

KOMISJONI OTSUS (EL) 2018/1276,
22. veebruar 2018,
riigiabi SA.31149 (2012/C) kohta – Saksamaa
Väidetav riigiabi äriühingule Ryanair
(teatavaks tehtud numbri C(2018) 1034 all)
(Ainult saksakeelne tekst on autentne)
(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool osutatud sätetele ⁽¹⁾ ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) 10. juuli 2007. aasta kirjaga teavitas komisjon Saksamaad oma otsusest algatada Lübecki lennujaama rahastamise, Lübecki linna ja äriühingu Infratil Limited (edaspidi „Infratil“) vaheliste finantssuhete ning lennujaama ja lennuettevõtja Ryanair finantssuhete alusel menetlus vastavalt aluslepingu artikli 108 lõikele 2 (edaspidi „2007. aasta algatamisotsus“). Ametlik uurimismenetlus registreeriti numbriga SA.21877 (C 24/2007). 2007. aasta algatamisotsuse parandus võeti vastu 24. oktoobril 2007.
- (2) 2007. aasta algatamisotsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 29. novembril 2007 ⁽²⁾. Parandus avaldati 7. detsembril 2007 ⁽³⁾. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuste meetmete kohta märkusi ühe kuu jooksul alates otsuse avaldamise kuupäevast.
- (3) 28. jaanuaril 2009 esitas Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV (edaspidi „SGF“) ⁽⁴⁾ juhtumi SA.21877 kohta kaebuse, mis registreeriti numbriga SA.27585.
- (4) SGF esitas 22. juunil 2010 ja 30. juunil 2010 täiendava kaebuse, milles väitis, et Saksamaa on andnud äriühingutele Flughafen Lübeck GmbH (edaspidi „FLG“) ja Infratil täiendavat ebaseaduslikku riigiabi. See kaebus registreeriti numbriga SA.31149.
- (5) 22. veebruari 2012. aasta kirjaga teavitas komisjon Saksamaad oma otsusest algatada seoses äriühingutele FLG, Infratil, Ryanair ja teistele Lübecki lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele antud väidetava riigiabiga menetlus vastavalt aluslepingu artikli 108 lõikele 2 (edaspidi „2012. aasta algatamisotsus“) ⁽⁵⁾.
- (6) 2012. aasta algatamisotsus avaldati 10. augustil 2012 *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽⁶⁾. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuste meetmete kohta märkusi ühe kuu jooksul alates otsuse avaldamise kuupäevast.

⁽¹⁾ ELT C 241, 10.8.2012, lk 56.

⁽²⁾ ELT C 287, 29.11.2007, lk 27.

⁽³⁾ ELT C 295, 7.12.2007, lk 29.

⁽⁴⁾ SGF on vabäühendus, mis on registreeritud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta direktiivile 2003/35/EÜ, milles sätestatakse üldsuse kaasamine teatavate keskkonnaga seotud kavade ja programmide koostamise ning muudetakse nõukogu direktiive 85/337/EMÜ ja 96/61/EÜ seoses üldsuse kaasamisega ning õiguskaitsse kättesaadavusega (ELT L 156, 25.6.2003, lk 17).

⁽⁵⁾ Enne menetluse algatamist uuriti riigiabi juhtumite CP 31/2009 (SA.27585) ja CP 162/2010 (SA.31149) meetmeid.

⁽⁶⁾ Komisjoni 22. veebruari 2012. aasta otsus riigiabi SA.27585 ja SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 ja CP 162/2010) kohta, Väidetav riigiabi Lübecki lennujaamale, äriühingule Infratil ja lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele (Ryanair, Wizz Air ja teised) – Saksamaa – Kutse märkuste esitamiseks vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2 (ELT C 241, 10.8.2012, lk 56).

- (7) 2014. aastal liitis komisjon menetlused SA.21877, SA.27585 ja SA.31149.
- (8) 7. veebruaril 2017 võttis komisjon vastu lõpliku otsuse juhtumite SA.21877 ja SA.27585 ning juhtumi SA.31149 kohta ⁽¹⁾. Seoses äriühingule Ryanair antud võimaliku riigiabiga hinnati selles komisjoni otsuses üksnes lennujaama käitaja ja Ryanairi vahel 2000. aastal sõlmitud kokkulepet. Selles märgiti, et otsuse vastuvõtmise kuupäeval ei olnud komisjonil piisavalt teavet, et hinnata, kas hiljem, eelkõige 2010. aastal, sõlmitud kokkulepped kujutavad endast Ryanairile antud riigiabi. Seetõttu teeb ta nende kokkulepete kohta eraldi otsuse ⁽²⁾.
- (9) 27. juulil 2017 esitati Saksamaale teabenõue 2010. aastal FLG ja Ryanairi vahel sõlmitud kahe lisakokkuleppe ning 6. veebruari 2015. aasta Oxera aruande kohta ⁽³⁾. Saksamaa taotles vastamistähtaja pikendust, mille komisjon andis 2. augustil 2017. Nõutud teave esitati 20. septembril 2017.
- (10) 22. septembril 2017 saadeti teabenõue Ryanairile ja edastati Saksamaale. Pärast seda esitasid Ryanair ja Oxera teabe 6. oktoobril 2017. 24. oktoobril 2017 edastas komisjon Ryanairilt saadud dokumendid Saksamaale, paludes Saksamaal esitada märkusi.
- (11) Juhtumite SA.21877, SA.27585 ja SA.31149 menetluses viitab komisjon otsuse (EL) 2017/2336 põhjendustele 1–61.

2. MEETMETE ÜKSİKASJALIK KIRJELDUS

2.1. Uurimise taust ja meetmete kontekst

2.1.1. Lennujaama andmed ja reisijate arvu muutumine

- (12) Lübecki lennujaam asub Saksamaal Schleswig-Holsteinis, umbes 73 km kaugusel Hamburgi linnast.
- (13) Lennujaam ise nimetab oma teeninduspiirkonnaks Hamburgi ja Öresundi (Suur-Kopenhaagen/Malmö) suurlinna- piirkondi.
- (14) Lennujaama poolt 2009. aastal tehtud turu-uuringu ⁽⁴⁾ kohaselt tuli enamik Lübecki lennujaama (väljalendavatest) reisijatest Hamburgist (47,20 %). Hamburgi lennujaam asub Lübecki lennujaamast 78 km ehk umbes 65-minutilise autosõidu kaugusel.
- (15) Kuni 2000. aastani sõltus Lübecki lennujaam tellimuslendudelt ja üldlennundusest saadud tulust. 2000. aastal muutis lennujaam oma ärimudelit ja see kujundati ümber odavlennuettevõtjate lennujaamaks, mille puhul saadakse tulu nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tegevusest. Alates sellest ajast teenindas Lübecki lennujaamas enamikku lende Ryanair, kes korraldas 2010. aastal umbes 90 % lennuliiklust.
- (16) Algselt käitis Lübecki lennujaama äriühing FLG, mille ainuaktsionär oli Lübecki linn. 2005. aastal lennujaam erastati, kuid Lübecki linn ostis selle 2009. aastal tagasi. Lennujaama püsijäämise kindlustas 2010. aasta aprillis korraldatud Lübecki elanike rahvahääletus, millega kiideti heaks lisainvesteeringute tegemine lennujaama, kuni ettevõttega ühineb uus erainvestor. Uus erainvestor leiti 2012. aastal. Viimastel aastatel on lennujaama omanik mitu korda vahetunud.
- (17) Lennujaama reisijateveo maht kasvas 48 652 reisijalt 1999. aastal 697 559 reisijale 2009. aastal. Hiljem maht järk-järgult vähenes vastupidiselt sellele, mida ootas lennujaam, kelle prognooside kohaselt pidi reisijate arv suurenema 2015. aastaks 2,2 miljonini.

⁽¹⁾ Komisjoni 7. veebruari 2017. aasta otsus (EL) 2017/2336 riigiabi SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) ja SA.31149 (2012/C) kohta – Saksamaa – Väidetav riigiabi Flughafen Lübeck GmbH-le, äriühingule Infratil Limited, Ryanairile ja lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele (ELT L 339, 19.12.2017, lk 1).

