην περίπτωση υποθετικής αποτυχίας του κατασκευαστικού έργου λόγω της επέλευσης μιας από τις περιστάσεις που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 19, η σύμβαση εγγύησης σχεδιάστηκε κατά τρόπο ώστε

([35]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Ιουνίου 2012, Επιτροπή κατά Électricité de France (EDF), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, σκέψεις 82 επ.

([36]) Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Δεκεμβρίου 2000, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, σκέψη 107.

([37]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, σκέψη 20: «Εν προκειμένω πρέπει να διευκρινισθεί ότι, καίτοι η συμπεριφορά του ιδιώτη επενδυτή, προς τον οποίο πρέπει να συγκριθεί η παρέμβαση του δημοσίου επενδυτή που επιδιώκει στόχους οικονομικής πολιτικής, δεν αντιστοιχεί κατ' ανάγκη προς τη συμπεριφορά του κοινού επενδυτή που τοποθετεί κεφάλαια χάριν αποδοτικότητας υπό κατά το μάλλον ή ήττον βραχυπρόθεσμη προοπτική, οφείλει, τουλάχιστον, να ακολουθεί τη συμπεριφορά μιας ιδιωτικής εταιρίας holding ή ενός ιδιωτικού ομίλου επιχειρήσεων που επιδιώκουν μια διαρθρωτική πολιτική, γενική ή κλαδική, με γνώμονα προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας.».

([38]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, σκέψεις 23 και 24.

να εξακολουθεί να είναι οικονομικά επικερδής παρά τις περιστάσεις αυτές. Πράγματι, σύμφωνα με τη διατύπωση της σύμβασης εγγύησης, σε περίπτωση απαίτησης βάσει εγγύησης, το ποσό της εγγύησης θα οφειλόταν από το ομόσπονδο κράτος μόνο ταυτόχρονα με την επιστροφή του ακινήτου από τη Haitec και, σύμφωνα με το τμήμα Γ σημείο 3 άρθρο 8 της σύμβασης, χωρίς η FFHG να υποχρεούται να αποζημιώσει τη Haitec για οποιουδήποτε είδους δαπάνες. Αυτό σημαίνει ότι, σε περίπτωση απαίτησης βάσει εγγύησης, η FFHG θα λάμβανε ένα γεωτεμάχιο, συμπεριλαμβανομένου του υπόστεγου που κατασκευάστηκε πάνω σε αυτό, χωρίς να αποζημιώσει τη Haitec για τις σχετικές δαπάνες. Ως εκ τούτου, η FFHG θα είχε λάβει ένα ακίνητο μεγαλύτερης αξίας και θα μπορούσε να το χρησιμοποιήσει για άλλους εμπορικούς σκοπούς. Με τη σειρά της, η αξία των μετοχών του ομόσπονδου κράτους στη FFHG θα αυξανόταν. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, μετά τη μεταβίβαση των μετοχών της FFHG που κατείχε το ομόσπονδο κράτος στην ΗΝΑ το 2017, η FFHG ήταν υποχρεωμένη να μεταβιβάσει το ακίνητο, συμπεριλαμβανομένου του υπόστεγου που κατασκευάστηκε σε αυτό, στο ομόσπονδο κράτος σε περίπτωση κατάπτωσης της εγγύησης. Ως εκ τούτου, ένας ιδιώτης επενδυτής θα μπορούσε να είχε προβλέψει μια τέτοια οικονομική δραστηριότητα.

(169) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι εφαρμόζεται η αρχή του ΙΕΟΑ.

5.1.1.1.3.2. Η συμμόρφωση της προμήθειας εγγύησης με την αγορά

(170) Το δεύτερο ζήτημα που τίθεται είναι αν η προμήθεια εγγύησης της τάξης του 2,56 % είναι σύμφωνη με τους όρους της αγοράς.

(171) Οι αμφιβολίες της Επιτροπής ήταν οι ακόλουθες ([39]). Πρώτον, για τον υπολογισμό της απόδοσης των ομολόγων που εκδίδονται από εταιρείες με διαβάθμιση [...] διάρκειας 15 ετών, η «προσέγγιση του οφέλους» λαμβάνει υπόψη την απόδοση των ομολόγων που εκδίδονται από τις εν λόγω εταιρείες με διάρκεια 10 ετών και στη συνέχεια προσθέτει τη διαφορά απόδοσης μεταξύ των γερμανικών κρατικών ομολόγων διάρκειας 15 και 10 ετών. Η διαφορά αυτή είναι πιθανό να είναι χαμηλότερη από την ίδια διαφορά για εταιρείες με διαβάθμιση [...], επειδή τα γερμανικά κρατικά ομόλογα έχουν πολύ υψηλή αξιολόγηση ΑΑΑ (δηλαδή, για τις εν λόγω αξιολογήσεις υψηλής ποιότητας, η διαφορά μεταξύ των αποδόσεων των ομολόγων με διαφορετικές ληκτότητες δεν είναι μεγάλη σε σύγκριση με παρόμοια διαφορά για επιχειρήσεις με χαμηλότερη διαβάθμιση). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η εκτίμηση της [εταιρείας συμβούλων] σχετικά με την προμήθεια εγγύησης με τη μέθοδο αυτή είναι πιθανό να υποτιμά τον δείκτη αναφοράς της αγοράς. Δεύτερον, η ίδια αμφιβολία προκύπτει από την εφαρμογή μιας προσέγγισης συγκριτικής αξιολόγησης με τα επιτόκια CDS, τα οποία αποτελούν ευρέως αναγνωρισμένους δείκτες πιστωτικού κινδύνου. Τα επιτόκια CDS αποκαλύπτουν ότι η κατάλληλη προμήθεια εγγύησης για μια εταιρεία με διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας [...] θα πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 3,10 % και 4,41 %, ανάλογα με το αν περιλαμβάνεται προσαρμογή για ειδικά χαρακτηριστικά της σύμβασης. Η συμφωνηθείσα προμήθεια εγγύησης της τάξης του 2,56 % είναι χαμηλότερη από το κατώτατο όριο αυτού του εύρους τιμών. Τρίτον, η Επιτροπή επισήμανε ότι, ακόμη και αν γίνουν δεκτές όλες οι προσαρμογές αξιολόγησης που πρότεινε η Γερμανία και θεωρηθεί ότι η διαβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας της FFHG είναι [...], η προμήθεια εγγύησης που προκύπτει από τα επιτόκια CDS (3,1 %) είναι μεγαλύτερη από το 2,56 % που συμφωνήθηκε από τα μέρη. Συνολικά, με τα επιχειρήματα αυτά διατυπώθηκε η ανησυχία ότι η συμφωνηθείσα προμήθεια εγγύησης μπορεί να είναι υπερβολικά χαμηλή σε σύγκριση με τις συνθήκες της αγοράς για εταιρείες με την ίδια διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας με την FFHG.

(172) Η παρατήρηση της Γερμανίας ότι το ομόσπονδο κράτος μπορούσε να στηριχθεί στην εμπειρογνωσία της [εταιρείας συμβούλων] και ότι η προμήθεια εγγύησης που καθορίστηκε από την [εταιρεία συμβούλων] δεν μπορούσε να αμφισβητηθεί εκ των υστέρων, πρέπει να απορριφθεί. Αυτό θα σήμαινε ότι η αποκλειστική αρμοδιότητα της Επιτροπής να ελέγχει τις κρατικές ενισχύσεις θα μπορούσε να καταστρατηγηθεί με εσφαλμένες εκτιμήσεις εθνικών ή ιδιωτικών εταιρειών συμβούλων. Επομένως, η Επιτροπή είχε το δικαίωμα να αμφισβητήσει τους υπολογισμούς της [εταιρείας συμβούλων] προκειμένου να εκτιμήσει αν υπήρχε ή όχι οικονομικό πλεονέκτημα.

(173) Ομοίως, το επιχείρημα της Γερμανίας ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη κατά τον υπολογισμό της το γεγονός ότι η εν λόγω εγγύηση αποτελεί «εγγύηση εκτέλεσης σύμβασης» και παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, το οποίο αντισταθμίζει τη χαμηλότερη προμήθεια εγγύησης, είναι άνευ σημασίας για τον υπολογισμό της αγοραίας τιμής.

(174) Αντιθέτως, η Lufthansa ισχυρίστηκε ότι η προμήθεια εγγύησης που προκύπτει από τα επιτόκια CDS (3,1 %) είναι εσφαλμένος δείκτης αναφοράς, διότι η Επιτροπή αντιμετώπισε εσφαλμένα την FFHG ως «δανειολήπτη».

([39]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 154-159.

(175) Επιπλέον, σύμφωνα με τη Lufthansa, η προμήθεια εγγύησης θα έπρεπε να ανέλθει σε τουλάχιστον 7,98 %, με αποτέλεσμα πλεονέκτημα 5,42 %. Η Lufthansa υποστηρίζει ότι η ανακοίνωση σχετικά με τα επιτόκια αναφοράς θα έπρεπε να είχε ληφθεί υπόψη μόνο ως προσεγγιστική τιμή για τον υπολογισμό της προμήθειας εγγύησης. Η Lufthansa ισχυρίζεται ότι η οικονομική κατάσταση της FFHG ήταν πράγματι τέτοια που κανένας άλλος ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε εξετάσει τη σύναψη τέτοιας σύμβασης και ότι αυτό το προφίλ κινδύνου θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη.

(176) Η Επιτροπή απορρίπτει και τα δύο επιχειρήματα. Η Επιτροπή είχε το δικαίωμα να χρησιμοποιήσει την ανακοίνωση για τα επιτόκια αναφοράς και, ως εκ τούτου, απέδωσε στην FFHG διαβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας [...], η οποία, όπως εξηγείται ανωτέρω (αιτιολογική σκέψη 171), δεν είναι υψηλής ποιότητας και προκύπτει ακριβώς από την οικονομική κατάσταση της FFHG.

(177) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προμήθεια εγγύησης δεν ήταν σύμφωνη με την αγορά.

(178) Συμπερασματικά, η διαφορά τιμής μεταξύ του ελάχιστου επιτοκίου που είναι σύμφωνο με την αγορά και καθορίστηκε από την Επιτροπή (3,10 %) και του πραγματικού επιτοκίου (2,56 %) για την εγγύηση συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα (0,54 %).

5.1.1.1.4. Επιλεκτικότητα

(179) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ επιβάλλει, για να μπορεί ένα μέτρο να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση, να συνιστά ευνοϊκή μεταχείριση «ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής». Η εγγύηση προς τη Haitec σε τιμή χαμηλότερη από την τιμή της αγοράς ευνοεί μόνο την FFHG ως επιχείρηση και, ως εκ τούτου, είναι επιλεκτική.

5.1.1.1.5. Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές

(180) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε ότι η FFHG ανταγωνίζεται άλλους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων της Ένωσης, τουλάχιστον δυνητικά, για να προσελκύσει αεροπορικές εταιρείες της Ένωσης, σε ένα πλαίσιο στο οποίο οι αεροπορικές εταιρείες της Ένωσης απολαύουν της ελευθερίας να προσφέρουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών σε κάθε ενδοενωσιακό δρομολόγιο, σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης για τις αεροπορικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, το οικονομικό πλεονέκτημα που προσδιορίστηκε στο επίπεδο της εγγύησης της Haitec σε προκαταρκτική βάση νοθεύει τον ανταγωνισμό, τουλάχιστον δυνητικά, και επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών ([40]).

(181) Ωστόσο, πρέπει να εξεταστεί αν η διαφορά των 0,54 μονάδων, η οποία συνιστά το οικονομικό πλεονέκτημα, αποτελεί μέτρο ενίσχυσης το οποίο απαλλάσσεται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1407/2013.

(182) Πρώτον, η προμήθεια εγγύησης εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1407/2013.

(183) Δεύτερον, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1407/2013, το συνολικό ποσό των ενισχύσεων ήσσονος σημασίας που χορηγούνται σε επιχείρηση από κράτος μέλος δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 200 000 EUR σε οποιαδήποτε περίοδο τριών οικονομικών ετών.

(184) Ωστόσο, εάν, όπως στην προκειμένη περίπτωση, το επίμαχο μέτρο είναι εγγύηση, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1407/2013 και πρέπει να πληρούνται άλλοι ειδικοί όροι. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1407/2013, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1407/2013 εφαρμόζεται μόνο στις ενισχύσεις των οποίων το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης μπορεί να υπολογιστεί εκ των προτέρων με ακρίβεια («διαφανείς ενισχύσεις»). Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1407/2013, οι ενισχύσεις υπό μορφή εγγυήσεων συνιστούν διαφανείς ενισχύσεις ήσσονος σημασίας εάν, αφενός, η εγγύηση ανά επιχείρηση καλύπτει έως και το 80 % του υποκείμενου δανείου και, αφετέρου, το εγγυημένο ποσό δεν υπερβαίνει το 1,5 εκατ. EUR για διάρκεια 5 ετών ή τα 750 000 EUR για 10 έτη. Ταυτόχρονα, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 6 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1407/2013, πρέπει να διασφαλίζεται ότι ο δικαιούχος της ενίσχυσης δεν έχει υπαχθεί σε διαδικασία αφερεγγυότητας ή δεν πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από το εθνικό δίκαιο για την έναρξη διαδικασίας αφερεγγυότητας κατόπιν αιτήματος των πιστωτών του.

([40]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 161.

(185) Εν προκειμένω, ούτε η FFHG ούτε καμία συνδεδεμένη με αυτήν επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 1407/2013 έλαβαν κρατική ενίσχυση δυνάμει του κανονισμού αριθ. 1407/2013 της Επιτροπής κατά τα 3 έτη που προηγήθηκαν της χορήγησης της εγγύησης. Η FFHG δεν υπόκειτο την περίοδο εκείνη σε διαδικασία αφερεγγυότητας ούτε πληρούσε τις προϋποθέσεις για την έναρξη της εν λόγω διαδικασίας κατά την περίοδο κατά την οποία χορηγήθηκε η ενίσχυση. Η Γερμανία επιβεβαίωσε επίσης ότι η εγγύηση δεν υπερβαίνει το 80 % της σύμβασης πώλησης. Τέλος, η διαφορά των 0,54 μονάδων μεταξύ του ελάχιστου επιτοκίου που είναι σύμφωνο με την αγορά και καθορίστηκε από την Επιτροπή (3,10 %) και του πραγματικού επιτοκίου (2,56 %) μετατρέπεται σε ετήσιο ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης ύψους 33 480 EUR, το οποίο, μετά από 3 έτη, ισούται με συνολικά 100 440 EUR, ποσό σημαντικά χαμηλότερο από το μέγιστο ποσό που προβλέπει ο κανονισμός (200 000 EUR).

(186) Εν κατακλείδι, το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στην FFHG μέσω της εγγύησης πληροί την προϋπόθεση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1407/2013.

5.1.1.1.6. Συμπέρασμα

(187) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1407/2013, το μέτρο θεωρείται ότι δεν πληροί όλα τα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, εξαιρείται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

5.1.1.2. Η «διπλή» πώληση γεωτεμαχίου από την FFHG

(188) Όσον αφορά την άσκηση, από την FFHG, του δικαιώματος υπαναχώρησης από την πώληση του γεωτεμαχίου «κατοικιών» στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να ξεκινήσει την ανάλυση με το μοναδικό σημείο για το οποίο είχε εκφράσει αμφιβολίες στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, δηλαδή αν η επιστροφή της κυριότητας του γεωτεμαχίου «κατοικιών» από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG πραγματοποιήθηκε στην αγοραία αξία.

(189) Πρώτον, η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι, σε αντίθεση με ό,τι είχε προβλεφθεί στη σύμβαση πώλησης του 2014, δεν ανατέθηκε η σύνταξη πραγματογνωμοσύνης κατά τον χρόνο άσκησης του δικαιώματος υπαναχώρησης από την FFHG. Το γεγονός αυτό αποτελεί εκ πρώτης όψεως ένδειξη ότι η επιστροφή της κυριότητας ενδέχεται να μην πραγματοποιήθηκε στην αγοραία αξία.

(190) Αντ' αυτού, η απόδοση του γεωτεμαχίου «κατοικιών» πραγματοποιήθηκε στην ίδια τιμή με την τιμή που καθορίστηκε για το συγκεκριμένο γεωτεμάχιο από την επιτροπή εμπειρογνωμόνων για τις αξίες ακινήτων για την περιοχή Osteifel-Hunsrück, η οποία συμπληρώθηκε από έκθεση της SGD Nord, για τη σύμβαση πώλησης του 2014, δηλαδή μηδέν EUR.

(191) Δεύτερον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η FFHG, έναν μήνα αφότου άσκησε το δικαίωμα υπαναχώρησης, πώλησε το ίδιο γεωτεμάχιο αντί 1,25 εκατ. EUR στην ADC, ιδιώτη επενδυτή, με σύμβαση της 6ης Ιουλίου 2016 μεταξύ της ADC, της FFHG και του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου (αιτιολογική σκέψη 25).

(192) Τρίτον, όπως εξήγησε η Γερμανία στην ανακοίνωσή της, της 26ης Οκτωβρίου 2017, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η υπογραφή της εν λόγω σύμβασης πώλησης έχει ιστορικό, στο οποίο εμπλέκονται τόσο η FFHG όσο και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου (αιτιολογικές σκέψεις 22 έως 26).