⁽²⁾ Vt otsuse (EL) 2017/2336 põhjendus 186.

⁽³⁾ Oxera aruanne, Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise majanduslik hindamine – Lübecki lennujaam, 6. veebruar 2015.

⁽⁴⁾ Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 21. detsember 2009, lk 23.

- (18) Käesoleva otsuse tegemise ajal ei teeninda Lübecki lennujaama ükski lennuettevõtja. Liin- ega tellimuslende ei pakuta.

2.1.2. 2000. aasta kokkulepe

- (19) FLG sõlmis 2000. aasta mais Ryanairiga lennujaamateenuste kokkuleppe (edaspidi „2000. aasta kokkulepe“), milles määrati kindlaks Ryanairi makstavad lennujaamatasud ning lennujaama makstav turundustoetus. 2000. aasta kokkulepe pidi kehtima alates 1. juunist 2000 kuni 31. maini 2010.
- (20) Londoni-Stanstedi liini puhul arvutati selles kokkuleppes kulud ja tulud järgmiselt.

Tabel 1

Kulud ja tulud 2000. aasta kokkuleppe alusel FLG seisukohast

	< 18 lennuki teenindamist nädalas	≥ 18 lennuki teenindamist nädalas
FLG kulud		
Turundustoetus – kulud saabuva reisija kohta	[...] eurot (*)	[...] eurot
	Kuni 31. maini 2005	Alates 1. juunist 2005
FLG tulud		
Ryanairi makstavad tasud lennuki kohta	[...] eurot	[...] eurot
Ryanairi makstavad tasud saabuva reisija kohta	[...] eurot	[...] eurot
<i>Ryanairi makstavad netotasud saabuva reisija kohta (tasud, millest on maha arvatud turundustoetus)</i>	[...] eurot	[...] eurot
Muud		
Tasu käibelt FLG müüdüd piletid kohta	[...]	[...]
Osalus FLG broneeritud rendiautode käibes	[...]	[...]
Julgestustasu (mida Ryanair tasus asjaomasele valitsusasutusele)	[...] eurot	[...] eurot
(*) Konfidentsiaalne teave.		

2.2. Lennujaama käitaja FLG võimalik riigiabi Ryanairile

- (21) 2010. aasta märtsis ja oktoobris sõlmisid Ryanair ja FLG eespool nimetatud 2000. aasta kokkuleppe kaks lisakokkulepet (edaspidi koos „2010. aasta kokkulepped“ või „2010. aasta lisakokkulepped“).
- (22) 29. märtsil 2010 sõlmitud esimene lisakokkulepe (edaspidi „lisakokkulepe nr 1“) hõlmas ajavahemikku 28. märtsist 2010 kuni 30. oktoobrini 2010. Sellega pikendati 2000. aasta kokkulepet, mis oleks lõppenud 2010. aasta mais, ja kehtestati uus turundustasu [...] eurot reisija kohta, mida FLG pidi maksma Ryanairi korraldatava ajutise turundusürituse eest. Seda uut turundustasu tuli maksta lisaks 2000. aasta kokkuleppes kindlaks määratud turundustasule [...] eurot reisija kohta (vähem kui 18 lennuki teenindamine nädalas) või [...]

eurot reisija kohta (rohkem kui 18 lennuki teenindamine nädalas). Kuna Ryanair teenindas nädalas rohkem kui 18 lennukit, pidi FLG maksma Ryanairile kokkuleppe kehtivuse ajal kokku [...] eurot. Kõik muud 2000. aasta kokkuleppe tingimused jäid alles ning seega moodustasid FLG-le tasutavad reisijateenindustasud väljalendava reisija kohta [...] eurot ja perroomnikäitlustasud teenindatud lennuki kohta [...] eurot.

- (23) Pärast lisakokkuleppe nr 1 kehtivuse lõppu sõlmiti 31. oktoobril 2010 teine lisakokkulepe (edaspidi „lisakokkulepe nr 2“). Lisakokkuleppega nr 2 ei jäetud lisakokkuleppe nr 1 tingimusi alles, vaid taastati 2000. aasta kokkuleppes sätestatud turundusmaksed ning pikendati kokkuleppe kehtivust kolme aasta võrra 1. novembrini 2013.
- (24) Lisakokkuleppe nr 1 allkirjastamise päeval, st 29. märtsil 2010, sõlmis FLG täielikult Ryanairile kuuluva tütarettevõtjaga Airport Marketing Services Limited (edaspidi „AMS“) ka kokkuleppe turundusteenuste kohta. Turundusteenuste kokkulepe hõlmas ajavahemikku 29. märtsist 2010 kuni 30. oktoobrini 2010 ja selles sätestati veebisaidil www.ryanair.com AMSi osutatavad reklaamiteenused, mille eest FLG pidi maksma [...] eurot.

2.3. Uurimise ulatus

- (25) FLG ja Ryanairi 2000. aasta kokkulepe oli otsuse (EL) 2017/2336 osa. Seepärast käsitletakse käesolevas otsuses üksnes 2010. aastal sõlmitud lisakokkulepet nr 1 ja lisakokkulepet nr 2.

2.4. Menetluse algatamise põhjused

- (26) Komisjon tundis muret, et 2010. aasta kokkulepped andsid Ryanairile valikulise eelise ja kujutavad endast seega riigiabi aluslepingu artikli 107 tähenduses.

3. SAKSAMAA MÄRKUSED

- (27) Saksamaa oli seisukohal, et 2010. aasta kokkulepped ei kahjustanud ega ähvardanud kahjustada konkurentsi ega mõjutanud liikmesriikidevahelist kaubandust, sest Lübecki lennujaam oli väike piirkondlik lennujaam, mis ei konkureerinud Hamburgi ja teiste lennujaamadega.
- (28) Lisakokkuleppe nr 1 kohta leidis Saksamaa, et see vastas turutingimustele ja ei andnud Ryanairile eelist. Saksamaa väitis Helaba I kohtuasjale ⁽¹⁾ tuginedes, et eelis puudus, kui teised piirkondlike lennujaamade käitajad pakkusid Ryanairile sarnaseid tingimusi. Peale selle märkis Saksamaa, et see oli tõendatud Ryanairi võrdleva analüüsiga.
- (29) Saksamaa väitis, et odavlennuettevõtjate, nt Ryanairi ja Wizz Airi vajadus maapealse teeninduse ja taristuteenuste kättesaadavaks tegemise järele on väiksem. Esiteks oli Lübecki lennujaamas vaja vähem lennule registreerimise lette, sest Ryanairi lennule saab registreerida internetis. Teiseks ei olnud reisijatebusse. Kolmandaks olid Ryanairi lennukid maa peal vähem aega, sest käiguteed on Lübecki lennujaamas lühemad. Neljandaks puudusid jätkulennud ja inimese kohta oli vähem pagasit, mis tähendas, et ei olnud vaja asjaomaseid hooneid. Viiendaks ja viimaseks oli vajadus maapealsete koristusteenuste järele väiksem, sest pardapersonal koristas lennukit sageli ise.
- (30) Lisakokkuleppe nr 2 kohta märkis Saksamaa, et sellega pikendati 2000. aasta kokkulepet ilma seda oluliselt muutmata. Saksamaa oli seisukohal, et 2000. aasta kokkulepe täidab turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi tingimused.
- (31) Stardust Marine'i kohtuasjas ⁽²⁾ tehtud otsust arvesse võttes on Saksamaa pealegi seisukohal, et Ryanairile antud väidetavaid eeliseid ei saa seostada riigiga. Saksamaa väitel tegutses FLG sõltumatult ja ilma riigi mõjutuseta. Saksamaa märkis, et FLG ei olnud seotud avaliku halduse struktuuridega. Lisaks sellel teatas Saksamaa, et avaliku sektori asutuste järelevalve FLG juhtimise üle piirdus lennunduse ja avalikku pädevusse kuuluvate küsimustega ega hõlmanud ärijuhtimistegevust.