(193) Το Δικαστήριο έκρινε στην υπόθεση Land Burgenland κατά Επιτροπής ότι, όταν μια δημόσια αρχή προβαίνει στην πώληση επιχείρησης που της ανήκει μέσω ανοικτής, διαφανούς και άνευ όρων διαδικασίας διαγωνισμού, μπορεί να τεκμαίρεται ότι η αγοραία τιμή αντιστοιχεί στην υψηλότερη προσφορά, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται, αφενός, ότι η προσφορά αυτή είναι δεσμευτική και αξιόπιστη και, αφετέρου, ότι η συνεκτίμηση άλλων οικονομικών παραγόντων πλην της τιμής δεν δικαιολογείται. Συγκεκριμένα, υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να επιβληθεί στην Επιτροπή να προσφύγει για την εξακρίβωση της αγοραίας τιμής σε άλλα μέσα, όπως σε ανεξάρτητες πραγματογνωμοσύνες ([41]).

([41]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2013, Land Burgenland κ.λπ. κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-214/12 P, C-215/12 P και C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, σκέψεις 94 και 95.

(194) Στην παρούσα υπόθεση, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου γνώριζε ότι η FFHG είχε λάβει προσφορά, στο πλαίσιο δημόσιου διαγωνισμού, ύψους 1,25 εκατ. EUR για το γεωτεμάχιο, δεδομένου ότι χρησιμοποίησε την προσφορά αυτή για να καθορίσει την τιμή του εν λόγω γεωτεμαχίου στη συμφωνία ιδιωτικοποίησης με τη SYT. Επιπλέον, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου γνώριζε επίσης, καθώς ήταν συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση πώλησης που συνήφθη μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου, της FFHG και της ADC στις 6 Ιουλίου 2016, δηλαδή έναν μήνα αφότου η FFHG άσκησε το δικαίωμα υπαναχώρησης, ότι στην εν λόγω σύμβαση η αξία του γεωτεμαχίου «κατοικιών» αποτιμήθηκε σε 1,25 εκατ. EUR.

(195) Για τους λόγους αυτούς, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, αποδεχόμενο χωρίς αμφισβήτηση ότι η FFHG άσκησε το δικαίωμα υπαναχώρησης χωρίς τον διορισμό εμπειρογνώμονα για την εκτίμηση της αγοραίας αξίας του γεωτεμαχίου «κατοικιών», δεν ενήργησε σύμφωνα με τη συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα είχε επιμείνει στον διορισμό εμπειρογνώμονα, ο οποίος θα είχε καθορίσει την αξία του γεωτεμαχίου. Σύμφωνα με τις αρχές που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 193 και λαμβανομένης υπόψη της προσφοράς της ADC που ελήφθη κατά τη διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού, η αξία την οποία ήταν διατεθειμένη να πληρώσει η αγορά για το γεωτεμάχιο «κατοικιών» ανερχόταν σε 1,25 εκατ. EUR τη δεδομένη χρονική στιγμή. Το ομόσπονδο κράτος είχε το δικαίωμα να απαιτήσει την εν λόγω τιμή από την FFHG για το γεωτεμάχιο «κατοικιών» ως αντιστάθμιση.

(196) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η άσκηση του δικαιώματος υπαναχώρησης σε τιμή 0 EUR, και όχι σε 1,25 εκατ. EUR, παρείχε στην FFHG πλεονέκτημα ύψους 1,25 εκατ. EUR.

(197) Όπως αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογικές σκέψεις 179, 180 και 190), πληρούνται οι λοιπές προϋποθέσεις για τη διαπίστωση της ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης (επιχείρηση και οικονομική δραστηριότητα, χρήση κρατικών πόρων και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος, επιλεκτικότητα, νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές). Ούτε η Γερμανία ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη αμφισβήτησαν τα ανωτέρω στις παρατηρήσεις τους.

(198) Ως εκ τούτου, η άσκηση του δικαιώματος υπαναχώρησης σε 0 EUR, και όχι 1,25 εκατ. EUR, συνιστά κρατική ενίσχυση ύψους 1,25 εκατ. EUR προς την FFHG.

5.1.2. *Όσον αφορά τα μέτρα δυνητικής ενίσχυσης προς τη Ryanair*

5.1.2.1. Η στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση στη Ryanair

5.1.2.1.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

(199) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι η Ryanair ήταν επιχείρηση και ότι η παροχή επαγγελματικής κατάρτισης συνιστά οικονομική δραστηριότητα ([42]).

(200) Δεδομένου ότι η Γερμανία εμμένει στη θέση της, δηλαδή ότι η στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, δεδομένου ότι αποτελεί άσκηση δημόσιας εξουσίας, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τα επιχειρήματα που προέβαλε η Γερμανία.

(201) Οι γερμανικές αρχές υποστήριξαν ότι ένα μέτρο που αποσκοπεί στη μείωση της ανεργίας, όπως το υπό εξέταση μέτρο, έχει μια κοινωνική συνιστώσα η οποία είναι προς το δημόσιο συμφέρον. Ωστόσο, ανεξάρτητα από το αν το μέτρο αυτό θα μπορούσε να εμπίπτει στην υποχρέωση του γερμανικού κράτους να είναι «κοινωνικό κράτος» (Sozialstaatsprinzip κατά το άρθρο 20 παράγραφος 1 του γερμανικού Συντάγματος) και, ως εκ τούτου, να συνιστά άσκηση δημόσιας εξουσίας στο πλαίσιο της γερμανικής έννομης τάξης, οι έννοιες της «οικονομικής δραστηριότητας» και της «άσκησης δημόσιας εξουσίας» αποτελούν αυτοτελείς έννοιες του ευρωπαϊκού δικαίου περί κρατικών ενισχύσεων και, ως εκ τούτου, πρέπει να ερμηνεύονται αναλόγως. Μια οντότητα μπορεί να θεωρηθεί ότι ενεργεί ασκώντας τη δημόσια εξουσία σε περίπτωση που η εν λόγω δραστηριότητα συνιστά καθήκον το οποίο εμπίπτει στις βασικές λειτουργίες του κράτους ή συνδέεται με τις λειτουργίες αυτές λόγω της φύσης, του αντικειμένου και των κανόνων στους οποίους υπόκειται ([43]). Όπως ήδη αναφέρθηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ([44]), ένα μέτρο για την καταπολέμηση της ανεργίας θεωρήθηκε στο παρελθόν ότι στηρίζει μια οικονομική δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, συνιστά κρατική ενίσχυση ([45]).

([42]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 205-208.

([43]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 18ης Μαρτίου 1997, Calì & Figli κατά Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, σκέψεις 22 και 23.

([44]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 207.

([45]) Βλ., για παράδειγμα, απόφαση της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 2016, στην υπόθεση σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.36671 (2013/N) — Σουηδία — Ενίσχυση για την επαγγελματική εισαγωγική απασχόληση για νέους εργαζομένους (ΕΕ C 204 της 18.7.2013, σ. 9).

(202) Η Επιτροπή αξιολόγησε αν η επίμαχη στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση, με στόχο την καταπολέμηση της ανεργίας, θα μπορούσε να θεωρηθεί κοινωνική υπηρεσία γενικού συμφέροντος και ως εκ τούτου «άσκηση δημόσιας εξουσίας» σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις κρατικές ενισχύσεις. Ωστόσο, οι κοινωνικές υπηρεσίες γενικού συμφέροντος χαρακτηρίζονται ως «άσκηση δημόσιας εξουσίας» μόνον εφόσον βασίζονται στην αρχή της αλληλεγγύης. Δεδομένου ότι το μέτρο συνίσταται σε περισσότερες πληρωμές, δεν υπάρχει σύστημα αμοιβαίων αλλά και ανεξάρτητων συνεισφορών με βάση την ιδιότητα του μέλους. Το μέτρο δεν περιλαμβάνεται ούτε στο γερμανικό εθνικό εκπαιδευτικό σύστημα.

(203) Επιπλέον, η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση δεν εξυπηρετεί μόνο το δημόσιο συμφέρον, αλλά και το οικονομικό συμφέρον της Ryanair. Δεδομένου ότι στη Ryanair ανατίθεται σύμβαση επ' αμοιβή, η Ryanair, κατά πρώτο και κύριο λόγο, παρέχει μια συνήθη εμπορική υπηρεσία για την οποία υπάρχει αγορά.

(204) Τέλος, φαίνεται ότι, παρόλο που το κράτος μπορεί να εξέτασε την κατάρτιση που παρασχέθηκε πριν από τη χορήγηση των κονδυλίων, δεν φαίνεται να υπήρξε συνεχής παρακολούθηση. Επίσης, η Γερμανία δεν φαίνεται να καθόρισε η ίδια το περιεχόμενο των προγραμμάτων κατάρτισης. Ως εκ τούτου, η στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση δεν συνιστά άσκηση δημόσιας εξουσίας.

(205) Εάν ένα μέτρο δεν συνιστά άσκηση δημόσιας εξουσίας, το δημόσιο συμφέρον δεν ασκεί επιρροή για την εκτίμηση της ύπαρξης «κρατικής ενίσχυσης» κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(206) Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι η Γερμανία δεν προσκόμισε κανένα νέο στοιχείο που θα μπορούσε να οδηγήσει την Επιτροπή σε άλλο συμπέρασμα, η στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση αφορά οικονομική δραστηριότητα.

5.1.2.1.2. Χρήση κρατικών πόρων και καταλογισμός στο κράτος

(207) Στις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 132), η Γερμανία επιβεβαίωσε ότι η Ryanair ήταν ο τελικός αποδέκτης των πληρωμών από το ομόσπονδο κράτος και ότι η HCM ήταν μόνο ενδιάμεσος. Επομένως, τα επιχειρήματα της Ryanair περί του αντιθέτου πρέπει να απορριφθούν.

(208) Το γεγονός ότι η Γερμανία φέρεται να χρηματοδότησε μόνο το 50 % των κεφαλαίων που κατέβαλε η HCM στη Ryanair, όπως υποστηρίζει η Ryanair, είναι άνευ σημασίας για τον καθορισμό του αν χρησιμοποιήθηκαν κρατικοί πόροι και αν η στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση μπορεί να καταλογιστεί στη Γερμανία, δεδομένου ότι εν προκειμένω εξετάζεται μόνο το μέρος που χρηματοδοτείται από τη Γερμανία.

(209) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι χρησιμοποιήθηκαν κρατικοί πόροι που μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος.

5.1.2.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

(210) Προκειμένου να συναχθεί συμπέρασμα ως προς το αν η Ryanair απέλαυε ή όχι πλεονεκτήματος ως αποτέλεσμα της στήριξης για επαγγελματική κατάρτιση, η Γερμανία και τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με το αν η Ryanair επωμίζεται συνήθως τις εν λόγω δαπάνες κατάρτισης ή όχι, καθώς και σχετικά με το αν η Ryanair πληρώθηκε δύο φορές (από τους σπουδαστές και από την HCM) για τις δαπάνες κατάρτισης που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του εν λόγω προγράμματος.

(211) Κατά το Δικαστήριο, εναπόκειται στην Επιτροπή να αποδείξει, στην απόφασή της, την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης ([46]). Ωστόσο, η υποχρέωση αυτή πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με τα πληροφοριακά στοιχεία που μπορούσε να έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασής της ([47]). Πράγματι, «δεν θα μπορούσε να αποκλειστεί η δυνατότητα της Επιτροπής να βασιστεί επί ορισμένων περιστάσεων δυναμένων να μαρτυρήσουν ότι όντως υπήρχε πρόγραμμα ενισχύσεων» ([48]). Στο πλαίσιο της συνολικής εκτίμησης ενός οικονομικού πλεονεκτήματος, η Επιτροπή πρέπει να λαμβάνει υπόψη το σύνολο των δυνατοτήτων που θα μπορούσε ευλόγως να εξετάσει ο επιχειρηματίας, κάθε διαθέσιμο πληροφοριακό στοιχείο ικανό να επηρεάσει σημαντικά την απόφασή του και τις εξελίξεις που ήταν δυνατόν να προβλεφθούν κατά την ημερομηνία λήψης της απόφασης για την παροχή πλεονεκτήματος ([49]).

(212) Η Γερμανία και η Ryanair δεν παρείχαν πληροφορίες σχετικά με το αν η Ryanair επωμίζεται συνήθως η ίδια τις σχετικές δαπάνες κατάρτισης και σχετικά με το αν η Ryanair πληρώθηκε δύο φορές ή όχι. Η Γερμανία και η Ryanair υποστήριξαν ότι μετά από 6 έτη βάσει του ιρλανδικού δικαίου και 10 έτη βάσει του γερμανικού δικαίου, δεν ήταν πλέον υποχρεωμένες να διατηρούν τις πληροφορίες. Ωστόσο, μετά την υποβολή επίσημης καταγγελίας από τη Lufthansa στις 4 Μαρτίου 2011, η οποία διαβιβάστηκε στη Γερμανία στις 18 Μαρτίου 2011, η Επιτροπή υπέβαλε στη Γερμανία συγκεκριμένες ερωτήσεις σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά της στήριξης για επαγγελματική κατάρτιση, στις οποίες η Γερμανία απάντησε στις 14 Ιουνίου 2011. Η εθνική νομοθεσία περί τήρησης αρχείων δεν μπορεί να περιορίζει την υποχρέωση ενός κράτους μέλους ή ενός ενδιαφερόμενου μέρους να συνεργάζεται με την Επιτροπή. Ακόμη και στην περίπτωση αυτή, η Γερμανία έλαβε γνώση του ενδεχόμενου χαρακτηρισμού της στήριξης για επαγγελματική κατάρτιση ως κρατικής ενίσχυσης το 2011, δηλαδή σε μια περίοδο κατά την οποία εξακολουθούσε να υπόκειται στην εθνική της υποχρέωση να τηρεί το έγγραφο στα αρχεία. Ήταν σαφές τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή ότι ήταν πιθανό να ακολουθήσει απόφαση της Επιτροπής σχετικά με το μέτρο αυτό. Ως εκ τούτου, η ευθύνη για τη μη τήρηση των εγγράφων βαρύνει τη Γερμανία. Συνεπώς, η Επιτροπή αξιολογεί την ύπαρξη ενίσχυσης βάσει των πληροφοριών που έλαβε.

(213) Από τα στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία το 2019 προκύπτει ότι, κατά την περίοδο 2001-2003, το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικών Υποθέσεων, Οικογένειας και Υγείας της Ρηνανίας-Παλατινάτου χορήγησε στη HCM χρηματοδότηση ύψους [1,5 – 2,0 εκατ.] EUR.

(214) Από τα στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία το 2019 προκύπτει ότι η HCM εξέδωσε για τη Ryanair τουλάχιστον δύο επιταγές ύψους 220 427,64 EUR και 639 146,04 EUR. Οι επιταγές χρεώθηκαν στον λογαριασμό της HCM στις 17 Ιανουαρίου 2003.

(215) Επιπλέον, το 2003 καταβλήθηκαν στην HCM ακόμη 680 627,94 EUR από το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικών Υποθέσεων, Οικογένειας και Υγείας της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

(216) Ούτε η Γερμανία ούτε η Ryanair προσκόμισαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η τιμή της επαγγελματικής κατάρτισης που παρείχε η Ryanair ήταν σύμφωνη με την αγορά και ανταποκρινόταν στις ανάγκες της αγοράς.

(217) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα για τη Ryanair.

5.1.2.1.4. Επιλεκτικότητα

(218) Ούτε η παρατήρηση της Γερμανίας ούτε οι παρατηρήσεις των εμπλεκόμενων μερών αμφισβήτησαν τον επιλεκτικό χαρακτήρα του μέτρου. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εμμένει στο προκαταρκτικό συμπέρασμά της ότι κάθε οικονομικό πλεονέκτημα που συνδέεται με το μέτρο, το οποίο ωφελεί μόνο τη Ryanair, θα ήταν επιλεκτικό κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

([46]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Νοεμβρίου 2022, Volotea και easyJet κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-331/20 P και C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, σκέψη 111.

([47]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Νοεμβρίου 2022, Volotea και easyJet κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-331/20 P και C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, σκέψη 112· βλ. επίσης απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιουλίου 1986, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-234/84, ECLI:EU:C:1986:302, σκέψη 16, και απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2017, Επιτροπή κατά Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, σκέψη 70.

([48]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Απριλίου 1994, Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και Pleuger Worthington GmbH κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-324/90 και C-342/90, ECLI:EU:C:1994:129, σκέψη 15.

([49]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Νοεμβρίου 2022, Volotea και easyJet κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-331/20 P και C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, σκέψη 113.

5.1.2.1.5. Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές

(219) Όπως συνάγεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και ελλείψει παρατηρήσεων που να αμφισβητούν τη νόθευση του ανταγωνισμού και τις επιπτώσεις στις συναλλαγές, η Επιτροπή θεωρεί ότι το κριτήριο αυτό πληρούται.

5.1.2.1.6. Συμπέρασμα

(220) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η στήριξη για επαγγελματική κατάρτιση συνιστά κρατική ενίσχυση.

5.1.2.2. Η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης

5.1.2.2.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

(221) Η Ryanair αποτελεί επιχείρηση και η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης, συνιστά οικονομική δραστηριότητα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.1.2.2.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

(222) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 105 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Γερμανία υπέβαλε ανάλυση αποδοτικότητας των επίμαχων συμφωνιών για να αποδείξει τη συμμόρφωσή τους με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η ανάλυση αυτή συνίσταται στον υπολογισμό της συνολικής ΚΠΑ των ταμειακών ροών που αποδίδονται στις συμφωνίες (δηλαδή υπόστεγο συντήρησης, σχολή για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών και στέγαση σπουδαστών). Οι εν λόγω ταμειακές ροές περιλαμβάνουν έσοδα, όπως μισθώματα από τη Ryanair και πληρωμές για τη χρήση καταλυμάτων, καθώς και έξοδα, όπως τα έξοδα συντήρησης. Οι προβλέψεις ταμειακών ροών καλύπτουν την περίοδο 2010-2024 και προεξοφλούνται με επιτόκιο [4,0 – 4,5] %. Με βάση αυτές τις παραδοχές, η ανάλυση δείχνει θετική ΚΠΑ ύψους [100 000 – 200 000] EUR, γεγονός που σημαίνει ότι οι προεξοφλημένες ταμειακές εισροές αντισταθμίζουν τις εκροές. Σύμφωνα με τη Γερμανία, το αποτέλεσμα αυτό αποκαλύπτει την αποδοτικότητα των συμφωνιών και υποδηλώνει τη συμμόρφωσή τους με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(223) Η ανάλυση της αποδοτικότητας που υπέβαλε η Γερμανία φαινόταν να περιέχει αρκετές αδυναμίες, οι οποίες παρατίθενται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(224) Πρώτον, η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι οι ταμειακές ροές που υπολογίστηκαν από τη Γερμανία περιλάμβαναν ποσά απόσβεσης ύψους [40 000 – 50 000] EUR έως [60 000 – 70 000] EUR ετησίως, τα οποία καταρχήν δεν έπρεπε να αποτελέσουν μέρος του υπολογισμού, δεδομένου ότι η απόσβεση αποτελεί λογιστική έννοια που δεν αντιστοιχεί στις πραγματικές ταμειακές ροές. Εάν τα ποσά των αποσβέσεων εξαιρούνταν από τον υπολογισμό, η καθαρή παρούσα αξία θα καθίστατο αρνητική και ίση με [- 500 000 – - 400 000] EUR περίπου.

(225) Δεύτερον, φαίνεται ότι δεν είχε συμπεριληφθεί στην ανάλυση κανένα αρχικό επενδυτικό κόστος για τη μετατροπή των εγκαταστάσεων σε χώρους διαμονής. Αυτό φαινόταν απίθανο, καθώς η Γερμανία επισήμανε ότι ήταν αναγκαία η μετατροπή των εγκαταστάσεων.

(226) Τρίτον, η ανάλυση περιλάμβανε ταμειακές εισροές ύψους [1 000 – 10 000] EUR ετησίως, η φύση των οποίων δεν ήταν σαφής. Η ανάλογη προσαρμογή των ταμειακών ροών θα καθιστούσε ακόμη πιο αρνητική την καθαρή παρούσα αξία που συνδέεται με αυτές τις τρεις συμφωνίες.

(227) Τέλος, η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι το προεξοφλητικό επιτόκιο του [4,0 – 4,5] % δεν φαινόταν δικαιολογημένο και έμοιαζε υπερβολικά χαμηλό για τη χρονική περίοδο κατά την οποία υπογράφηκαν οι εν λόγω συμφωνίες το 2009-2010.

(228) Η FFHG ήταν σε θέση να αιτιολογήσει τις εν λόγω ελλείψεις, τις οποίες η Επιτροπή θεωρεί επαρκείς για να αναιρέσει την προκαταρκτική ανάλυσή της που παρατίθεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(229) Πρώτον, αφού αξιολόγησε την ανάλυση αποδοτικότητας που υπέβαλε η Γερμανία, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το ποσό της απόσβεσης είχε ήδη εξαιρεθεί από τις ταμειακές ροές που υπολόγισε η Γερμανία.

(230) Δεύτερον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το αρχικό κόστος επένδυσης ύψους περίπου [100 000 – 200 000] EUR είχε ήδη ληφθεί υπόψη στην ανάλυση αποδοτικότητας και, ακόμη και αν δεν είχε ληφθεί υπόψη (κάτι που δεν ισχύει), η προσθήκη του θα εξακολουθούσε να οδηγεί σε θετική καθαρή παρούσα αξία (στο εξής: ΚΠΑ).

(231) Τρίτον, η Επιτροπή έχει πεισθεί από την εξήγηση της FFHG ότι οι ετήσιες ταμειακές εισροές που αμφισβητήθηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας αφορούσαν στην πραγματικότητα είτε τα ετήσια έξοδα είσπραξης είτε τα πάγια παρεπόμενα έξοδα που αντιπροσωπεύουν ταμειακές εκροές και υπολογίστηκαν δεόντως στην ανάλυση αποδοτικότητας.

(232) Τέταρτον, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι το προεξοφλητικό επιτόκιο της τάξης του [4,0 – 4,5] % που αμφισβητήθηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογική σκέψη 266) ήταν πολύ χαμηλό, ένα υψηλότερο προεξοφλητικό επιτόκιο θα είχε θετικό και όχι αρνητικό αντίκτυπο στην ΚΠΑ λόγω του προφίλ ταμειακών ροών για τις εν λόγω συμφωνίες. Η Επιτροπή επισημαίνει πράγματι ότι η καταβολή ειδικού μισθώματος από τη Ryanair για το 2010 αντιπροσώπευε σημαντικές ταμειακές εισροές ύψους [0 – 5] εκατ. EUR και ότι καθένα από τα επόμενα 14 έτη θα κατέληγε σε πολύ μικρή ταμειακή εκροή. Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αύξηση του προεξοφλητικού επιτοκίου θα οδηγούσε και πάλι στο συμπέρασμα ότι οι συμφωνίες ήταν σύμφωνες με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(233) Με βάση τις εν λόγω πρόσθετες εξηγήσεις, τις οποίες επαλήθευσε, η Επιτροπή αντιστρέφει τη θέση που εξέφρασε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν υφίσταται οικονομικό πλεονέκτημα για τη Ryanair.

5.1.2.2.3. Συμπέρασμα

(234) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης, προς όφελος της Ryanair δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.1.2.3. Οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair

5.1.2.3.1. Οι έννοιες της επιχείρησης και της οικονομικής δραστηριότητας

(235) Ως αεροπορική εταιρεία, η Ryanair συνιστά επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Τόσο οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης όσο και οι αεροπορικές υπηρεσίες αποτελούν οικονομικές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, πληρούται το πρώτο κριτήριο του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.1.2.3.2. Χρήση κρατικών πόρων και καταλογισμός στο κράτος

(236) Οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης συνάφθηκαν μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair. Οι πληρωμές για τη στήριξη της εμπορικής προώθησης χρηματοδοτήθηκαν άμεσα από τον προϋπολογισμό του ομόσπονδου κράτους και, ως εκ τούτου, χρηματοδοτήθηκαν με κρατικούς πόρους και καταλογίζονται στο κράτος.

5.1.2.3.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

(237) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, για να αξιολογηθεί αν ένα μέτρο συνιστά ενίσχυση, πρέπει να προσδιοριστεί εάν η δικαιούχος επιχείρηση αντλεί επιλεκτικό οικονομικό όφελος, το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς ([50]).

(238) Πρέπει να εξεταστεί αν η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς έχει εφαρμογή στις επίμαχες συμφωνίες και, σε καταφατική περίπτωση, αν τηρείται.

5.1.2.3.3.1. Μεμονωμένη αξιολόγηση των συμφωνιών εμπορικής προώθησης

(239) Το πρώτο ερώτημα που τίθεται είναι αν οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 και οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 πρέπει να αξιολογηθούν μεμονωμένα ή σε συνδυασμό. Το δεύτερο ερώτημα που τίθεται είναι αν το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και ο FFHG, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, θεωρούνται ενιαία οντότητα για τους σκοπούς της εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

([50]) Βλ., για παράδειγμα, απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Απριλίου 1999, Ισπανία κατά Επιτροπής, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, σκέψη 41.

(240) Όσον αφορά το πρώτο ερώτημα, σύμφωνα με τη Γερμανία, η FFHG ουδόλως συμμετείχε στη σύναψη των συμφωνιών εμπορικής προώθησης. Ιδίως μετά την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn το 2017, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν είχε λόγο να εμπλέξει την FFHG στη σύναψη των συμφωνιών εμπορικής προώθησης. Επιπλέον, το 2005 το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν έλεγχε την FFHG, καθώς ήταν μειοψηφών μέτοχος (17,5 %), και δεν είχε λόγο να τη συμπεριλάβει στη συμφωνία εμπορικής προώθησης. Συμβαλλόμενα μέρη ήταν μόνο το ομόσπονδο κράτος και η Ryanair. Ως εκ τούτου, η στρατηγική εμπορικής προώθησης πρέπει να εξεταστεί χωριστά από την ανάπτυξη του αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

(241) Επιπλέον, όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, η Επιτροπή επισήμανε ήδη στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι και οι δύο συμφωνίες εμπορικής προώθησης συνάφθηκαν από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου σε μια περίοδο κατά την οποία το ομόσπονδο κράτος δεν είχε τον έλεγχο της FFHG. Πράγματι, κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005 με τη Ryanair, οι αρχές του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατείχαν μερίδιο μόνο 17,5 % της FFHG, ενώ το μεγαλύτερο μέρος των μετοχών της FFHG (65 %) ανήκε στη Fraport, εταιρεία στην οποία το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν κατείχε ποτέ μερίδια ([51]). Κατά τη σύναψη της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2017, τον Οκτώβριο του 2017, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν είχε τον έλεγχο της FFHG, δεδομένου ότι είχε πωλήσει τις υπό την κατοχή του μετοχές της εν λόγω εταιρείας στη HNA Airport Group GmbH βάσει συμφωνίας αγοράς μετοχών που συνήφθη στις 9 Αυγούστου 2017, επομένως, πριν από τη σύναψη της συμφωνίας εμπορικής προώθησης. Ως εκ τούτου, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν μπορεί να θεωρηθεί φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα, ο οποίος αποτελεί ενιαία οικονομική οντότητα με την FFHG, στο πλαίσιο της εφαρμογής της εν λόγω αρχής. Αυτό διαφέρει από την κατάσταση που οδήγησε στην έκδοση της πρώτης απόφασης για τον αερολιμένα του Charleroi ([52]). Στην εν λόγω υπόθεση, ο αερολιμένας ανήκε και ήταν οικονομικά εξαρτημένος από την περιφέρεια της Βαλονίας, η οποία συνήψε την επίμαχη συμφωνία με τη Ryanair, γεγονός που σήμαινε ότι η περιφέρεια της Βαλονίας συμμετείχε στην οικονομική δραστηριότητα που ασκούσε ο αερολιμένας και έλαβε οικονομικό αντάλλαγμα για τη χορήγηση των μέτρων.

(242) Η Ryanair υποστηρίζει ότι ακόμη και μια μη ελέγχουσα συμμετοχή, όπως η συμμετοχή του ομόσπονδου κράτους στην FFHG πριν από το 2009, μπορεί να δικαιολογήσει κοινή ανάλυση από νομική άποψη, διότι η Fraport και το ομόσπονδο κράτος της Έσσης, οι άλλοι δύο μέτοχοι της FFHG, αποτελούσαν επίσης κρατική εταιρεία και κρατική οντότητα, αντίστοιχα. Ως εκ τούτου, η Ryanair ισχυρίζεται ότι προτού το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου αποκτήσει μερίδιο 82,5 % στην FFHG την 1η Ιανουαρίου 2009, τόσο το συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005 όσο και οι ιδιοκτήτες της FFHG ήταν εντέλει το γερμανικό κράτος.

(243) Η Επιτροπή απορρίπτει αυτό το σκεπτικό για τους ακόλουθους λόγους. πρώτον, όπως προαναφέρθηκε, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν κατείχε μετοχές της Fraport. Δεύτερον, το ομόσπονδο κράτος της Έσσης και το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου είναι χωριστές τοπικές δημόσιες νομικές οντότητες (Körperschaften des Öffentlichen Rechts, δηλαδή Gebietskörperschaften) και, λόγω του ομοσπονδιακού συστήματος της Γερμανίας, δεν υπόκεινται στον έλεγχο του ομοσπονδιακού κράτους κατά τη σύναψη συμφωνιών εμπορικής προώθησης ή παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών, δεδομένου ότι οι περιφερειακές οικονομικές επενδύσεις σε έναν αερολιμένα εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των ομόσπονδων κρατών ελλείψει ομοσπονδιακής αρμοδιότητας (άρθρο 30 και άρθρο 70 παράγραφος 1 του γερμανικού Συντάγματος). Ως εκ τούτου, οι μετοχές που κατέχει το ομόσπονδο κράτος της Έσσης δεν μπορούσαν να επηρεάσουν τις εξουσίες μετόχων τις οποίες θα μπορούσε να ασκήσει το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG. Τα οικονομικά οφέλη που αποκομίζει το ομόσπονδο κράτος της Έσσης ως μέτοχος δεν ωφελούν ούτε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, δεδομένου του σαφούς διαχωρισμού των προϋπολογισμών των δημόσιων νομικών οντοτήτων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα αξιολογήσει μόνο αν το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ως ενιαία οντότητα ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς.

(244) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τις συμφωνίες εμπορικής προώθησης μεμονωμένα και την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς αποκλειστικά για το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

([51]) Πρβλ. απόφαση Hahn I, αιτιολογικές σκέψεις 17 κ. επ. και 182. Κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005, κύριοι μέτοχοι της Fraport ήταν το ομόσπονδο κράτος της Έσσης (31,7 %), η Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH — εταιρεία ανήκουσα στον δήμο του Frankfurt am Main(20,3 %), η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας (ανταλλάξιμο ομόλογο· 6,6 %), η Julius Bär Investment Management LLC (5,4 %) και η Deutsche Lufthansa AG (4,95 %).

([52]) Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 17ης Δεκεμβρίου 2008, Ryanair κατά Επιτροπής, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, σκέψεις 53 έως 61.

(245) Δεδομένου ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν μπορεί να θεωρηθεί φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn για τους σκοπούς της αξιολόγησης των συμφωνιών εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017, η μέθοδος των πρόσθετων δαπανών που προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές όσον αφορά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς σε συμφωνίες μεταξύ αερολιμένων που ελέγχονται από το Δημόσιο και αεροπορικών εταιρειών δεν εφαρμόζεται στις συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017.

5.1.2.3.3.2. Δυνατότητα εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς

(246) Σύμφωνα με τη Γερμανία, οι επίμαχες πληρωμές δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση, διότι τα ποσά που κατέβαλε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στη Ryanair αντιστοιχούσαν στην αγοραία τιμή των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορικής προώθησης.

(247) Καταρχάς, πρέπει να αξιολογηθεί αν οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης συνιστούν άσκηση δημόσιας εξουσίας. Οι εν λόγω συμφωνίες εμπορικής προώθησης συνάπτονται συνήθως μεταξύ δύο ιδιωτικών φορέων, π.χ. ενός αερολιμένα και μιας αεροπορικής εταιρείας. Όσον αφορά το ζήτημα της δυνατότητας εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η αρχή αυτή δεν εξετάζεται από την οπτική γωνία ενός οποιουδήποτε ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς αλλά από την οπτική γωνία ενός ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς ο οποίος βρίσκεται στην κατάσταση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

(248) Ως εκ τούτου, πρέπει να εξεταστεί το πεδίο εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς όσον αφορά το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

(249) Σύμφωνα με το σημείο 77 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης «πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνο τα οφέλη και οι υποχρεώσεις που συνδέονται με τον ρόλο του Δημοσίου ως οικονομικού φορέα —εξαιρουμένων εκείνων που συνδέονται με τον ρόλο του ως δημόσιας αρχής», γεγονός που σημαίνει, μεταξύ άλλων, ότι δεν λαμβάνονται υπόψη λόγοι δημοσίου συμφέροντος, όπως η περιφερειακή ανάπτυξη.

(250) Η συμβολή που είχαν οι συμβάσεις εμπορικής προώθησης στην ανάπτυξη του τοπικού τουρισμού, και για την ακρίβεια τα έσοδα που θα μπορούσαν ενδεχομένως να εισρεύσουν στην περιοχή από τον τουρισμό, δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά την εξέταση του αν πληρούνται τα κριτήρια του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς ([53]). Στην παρούσα υπόθεση, η Γερμανία και η Ryanair δεν προσκόμισαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι, με τη σύναψη των συμφωνιών εμπορικής προώθησης, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου θα μπορούσε να αναμένει οποιοδήποτε οικονομικό κέρδος ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς, εκτός από την ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή.