⁽¹⁾ Kohtuotsus, Üldkohus, 3. märts 2010, Bundesverband deutscher Banken vs. komisjon („Helaba I“), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

⁽²⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa vs. komisjon („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

4. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

4.1. Flughafen Lübeck GmbH

- (32) FLG väitis, et meetmed ei ole seostatavad Saksamaaga, sest FLG sõlmis kokkulepped läbirääkimiste teel iseseisvalt.

4.2. Ryanair

- (33) Ryanair väitis, et 2010. aasta kokkulepped ei ole seostatavad riigiga.
- (34) Lisaks sellele väitis Ryanair, et valikulist eelist ei antud, sest 2010. aasta kokkulepete puhul oli tegemist pelgalt lühikeste lisakokkulepetega, millega pikendati 2000. aasta kokkuleppe alusel kehtiva korralduse kestust. Ainuke uus element oli turutingimustel peetud läbirääkimiste tulemusena kokku lepitud muudatus turundustoetuse kohta.
- (35) Ryanair märkis, et FLGga sõlmiti kokkulepe majanduslikel kaalutlustel. Lübecki lennujaama peeti toimimisvõimeliseks teise järgu lennujaamaks Hamburgi lennujaama kõrval ja Lübeckit ennast käsitati väärtusliku kultuurilise sihtkohana. Ryanair ei suutnud küll esitada äriplaani, et põhjendada veenvalt oma otsust alustada Lübecki lennujaamas tegevust, kuid ta rõhutas, et selline äriplaan ei ole erainvestori puhul üldiselt nõutav. Ryanair selgitas, et tema teenused Lübecki lennujaamas lõpetati majanduslikel põhjustel, milleks olid muu hulgas kulude kasv ja (majanduslanguse tõttu) eeldatust väiksemaks kujunenud kasum.
- (36) Ryanair väitis, et piirkondlike lennujaamade turupositsioon liidus on keeruline. Seetõttu tuli arvesse võtta lennujaama tulused nii lennundusega seotud kui ka mitteseotud tegevusest, mida nimetatakse ka ühe kassa meetodiks. Kuna Ryanairiga sõlmitud lepingu tulemusel võib üldjuhul oodata suurt reisijate arvu, aitavad sellised ärisuhted sageli parandada lennujaama äratuntavust ja tõmmata ligi teisi lennuettevõtjaid, jaemüüjaid ja muid teenuseosutajaid. Lisaks sellele olid Ryanairi sõnul olemas selged tõendid, et suurem reisijate arv suurendaks lennundusega mitteseotud tegevusest saadavat tulu.
- (37) Ryanair väitis, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja seisukohast kujutab üldjuhul iga äripakkumus endast olemasoleva olukorra paranemist senikaua, kuni eeldatav piirtulu ületab piirkulu. Lisaks tuleb Ryanairi väitel arvesse võtta, et tal on teiste lennuettevõtjatega võrreldes oluliselt väiksemad vajadused, mille põhjuseks on tema ärimudel ja tegevuse tõhusus.
- (38) Ryanair võrdles Lübecki lennujaama lennujaamadega, mis on sarnase suurusega ja sarnases olukorras. Võrdluslennujaamad on Bournemouthi, Grenoble'i, Knocki, Maastrichti, Nîmese ja Prestwicki lennujaam. Ryanairi poolt võrdluslennujaamadele makstud tasude võrdlus näitas, et Ryanairi poolt Lübecki lennujaamale makstud tasud olid üldjuhul nii reisija kui ka teenindatud lennuki kohta võrdluslennujaamade keskmisest kõrgemad.
- (39) Ryanair esitas kaks Oxera aruannet, ⁽¹⁾ milles analüüsitakse 2010. aasta lisakokkulepete eeldatavat kasumlikkust. Mõlemad aruanded põhinesid äriplaanal, mille Lübecki lennujaam koostas 2010. aastal enne 2010. aasta lisakokkulepete allkirjastamist. Aruannetest ilmneb, et 2010. aasta lisakokkulepete sõlmimise hetkel lähtuti realistlike eelduste alusel sellest, et need on piisavalt tasuvad ja et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana tegutsev lennujaam oleks tõenäoliselt pakkunud sarnaseid tingimusi. Oxera väitel peaks see paika ka siis, kui AMSiga sõlmitud turundusteenuste kokkulepet võetak arvesse koos 2010. aasta lisakokkulepetega ning hindamisse lisatakse AMSiga seotud tulude asemel kulud.
- (40) AMSiga sõlmitud turundusteenuste kokkuleppe kohta väitis Ryanair, et sellised kokkulepped on tänu Ryanairi veebisaidi populaarsusele ning selle tõttu suurenenud rahvusvahelisele tunnustusele, kaubamärgi kujundamisele ja reisijate arvule vastastikku kasulikud, mida kinnitas Oxera teine, 26. septembri 2014. aasta aruanne.

⁽¹⁾ Oxera aruanne, Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise majanduslik hindamine – Lübecki lennujaam, 6. veebruar 2015; Oxera aruanne, Vastus Euroopa Komisjoni taotlusele, 6. oktoober 2017.

4.3. Air Berlin

- (41) Air Berlin märkis, et Ryanairi pakutavad lennuühendused Lübecki lennujaamast konkureerivad otseselt nendega, mida pakub Air Berlin Hamburgi lennujaamast. See puudutab eelkõige selliseid sihtkohti nagu London, Milano ja Barcelona, kuhu teevad lende mõlemad lennuettevõtjad.
- (42) Air Berlin väitis, et Ryanairi turundusstrateegia eesmärk on meelitada potentsiaalsed kliendid muu hulgas Air Berlini juurest üle. Ryanairi madalate hindade tõttu läksid kliendid Hamburgi lennujaamast üle Lübeckisse. Air Berlini väitel kandis ta riigiabi tõttu märkimisväärset majanduslikku kahju. Air Berlin pidi Ryanairi lennuliinide paralleelse pakkumise tõttu Lübecki lennujaamas mõne lennuliini sulgema. Lisaks väitis Air Berlin, et Hamburgi lennujaamast uutesse sihtlennujaamadesse lendama hakkamine on keeruline senikaua, kuni Ryanair pakub Lübecki lennujaamast sarnaseid sihtkohti ülimalt madala hinnaga.
- (43) Veel märkis Air Berlin, et Ryanairiga sõlmitud kokkulepe on seostatav Saksamaaga. FLG põhikirja kohaselt peab nõukogu lennujaama kasutamisest tekkivad tasud heaks kiitma (põhikirja § 12). Nõukogu kuuest liikmest neli valib Lübecki linn. Air Berlin järeldas sellest, et Lübecki linna on võimalik vastutusele võtta.
- (44) Air Berlini sõnul põhjustab muret veel AMSi ja FLG vaheline turundusteenuste kokkulepe, sest nn turundus-toetusest saadav kasu ei paista olevat seotud Ryanairi tegelike turunduskuludega.