(251) Ως εκ τούτου, δεν έχει σημασία πόσο διεξοδικά αξιολόγησε η Γερμανία το γεγονός ότι, αφενός, η Ryanair διέθετε υψηλό επίπεδο ικανοτήτων στον τομέα της εμπορικής προώθησης τοποθεσιών και, αφετέρου, ήταν η μόνη από τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn η οποία μπορούσε να εξεταστεί για την αγορά υπηρεσιών εμπορικής προώθησης. Επίσης, δεν έχει σημασία αν η Ryanair επελέγη σύμφωνα με τη γερμανική νομοθεσία περί δημόσιων συμβάσεων. Η αξιολόγηση περιορίζεται στο κατά πόσον οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης θα μπορούσαν να αποφέρουν οικονομικό όφελος πέραν της ανάπτυξης του περιφερειακού τουρισμού.

(252) Η Γερμανία δεν αμφισβήτησε ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν επωφελείται από οποιαδήποτε αύξηση των εσόδων του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Frankfurt-Hahn που θα μπορούσε να προκύψει από την αύξηση της κίνησης. Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν εκμεταλλεύεται τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn και ήταν μόνο μειοψηφών μέτοχος (17,5 %) στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005, ενώ δεν ήταν μέτοχος κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2017, χρονικά σημεία τα οποία είναι και τα μόνα που λαμβάνονται υπόψη για την αξιολόγηση βάσει της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Οι γερμανικές αρχές δεν ανέφεραν κέρδη συνδεόμενα με την αύξηση των εσόδων του αερολιμένα Frankfurt-Hahn, τα οποία θα μπορούσαν να ωφελήσουν το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ως μέτοχο του αερολιμένα.

(253) Αντιθέτως, η Γερμανία επανέλαβε στις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης διευκολύνουν την προώθηση του τουρισμού σε συνδυασμό με την προσβασιμότητα, τη συνδεσιμότητα και την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, ενώ στόχος τους δεν είναι η επιδίωξη κερδών από τη λειτουργία του αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

([53]) Βλ. απόφαση (ΕΕ) 2020/1671, αιτιολογική σκέψη 178.

(254) Πριν ληφθούν οι αποφάσεις για την υπογραφή των συμβάσεων εμπορικής προώθησης με τη Ryanair, δεν εκπονήθηκε κανένα επιχειρηματικό σχέδιο για να αξιολογηθεί το ενδεχόμενο αποκόμισης τέτοιων κερδών.

(255) Τα μελλοντικά έσοδα από τα αερολιμενικά τέλη και άλλα έσοδα της FFHG ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών της Ryanair στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn δεν αποτελούν μέρος των εσόδων που θα είχε λάβει υπόψη ένας υποθετικός ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς που έχει ως κίνητρο τις προοπτικές αποδοτικότητας και βρίσκεται στην ίδια κατάσταση με το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου κατά την αξιολόγηση της σύναψης των δύο επίμαχων συμφωνιών εμπορικής προώθησης. Όταν συνήφθη η συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2017, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν ήταν πλέον μέτοχος της FFHG. Όταν συνήφθη η συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2005, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ήταν μειοψηφών μέτοχος της FFHG. Παρότι το 2005 το ομόσπονδο κράτος θα είχε επωφεληθεί μόνο έμμεσα από την αύξηση των κερδών που απέφερε η FFHG μέσω μερισμάτων ή κερδών κεφαλαίου, ως μειοψηφικός μέτοχος της FFHG, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν θα είχε συμφέρον να χρηματοδοτήσει πλήρως μέτρα που αποσκοπούν στην αύξηση της κίνησης στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn χωρίς συγχρηματοδότηση από την ίδια την FFHG ή από τον ελέγχοντα μέτοχό της, και χωρίς να αποκτήσει πρόσθετο μερίδιο στην FFHG.

(256) Όλα αυτά τα στοιχεία αποδεικνύουν ότι οι αποφάσεις για τη σύναψη των συμφωνιών εμπορικής προώθησης δεν είχαν οικονομική σύνδεση με τις μετοχές που κατείχε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG ([54]). Η διαπίστωση αυτή δεν αμφισβητήθηκε από τη Γερμανία.

(257) Εν κατακλείδι, οι πληρωμές που κατέβαλε το ομόσπονδο κράτος στη Ryanair βάσει των συμβάσεων εμπορικής προώθησης είναι της ίδιας φύσης με πληρωμές που καταβάλλονται προς μια αεροπορική εταιρεία από δημόσιο φορέα για την έναρξη ή τη διατήρηση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών σε συγκεκριμένο αερολιμένα με σκοπό την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας. Μολονότι πρόκειται για πρακτική που παρατηρείται συχνά σε δημόσιους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την οικονομική ανάπτυξη μιας περιφέρειας, μια τέτοια πρακτική είναι ξένη προς έναν ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, ο οποίος λειτουργεί με γνώμονα την κερδοφορία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς δεν έχει εφαρμογή.

(258) Ως εκ τούτου, η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς δεν εφαρμόζεται στη σύναψη των συμβάσεων του 2005 και του 2017 από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου με τη Ryanair, διότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν αποκόμισε κανένα όφελος από αυτές στο πλαίσιο του ρόλου του ως οικονομικού φορέα, αλλά επιδίωκε στόχους δημόσιας πολιτικής.

(259) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ένα μέτρο θεωρείται ότι δεν συνιστά πλεονέκτημα σε περίπτωση που ένα κρατικό μέτρο αποτελεί αντιστάθμιση για υπηρεσίες που παρείχαν επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος προς εκπλήρωση υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας, εάν οι επιχειρήσεις αυτές δεν απολαύουν, στην πραγματικότητα, οικονομικού πλεονεκτήματος και εάν η εν λόγω παρέμβαση δεν έχει ως αποτέλεσμα να τίθενται οι επιχειρήσεις αυτές σε ευνοϊκότερη από άποψη ανταγωνισμού θέση σε σχέση με τις ανταγωνίστριες επιχειρήσεις ([55]). Ωστόσο, εν προκειμένω, η Γερμανία δεν ανέφερε ότι η Ryanair ήταν επιφορτισμένη με υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

5.1.2.3.3.3. Για λόγους πληρότητας: Καθορισμός του πλεονεκτήματος που χορηγήθηκε στη Ryanair

(260) Η διαπίστωση ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς δεν εφαρμόζεται στις συμβάσεις εμπορικής προώθησης αρκεί για να διαπιστωθεί ότι οι πληρωμές που έλαβε η Ryanair συνιστούν πλεονέκτημα για τη Ryanair.

([54]) Βλ. απόφαση (ΕΕ) 2020/1671 της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 178.

([55]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Σεπτεμβρίου 2010, Επιτροπή κατά Deutsche Post AG, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, σκέψη 41 και απόφαση του Δικαστηρίου της 9ης Ιουνίου 2011, Comitato «Venezia vuole vivere» κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, σκέψη 92.

(261) Για λόγους πληρότητας, προκειμένου να εξακριβωθεί η ύπαρξη πλεονεκτήματος για τη Ryanair εάν στις συμβάσεις εμπορικής προώθησης εφαρμοζόταν η αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, γεγονός που δεν συνέβαινε, η Επιτροπή εξέτασε όλες τις σχετικές περιστάσεις της υπόθεσης, σύμφωνα με την ανακοίνωση σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης. Παραδείγματος χάρη, σε εξαιρετικές περιστάσεις, η αγορά αγαθών ή υπηρεσιών από δημόσια αρχή, ακόμη και αν πραγματοποιείται σε τιμές της αγοράς, μπορεί να μην θεωρείται σύμφωνη με τους όρους της αγοράς, κυρίως όταν η αγορά της επίμαχης υπηρεσίας δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες της δημόσιας αρχής ([56]).

(262) Το ζήτημα που βρίσκεται στο επίκεντρο της αξιολόγησης της Επιτροπής σχετικά με την ύπαρξη πλεονεκτήματος που χορηγήθηκε στη Ryanair στο πλαίσιο αυτού του εναλλακτικού σεναρίου είναι αν το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου είχε πραγματική ανάγκη για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που αγοράστηκαν από τη Ryanair προκειμένου να εκπληρώσει τον στόχο δημόσιας πολιτικής του, δηλαδή την προώθηση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

(263) Ο ισχυρισμός της Γερμανίας και της Ryanair ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου αγόρασε υπηρεσίες εμπορικής προώθησης από τη Ryanair σε τιμές αγοράς απορρίπτεται. Το κρίσιμο ζήτημα εν προκειμένω είναι αν υπήρξε πραγματική ανάγκη για τις εν λόγω υπηρεσίες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θα εξετάσει ούτε τη γνώμη εξωτερικών εμπειρογνωμόνων σχετικά με τη συμμόρφωση της τιμής με την αγορά ούτε το σύστημα παρακολούθησης που τέθηκε σε εφαρμογή για την παρακολούθηση της συνεχιζόμενης εικαζόμενης συμμόρφωσης της εφαρμογής της συμφωνίας εμπορικής προώθησης με την αγορά.

(264) Η Επιτροπή αξιολογεί αν οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης συνάφθηκαν για την αγορά πραγματικών υπηρεσιών εμπορικής προώθησης ή αν ο πραγματικός σκοπός των συμφωνιών αυτών ήταν η χορήγηση ενίσχυσης στη Ryanair ως αντάλλαγμα για την εκ μέρους της παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

5.1.2.3.3.3.1. Οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης αγοράζονταν σκοπίμως, ώστε να δικαιολογηθούν τα ποσά που χορηγούνταν στη Ryanair για να παραμείνει η αεροπορική εταιρεία στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn

(265) Για τους λόγους που εκτίθενται κατωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης αγοράζονταν σκοπίμως, ώστε να δικαιολογηθούν τα ποσά που χορηγούνταν στη Ryanair για να παραμείνει η αεροπορική εταιρεία στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn· ακόμη και αν οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης είχαν κάποιο αποτέλεσμα εμπορικής προώθησης (κάτι που δεν συνέβαινε), δεν ήταν αυτός ο κύριος σκοπός των συμφωνιών, οι οποίες θα πρέπει μάλλον να θεωρηθούν ως συγκεκαλυμμένες επιδοτήσεις, ενώ τα οικονομικά οφέλη από το αποτέλεσμα εμπορικής προώθησης δεν περιήλθαν στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

- *Δεν υπήρχε πραγματική πρόθεση του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου να διαφημίσει την περιοχή*

(266) Η Γερμανία αμφισβητεί την εκτίμηση της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης δεν αποσκοπούσαν στη διαφήμιση της περιοχής. Οι γερμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή φέρει το βάρος της απόδειξης για αυτή την υπόθεση. Η Επιτροπή έχει διαφορετική άποψη. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας διαπίστωσε ότι, εκ πρώτης όψεως, σκοπός των συμφωνιών εμπορικής προώθησης ήταν να διασφαλιστεί ότι η Ryanair θα πραγματοποιεί πτήσεις προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn με δεδομένη συχνότητα. Στη συνέχεια, η Γερμανία όφειλε να αποδείξει ότι, στην πραγματικότητα, το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου αγόρασε πραγματικές υπηρεσίες εμπορικής προώθησης.

(267) Για τους ακόλουθους λόγους, βάσει των παρατηρήσεων που έλαβε, η Επιτροπή επιβεβαιώνει την προκαταρκτική εκτίμηση της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

(268) Πρώτον, η έλλειψη πρόθεσης του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου να διαφημίσει την περιοχή καταδεικνύεται από τις συνθήκες υπό τις οποίες συνήφθη η συμφωνία εμπορικής προώθησης.

([56]) Βλ. απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 14ης Ιουνίου 2023, Ryanair και Airport Marketing Services κατά Επιτροπής, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, σκέψη 167: «Όσον αφορά τις επικρίσεις των προσφευγουσών σχετικά με τη νομική βάση του κριτηρίου της "πραγματικής ανάγκης", υπενθυμίζεται ότι η νομιμότητα απόφασης της Επιτροπής με την οποία διαπιστώνεται η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ πρέπει να εκτιμάται πρωτίστως υπό το πρίσμα των αντικειμενικών κανόνων της Συνθήκης ΛΕΕ (βλ. σχετικά απόφαση της 16ης Ιουλίου 2014, Γερμανία κατά Επιτροπής, T-295/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:675, σκέψη 181 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).».

(269) Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου είχε συμφέρον οικονομικής πολιτικής να διατηρήσει τη Ryanair στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου χορήγησε στη Ryanair κατά τα έτη 2001 έως 2003 ενισχύσεις για την εκπαίδευση χειριστών και πληρωμάτων (αιτιολογικές σκέψεις 199 έως 220). Η Γερμανία υποστήριξε ότι ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn ήταν σημαντικός εργοδότης, κατάλληλος για τη μείωση της ανεργίας στην περιφέρεια Frankfurt-Hahn.

(270) Επιπλέον, στο τμήμα των επιβατικών μεταφορών, η ανταγωνιστικότητα του αερολιμένα Frankfurt-Hahn σε σχέση με τους γειτονικούς αερολιμένες εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από τη Ryanair. Λόγω της γεωγραφικής του θέσης, ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn δεν είναι εξίσου εύκολα προσβάσιμος με τις δημόσιες συγκοινωνίες από την πλησιέστερη πόλη όπως, για παράδειγμα, οι αερολιμένες Cologne-Bonn, Frankfurt am Main ή Στρασβούργου, καθένας από τους οποίους διαθέτει απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση. Ο αερολιμένας Frankfurt-Hahn είναι ελκυστικός για τους επιβάτες κυρίως λόγω των πτήσεων χαμηλού κόστους που προσφέρει. Ως εκ τούτου, ο αερολιμένας εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της Ryanair στον αερολιμένα και την προσφορά ναύλων χαμηλού κόστους.

(271) Δεύτερον, η Επιτροπή δεν μπορεί να κατανοήσει τους λόγους για τους οποίους το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου επιδίωξε να προωθήσει την περιοχή ως τουριστικό προορισμό επενδύοντας σημαντικό μέρος του προϋπολογισμού της για την εμπορική προώθηση —η Lufthansa, την οποία η Γερμανία δεν αμφισβήτησε ως προς το σημείο αυτό, κάνει λόγο για 30 έως 50 %— στις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης μίας και μόνο αεροπορικής εταιρείας.

(272) Στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου μπορεί κανείς να φτάσει με διάφορα μέσα μεταφοράς, όπως αυτοκίνητο, τρένο και λεωφορείο. Λόγω της γεωγραφικής του θέσης, ο καταλληλότερος τρόπος για να φτάσει ή να φύγει κανείς από το αεροδρόμιο είναι με αυτοκίνητο ή λεωφορείο. Δεν είναι ιδιαίτερα ελκυστικό για τους τουρίστες να πρέπει να ενοικιάσουν αυτοκίνητο για να μεταβούν στον πλησιέστερο τουριστικό προορισμό (περίπου 1 ώρα για το Trier ή το Koblenz). Αυτό υποδηλώνει ότι ο σχεδιασμός του ίδιου του αερολιμένα είναι περισσότερο προσανατολισμένος στη μεταφορά επιβατών από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου προς άλλους προορισμούς. Πράγματι, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της Γερμανίας, στο πλαίσιο μελέτης της Dornier Consulting διαπιστώθηκε ότι το [75 – 80] % της κίνησης του αερολιμένα ήταν εξερχόμενη, πράγμα που σημαίνει ότι η συντριπτική πλειονότητα των επιβατών της Ryanair αναχωρούν από το Frankfurt-Hahn. Αυτό υποδηλώνει ότι η προώθηση δρομολογίων από/προς τον εν λόγω αερολιμένα είναι πιθανότερο να βελτιώσει τον τουρισμό κάπου αλλού.

(273) Επίσης, η Γερμανία δεν ανέλυσε την παραδοχή της Ryanair ότι το ομόσπονδο κράτος χρησιμοποίησε τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης της Ryanair ως χαρτοφυλάκιο εμπορικών σημάτων. Ως εκ τούτου, αυτή η εκ των υστέρων παραδοχή της Ryanair δεν θεωρείται έγκυρη.

(274) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το κύριο προσδοκώμενο αποτέλεσμα και ο κύριος στόχος των επίμαχων συμφωνιών για το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν ήταν η απόκτηση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης με σκοπό την προώθηση της περιοχής της Ρηνανίας-Παλατινάτου, αλλά η χρηματοδοτική στήριξη των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών της Ryanair από και προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

- *Οι συμβάσεις εστίαζαν στις πτητικές δραστηριότητες της Ryanair και όχι στις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης*

(275) Οι υπηρεσίες που αγόρασε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου βάσει των συμφωνιών εμπορικής προώθησης συνίστανται σε συνδέσμους στον ιστότοπο της Ryanair προς τις τουριστικές προσφορές στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ([57]), σε επαναστόχευση διαφημίσεων με τη χρήση των δεδομένων που συγκεντρώθηκαν από τους επισκέπτες του ιστοτόπου της Ryanair ([58]), σε τοποθέτηση της Ρηνανίας-Παλατινάτου στη σελίδα Facebook και στο ιστολόγιο της Ryanair ([59]), σε δύο σελίδες στο διανεμόμενο κατά την πτήση περιοδικό της Ryanair ([60]) και σε εκστρατεία Τύπου προς όφελος του τουριστικού κλάδου της Ρηνανίας-Παλατινάτου ([61]). Οι εν λόγω δίαυλοι επικοινωνίας απευθύνονται ουσιαστικά σε (δυνητικούς) πελάτες της Ryanair και ούτε καν σε όλους. Για παράδειγμα, η συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2017 προβλέπει μόνο την τοποθέτηση του προορισμού Ρηνανία-Παλατινάτο στις ιστοσελίδες της Ryanair στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιρλανδία και την Ιταλία —με ρητή αναφορά των αεροπορικών συνδέσεων της Ryanair με το Λονδίνο-Stansted, το Εδιμβούργο, το Newquay και τη Ρώμη στο πλαίσιο αυτό. Ως εκ τούτου, φαίνεται ότι οι περιορισμένες υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που παρέχει η Ryanair βάσει των συμφωνιών εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017, ιδίως οι διαφημίσεις που περιορίζονται μόνο στα τμήματα των ιστοτόπων της αεροπορικής εταιρείας που συνδέονται με τον εκάστοτε προορισμό, φαίνεται να προωθούν πρωτίστως τις αεροπορικές μεταφορές της ίδιας της Ryanair από/προς τη Ρηνανία-Παλατινάτο, αντί να προωθούν την περιοχή της Ρηνανίας-Παλατινάτου.

([57]) Βλ. άρθρο 1 της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005 και παράρτημα 1 της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2017.
([58]) Βλ. παράρτημα 1 της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2017.
([59]) Βλ. παράρτημα 1 της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2017.
([60]) Άρθρο 2 της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005.
([61]) Άρθρο 3 της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005.

(276) Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί τον ισχυρισμό της Ryanair ότι η εμπορική προώθηση στον ιστότοπό της θα μπορούσε πράγματι να προσελκύσει πελάτες να αγοράσουν αεροπορικό εισιτήριο προς τη Ρηνανία-Παλατινάτο. Όπως υποστηρίζει η Ryanair στις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, οι επισκέπτες ενδέχεται να μπορούν «να μεταβούν απρόσκοπτα από την παρακολούθηση μιας διαφήμισης στην αγορά εισιτηρίου στον ίδιο ιστότοπο ή, αντιστρόφως, από την κράτηση εισιτηρίου στην παρακολούθηση διαφημίσεων σχετικά με τον προορισμό, κάτι που θα μπορούσε να επηρεάσει την επιλογή του προορισμού τους για το επόμενο ταξίδι».

(277) Το βασικό σημείο, όπως εξηγείται ανωτέρω (αιτιολογική σκέψη 275), είναι ότι οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης της Ryanair απευθύνονται συγκεκριμένα σε όσους έχουν ήδη αποφασίσει να επισκεφθούν τον ιστότοπο της Ryanair. Αυτό μπορεί να συμβαίνει, όπως ανέφερε η ίδια η Ryanair, κατά την αγορά αεροπορικού εισιτηρίου, δηλαδή πρόκειται συνήθως για πρόσωπα που είναι ήδη πελάτες της Ryanair. Ως εκ τούτου, το χαρακτηριστικό αυτό αποτελεί περαιτέρω ένδειξη ότι οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης δεν είχαν σχεδιαστεί με στόχο, ούτε είχαν ως αποτέλεσμα, την προώθηση της περιοχής εν γένει, αλλά μάλλον προωθούσαν συγκεκριμένα τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn τις οποίες προσφέρει η Ryanair.

(278) Επιπλέον, και οι δύο συμφωνίες εμπορικής προώθησης περιέχουν συγκεκριμένες δεσμεύσεις της Ryanair όσον αφορά τις δραστηριότητες παροχής αεροπορικών υπηρεσιών (χρήση του αερολιμένα Frankfurt-Hahn ως βάσης για ορισμένο αριθμό αεροσκαφών σύμφωνα με τη συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2005 και μεταφορά ορισμένου αριθμού επιβατών ετησίως σύμφωνα με τη συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2017). Μια οντότητα που ενδιαφέρεται αποκλειστικά για την απόκτηση υπηρεσιών εμπορικής προώθησης δεν θα είχε συμφέρον να συμπεριλάβει στις συμφωνίες που επισημοποιούν την εν λόγω απόκτηση υποχρεώσεις που επιβάλλονται στον πάροχο των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης όσον αφορά τις δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών. Η ύπαρξη των εν λόγω υποχρεώσεων στις συμφωνίες παροχής υπηρεσιών εμπορικής προώθησης συνεπάγεται εκ των πραγμάτων ότι η Ryanair αμείβεται, μέσω των πληρωμών εμπορικής προώθησης που καταβάλλει το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου, για τις δραστηριότητές της αεροπορικών μεταφορών από/προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

- *Η στόχευση της Ryanair, σε σχέση με οποιονδήποτε πάροχο διαδικτυακών υπηρεσιών εμπορικής προώθησης εν γένει*

(279) Η διαφήμιση στο διανεμόμενο κατά την πτήση περιοδικό της Ryanair απευθυνόταν μόνο σε ένα περιορισμένο σύνολο δυνητικών ταξιδιωτών, δηλαδή εκείνων που χρησιμοποιούσαν ήδη τις υπηρεσίες της Ryanair. Οι τουρίστες-στόχος της Ryanair δεν αποτελούν την κύρια ενδιαφερόμενη πελατεία για τουρισμό στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου μπορεί να προσεγγιστεί με διάφορα μέσα μεταφοράς, όπως αυτοκίνητο, τρένο και λεωφορείο. Η αντίφαση αυτή υποδηλώνει ότι το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν είχε πραγματική πρόθεση να προωθήσει τον τουρισμό συνάπτοντας τις συμφωνίες εμπορικής προώθησης με τη Ryanair.

(280) Οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης ωφέλησαν τη Ryanair περισσότερο απ' ό,τι προώθησαν το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και τη γύρω περιοχή. Οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που παρείχε η Ryanair δεν μπορούσαν να προωθήσουν αποτελεσματικά το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου και τη γύρω περιοχή και, ως εκ τούτου, η επιλογή της Ryanair δεν ήταν επαρκώς αιτιολογημένη από οικονομική άποψη· οι υπηρεσίες εμπορικής προώθησης της Ryanair δεν είχαν το προβαλλόμενο αποτέλεσμα· και, ακόμη και αν υποτεθεί ότι οι επίμαχες συμφωνίες είχαν κάποιο αποτέλεσμα, ωφέλησαν τη Ryanair περισσότερο από οποιονδήποτε άλλον.

(281) Όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή αμφισβητεί ότι οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης που συνάφθηκαν με τη Ryanair είχαν θετικό αποτέλεσμα για το ομόσπονδο κράτος. Αν οι εν λόγω εκστρατείες εμπορικής προώθησης είχαν ως αποτέλεσμα να παρακινήσουν τους πελάτες της Ryanair να αγοράσουν αεροπορικά εισιτήρια για τη Ρηνανία-Παλατινάτο, το αποτέλεσμα αυτό θα ωφελούσε πρωτίστως την αεροπορική εταιρεία Ryanair και θα ισοδυναμούσε με προσπάθεια προώθησης των υπηρεσιών της, την οποία θα έπρεπε να είχε καταβάλει από μόνη της η Ryanair.

(282) Στην απόφαση σχετικά με τον αερολιμένα του Μονπελιέ, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Ryanair επιτυγχάνει τους στόχους της όσον αφορά τον συντελεστή πληρότητας μέσω της τιμολογιακής πολιτικής της (στο εξής: yield management). Σύμφωνα με τη στρατηγική του «yield management», η Ryanair παρακινεί τους υποψήφιους πελάτες της να επιλέξουν συγκεκριμένο προορισμό στην καλύτερη δυνατή τιμή για τη Ryanair. Βασικό στοιχείο της στρατηγικής του «yield management» της Ryanair είναι το εξής: η εταιρεία υπολογίζει το μέγιστο ποσό που είναι διατεθειμένος να καταβάλει ο επιβάτης για το αεροπορικό του εισιτήριο, επιδιώκοντας παράλληλα τη μέγιστη δυνατή πληρότητα του αεροσκάφους προκειμένου να μεγιστοποιήσει τα έσοδά της και να διεισδύσει στην ευρωπαϊκή αγορά ([62]). Όσον αφορά τη Ryanair, παρατηρείται μεγάλη διαφορά μεταξύ των αεροπορικών ναύλων που ισχύουν στις περιόδους αυξημένης κίνησης και των αεροπορικών ναύλων που ισχύουν στις περιόδους μειωμένης κίνησης. Αυτό σημαίνει ότι οι επιβάτες που ταξιδεύουν σε περιόδους αυξημένης κίνησης αποφέρουν περισσότερα κέρδη στη Ryanair απ' ό,τι οι επιβάτες που ταξιδεύουν σε περιόδους μειωμένης κίνησης.

(283) Η προώθηση προορισμών που θα επιτρέψουν στη Ryanair να επιτύχει τιμή περιόδου αιχμής θα είναι επίσης προς το συμφέρον της Ryanair. Ως εκ τούτου, εάν η εκστρατεία εμπορικής προώθησης έχει αντίκτυπο, θα ωφελήσει άμεσα τη Ryanair.

([62]) Βλ. απόφαση (ΕΕ) 2020/1671 της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 294.

(284) Επιπλέον, κάθε εκστρατεία εμπορικής προώθησης μπορεί να συμβάλει στην προσέλκυση επιβατών, οι οποίοι δεν δελεάζονται μόνο από την τιμή ή οι οποίοι δεν θα επέλεγαν να ταξιδέψουν με τη Ryanair για να επισκεφτούν τη Ρηνανία-Παλατινάτο αν προηγουμένως δεν είχαν γίνει δέκτες διαφημιστικών μηνυμάτων. Επομένως, η προσέλκυση επιβατών μέσω προωθητικών ενεργειών απορροφά μέρος της πίεσης που ασκείται στη Ryanair για να προσελκύει επιβάτες μόνο μέσω της τιμολογιακής της πολιτικής ώστε να εκπληρώνει τους στόχους πληρότητας των αεροσκαφών της.

5.1.2.3.3.3.2. Η πρακτική της Ryanair παρατηρείται και σε άλλες υποθέσεις

(285) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η χρήση των συμφωνιών εμπορικής προώθησης με σκοπό να δικαιολογηθούν οι πληρωμές προς τη Ryanair για την παραμονή της σε έναν συγκεκριμένο περιφερειακό αερολιμένα δεν είναι κάτι πρωτόγνωρο. Ειδικότερα, η επίσημη έρευνα της Επιτροπής στην υπόθεση SA.33961, σχετικά με τον αερολιμένα της Nîmes, έδειξε ότι, σε μια κατάσταση στην οποία ο συντελεστής πληρότητας ενός συγκεκριμένου δρομολογίου είχε μειωθεί σημαντικά, η Ryanair άσκησε πίεση στους οικείους δημόσιους φορείς για την αγορά πρόσθετων υπηρεσιών μάρκετινγκ απειλώντας να διακόψει την εκτέλεση του δρομολογίου σε περίπτωση μη εφάπαξ αύξησης της χρηματοδοτικής συνεισφοράς ([63]). Όσον αφορά τον αερολιμένα Altenburg-Nobitz, η Επιτροπή διαπίστωσε κατά την επίσημη διαδικασία έρευνας στην υπόθεση SA.26500 ([64]) ότι, αφού ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δεν χορήγησε το ποσό που του ζήτησε η Ryanair ως αμοιβή για την εμπορική προώθηση του θερινού προγράμματος πτήσεων του 2011, η Ryanair διέκοψε τις δραστηριότητές της στον αερολιμένα τον Μάρτιο του 2011 ([65]). Πιο πρόσφατα, στην υπόθεση SA.47867 σχετικά με τον αερολιμένα του Μονπελιέ ([66]), η Επιτροπή έκρινε ότι οι συμβάσεις εμπορικής προώθησης με τοπική ένωση ήταν συγκεκαλυμμένες ενισχύσεις για την προώθηση των αεροπορικών δρομολογίων της Ryanair. Το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε αργότερα το συμπέρασμα αυτό ([67]).

5.1.2.3.3.3.3. Για λόγους πληρότητας: συμπέρασμα σχετικά με το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στη Ryanair

(286) Η Επιτροπή συνάγει από τα προαναφερθέντα αποδεικτικά στοιχεία ότι η αγορά υπηρεσιών εμπορικής προώθησης στην οποία προέβη το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου από τη Ryanair απλώς δικαιολογεί τις πληρωμές που καταβλήθηκαν στη Ryanair για τις αεροπορικές της δραστηριότητες, αλλά δεν παρέχει οικονομικό όφελος στο ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου ως οικονομικό φορέα και δεν αντιστοιχεί σε πραγματική αγορά υπηρεσιών για την προώθηση του τουρισμού. Ως εκ τούτου, οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 παρείχαν πλεονέκτημα στη Ryanair και για τον λόγο αυτόν.

5.1.2.3.4. Επιλεκτικότητα

(287) Εξ όσων γνωρίζει η Επιτροπή, οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης συνάφθηκαν με τη Ryanair κατόπιν ατομικών διαπραγματεύσεων και, επιπλέον, χωρίς προηγούμενο δημόσιο διαγωνισμό. Ως εκ τούτου, κάθε οικονομικό πλεονέκτημα που συνδέεται με τις εν λόγω συμφωνίες θα ήταν επιλεκτικό ([68]).

5.1.2.3.5. Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές

(288) Δεδομένου ότι οι αεροπορικές εταιρείες ανταγωνίζονται μεταξύ τους στο πλαίσιο του ενδοενωσιακού εμπορίου και η Ryanair είναι αεροπορική εταιρεία που δραστηριοποιείται σε ολόκληρη την Ένωση, η Επιτροπή θεωρεί, προκαταρκτικά, ότι το οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο συνεπάγονται οι επίμαχες συμφωνίες μπορεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις ενδοενωσιακές συναλλαγές.

([63]) Βλ. απόφαση (ΕΕ) 2016/633 της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.33961 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στο εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο της Nîmes-Uzès-Le Vigan, στη Veolia Transport Aéroport de Nîmes, στη Ryanair Limited και στην Airport Marketing Services Limited (ΕΕ L 113 της 27.4.2016, σ. 32), αιτιολογικές σκέψεις 102, 547 και 548.

([64]) Απόφαση (ΕΕ) 2016/287 της Επιτροπής, της 15ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.26500 (2012/C) (πρώην 2011/NN, πρώην CP 227/2008) που χορήγησε η Γερμανία στη Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH και τη Ryanair Ltd (ΕΕ L 59 της 4.3.2016, σ. 22).

([65]) Βλ. απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 13ης Δεκεμβρίου 2018, Ryanair και AMS κατά Επιτροπής, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, σκέψη 258.

([66]) Βλ. απόφαση (ΕΕ) 2020/1671 της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 245.

([67]) Βλ. απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 14ης Ιουνίου 2023, Ryanair και Airport Marketing Services κατά Επιτροπής, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, σκέψεις 161 έως 310.

([68]) Βλ. σημείο 126 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης και απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Ιουνίου 2015, Επιτροπή κατά MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, σκέψεις 60 κ. επ.

5.1.2.3.6. Συμπέρασμα

(289) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι εν λόγω συμβάσεις εμπορικής προώθησης συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.1.2.4. Οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 μεταξύ της FFHG και της Ryanair

(290) Όσον αφορά τις συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 μεταξύ της FFHG και της Ryanair, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να ξεκινήσει την αξιολόγησή της με την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, προκειμένου να αξιολογήσει αν οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 παρείχαν πλεονέκτημα στη Ryanair.

(291) Συναφώς, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, πριν από τη σύναψη των εν λόγω συμφωνιών, η σχέση μεταξύ της Ryanair και του αερολιμένα διεπόταν από τις συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2002 και του 2005. Όσον αφορά τις εν λόγω συμφωνίες, η Επιτροπή διαπίστωσε στην απόφαση Hahn I ότι ήταν σύμφωνες με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

(292) Επιπλέον, είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη ότι τα αερολιμενικά τέλη που κατέβαλλε η Ryanair στο πλαίσιο των συμφωνιών παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013 και του 2015 αντιστοιχούν στα αερολιμενικά τέλη που περιλαμβάνονται στο γενικό καθεστώς αερολιμενικών τελών που ισχύει για τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn. Οι γενικοί πίνακες τελών του 2002 και του 2006 αξιολογήθηκαν από την Επιτροπή στην απόφαση Hahn I και η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

(293) Η συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2002 επρόκειτο αρχικά να ισχύει έως τις 13 Φεβρουαρίου 2017, με δυνατότητα παράτασης έως τις 13 Φεβρουαρίου 2022, ενώ η συμφωνία παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2005 επρόκειτο αρχικά να ισχύει έως το 2027.

(294) Ως εκ τούτου, οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 πρέπει να αξιολογηθούν με βάση το εν λόγω σημείο αναφοράς, δεδομένου ότι η Ryanair είχε το δικαίωμα, καταρχήν, να συνεχίσει να λειτουργεί στον αερολιμένα Frankfurt-Hahn βάσει των σύμφωνων με την αγορά όρων που είχαν συμφωνηθεί με την FFHG και περιλαμβάνονται στις συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2002 και του 2005 έως το 2022 και το 2027, αντίστοιχα. Εφόσον οι επακόλουθες συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών αντιστοιχούν απλώς στις υφιστάμενες συμφωνίες (τις συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2002 και του 2005), οι οποίες θα συνέχιζαν κανονικά να ισχύουν, οι οικονομικές θέσεις της Ryanair και της FFHG δεν μεταβάλλονται με τη σύναψη των συμφωνιών παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016.