5. SAKSAMAA MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE VASTUSTE KOHTA

5.1. Märkused Ryanairi vastuste kohta

- (45) Saksamaa väitel näitavad Ryanairi vastused, et Lübecki lennujaam tegutses vastavalt turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele.
- (46) Saksamaa osutas eelkõige Ryanairi lähenemisiivi kasutoovusele, mis tõendab tasuvusanalüüsi ja võrdlusanalüüsi põhjal kokkulepete kokkusobivust turuga.
- (47) Saksamaa väitel ei ole 2010. aasta lisakokkulepped seostatavad riigiga, sest FLG pidas nende üle läbirääkimisi ja sõlmis need iseseisvalt ilma Lübecki linna osaluseta. Lisaks juhtis Saksamaa seoses lisakokkuleppega nr 2 tähelepanu sellele, et see **kujutab endast ainult 2010. aasta kokkuleppe pikendust, sisaldamata ühtegi olulist muudatust**. Seetõttu on kõik 2010. aasta kokkuleppe kohta esitatud väited asjakohased.
- (48) Saksamaa väitel ta ei mõista, miks on FLG ja AMSi turundusteenuste kokkulepe riigiabi uurimise ees, sest FLG ei kulutanud selle kokkuleppe raames avalikku raha. AMSiga sõlmitud turundusteenuste kokkuleppes kindlaks määratud kulud kaeti erasektori vahenditest, sest raha tuli Lübeckis eraettevõtjaid esindavalt organisatsioonilt *Industrie- und Handelskammer Lübeck*. Peale selle märkis Saksamaa, et AMSiga sõlmitud turundusteenuste kokkulepet võib pidada turunormidega kokkusobivaks. Seda toetab tähelepanek, et FLG pidi tasuma väiksemaid kulusid kui teised sarnaste kokkulepetega lennujaamad. Lisaks tugines kõnealune turundusteenuste kokkulepe Ryanairi lubadusele laiendada lennuühenduste pakkumist kahe sihtkoha võrra.
- (49) Saksamaa väitel tuleb tähelepanu pöörata ka sellele, et Lübecki lennujaama ülesanne on tegutseda Hamburgi lennujaama võimsusreservina ja Põhja-Saksamaa jaoks vajaliku transporditaristuna.

5.2. Märkused Air Berlini vastuste kohta

- (50) Saksamaa väitel oleks Air Berlin saanud Ryanairiga samad eelised, kui täidetud oleksid olnud samad reisijate arvu ja lendude sageduse kriteeriumid. Selle asemel lükkas Air Berlin tagasi kõik pakkumised pidada FLGga läbirääkimisi, sest tal ei olnud kunagi kavatsust Lübecki lennujaama teenindada. Air Berlin ei vaidlustanud kunagi tingimusi, mille alusel Ryanair teenindas Hamburgi lennujaama. Lisaks kaebas mitu lennuettevõtjat (sealhulgas komisjonile) selle üle, et Air Berlin on kasu saanud Araabia Ühendemiraatide antud ulatuslikust riigiabist. Air Berlin ei saa seega esitada ennast ohvrina võrreldes oma tähtsaima konkurendi Ryanairiga.

- (51) Saksamaa ei nõustunud ka Air Berlini märkustega Lübecki lennujaama ja Hamburgi lennujaama vahelise konkurentsi kohta. Saksamaa võttis aluseks eelkõige asjaolu, et Hamburgil oli 2000. aastal 70 korda rohkem reisijaid kui Lübecki lennujaamal. Teiste lennujaamade kaebuste puudumine näitab, et kahe lennujaama vahel ei olnud konkurentsi.
- (52) Veel lükkas Saksamaa tagasi Air Berlini väite, et Ryanairil oli majanduslik eelis. Saksamaa väitis, et Air Berlin võttis aluseks ebatäpsed arvutused ja et ainuke asjakohane kontroll turuga kokkusobivuse hindamisel on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte.

6. MEETMETE HINDAMINE

- (53) Aluslepingu artikli 107 lõikes 1 on sätestatud, et igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik millisel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, on siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (54) Aluslepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumulatiivsed. Meede kujutab endast seega riigiabi ainult juhul, kui täidetud on kõik järgmised tingimused:
- abisaaja on ettevõtja;
 - meede annab talle eelise;
 - eelis antakse riigi ressurssidest;
 - eelis on valikuline ning
 - meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ning võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

6.1. Majandustegevus ja ettevõtja mõiste

- (55) Ettevõtja mõiste tähistab igasugust majandustegevusega seotud üksust, sõltumata selle üksuse õiguslikust vormist ja rahastamisviisist. Majandustegevus on igasugune tegevus, mis seisneb kaupade või teenuste pakkumises asjaomasel turul.
- (56) Kuna Ryanair on eraettevõtja, kes pakub tasu eest õhustransporditeenuseid kasumi teenimise eesmärgiga, on Ryanair majandustegevusega tegelev ettevõtja. Ta on seega ettevõtja aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.2. Majanduslik eelis

- (57) Aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on eelis iga majanduslik kasu, mida ettevõtja ei oleks saanud tavalistes turutingimustes, st riigi sekkumiseta ⁽¹⁾.
- (58) Kui lennujaama käsutuses on riigi vahendid, siis võib lennuettevõtjale abi andmise põhimõtteliselt välistada, kui lennujaama ja kõnealuse lennuettevõtja suhe on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium tugineb aluspõhimõttele, mille kohaselt tuleks selleks, et teha kindlaks, kas kokkuleppega antakse vastaspoolele eelis, võrrelda avaliku sektori asutuste tegutsemist sarnaste eraettevõtjate tegutsemisega tavapärastes turutingimustes ⁽²⁾.

6.2.1. Erialsed märkused turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohta

- (59) 2014. aasta lennundussuuniste ⁽³⁾ punkti 53 kohaselt võib konkreetset lennujaama kasutavale lennuettevõtjale antava abi põhimõtteliselt välistada, kui lennujaamateenuste eest küsitav hind vastab turuhinnale (edaspidi „esimene meetod“ – võrdlemine turuhinnaga). Teine võimalus on näidata eelanalüüsi (analüüs, mille aluseks on abi andmise hetkel olemasolev teave, samuti muutused, mis olid sel hetkel prognoositavad) abil, et kokkulepe suurendab pidevalt lennujaama kasumit ja on osa üldstrateegiast, mis viib vähemalt pikas perspektiivis kasumlikkuseni (edaspidi „teine meetod“ – kasumlikkuse eelanalüüs) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Vt nt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 11. juuli 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) jt vs. La Poste jt, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 60.

⁽²⁾ Samas.

⁽³⁾ Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta“ (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3).

⁽⁴⁾ Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 53.

- (60) Mis puudutab esimest meetodit, siis komisjoni arvates ei ole praegu võimalik leida sobivat võrdluskriteeriumi, et määrata kindlaks lennujaamade pakutavate teenuste tegelik turuhind ⁽¹⁾. Seetõttu peab komisjon lennujaamade ja lennuettevõtjate vaheliste kokkulepete hindamisel kõige sobivamaks meetodiks kasumlikkuse pideva suurenemise eelanalüüsi.
- (61) Tuleks märkida, et üldjuhul võib olla abi turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisest, mille puhul lähtutakse teistel sarnastel turgudel kehtivast keskmisest hinnast, kui see hind on võimalik mõistlikult kindlaks teha või tuletada teistest turunäitajatest. Lennujaamateenuste puhul ei ole see meetod aga eriti sobiv, sest kulude ja tulude struktuur kipub olema lennujaamati väga erinev. Põhjuseks on see, et kulud ja tulud sõltuvad lennujaama arengutasemest, lennujaama kasutatavate lennuettevõtete arvust, lennujaama läbilaskevõimest, mis väljendub reisijate arvust, taristu seisukorrast ja sellega seotud investeeringutest, õigusraamistikust, mis võib liikmesriigiti erineda, ning mis tahes võlgadest või kohustustest, mis lennujaamal on tekkinud ⁽²⁾.
- (62) Lisaks sellele muudab lennundusturu liberaliseerimine iga puhtalt võrdleva analüüsi keeruliseks. Nagu käesoleva juhtumi puhul on näha, ei põhine lennujaamade ja lennuettevõtete vahelised kaubandustavad alati eranditult avaldatud tasumääradel. Pigem on need ärisuhted väga mitmekesised. Need hõlmavad reisijaveoga seotud riskide jagamist ning sellega seotud majanduslikke ja rahalisi kohustusi, kasutusel olevaid motivatsioonisüsteeme ja riskide hajutamise muutumist kokkuleppe kestuse ajal. Järelikult ei ole võimalik asjaomaseid tehinguid lennuki teenindamise tasu või reisija kohta võetava tasu alusel tegelikult võrrelda.
- (63) Lisaks sellele ei ole võrdlusanalüüs turuhindade kindlaksmääramiseks sobiv meetod, kui kättesaadavaid võrdlusaluseid ei määratud kindlaks turukaalutluste alusel või kui kehtivaid hindu on riiklike meetmetega oluliselt moonutatud. Selliseid moonutusi lennundussektoris ilmselt esineb, nagu selgitatakse 2014. aasta lennundussuuniste punktides 57–59:

„Riigiasutused on riigi omandis olevaid lennujaamu tavapäraselt pidanud kohalikkude arengut toetavaks taristuks, mitte vastavalt turureeglitele tegutsevateks ettevõtjateks. Kõnealuste lennujaamade hindu ei ole seega tavaliselt kujundatud mitte turukaalutluste ega eelnevate pädevate kasumlikkusväljavaadete alusel, vaid võttes peamiselt arvesse sotsiaalseid või piirkondlikke kaalutlusi.

Isegi kui mõned lennujaamad on eraomandis või kui neid hallatakse sotsiaalsete või piirkondlike kaalutlusteta, võivad selliste lennujaamade hindu tugevalt mõjutada enamjaolt riigi vahenditest rahastatavate lennujaamade kehtestatavad hinnad, kuna neid hindu võtavad lennuettevõtted arvesse läbirääkimistel eraomandis olevate või erasektori käitatavate lennujaamadega.

Sellistel tingimustel on komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas praegu on võimalik välja selgitada asjakohaseid kriteeriume lennujaamade osutatud teenuste tegeliku turuhinna väljaselgitamiseks. See olukord võib tulevikus muutuda [...]“.

- (64) Peale selle on liidu kohtud meelde tuletanud, et asjaomase majandustegevuse võrdlusanalüüs on vaid üks analüütilistest vahenditest, et määrata kindlaks, kas abisaaja on saanud majandusliku eelise, mida ta tavalistel turutingimustel saanud ei oleks ⁽³⁾. Komisjonil on küll võimalik seda meetodit kasutada, kuid ta ei ole selleks kohustatud, kui see ei ole asjakohane, nagu käesoleval juhul.
- (65) Ryanair oli peamiselt seisukohal, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet on võimalik kohaldada, kui tehakse võrdlus teiste Euroopa lennujaamade ärikokkulepetega. Ettevõtja võrdles eelkõige tasusid, mida ta maksab kokkulepete alusel Bournemouthi, Grenoble'i, Knocki, Maastrichti, Nimesi ja Prestwicki lennujaamades, tasudega, mida ta maksab Lübecki lennujaamas. Siiski ei kontrollitud selles võrdlusuuringus, kas valimisse kuulunud võrdlusalused täidavad kõiki 2014. aasta lennundussuunistes nimetatud kriteeriume, sest uuringus võeti arvesse üksnes liikluse mahtu, liikluse iseloomu ja ümbritseva piirkonna jõukust ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 59.

⁽²⁾ Vt komisjoni 27. jaanuari 2010. aasta otsus 2011/60/EL riigiabi C 12/08 (ex NN 74/07) kohta – Slovakkia – Bratislava lennujaama ja Ryanairi vaheline leping, põhjendused 88 ja 89 (ELT L 27, 1.2.2011, lk 24).

⁽³⁾ Kasumlikkuse võrdlusanalüüsi kohta (vastupidiselt hinnakujundusele) selles valdkonnas vt kohtuotsus, Üldkohus, 3. juuli 2014, Hispaania Kuningriik jt vs. komisjon, T-319/12 ja T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, punkt 44.

⁽⁴⁾ Teiste hinnatavate kriteeriumide kohta vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 60.

- (66) Pärast seda, kui komisjon oli oma 2012. aasta algatamisotsuse põhjenduses 296 võrrelnud 2010. aasta lisakokkulepetes kehtestatud tasusid Hamburgi lennujaama tasudega, tekkis tal kahtlus, kas 2010. aasta lisakokkulepetes kehtestatud tasud on vastavuses turutingimustega. Komisjon märgib, et lennuliikluse maht on Lübeckis tunduvalt väiksem kui Hamburgi lennujaamas. Hamburgi lennujaam oli suurima liiklusemahuga lennujaam Põhja-Saksamaal. Hamburgi lennujaama kasutati kõikides lennuliiklusvaldkondades, ent Lübeck oli spetsialiseerunud odavlendudele, mille jaoks oli vaja vähem lennule registreerimise lette ning ruume ja sisseseadet ümberistuvate reisijate jaoks, reisijatebusse ei olnud tarvis, vaja oli vähem pagasi käitlemise töötajaid ja seadmeid ning koristajaid. Seetõttu oli ka pööringuaeg lühem. Järelikult ei olnud Hamburgi lennujaam Lübecki lennujaamaga piisaval määral võrreldav.
- (67) Neid kaalutlusi silmas pidades on komisjon seisukohal, et käesoleval juhul tuleb lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelistele ärisuhetele 2014. aasta lennundussuunistes esitatud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel kasutada üldtunnustatud meetodit, st kasumlikkuse pideva suurenemise eelanalüüsi ⁽¹⁾.

6.2.2. Hindamise ajavahemik

- (68) Komisjon leiab, et lennujaamade ja lennuettevõtjate vaheliste kokkulepete kasumlikkust on tavaliselt asjakohane hinnata kokkuleppe enda kestuse jooksul. Kuna lennuettevõtjad saavad oma tegevust kiiresti kohandada ja võimalike tulevaste kokkulepete konkreetne sisu ei ole tavaliselt prognoositav, ei eeldaks eralennuettevõtja tavaliselt, et kokkuleppe konkreetset tingimused kehtivad edasi pärast kokkulepitud kestust ⁽²⁾.
- (69) 2010. aasta lisakokkuleppeid ei sõlmitud samal ajal, vaid nende vahele jäi rohkem kui kuus kuud ja need hõlmavad erinevaid ajavahemikke. Pealegi on nende sisu erinev, kuna ainult lisakokkulepe nr 1 sisaldab ajutise turundusüritusega seotud märkimisväärset täiendavat turundusmakset.
- (70) Seetõttu leiab komisjon, et kokkulepped on üksteisest sõltumatud ja iga lisakokkuleppe kasumlikkust tuleb hinnata eraldi selle kokkulepitud kestuse jooksul ⁽³⁾.
- (71) Stardust Marine'i kohtuasjas tehtud otsuses sedastas Euroopa Kohus, et „[...] tegemaks kindlaks, kas riik käitus turumajanduslikult tegutseva aruka investorina, tuleb asetuda uuesti selle aja konteksti, mille jooksul rahalise toetuse meetmed vastu võeti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku otstarbekust ning hoiduda seega hoiduda igasugusest hilisemale olukorrale põhinevast hinnangust“ ⁽⁴⁾.
- (72) Kõnealuste kokkulepete hindamisel tuleb kokkulepetes võimaliku abi olemasolu ja selle määra hindamisel arvestada seetõttu nende kokkuleppe allkirjastamisel kehtinud asjaolusid, eeskätt tuleb arvesse võtta sel hetkel kasutada olnud andmeid ja eeldatud arengusuundumusi.

6.2.3. Lisakokkuleppe nr 1 hindamine

- (73) Vastavalt otsusele kohtuasjas Charleroi ⁽⁵⁾ peab komisjon kõnealuste meetmete hindamisel võtma arvesse meetmete kõiki asjakohaseid omadusi ja konteksti. Komisjon peab kindlaks määrama, kas lennujaam suudab lennuettevõtjaga kokkulepet sõlmides selle kehtivuse ajal katta kõik kokkuleppest tulenevad kulud mõistliku kasumimarginaaliga usaldusväärse keskmise ajavahemiku prognoosi alusel ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Vt 2014. aasta lennundussuuniste punktid 61 ja 63.

⁽²⁾ Vt näiteks komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2015/1227 riigiabi SA.22614 (C 53/07) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele Ryanair, Airport Marketing Services ja Transavia (ELT L 201, 30.7.2015, lk 109).

⁽³⁾ Vt ka kohtuotsus, Üldkohus, 15. september 1998, BP Chemicals Limited vs. komisjon („BP Chemicals“), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, punktid 170 ja 171; komisjoni 19. detsembri 2012. aasta otsus riigiabi juhtumi SA.35378 (2012/N) kohta – Saksamaa – Berlin Brandenburgi lennujaama rahastamine (ELT C 36, 8.2.2013, lk 10), põhjendused 14–33.