5.1.2.4.1. Η συμπληρωματική συμφωνία του 2013

(295) Η συμπληρωματική συμφωνία του 2013 αποτελεί συμπληρωματική συμφωνία στην τυποποιημένη συμφωνία υπηρεσιών εδάφους. Όπως υπογράμμισαν η Γερμανία και η Ryanair στις παρατηρήσεις τους μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η συμπληρωματική συμφωνία του 2013 δεν παρεκκλίνει από την κλίμακα αερολιμενικών τελών, αλλά επιβεβαιώνει τη δυνατότητα εφαρμογής της και απλώς επικαιροποιεί τους κανόνες για τις υπηρεσίες εδάφους που ισχύουν για τη Ryanair βάσει των γενικών εξελίξεων στον κλάδο των αερομεταφορών.

(296) Δεδομένου ότι η συμπληρωματική συμφωνία του 2013 δεν τροποποιεί ουσιαστικά τους κανόνες που ίσχυαν προηγουμένως και οι κανόνες που ίσχυαν προηγουμένως συνάδουν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς (όπως κρίθηκε από την Επιτροπή στην απόφαση Hahn I), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συμπληρωματική συμφωνία του 2013 δεν παρέχει κανένα πλεονέκτημα στη Ryanair και, ως εκ τούτου, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

5.1.2.4.2. Η επισημείωση του 2015

(297) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 41, η επισημείωση του 2015 παρατείνει τη συμπληρωματική συμφωνία του 2013 κατά τρία έτη έως το 2017. Επιπλέον, περιλαμβάνει τροποποιήσεις σχετικά με την παροχή οχήματος ράμπας / ημιφορτηγού συντήρησης και την παροχή χώρου διοικητικών γραφείων και αποθήκευσης ανταλλακτικών.

(298) Η απλή διάθεση οχήματος ράμπας / ημιφορτηγού συντήρησης και χώρου διοικητικών γραφείων και αποθήκευσης δεν υπερβαίνει την εμπορική χειρονομία προς τον κύριο πελάτη του αερολιμένα. Δεν μπορεί να μεταβληθεί η διαπίστωση της Επιτροπής στην απόφαση Hahn I, βάσει της οποίας οι πληρωμές που πραγματοποίησε η Ryanair στην FFHG για αερολιμενικές υπηρεσίες συνάδουν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

(299) Δεδομένου ότι η επισημείωση δεν τροποποιεί ουσιαστικά τους κανόνες που ίσχυαν προηγουμένως και οι κανόνες που ίσχυαν προηγουμένως συνάδουν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η επισημείωση του 2015 δεν παρέχει κανένα πλεονέκτημα στη Ryanair και, ως εκ τούτου, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

5.1.2.4.3. Η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016

(300) Η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016 περιέχει δύο τροποποιήσεις σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη που πρέπει να καταβάλει η Ryanair: α) εφαρμόζεται μειωμένο αερολιμενικό τέλος ύψους [...] EUR ανά επιβάτη από τους [...] επιβάτες ετησίως. Προηγουμένως, με βάση τον γενικό πίνακα τελών του 2006, εφαρμοζόταν μόνο από τους [...] επιβάτες ετησίως και β) ένα νέο σύστημα στήριξης της εμπορικής προώθησης, σύμφωνα με το οποίο δεν θα επιβάλλονται αερολιμενικά τέλη σε επιβάτες πλέον του αριθμού αναχωρούντων επιβατών του προηγούμενου έτους. Η διάρκεια της συμφωνίας είναι έως τις 31 Μαρτίου 2022.

(301) Η Γερμανία απάντησε στις αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, τις οποίες επανέλαβε η Lufthansa στις παρατηρήσεις της σχετικά με την ημερομηνία της μελέτης PwC. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις εξηγήσεις που παρείχε η FFHG στις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Γερμανία διευκρίνισε ότι η μελέτη της PwC δεν ανατέθηκε 2 ημέρες πριν από τη σύναψη της συμφωνίας, αλλά προετοιμάστηκε και συζητήθηκε με την FFHG για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα και, ως εκ τούτου, τα πορίσματά της ήταν γνωστά στη διοίκηση της FFHG κατά τη σύναψη της συμφωνίας.

(302) Η Επιτροπή πρέπει επίσης να διορθώσει την προκαταρκτική διαπίστωση στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογική σκέψη 288) ότι το αντιπαράδειγμα θα ήταν σταδιακή μείωση του αριθμού επιβατών της Ryanair κατά τα επόμενα έτη.

(303) Όπως εξήγησε λεπτομερώς η Γερμανία, το πλαίσιο σύναψης της συμπληρωματικής συμφωνίας αριθ. 2 του 2016 ήταν η σχεδιαζόμενη ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα. Η Ryanair επέμεινε να συνάψει σύμβαση αερολιμενικών υπηρεσιών διάρκειας 5 ετών και, σε διαφορετική περίπτωση, απείλησε να εγκαταλείψει αμέσως τον αερολιμένα. Με βάση τις πληροφορίες που διαβίβασε η Γερμανία, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απειλή αυτή πρέπει να φάνηκε σοβαρή στον αερολιμένα. Η σοβαρότητα της απειλής αυτής επιβεβαιώνεται πράγματι τόσο από τη Lufthansa, η οποία στηρίζεται επανειλημμένα στο γεγονός ότι η Ryanair μπορούσε εύκολα να εγκαταλείψει τον αερολιμένα, όσο και από την έκθεση της Oxera που υπέβαλε η Ryanair. Σε αντίθεση με όσα είχε εξετάσει η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογική σκέψη 288), η παραδοχή στη μελέτη της PwC ότι, στο πλαίσιο του αντίστροφου σεναρίου, η Ryanair θα έπαυε αμέσως κάθε δραστηριότητα στην FFHG από το 2016 θεωρείται ρεαλιστική.

(304) Η Γερμανία διευκρίνισε επίσης ότι οι προβλέψεις κόστους και εσόδων που αναφέρονται στη μελέτη της PwC ήταν διαθέσιμες στην FFHG πριν από την υπογραφή της συμφωνίας και χρησιμοποιήθηκαν από την FFHG για την αξιολόγηση της δυνατότητας σύναψης της συμφωνίας.

(305) Η μελέτη της PwC υποθέτει ότι, σύμφωνα με το βασικό σενάριο, η FFHG θα μπορούσε να αναμένει σταθερό αριθμό επιβατών τον οποίο θα μετέφερε η Ryanair, της τάξης των [2 – 3] εκατομμυρίων ετησίως από το 2017 έως το 2021. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογική σκέψη 287), η Επιτροπή θεώρησε το σενάριο αυτό αρκετά αισιόδοξο. Ωστόσο, οι παραδοχές αυτές βασίστηκαν στα εσωτερικά έγγραφα σχεδιασμού της FFHG, τα οποία η FFHG έθεσε στη διάθεση της PwC, όπως επιβεβαιώνεται στις παρατηρήσεις της Γερμανίας σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Ως εκ τούτου, ελλείψει αξιόπιστων ενδείξεων περί του αντιθέτου, η Επιτροπή αποδέχεται τα σενάρια αυτά.

(306) Η μελέτη της PwC συγκρίνει ένα σενάριο παραμονής της Ryanair στον αερολιμένα με το σενάριο αποχώρησης της Ryanair από τον αερολιμένα. Διαπιστώνει ότι η σύμβαση της Ryanair δημιουργεί πρόσθετες ετήσιες ελεύθερες ταμειακές ροές ύψους [4 – 5 εκατ.] EUR το 2017, οι οποίες αυξάνονται σταδιακά και φθάνουν τα [4,5 – 5,5 εκατ.] EUR το 2021. Παρά ορισμένες αδυναμίες της μελέτης, ιδίως την έλλειψη διαφοροποίησης του αριθμού επιβατών της Ryanair σε ελέγχους ευαισθησίας, η Επιτροπή θεωρεί τελικά ότι ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα μπορούσε να είχε στηρίξει την απόφασή του σε μια τέτοια μελέτη.

(307) Η μελέτη έδειξε ότι η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016 είχε κεφαλαιακή αξία [20 – 25] εκατ. EUR, η οποία είναι αποτέλεσμα της άθροισης των ελεύθερων ταμειακών ροών και της εφαρμογής έκπτωσης σε αυτές της τάξης του [5 – 10] % ετησίως.

(308) Το αποτέλεσμα αυτό δεν τίθεται υπό αμφισβήτηση ούτε από την πραγματογνωμοσύνη της AT Kearney, η οποία είχε διαφορετικό σκοπό. Αναλύει την κερδοφορία της FFHG στο σύνολό της. Ωστόσο, το κρίσιμο ζήτημα για την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στη συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016 είναι αν, ελλείψει της εν λόγω συμφωνίας, η FFHG θα ήταν σε χειρότερη θέση. Τούτο οφείλεται στο ότι οι ετήσιες ελεύθερες ταμειακές ροές θα ήταν λιγότερες κατά [4 – 5] και [4,5 – 5,5 εκατ.] EUR.

(309) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016 συμμορφώνεται με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Ως εκ τούτου, η συμπληρωματική συμφωνία αριθ. 2 του 2016 δεν παρέχει πλεονέκτημα στη Ryanair και δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

### 5.2. **Συμβατότητα της ενίσχυσης**

(310) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τη συμβατότητα των μέτρων για τα οποία διαπιστώθηκε ότι συνιστούν κρατική ενίσχυση:

α) κρατική ενίσχυση υπέρ της FFHG ως αποτέλεσμα της αφαίρεσης, το 2016, του γεωτεμαχίου «κατοικιών» από τη συμφωνία πώλησης γης του 2014·

β) ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση στη Ryanair·

γ) στήριξη για εμπορική προώθηση στη Ryanair.

#### 5.2.1. *Σχετικά με το μέτρο ενίσχυσης για την FFHG*

(311) Το μόνο υπό εξέταση μέτρο υπέρ της FFHG, για το οποίο η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι συνιστά ενίσχυση, είναι η «διπλή πώληση» ενός γεωτεμαχίου από την FFHG (αιτιολογική σκέψη 200).

(312) Η Επιτροπή εξέθεσε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας (αιτιολογικές σκέψεις 326-330) τους λόγους για τους οποίους, εάν η άσκηση του δικαιώματος υπαναχώρησης από την FFHG ύψους μηδέν EUR συνιστά κρατική ενίσχυση, διατηρεί αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά της με την εσωτερική αγορά, και υπενθύμισε στη Γερμανία ότι το βάρος της απόδειξης της συμβατότητας φέρει η Γερμανία.

(313) Η Γερμανία δεν επικαλέστηκε κανέναν λόγο συμβατότητας της ενίσχυσης, αλλά περιόρισε την επιχειρηματολογία της στον ισχυρισμό ότι το εν λόγω μέτρο δεν συνεπάγεται ενίσχυση υπέρ της FFHG.

(314) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση ύψους 1,25 εκατ. EUR για την πώληση του γεωτεμαχίου «κατοικιών» είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά. Η Γερμανία πρέπει να την ανακτήσει από τον δικαιούχο της.

#### 5.2.2. *Σχετικά με τα μέτρα ενίσχυσης υπέρ της Ryanair*

##### 5.2.2.1. Η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση στη Ryanair

(315) Καταρχάς, πρέπει να εξεταστεί αν η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση πληροί τις προϋποθέσεις απαλλαγής κατά κατηγορία και, σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, αν πληρούται η προϋπόθεση που προβλέπεται στο άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της ΣΛΕΕ.

###### 5.2.2.1.1. Γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία

(316) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση θα μπορούσε να πληροί την προϋπόθεση που προβλέπεται στο άρθρο 31 του ΓΚΑΚ, αλλά απαιτούνται περαιτέρω πληροφορίες για να λάβει οριστική θέση. Ωστόσο, παρά το αίτημά της για περαιτέρω πληροφορίες, η Επιτροπή δεν έλαβε πληροφορίες από τη Γερμανία ή τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(317) Η Γερμανία και η Ryanair υποστήριξαν ότι δεν μπορούσαν να προσκομίσουν περαιτέρω έγγραφα, καθώς η υποχρέωσή τους να φυλάσσουν τα ζητηθέντα έγγραφα είχε λήξει βάσει του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου.

(318) Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι εναπόκειται στο κράτος μέλος να επικαλεστεί πιθανούς λόγους συμβατότητας και να αποδείξει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις συμβατότητας ([69]). Τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη γνωρίζουν την 10ετή προθεσμία παραγραφής του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589. Ως εκ τούτου, δεν μπορούν να επικαλούνται μια υποτιθέμενη μικρότερη εθνική προθεσμία παραγραφής η οποία διέπει την υποχρέωσή τους να διατηρούν έγγραφα προκειμένου να αποφύγουν αυτό το βάρος της απόδειξης.

(319) Η Επιτροπή δεν διαθέτει πληροφορίες σχετικά με τις ακριβείς δαπάνες που χρηματοδοτήθηκαν από την ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να αξιολογήσει αν οι δαπάνες ήταν επιλέξιμες βάσει του ΓΚΑΚ. Σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 3 του ΓΚΑΚ, επιλέξιμες δαπάνες θα ήταν α) οι δαπάνες προσωπικού των εκπαιδευτών για τις ώρες κατά τις οποίες οι εκπαιδευτές συμμετέχουν στην επαγγελματική κατάρτιση· β) οι λειτουργικές δαπάνες των εκπαιδευτών και των εκπαιδευομένων που σχετίζονται άμεσα με το έργο επαγγελματικής κατάρτισης· γ) οι δαπάνες συμβουλευτικών υπηρεσιών σε σχέση με το έργο επαγγελματικής κατάρτισης· δ) οι δαπάνες προσωπικού των εκπαιδευόμενων και γενικές έμμεσες δαπάνες (διοικητικές δαπάνες, μισθώματα, γενικά έξοδα) για τις ώρες κατά τις οποίες οι εκπαιδευόμενοι συμμετέχουν στην επαγγελματική κατάρτιση.

(320) Επιπλέον, η Γερμανία δεν υπέβαλε πληροφορίες σχετικά με τη φύση και το περιεχόμενο της επαγγελματικής κατάρτισης που θα επέτρεπαν στην Επιτροπή να διαπιστώσει ότι η κατάρτιση, ή μέρος αυτής, δεν ήταν τέτοιου είδους ώστε να συμμορφώνεται με τα εθνικά υποχρεωτικά πρότυπα επαγγελματικής κατάρτισης (άρθρο 31 παράγραφος 2 του ΓΚΑΚ).

(321) Επίσης, η Γερμανία δεν υπέβαλε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι έχουν τηρηθεί οι μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης που προβλέπονται στο άρθρο 31 παράγραφος 4 του ΓΚΑΚ.

(322) Ελλείψει αυτών των πληροφοριών, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γερμανία δεν απέδειξε ότι η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση πληροί την προϋπόθεση του άρθρου 31 του ΓΚΑΚ.

5.2.2.1.2. Άρθρο 107 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ

(323) Η Επιτροπή δεν μπορεί να κηρύξει την ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση συμβατή βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, διότι η ενίσχυση δεν είναι κοινωνικού χαρακτήρα υπό τη στενή έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ, ούτε χρησιμεύει για την αποκατάσταση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα [άρθρο 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ], ούτε αποτελεί ενίσχυση προς την οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας που θίγονται από τη διαίρεση της Γερμανίας [άρθρο 107 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ].

5.2.2.1.3. Άρθρο 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ

(324) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να ασκεί τη διακριτική της ευχέρεια για να αξιολογεί ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης που δεν πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στον ΓΚΑΚ βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, μπορεί να βασίζεται στην πείρα που έχει αποκτηθεί από προηγούμενες υποθέσεις, όπως συνοψίζεται στα κριτήρια που ορίζονται στον ΓΚΑΚ ([70]), και στην ανακοίνωση της Επιτροπής του 2009 σχετικά με τον καθορισμό κριτηρίων για την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων για επαγγελματική εκπαίδευση οι οποίες κοινοποιούνται μεμονωμένα ([71]) (στο εξής: ανακοίνωση).

([69]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Απριλίου 1993, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, σκέψη 20.

([70]) Βλ. απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 14ης Ιουλίου 2011, Freistaat Sachsen (Γερμανία) κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, T-357/02 RENV, ECLI:EU:T:2011:376, σκέψεις 42 έως 48.

([71]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κριτήρια για την ανάλυση της συμβατότητας των κρατικών ενισχύσεων για επαγγελματική εκπαίδευση οι οποίες κοινοποιούνται μεμονωμένα (ΕΕ C 188 της 11.8.2009, σ. 1), σημείο 3: «Σκοπός των κατευθύνσεων είναι να προσδώσουν διαφάνεια στο σκεπτικό της Επιτροπής και να δημιουργήσουν προβλεψιμότητα και ασφάλεια δικαίου. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6ης Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης (Γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία) [...], κάθε μεμονωμένη κρατική ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση, είτε χορηγείται ad hoc είτε στο πλαίσιο καθεστώτος, θα υπόκειται στις ανωτέρω κατευθύνσεις όταν το ισοδύναμο επιχορήγησης υπερβαίνει τα 2 εκατ. ευρώ ανά σχέδιο επαγγελματικής εκπαίδευσης.».