⁽⁴⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa vs. komisjon („Stardust Marine“), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 71.

⁽⁵⁾ Kohtuotsus, Üldkohus, 17. detsember 2008, Ryanair Ltd vs. komisjon („Charleroi“), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punkt 59.

⁽⁶⁾ Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 63.

- (74) Seda mõeldakse kui erinevust kokkuleppega kaasneva eeldatava lisatulu ning kokkuleppe sõlmimisest oodatavate lisakulude vahel, kohaldades tekkivate rahavoogude suhtes asjakohast diskontomäära.
- (75) See meetod on õigustatud seetõttu, et lennujaama käitajal võib olla objektiivne huvi teha lennuettevõtjaga tehing, olenemata mis tahes võrdlusest tingimustega, mida pakuvad lennuettevõtjatele teised lennujaama käitajad, ja ka tingimustest, mida lennujaama käitaja pakub teistele lennuettevõtjatele.
- (76) Komisjon märgib sellega seoses samuti, et hindade diferentseerimine on levinud äritava. Sedalaadi hindade diferentseerimise poliitika peaks aga olema äriiselt õigustatud.
- (77) Kokkuleppe kasumlikkuse suurenemise hindamisel on asjakohane võtta arvesse kokkuleppe kehtivuse ajal, see tähendab ajavahemikul 28. märtsist kuni 30. oktoobrini 2010 tekkinud lisakulusid ja saadud lisatulusid.
- (78) Tuginedes sellele meetodile, esitas Oxera 2010. aasta lisakokkulepete kasumlikkuse suurenemise eelkalkulatsioon (¹). Oxera võtab oma arvutuses arvesse kogu lisanduvat liiklusmahtu ning kõiki Ryanairi Lübecki lennujaamas toimuva tegevusega seotud kulusid ja tulusid. Kuna 2010. aasta kokkulepe oleks lõppenud 2010. aasta mais, peab komisjon seda usaldusväärseks.
- (79) Oxera analüüs põhineb FLG ja Ryanairi vahelise kokkuleppe tingimustel, FLG tegelikel finantsandmetel ning FLG 10. märtsi 2010. aasta eelprognoosidel, mille aluseks on Saksamaa esitatud äriplaan (²). Kõnealune äriplaan hõlmab reisijate arvu eelhinnangut ning Lübecki lennujaama eeldatavaid kulusid ja tulusid ajavahemikus 2010–2015. Esialgne äriplaan koostati 2009. aasta detsembris ja hiljem seda muudeti, kohandades algse äriplaani kohast reisijate arvu stsenaariumit allapoole ja lisades kaks täiendavat stsenaariumit. Oxera lisakulude ja -tulude analüüs põhineb selle äriplaani 10. märtsi 2010. aasta muudetud versioonil, sest selle koostamise kuupäev on lähemal 2010. aasta kokkulepete sõlmimise kuupäevale.
- (80) Äriplaanis esitatakse kolm stsenaariumit:
- parim stsenaarium: eeldatakse, et reisijate arv kasvab perioodi jooksul märkimisväärselt, sest oodatavasti loob Ryanair lennujaamas oma baasi. Seetõttu eeldatakse äriplaanis lennundusega mitteseotud tulude suurenemist ja lennundusega mitteseotud teenuste laienemist;
 - keskmine stsenaarium: eeldatakse, et äri jätkub nagu varem, nimelt vastavalt 2010. aasta ehk äriplaani koostamise aasta kohta kättesaadavatele andmetele, ning
 - halvim stsenaarium: eeldatakse, et lennujaam suletakse 2012. aastaks ning reisijate arv väheneb 2010. ja 2011. aastal.
- (81) Kui parima stsenaariumi puhul kasvab reisijate arv [...]lt 2010. aastal [...]le 2013. aastal ja sellega kaasneb vastav tulude kasv, siis keskmise stsenaariumi puhul jääb reisijate arvu kasv pidama [...] juures, mis vastab 2010. aasta oodatavatele arvudele. Halvima stsenaariumi puhul väheneb reisijate arv 2011. aastal kiiresti ja lennujaama tegevus võib 2012. aastal lõppeda.
- (82) Oxera leidis, et 2010. aasta kokkulepete analüüsimiseks ei ole asjakohane kasutada äriplaani halvima juhu prognoose, sest selles stsenaariumis eeldati, et Lübecki linna 2010. aasta rahvahääletusel otsustatakse lennujaama sulgemise poolt. Võttes arvesse 25. aprilli 2010. aasta rahvahääletuse positiivset tulemust, mis tagas lennujaamale lisainvesteeringud (vt põhjendus 16) kõigest kuu aega pärast lisakokkuleppe nr 1 sõlmimist, peab komisjon mõistlikuks eeldust, et mõlemad pooled arvasid, et lennujaam jätkab tegevust (³). Meetodi konservatiivsuse tagamiseks tugines Oxera oma analüüsis peamiselt FLG keskmise stsenaariumi prognoosidele.

(¹) Oxera aruanne, Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise majanduslik hindamine – Lübecki lennujaam, 6. veebruar 2015; Oxera aruanne, Vastus Euroopa Komisjoni taotlusele, 6. oktoober 2017.

(²) Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Takeoff-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung, 10. märts 2010.

(³) Vt Take-OFF Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 21. detsember 2009. See eeldus on kooskõlas ka Ryanairi 2009. aasta kirjaga FLG-le, milles kirjeldatakse Ryanairi erinevaid kohustusi seoses tulevase koostööga.

- (83) Tabelist 2 ilmneb, et lisakokkuleppele nr 1 vastavad tulud pidid eelduste kohaselt ületama lisakulusid, tekitades Oxera stsenaariumis arvatatud iga-aastase ülejäägi [...] eurot ⁽¹⁾.

Tabel 2

Lisakokkuleppe nr 1 kasumlikkuse pideva suurenemise analüüs

Lübecki ja Ryanairi vahelise lennujaamateenuste kokkuleppe lisakokkuleppe nr 1 kasumlikkuse analüüs

	Märkus	
	Ühikud	
Kasutatav diskontomäär	%	[...]
Kasvumäär	%	2,70
Lepingu kestus	aastad	0,6
Lepingu pikendamise tõenäosus	%	30
AMSi turundus (2 = hõlmab parimat juhtu, 1 = hõlmab keskmist juhtu, 0 = ei ole hõlmatud)	—	0
Lisakokkulepe nr 1		
Lisakokkulepe nr 1 kehtib alates	kuupäev	28.3.2010
Lisakokkulepe nr 1 kehtib kuni	kuupäev	30.10.2010
2010. aasta osa, millal see allahindlus kehtis	%	59,5
2010. aasta osa, millal oli jõus kokkulepe, mille kohaselt see allahindlus kehtis	%	77,8
Turundusmaksed		
Turundusallahindlus väljalendava reisija kohta, kui nädalas teenindatakse kuni 17 lennukit	eurot väljalendava reisija kohta	[...]
Turundusallahindlus väljalendava reisija kohta, kui nädalas teenindatakse vähemalt 18 lennukit	eurot väljalendava reisija kohta	[...]
Lennukite teenindamise künnis nädala kohta	teenindatavate lennukite arv	18,00
Turundusallahindlus lisakokkuleppest nr 1 (eurot väljalendava reisija kohta)	eurot väljalendava reisija kohta	[...]
Ryanairi teenindatavate lennukite arv aasta kohta	teenindatavate lennukite arv	1 779
Ryanairi teenindatavate lennukite arv nädalas	teenindatavate lennukite arv	34
Turundusallahindlus (eurot väljalendava reisija kohta)	eurot väljalendava reisija kohta	[...]
Kasumlikkus		2010
Ryanairi väljalendavad reisijad	väljalendavad reisijad	[...]
Väljalendavad reisijad kokku	väljalendavad reisijad	[...]
Ryanairi teenindatavad lennukid	teenindatavate lennukite arv	1 058
Teenindatavad lennukid kokku	teenindatavate lennukite arv	1 160

(1) Oxera 6. veebruari 2015. aasta aruande kohaselt on positiivne ka mõlema lisakokkuleppe nüüdispuhasväärtus, kui prognoosid põhinevad äriplaani parima juhu stsenaariumil.

Lübecki ja Ryanairi vahelise lennujaamateenuste kokkuleppe lisakokkuleppe nr 1 kasumlikkuse analüüs

Tulud

Reisijate julgestamise tasud	eurot väljalendava reisija kohta	[...]
Perrooniteenindustasud	eurot/TA	[...]
Reisijateenindustasud	eurot väljalendava reisija kohta	[...]
Lennujaama julgestustasud	eurot väljalendava reisija kohta	[...]
Lennundusega seotud tulud	tuhandetes eurodes	[...]
Lennundusega mitteseotud tulud	tuhandetes eurodes	[...]

Kogutulu

	tuhandetes eurodes	[...]
--	--------------------	-------

Kulud

Tegevuskulud	tuhandetes eurodes	[...]
Turundus	tuhandetes eurodes	[...]
AMSi turundus	tuhandetes eurodes	[...]
Amortisatsioon	tuhandetes eurodes	[...]

Kulud kokku

	tuhandetes eurodes	[...]
--	--------------------	-------

Netorahavoog	tuhandetes eurodes	[...]
Jääkväärtus	tuhandetes eurodes	[...]
Rahavood kokku	tuhandetes eurodes	[...]

Aastate arv, mille jooksul peab rahavoog laekuma	aastad	0,6
--	--------	-----

Diskontotegur	—	[...]
---------------	---	-------

Nüüdispuhasväärtus

	tuhandetes eurodes	[...]
--	--------------------	-------

Nüüdispuhasväärtus

	miljonites eurodes	[...]
--	--------------------	-------

Allikas: Oxera aruanne, Vastus Euroopa Komisjoni taotlusele, 6. oktoober 2017

- (84) Kuna 2010. aasta kokkulepetega ei kehtestata Ryanairile konkreetset reisijate arvu eesmärki, põhineb lennuliikluse prognoos FLG 2010. aasta prognoosidel (äriplaani keskmine stsenaarium). Ryanairi lennuliikluse osakaal lennujaamas püsib eeldatavasti 91 % tasemel, mis kajastab lisakokkuleppe nr 1 sõlmimisele eelnenud kolme aasta keskmist taset. Ryanairi teenindatavate lennukite arv on arvatud eeldusel, et igas lennukis on 189 istekohta ja koormustegur on 80 %. See vastab Ryanairi 2010. aasta koormustegurile, mis oli Ryanairi 2010. aasta aastaaruande ja finantsaruande kohaselt tollal 81–82 %. Kokkuleppe kehtivusajaks prognoositud lisanduvate reisijate arv arvatati kavandatud lendude arvu alusel, mida ekstrapoleeriti lisakokkuleppe nr 1 kehtivuse ajaks.
- (85) Kuna äriplaani keskmise stsenaariumi puhul ei eeldata reisijate arvu suurenemist, vaid prognoosid põhinevad 2010. aasta kohta juba olemas oleval teabel, ja kuna prognoositud arvud on väiksemad kui eelmise, 2009. aasta tegelikud lennuliikluse arvud, leiab komisjon, et see meetod on usaldusväärne.
- (86) Lisaks sellele märgib komisjon, et Oxera tehtud tundlikkusanalüüs näitab, et isegi siis, kui kasutada Ryanairi tegelikku, tagantjärele kinnitatud reisijate arvu, saadakse endiselt positiivne nüüdispuhasväärtus [...] eurot.
- (87) Vastavalt komisjoni tavale tuleb selleks, et hinnata, kas kokkulepe, mille lennujaam on lennuettevõtjaga sõlminud, on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega kooskõlas, võtta lisaks lennujaamatasudele arvesse

lennuettevõtja tegevusest tulenevat prognoositavat tulu lennundusega mitteseotud tegevuse eest, millest on maha arvatud kõik allahindlused, turundustoetus ja stimuleerivad kavad (nn ühe kassa meetod) ⁽¹⁾. Seepärast ootaks turumajanduse tingimustes tegutsev eraettevõtja kokkuleppes mõistlikult kaaludes järgmisi lisatulusid:

- a) tulu lennundusega seotud tegevusest, mis tuleb Ryanairi makstavatest reisija- ja maandumistasudest, ja
 - b) tulu lennundusega mitteseotud tegevusest, näiteks parkimistasudest, frantsiiskauplustest või otse käitatavatest kauplustest.
- (88) Oxera võtab 2000. aasta kokkuleppega seoses arvesse lisakokkuleppes nr 1 sätestatud lennujaamatasudest saadavat lennundusega seotud tulu reisija kohta ja korrutab selle asjaomase reisijate arvuga. Kooskõlas komisjoni tavaga on julgestustasud analüüsist välja jäetud, kuna FLG edastas need pädevale avaliku sektori asutusele ⁽²⁾. Oxera väitis, et lisakokkuleppe nr 1 puhul võis lennujaam oodata lennundusega seotud tulu [...] euro ulatuses. Komisjoni arvates on see tulemus usaldusväärne.
- (89) Lennundusega mitteseotud tulud reisija kohta arutati FLG äriplaani keskmise stsenaariumi alusel. Kooskõlas 2010. aastaks tehtud prognoosidega eeldab ta, et lennundusega mitteseotud tulud jäävad ligikaudu [...] tasemele lennundusega seotud tuludest ⁽³⁾. Need hõlmavad näiteks kauplustest ja restoranidest saadavat tulu ja parkimistulusid. Oxera hinnangul on lennundusega mitteseotud äritegevusest saadav tulu [...] eurot.
- (90) Lisakulude arvutamisel tuleb komisjoni tava kohaselt samamoodi arvestada lennujaama kõiki kulusid seoses lennuettevõtja tegevusega lennujaamas. Sellised lisakulud võivad hõlmata kõiki kululiike või turunduskulusid, nagu täiendavaid personali- ja seadmete soetamise kulusid, mis tulenevad lennuettevõtja tegevusest lennujaamas ⁽⁴⁾.
- (91) Vastavalt komisjoni tavale ei tohiks kulusid, mida lennujaam peaks tegema ka ilma lennuettevõtjaga sõlmitud kokkuleppeta, turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumide hindamisel arvesse võtta ⁽⁵⁾.
- (92) Kooskõlas selle meetodiga võtab Oxera arvesse täiendavaid tegevus- ja turunduskulusid.
- (93) Turunduskulud tulenevad 2000. aasta kokkuleppes; need säilitatakse lisakokkuleppes nr 1 ja neid suurendavad lisakokkuleppe nr 1 kehtivuse ajal 28. märtsist kuni 30. oktoobrini 2010 tehtavad turundusmaksed.

Tabel 3

Lisakokkuleppes nr 1 kavandatud turundusmaksed väljalendava reisija kohta

Turundusmaksed väljalendava reisija kohta	
Teenindatakse alla 18 lennuki nädalas	Teenindatakse vähemalt 18 lennukit nädalas
[...] eurot	[...] eurot

- (94) Kuna teenindatavate lennukite arvu prognoos ületas 18 lennukit nädalas, põhinesid turundusmaksed summal [...] eurot väljalendava reisija kohta. Turundusmaksete kogusumma arvutamiseks korrutati need turundusmaksed Ryanairi väljalendavate reisijate arvu asjaomase prognoosiga. Ajavahemiku 2010. aasta märtsist kuni oktoobrini eeldatavad täiendavad turunduskulud olid arvutuste kohaselt [...] eurot.

⁽¹⁾ Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 64.

⁽²⁾ Samas.