(325) Στην προκειμένη περίπτωση, δεν εφαρμόζονται οι εξαιρέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχεία α), β) και δ) ([72]).

(326) Για να είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, η κρατική ενίσχυση πρέπει να πληροί δύο προϋποθέσεις· η πρώτη είναι ότι πρέπει να έχει ως σκοπό την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, και η δεύτερη είναι δεν πρέπει να αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον ([73]).

(327) Προκαταρκτικώς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το 2009 εξέδωσε την ανακοίνωση. Όταν η Επιτροπή εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές, δεσμεύεται καταρχήν από τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές για την άσκηση της διακριτικής της ευχέρειας. Ωστόσο, όταν τα κράτη μέλη επικαλούνται ιδιαίτερους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή πρέπει να αποκλίνει από τις κατευθυντήριες γραμμές της, η Επιτροπή υποχρεούται να εξετάζει τα επιχειρήματα αυτά και να ασκεί τη διακριτική της ευχέρεια λαμβάνοντας υπόψη τα επιχειρήματα αυτά ([74]).

(328) Στην προκειμένη περίπτωση, η ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από την έκδοση της ανακοίνωσης. Η Γερμανία και τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν διατύπωσαν συγκεκριμένες παρατηρήσεις σχετικά με τη συμμόρφωση της ενίσχυσης με την ανακοίνωση. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να βασίσει την αξιολόγησή της απευθείας στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, αντλώντας έμπνευση από τις αρχές που ορίζονται στην ανακοίνωση.

(329) Πρώτον, η ενίσχυση πρέπει να αποσκοπεί στη διευκόλυνση της ανάπτυξης οικονομικής δραστηριότητας. Η Γερμανία ανέφερε ότι η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση βασίζεται στην πολιτική αγοράς εργασίας του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου. Στόχος της ενίσχυσης είναι η εξειδίκευση των ατόμων ώστε να μπορούν να έχουν πρόσβαση στην αγορά εργασίας, συγκεκριμένα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Αφενός, η εκπαίδευση των δυνητικών εργαζομένων αποτελεί επένδυση στην οικονομική ανάπτυξη του τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Από την άλλη πλευρά, η αύξηση της απασχόλησης στην περιοχή έχει άμεσο αντίκτυπο στην οικονομία της περιοχής, καθώς επηρεάζει την κατανάλωση και τις επενδύσεις. Ως εκ τούτου, πληρούται η πρώτη προϋπόθεση.

(330) Δεύτερον, η ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο στο κοινό συμφέρον.

(331) Σύμφωνα με τα σημεία 9, 10, 12 και 16 της ανακοίνωσης, οι ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση θεωρείται ότι δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον, όταν α) υπάρχει δυσλειτουργία της αγοράς που δικαιολογεί την ενίσχυση, β) οι ενισχύσεις δεν είναι το μόνο μέσο πολιτικής που διαθέτουν τα κράτη μέλη για να προωθήσουν την επαγγελματική εκπαίδευση, γ) η ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση έχει χαρακτήρα κινήτρου και ήταν αναγκαία και, τέλος, δ) η ενίσχυση είναι αναλογική.

(332) Η ανακοίνωση αναφέρει ότι, καταρχάς, οι ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση θα πρέπει να χορηγούνται μόνο σε περίπτωση δυσλειτουργίας της αγοράς. Στην αξιολόγηση αυτή, η φύση της εκπαίδευσης, καθώς και η δυνατότητα μεταβίβασης των δεξιοτήτων που αποκτώνται κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, διαδραματίζουν κάποιο ρόλο. Όσο γενικότερη είναι η εκπαίδευση και όσο πιο μεταβιβάσιμες είναι οι δεξιότητες, τόσο πιθανότερο είναι η εκπαίδευση να προσφέρει θετικές εξωτερικές επιπτώσεις. Επιπλέον, η συμμετοχή εργαζομένων με αναπηρία ή εργαζομένων σε μειονεκτική θέση αυξάνει τις θετικές εξωτερικές επιπτώσεις της επαγγελματικής εκπαίδευσης.

([72]) Το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ αναφέρεται στις ενισχύσεις για την προώθηση της οικονομικής αναπτύξεως περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση. Η εξαίρεση αυτή αφορά μόνο τις περιοχές στις οποίες η οικονομική κατάσταση είναι εξαιρετικά δυσμενής σε σχέση με την ΕΕ στο σύνολό της, κάτι που δεν συμβαίνει στην περίπτωση της Ρηνανίας-Παλατινάτου.
Το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ αναφέρεται στις ενισχύσεις για την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους. Μια πολιτική για την αγορά εργασίας που περιορίζεται στην περιοχή της Ρηνανίας-Παλατινάτου δεν αποτελεί σημαντικό εγχείρημα κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
Τέλος, η ενίσχυση δεν προωθεί τον πολιτισμό και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο δ) της ΣΛΕΕ.

([73]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Σεπτεμβρίου 2020, Δημοκρατία της Αυστρίας κατά Επιτροπής κ.λπ., C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, σκέψεις 18-20.

([74]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Ιουλίου 2016, Kotnik κ.λπ., C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, σκέψεις 37 έως 41.

(333) Η ενίσχυση εντάσσεται στο πλαίσιο μιας πολιτικής για την αγορά εργασίας η οποία συνίστατο στα προγράμματα «Απόκτηση προσόντων χειριστή για θέση κυβερνήτη ή συγκυβερνήτη στον θάλαμο διακυβέρνησης 2001/2002», «Απόκτηση προσόντων αεροσυνοδού 2001/2002», «Απόκτηση προσόντων χειριστή για θέση κυβερνήτη ή συγκυβερνήτη στον θάλαμο διακυβέρνησης 2002/2003» και «Απόκτηση προσόντων αεροσυνοδού 2002/2003».

(334) Η φύση της εκπαίδευσης είναι αρκετά συγκεκριμένη. Η εκπαίδευση επιτρέπει στους εκπαιδευόμενους να εργάζονται μόνο ως αεροσυνοδοί ή ως κυβερνήτες/συγκυβερνήτες. Όσον αφορά τη δυνατότητα μεταβίβασης των δεξιοτήτων που αποκτήθηκαν, η εκπαίδευση παρασχέθηκε μόνο από τη Ryanair και τη Γερμανία και η Ryanair δεν προσκόμισε στοιχεία που να αμφισβητούν ότι το 80-90 % του εν λόγω προσωπικού απασχολήθηκε από τη Ryanair μετά την εκπαίδευση, όπως ισχυρίστηκε η καταγγέλλουσα. Μπορεί να υποτεθεί ότι οι δεξιότητες που αποκτήθηκαν στο πλαίσιο της εκπαίδευσης μπορούν να μεταφερθούν σε άλλες αεροπορικές εταιρείες και, ως εκ τούτου, ακόμη και αν αυτός ο ισχυρισμός της καταγγέλλουσας είναι ορθός, το προσωπικό μπορεί να επιλέξει να μην παραμείνει στη Ryanair. Ωστόσο, δεν είναι γνωστό αν η εκπαίδευση ήταν πιστοποιημένη, γεγονός που σημαίνει ότι άλλες αεροπορικές εταιρείες μπορούσαν πράγματι να προσλάβουν πρόσωπο που είχε παρακολουθήσει την εκπαίδευση αυτή. Η Γερμανία ανέφερε μόνο ότι τα εν λόγω προγράμματα κατάρτισης αφορούσαν ανέργους και άτομα που απειλούνται από την ανεργία. Δεν διευκρίνισε αν η κατάρτιση στόχευε εργαζομένους με αναπηρία ή σε μειονεκτική θέση, οι οποίοι δεν θα είχαν λάβει τέτοια ευκαιρία στην αγορά εργασίας.

(335) Με βάση τα στοιχεία του φακέλου, οι αεροπορικές εταιρείες εφαρμόζουν διαφορετικές πολιτικές ως προς το αν πληρώνουν οι ίδιες για την εκπαίδευση των χειριστών και των αεροσυνοδών (όπως συμβαίνει με τις «παραδοσιακές» αεροπορικές εταιρείες) ή αν οι αιτούντες θέσεις πρέπει να πληρώνουν οι ίδιοι για την εκπαίδευσή τους. Ωστόσο, στο πλαίσιο και των δύο μοντέλων, η αγορά συνήθως παρέχει την κατάρτιση και δεν υπάρχει ανάγκη για κρατική παρέμβαση ή κρατική χρηματοδότηση της κατάρτισης.

(336) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Γερμανία δεν απέδειξε την ύπαρξη δυσλειτουργίας της αγοράς και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, γενικά, η αγορά παρέχει την εν λόγω κατάρτιση, χωρίς να απαιτείται παρέμβαση του κράτους μέσω της χορήγησης ενίσχυσης για επαγγελματική κατάρτιση.

(337) Σε κάθε περίπτωση, για να αποδειχθεί η αναγκαιότητα και ο χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης, πρέπει να αποδειχθεί ότι, σε σύγκριση με την κατάσταση χωρίς ενίσχυση, η επαγγελματική κατάρτιση την οποία παρέχει η οικεία επιχείρηση βελτιώθηκε ως προς το μέγεθος, την ποιότητα, το αντικείμενο ή τους στοχευόμενους συμμετέχοντες. Η Επιτροπή δεν έλαβε καμία πληροφορία σχετικά με τις επιπτώσεις της κατάρτισης στην ανεργία στην περιοχή, καθώς και σχετικά με τη γενική οικονομική κατάσταση στη Ρηνανία-Παλατινάτο. Η Γερμανία δεν υπέβαλε ανάλυση αντιπαραδειγμάτων, όπου να γίνεται σύγκριση των επιπέδων της σχεδιαζόμενης κατάρτισης με ή χωρίς ενίσχυση. Στην πραγματικότητα, η Γερμανία δεν μπόρεσε να αποδείξει ότι τα άτομα που παρακολούθησαν την κατάρτιση πράγματι προσελήφθησαν στη συνέχεια. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν γνωρίζει αν η κατάρτιση στις θέσεις του αεροσυνοδού ή του κυβερνήτη ήταν αναγκαία για τη μείωση της ανεργίας. Η Γερμανία δεν απέδειξε τον τρόπο με τον οποίο η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση έδωσε κίνητρα στον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών ώστε να απασχολεί περισσότερο προσωπικό. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να αξιολογήσει την αναγκαιότητα και τον χαρακτήρα κινήτρου της ενίσχυσης για επαγγελματική κατάρτιση.

(338) Για να είναι αναλογική, η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου. Δεδομένου ότι έχει ήδη διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν δυσλειτουργία της αγοράς και ότι, ως εκ τούτου, δεν είναι αναγκαία η λήψη μέτρων πολιτικής για την προώθηση της επαγγελματικής κατάρτισης, ότι η ενίσχυση δεν ήταν αναγκαία και δεν είχε χαρακτήρα κινήτρου, δεν είναι αναγκαίο να εκτιμηθεί αν το ποσό της ενίσχυσης περιορίστηκε στο ελάχιστο για την επίτευξη του στόχου της ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση δεν συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, ερμηνευόμενου υπό το πρίσμα των κριτηρίων που καθορίζονται στην ανακοίνωση.

(339) Ως εκ τούτου, η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση υπέρ της Ryanair ήταν ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση.

5.2.2.2. Οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 μεταξύ του ομόσπονδου κράτους της Ρηνανίας-Παλατινάτου και της Ryanair

(340) Οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης συνιστούν ενίσχυση λειτουργίας προς τη Ryanair, η οποία μετριάζει τις λειτουργικές δαπάνες που θα έπρεπε κανονικά να επωμιστεί για την εκτέλεση πτήσεων από/προς τον αερολιμένα Frankfurt-Hahn.

(341) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, το κράτος μέλος οφείλει να επικαλεσθεί τους τυχόν λόγους που συνηγορούν υπέρ της συμβατότητας και να αποδείξει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που απαιτεί η συμβατότητα αυτή ([75]).

(342) Η Γερμανία δεν θεωρεί ότι οι συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 με τη Ryanair συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, δεν προέβαλε επιχειρήματα σχετικά με τη συμβατότητα των εν λόγω συμφωνιών με την εσωτερική αγορά.

(343) Το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης πρέπει να αξιολογηθεί κατά την ημερομηνία χορήγησής της ([76]). Για τη συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2005, η ημερομηνία αυτή ήταν η 4η Νοεμβρίου 2005, δηλαδή πριν από την έναρξη ισχύος, στις 9 Δεκεμβρίου 2005, των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Για τη συμφωνία του 2017, η ημερομηνία αυτή ήταν η 20ή Οκτωβρίου 2017. Στη συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2017 εφαρμόζονται οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(344) Όσον αφορά τη συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2005, η Επιτροπή ακολουθεί την ίδια προσέγγιση που είχε υιοθετήσει σε προηγούμενες αποφάσεις στις οποίες κλήθηκε να αξιολογήσει τη συμβατότητα των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος των ισχυουσών κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές και των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές ([77]).

(345) Πριν από την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή είχε εκδώσει τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 για τις αεροπορικές μεταφορές ([78]). Ωστόσο, οι κατευθυντήριες γραμμές του 1994 για τις αεροπορικές μεταφορές δεν προέβλεπαν συγκεκριμένα όρους συμβατότητας για τις ενισχύσεις λειτουργίας που αποσκοπούν στην προώθηση της εναέριας κυκλοφορίας από περιφερειακούς αερολιμένες. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με την προσέγγιση που υιοθετήθηκε σε προηγούμενες αποφάσεις, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει τη συμβατότητα της εν λόγω ενίσχυσης απευθείας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(346) Ως προς αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι η αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά αυτό το είδος των κρατικών ενισχύσεων έχει εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου, ενώ ορισμένα στοιχεία παρέμειναν αμετάβλητα. Τα εν λόγω σημεία απορρέουν από τις γενικές αρχές που διέπουν το συμβιβάσιμο των ενισχύσεων σύμφωνα με την προαναφερθείσα διάταξη της ΣΛΕΕ.

(347) Αναλόγως, στην απόφαση σχετικά με τον αερολιμένα του Μάντσεστερ του Ιουνίου 1999 ([79]), η Επιτροπή έκρινε ότι οι εκπτώσεις στις χρεώσεις των αερολιμενικών τελών που χορηγούνταν κατά τρόπο που δεν δημιουργούσε διακρίσεις και για περιορισμένο χρονικό διάστημα ως μέτρα για την προώθηση νέων δρομολογίων ήταν συμβατές με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων.

(348) Στη συνέχεια, στην απόφασή της του Φεβρουαρίου 2004 σχετικά με τον αερολιμένα του Charleroi ([80]), η Επιτροπή εξήγησε ότι «[ο]ι λειτουργικές ενισχύσεις που προορίζονται για τη στήριξη της έναρξης νέων αεροπορικών δρομολογίων ή για την αύξηση της συχνότητας ορισμένων δρομολογίων είναι δυνατό να αποτελούν αναγκαίο μέσο για την ανάπτυξη μικρών περιφερειακών αερολιμένων. Οι λειτουργικές ενισχύσεις είναι δυνατό να πείσουν πραγματικά

([75]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Απριλίου 1993, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, σκέψη 20.

([76]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 85 των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές και αιτιολογική σκέψη 174 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

([77]) Βλ., για παράδειγμα, απόφαση (ΕΕ) 2015/1227 της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2014, στην υπόθεση 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj), αιτιολογικές σκέψεις 452 έως 470· απόφαση (ΕΕ) 2016/633, αιτιολογικές σκέψεις 511 έως 531.

([78]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5).

([79]) Βλ. απόφαση της Επιτροπής, της 14ης Ιουνίου 1999, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης NN 109/98 Ηνωμένο Βασίλειο, Αερολιμένας του Μάντσεστερ (ΕΕ C 65 της 13.3.2004, σ. 5).

([80]) Απόφαση 2004/393/ΕΚ της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2004, για τα πλεονεκτήματα που εκχωρήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλονίας και την Brussels South Charleroi Airport στην αεροπορική εταιρεία Ryanair κατά την εγκατάστασή της στο Charleroi (ΕΕ L 137 της 30.4.2004, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) (στο εξής: απόφαση Charleroi). Η απόφαση αυτή ακυρώθηκε με την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου στην υπόθεση Ryanair κατά Επιτροπής, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Ωστόσο, καταδεικνύει την εξέλιξη του τρόπου αξιολόγησης της εν λόγω ενίσχυσης από την Επιτροπή.

τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να αναλάβουν τον κίνδυνο της επένδυσης σε νέα δρομολόγια. Ωστόσο, προκειμένου οι εν λόγω ενισχύσεις να κηρυχθούν συμβατές βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ), της Συνθήκης, πρέπει να καθορισθεί κατά πόσον οι ενισχύσεις είναι αναγκαίες και αναλογικές σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό και κατά πόσον δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βαθμό που αντίκειται στο κοινό συμφέρον». Η Επιτροπή είχε προσδιορίσει τότε ορισμένους όρους που πρέπει να πληρούνται, ώστε να μπορεί να κηρύξει τις εν λόγω λειτουργικές ενισχύσεις συμβιβάσιμες, και συγκεκριμένα ([81]):

α) Η ενίσχυση θα πρέπει να συμβάλλει στον στόχο κοινοτικού συμφέροντος για την ανάπτυξη ενός περιφερειακού αερολιμένα μέσω της καθαρής αύξησης της κίνησης σε νέα δρομολόγια ([82]).

β) Η ενίσχυση πρέπει να είναι αναγκαία, από την άποψη ότι δεν αφορά ένα δρομολόγιο που το εκμεταλλεύεται ήδη η ίδια ή άλλη εταιρεία ή παρόμοιο δρομολόγιο ([83]).

γ) Η ενίσχυση πρέπει να έχει χαρακτήρα κινήτρου από την άποψη ότι θα πρέπει να συμβάλλει στην ανάπτυξη μιας δραστηριότητας η οποία, μετά από μια συγκεκριμένη περίοδο, μπορεί να καταστεί αποδοτική, το οποίο σημαίνει ότι η διάρκεια της ενίσχυσης είναι περιορισμένη ([84]).

δ) Η ενίσχυση πρέπει να είναι αναλογική, δηλαδή το ποσό πρέπει να συνδέεται με την καθαρή αύξηση της κίνησης ([85]).

ε) Η ενίσχυση πρέπει να έχει χορηγηθεί με διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις, και δεν πρέπει να συνδυάζεται με άλλα είδη ενισχύσεων.

(349) Στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές και στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές προσδιορίζονται ακριβώς αυτές οι αρχές του συμβιβάσιμου, χωρίς να αποκλείεται μια ενίσχυση λειτουργίας που χορηγείται σε αεροπορικές εταιρείες να χαρακτηριστεί συμβατή από την Επιτροπή εφόσον συμβάλλει στην ανάπτυξη μικρότερων αερολιμένων μέσω της καθαρής αύξησης της κίνησης σε νέα δρομολόγια, σε περίπτωση που η ενίσχυση είναι αναγκαία (δηλ. δεν χορηγείται για δρομολόγιο που εξυπηρετείται ήδη από την ίδια ή άλλη αεροπορική εταιρεία ή για παρόμοιο δρομολόγιο), σε περίπτωση που είναι περιορισμένης χρονικής διάρκειας και εφόσον το δρομολόγιο για το οποίο χορηγείται η ενίσχυση είναι πιθανό να καταστεί αποδοτικό, σε περίπτωση που το ποσό συνδέεται με την καθαρή αύξηση της κίνησης και σε περίπτωση που η ενίσχυση χορηγείται με διαφάνεια και χωρίς να δημιουργούνται διακρίσεις, καθώς και σε περίπτωση που δεν συνδυάζεται με άλλο τύπο ενίσχυσης ([86]).

(350) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή εκτιμά ότι, στην παρούσα υπόθεση, η συμβατότητα της συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2005 θα πρέπει να εξεταστεί υπό το φως των προαναφερόμενων γενικών αρχών.

(351) Η συμβατότητα της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2017 θα πρέπει να εξεταστεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, οι οποίες αντανακλούν επίσης τις εν λόγω γενικές αρχές. Σύμφωνα με τα σημεία 138 έως 155 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, οι ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος, δηλαδή αύξηση της κινητικότητας των πολιτών της Ένωσης ή διευκόλυνση της περιφερειακής ανάπτυξης απομακρυσμένων περιοχών·

β) ανάγκη κρατικής παρέμβασης·

γ) καταλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής·

δ) λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου·

ε) αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης·

στ) αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές·

ζ) απαιτήσεις σχετικά με τη διαφάνεια, τη μη συσσώρευση ενισχύσεων και τη μη εισαγωγή διακρίσεων, οι οποίες απορρέουν από τα σημεία 133, 159 και 161 έως 163 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

([81]) Παρόμοια εκτίμηση έχει γίνει από την Επιτροπή σε άλλες πρόσφατες υποθέσεις. Βλ., για παράδειγμα, απόφαση (ΕΕ) 2015/1227, αιτιολογικές σκέψεις 452 έως 470· απόφαση (ΕΕ) 2016/633, αιτιολογικές σκέψεις 511 έως 531.

([82]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 283 έως 297 της απόφασης Charleroi.

([83]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 288 έως 309 της απόφασης Charleroi.

([84]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 311 έως 317 της απόφασης Charleroi.

([85]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 318 έως 325 της απόφασης Charleroi.

([86]) Βλ. απόφαση (ΕΕ) 2015/1227, αιτιολογική σκέψη 457· απόφαση (ΕΕ) 2016/633, αιτιολογική σκέψη 516.

(352) Η Γερμανία και η Ryanair δεν ανέφεραν με ποιον τρόπο οι ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν στη Ryanair μέσω των συμφωνιών εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 θα συνέβαλαν στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Η Επιτροπή αντέκρουσε ανωτέρω (αιτιολογικές σκέψεις 266 έως 288) το επιχείρημα ότι πρόθεση του ομόσπονδου κράτους ήταν η προώθηση του τουρισμού ή της οικονομικής ανάπτυξης στην περιοχή.

(353) Σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν η αγορά υπηρεσιών εμπορικής προώθησης επιδίωκε στόχο κοινού ενδιαφέροντος, κάτι που δεν συνέβαινε, η Γερμανία και η Ryanair δεν προέβαλαν κανένα επιχείρημα το οποίο να αποδεικνύει ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε μέσω των συμφωνιών εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 πληροί τις λοιπές απαιτήσεις που αναφέρονται ανωτέρω.

(354) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Γερμανία και η Ryanair δεν απέδειξαν ότι υπήρχε ανάγκη κρατικής παρέμβασης, ούτε ότι η ενίσχυση προς τη Ryanair ήταν κατάλληλη για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης στην περιοχή. Ούτε η Γερμανία ούτε η Ryanair απέδειξαν ότι το ποσό της ενίσχυσης ήταν αναλογικό και ότι θα μπορούσαν να αποφευχθούν αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές. Τέλος, η Γερμανία και η Ryanair δεν απέδειξαν ότι πληρούνταν οι απαιτήσεις σχετικά με τη διαφάνεια, τη μη συσσώρευση ενισχύσεων και τη μη εισαγωγή διακρίσεων που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(355) Ως εκ τούτου, η ενίσχυση που χορηγήθηκε με τις συμφωνίες εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 συνιστά παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση.

### 6. **ΑΝΑΚΤΗΣΗ**

(356) Σύμφωνα με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης, η Επιτροπή διαθέτει αρμοδιότητα να αποφασίζει αν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος πρέπει να τροποποιήσει ή να καταργήσει την ενίσχυση εφόσον διαπιστώσει ότι είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά ([87]). Από την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκύπτει επίσης ότι η υποχρέωση για το κράτος μέλος να καταργήσει ενίσχυση την οποία η Επιτροπή θεωρεί ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά αποσκοπεί στην επαναφορά στην πρότερη κατάσταση ([88]).

(357) Σε αυτό το πλαίσιο, τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν αποφανθεί ότι ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται όταν ο δικαιούχος αποδώσει τα ποσά που χορηγήθηκαν υπό μορφή παράνομων ενισχύσεων, χάνοντας έτσι το πλεονέκτημα που απέλαυε στην εσωτερική αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, και τα πράγματα επανέλθουν στην προ της καταβολής κατάσταση ([89]).

(358) Σύμφωνα με τη νομολογία, το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 ορίζει ότι «[σ]ε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο».

(359) Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι η κρατική ενίσχυση προς την FFHG ως αποτέλεσμα της αφαίρεσης, το 2016, του γεωτεμαχίου «κατοικιών» από τη συμφωνία πώλησης γης του 2014, καθώς και η ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση και η συμφωνία εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017 υπέρ της Ryanair τέθηκαν σε εφαρμογή κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, και πρέπει να θεωρηθούν παράνομες και ασυμβίβαστες ενισχύσεις, πρέπει να ανακτηθούν προκειμένου να αποκατασταθεί η κατάσταση που επικρατούσε στην εσωτερική αγορά πριν από τη χορήγησή τους. Η ανάκτηση καλύπτει την περίοδο από την ημερομηνία κατά την οποία η ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την πραγματική ανάκτηση. Επί των ποσών των ενισχύσεων που πρέπει να ανακτηθούν οφείλονται τόκοι από την ημερομηνία που οι κρατικές ενισχύσεις τέθηκαν στη διάθεση των δικαιούχων μέχρι τον χρόνο της πραγματικής τους ανάκτησης.

(360) Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 «[οι] εξουσίες της Επιτροπής για ανάκτηση της ενίσχυσης υπόκεινται σε δεκαετή προθεσμία παραγραφής» και σύμφωνα με την παράγραφο 2 πρώτη περίοδος, «[η] προθεσμία αυτή αρχίζει να προσμετράται από την ημέρα κατά την οποία η παράνομη ενίσχυση χορηγείται στον δικαιούχο είτε ως ατομική ενίσχυση είτε ως ενίσχυση βάσει ενός καθεστώτος ενισχύσεων.».

([87]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Ιουλίου 1973, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, σκέψη 13.
([88]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1990, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, σκέψη 66.
([89]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, σκέψεις 64 και 65.

(361) Όσον αφορά την ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση στη Ryanair, η Γερμανία ανέφερε ότι από το 2001 έως το 2003 χορηγήθηκε ποσό ύψους 1 880 197,11 EUR στην HCM. Η Γερμανία προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία για τουλάχιστον δύο πληρωμές επιταγών ύψους 220 427,64 EUR και 639 146,04 EUR στη Ryanair μέσω της εταιρείας «a und o Gettman». Οι πληρωμές αυτές πραγματοποιήθηκαν από τον λογαριασμό της HCM στις 17 Ιανουαρίου 2003. Σύμφωνα με τη Γερμανία, η ενίσχυση καταβλήθηκε πλήρως πριν από το τέλος του 2003. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση χορηγήθηκε το 2003.

(362) Το άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 ορίζει: «Κάθε ενέργεια της Επιτροπής ή κράτους μέλους που ενεργεί κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, σε σχέση με την παράνομη ενίσχυση, διακόπτει την περίοδο παραγραφής. Έπειτα από κάθε διακοπή, η προθεσμία αρχίζει να προσμετράται από την αρχή. Η προθεσμία παραγραφής αναστέλλεται για όσο διάστημα η απόφαση της Επιτροπής αποτελεί αντικείμενο διαδικασίας εκκρεμούσης ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.».

(363) Η κοινοποίηση της Επιτροπής προς κράτος μέλος σχετικά με την υποβολή καταγγελίας αποτελεί πράξη που διακόπτει την προθεσμία παραγραφής κατά την έννοια του άρθρου 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589.

(364) Πράγματι, η Lufthansa υπέβαλε επίσημη καταγγελία στις 4 Μαρτίου 2011, η οποία διαβιβάστηκε στη Γερμανία στις 18 Μαρτίου 2011. Στο πλαίσιο της αξιολόγησης της εν λόγω καταγγελίας, η Επιτροπή έθεσε συγκεκριμένες ερωτήσεις σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά της ενίσχυσης για επαγγελματική κατάρτιση, στις οποίες η Γερμανία απάντησε στις 14 Ιουνίου 2011.

(365) Με την εν λόγω ενέργεια το 2011, η προθεσμία παραγραφής διακόπηκε κατά την έννοια του άρθρου 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589, με αποτέλεσμα η ανάκτηση των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν το 2003 να μην έχει παραγραφεί.

## 7. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(366) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η εγγύηση που χορηγήθηκε από το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG συνιστά ενίσχυση ήσσονος σημασίας και, ως εκ τούτου, απαλλάσσεται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης. Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 μεταξύ της FFHG και της Ryanair και η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης, προς όφελος της Ryanair συνάδουν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

(367) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Γερμανία έθεσε παράνομα σε εφαρμογή τα ακόλουθα μέτρα κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και ότι τα εν λόγω μέτρα δεν μπορούν να κηρυχθούν συμβατά με την εσωτερική αγορά και, ως εκ τούτου, η Γερμανία πρέπει να ανακτήσει τις ασυμβίβαστες κρατικές ενισχύσεις εντόκως:

α) κρατική ενίσχυση υπέρ της FFHG ως αποτέλεσμα της αφαίρεσης, το 2016, του γεωτεμαχίου «κατοικιών» από τη συμφωνία πώλησης γης του 2014·

β) ενίσχυση για επαγγελματική κατάρτιση υπέρ της Ryanair·

γ) κρατική ενίσχυση στη Ryanair βάσει των συμφωνιών εμπορικής προώθησης του 2005 και του 2017.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Οι συμφωνίες παροχής αερολιμενικών υπηρεσιών του 2013, του 2015 και του 2016 μεταξύ της FFHG και της Ryanair και η χρηματοδότηση σχολής για την κατάρτιση πληρωμάτων και χειριστών, καθώς και υπόστεγου συντήρησης, προς όφελος της Ryanair Γερμανίας δεν συνιστούν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

Η εγγύηση που χορήγησε το ομόσπονδο κράτος της Ρηνανίας-Παλατινάτου στην FFHG, την οποία η Γερμανία εκτέλεσε, απαλλάσσεται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, διότι συνιστά ενίσχυση ήσσονος σημασίας.

*Άρθρο 2*

Τα ακόλουθα μέτρα τα οποία τέθηκαν παράνομα σε εφαρμογή από τη Γερμανία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ υπέρ της FFHG και της Ryanair είναι ασυμβίβαστα με την εσωτερική αγορά:

α) κρατική ενίσχυση ύψους 1,25 εκατ. EUR που χορηγήθηκε στην FFHG το 2016 ως αποτέλεσμα της αφαίρεσης, το 2016, του γεωτεμαχίου «κατοικιών» από τη συμφωνία πώλησης γης του 2014·

β) κρατικές ενισχύσεις ύψους 220 427,64 EUR, 639 146,04 EUR και 680 627,93 EUR, οι οποίες χορηγήθηκαν στη Ryanair για τη χρηματοδότηση της παροχής κατάρτισης·

γ) κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Ryanair βάσει της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2005 κατά τα έτη 2005 έως 2016 ύψους 11,2 εκατ. EUR (για την ετήσια κατανομή, βλ. ανωτέρω στον πίνακα 1) και βάσει της συμφωνίας εμπορικής προώθησης του 2017, ύψους που οι γερμανικές αρχές πρέπει ακόμη να καθορίσουν (350 000 EUR για το 2017 και έως 1,2 εκατ. EUR για κάθε επόμενο έτος).

*Άρθρο 3*

1. Η Γερμανία οφείλει να απαιτήσει την επιστροφή της δηλούμενης στο άρθρο 2 ενίσχυσης από τους δικαιούχους.

2. Για τα προς ανάκτηση ποσά οφείλονται τόκοι από την ημερομηνία που τέθηκαν στη διάθεση των δικαιούχων μέχρι τον χρόνο της πραγματικής ανάκτησής τους.

3. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ([90]).

*Άρθρο 4*

1. Η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2 είναι άμεση και αποτελεσματική.

2. Η Γερμανία διασφαλίζει την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

([90]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

*Άρθρο 5*

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Γερμανία υποβάλλει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) το συνολικό ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκους ανάκτησης) που θα πρέπει να ανακτηθεί από τους δικαιούχους·

β) λεπτομερή περιγραφή των μέτρων που έχει ήδη λάβει και προγραμματίσει ώστε να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση·

γ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στους δικαιούχους να επιστρέψουν την ενίσχυση.

2. Η Γερμανία τηρεί την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με την πρόοδο των εθνικών μέτρων που λαμβάνονται για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης μέχρι την ολοκλήρωση της ανάκτησης της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2. Υποβάλλει αμέσως, έπειτα από απλό αίτημα της Επιτροπής, πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προγραμματίσει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση. Διαβιβάζει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες για τα ποσά της ενίσχυσης και των τόκων που έχουν ήδη ανακτηθεί από τους δικαιούχους.

*Άρθρο 6*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Η Επιτροπή μπορεί να δημοσιεύσει τα ποσά των ενισχύσεων και των τόκων που θα ανακτηθούν κατ' εφαρμογή της παρούσας απόφασης, με την επιφύλαξη του άρθρου 30 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589.

Εάν η απόφαση περιέχει εμπιστευτικές πληροφορίες που δεν πρέπει να δημοσιευθούν, παρακαλείσθε να ενημερώσετε την Επιτροπή εντός δεκαπέντε εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της. Εάν η Επιτροπή δεν λάβει σχετικό αιτιολογημένο αίτημα έως την εκπνοή της εν λόγω προθεσμίας, θα θεωρήσει ότι συμφωνείτε με τη δημοσίευση ολόκληρου του κειμένου της απόφασης. Η αίτησή σας, στην οποία θα αναφέρονται οι σχετικές πληροφορίες, θα πρέπει να σταλεί ηλεκτρονικά στη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Βρυξέλλες, 9 Σεπτεμβρίου 2024.

*Για την Επιτροπή*
Margrethe VESTAGER
*Εκτελεστική Αντιπρόεδρος*