⁽³⁾ Komisjon märgib, et see tulemus eeldab lennundusega mitteseotud tulude suurenemist reisija kohta ligikaudu [...] tasemelt lennundusega seotud tuludest, mis võeti 2000. aasta kokkuleppe aluseks, ligikaudu [...] tasemele 2010. aastal. Võttes arvesse äritegevuse kasvu Lübecki lennujaamas pärast 2000. aastat, peab komisjon seda eeldust mõistlikuks.

⁽⁴⁾ Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 64.

⁽⁵⁾ Vt 2014. aasta lennundussuuniste punkt 64. Komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2015/1226 riigiabi SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Angoulême'i kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele SNC-Lavalin, Ryanair ja Airport Marketing Services (ELT L 201, 30.7.2015, lk 48). Komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2015/1584 riigiabi SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) kohta, mida Itaalia rakendas ettevõtja Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. ja mitme Alghero lennujaamas tegutseva lennuettevõtja suhtes (ELT L 250, 25.9.2015, lk 38). Komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2016/2069 meetmete SA.14093 (C76/2002) kohta, mida Belgia võttis Brussels South Charleroi Airporti ja Ryanairi kasuks (ELT L 325, 30.11.2016, lk 63).

- (95) Täiendavad tegevuskulud prognoositi regressioonanalüüsi alusel, milles määrati kindlaks reisijate koguarvu muutuse mõju lennujaama tegevuskuludele. Kuna aga keskmise stsenaariumi puhul on tegevuskulude aastaproгноos aastast aastasse erinev, kuid reisijate arvu prognoos ei ole, ei saanud Oxera teha sellel stsenaariumil põhinevat regressioonanalüüsi. Selle asemel arvutas Oxera konservatiivse lähenemisviisi kindlustamiseks täiendavad tegevuskulud, kasutades parima ja halvima stsenaariumi keskmisi hinnanguid. Oxera prognoosi kohaselt on täiendavad tegevuskulud [...] eurot.
- (96) Kuna Ryanair korraldas kokkuleppe kehtivuse ajal umbes 90 % Lübecki lennujaama reisijateveost, peab komisjon seda meetodit usaldusväärseks.
- (97) Lisakokkuleppe nr 1 suureneva kasumlikkuse arvutused ei sisalda amortisatsioonikulusid (investeeringukulud).
- (98) Oxera kasutas oma arvutustes 2,24 % diskontomäära, mis vastab komisjoni viitemäärale, millele on lisatud 100 baaspunkti. Komisjon leiab, et 10 % diskontomäär on turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kapitalikulude kaalutud keskmisele tõenäoliselt lähemal kui viitemäär, millele on lisatud 100 baaspunkti. Sellegipoolest märgib komisjon, et Oxera tehtud tundlikkuskontroll näitab, et 10 % diskontomäära kasutades saadaks ikkagi positiivne nüüdispuhasväärtus [...] eurot.
- (99) Peale selle võttis Oxera tundlikkuskontrolli tehes arvesse erinevaid stsenaariume, muu hulgas:
- arvutades 10 % diskontomääraga (positiivne nüüdispuhasväärtus [...] eurot);
 - kasutades Ryanairi äriplaani keskmises stsenaariumis eelprognoositud reisijate arvu asemel tegelikku, tagantjärele kinnitatud reisijate arvu (positiivne nüüdispuhasväärtus [...] eurot);
 - kasutades äriplaanis eeldatud kulude asemel FLG 2000.–2010. aasta tegelikest andmetest saadud tegevuskulusid (positiivne nüüdispuhasväärtus [...] eurot).
- (100) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi puhul on asjakohased ainult eel hinnangud, mis põhinevad otsuse tegemise ajal teada olnud ja prognoositud andmetel. Teise võimalusena võib siiski kasutada järelandmetel põhinevat hinnangut, et kinnitada eeldusi, millele tuginevad eelnevalt prognoositud tulud ja kulud.
- (101) Oxera andmete kohaselt jääb kõigis eespool kirjeldatud stsenaariumides nüüdispuhasväärtus positiivseks.
- (102) Lisaks sellele tegi Oxera täiendava tundlikkusanalüüsi, võttes arvesse 29. märtsil 2010 AMSiga sõlmitud turundusteenuste kokkulepet.
- (103) Komisjon märgib, et lisakokkuleppe nr 1 ning FLG ja AMSi vaheline 2010. aasta turundusteenuste kokkuleppe allkirjastati samal kuupäeval ja nende kokkulepete kestus on sama. AMS on 100 % ulatuses Ryanairi tütaretevõtja ja selle eesotsas on Ryanairi juhtivtöötajad. Seepärast leiab komisjon, et Ryanairi ja AMSi näol on tegemist ühe ja sama majandusüksusega selles tähenduses, et AMS tegutseb Ryanairi huvides ja tema kontrolli all ning et AMSi toodetud kasum on suunatud Ryanairile dividendide või äriühingu väärtuse suurenemise teel. Komisjon leiab seega, et lisakokkuleppe nr 1 ja 2010. aasta turundusteenuste kokkuleppe on sõlmitud samade poolte vahel. Pealegi on 2010. aasta turundusteenuste kokkuleppes sätestatud, et see põhineb Ryanairi võetud kohustusel käitada lennuliine Lübeckist/Lübeckisse. Seetõttu on komisjon seisukohal, et lisakokkuleppe nr 1 ja 2010. aasta turundusteenuste kokkuleppe on sama äritehingu osad. Pelk asjaolu, et FLG sõlmis turundusteenuste kokkuleppe AMSi ja mitte Ryanairiga, ei takista kohaldada lähenemisviisi, mille kohaselt turundusteenuste kokkulepet ja sellega samaaegselt sõlmitud lennujaamasteenuste kokkulepet käsitatakse ühe ja sama tehinguna.
- (104) Komisjon leiab seetõttu, et mõlema kokkuleppe kasumlikkust tuleks kaaluda ühiselt.
- (105) Oxera riskianalüüs näitab, et kui lisada arvutusse [...] euro suurune makse, mille FLG 2010. aasta turundusteenuste kokkuleppes AMSiga kokku leppis, saadakse ikkagi positiivne nüüdispuhasväärtus [...] eurot. Seepärast mõjutab kokkuleppe AMSiga lisakokkuleppe nr 1 kasumlikkust vähe.
- (106) Pärast Oxera aruannete põhjalikku hindamist on komisjon seisukohal, et esitatud tulemused on mõistlikud ja kasutatud meetod on usaldusväärne. Seda järeldust toetab asjaolu, et aruanded põhinevad üksnes kokkuleppe allkirjastamise ajal kättesaadaval eelteabel. Pealegi kinnitab Oxera tehtud tundlikkusanalüüs positiivse nüüdispuhasväärtuse eeldust.

- (107) Seepärast leiab komisjon, et lisakokkulepe nr 1 oli eelvaates tõenäoliselt kasumlik. Kuna turundusmeetmete eesmärk on meelitada ligi rohkem reisijaid, saab kokkulepet vaadelda ka osana lennujaama vähemalt pikaajaliselt kasumlikkusele keskenduvast üldstrateegiast.

6.2.4. Lisakokkuleppe nr 2 hindamine

- (108) Võttes arvesse punktis 6.2.2 esitatud selgitusi, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja hinnanud lisakulusid ja -tulusid, mis tekivad kokkuleppe kohaldamise vältel, nimelt ajavahemikus 31. oktoobrist 2010 kuni 1. novembrini 2013.
- (109) Arvutused, mille Oxera tegi lisakokkuleppe nr 2 kohta, põhinevad samal meetodil nagu lisakokkuleppe nr 1 arvutused.
- (110) Tabelist 4 ilmneb, et lisakokkuleppele nr 2 vastavad tulud pidid eelduste kohaselt ületama kulusid, tekitades Oxera stsenaariumis arvutatud iga-aastase ülejäägi [...] eurot.

Tabel 4

Lisakokkuleppe nr 2 kasumlikkuse pideva suurenemise analüüs

Lübecki ja Ryanairi vahelise lennujaamateenuste kokkuleppe lisakokkuleppe nr 2 kasumlikkuse analüüs

	Märkus	
	Ühikud	
Kasutatav diskontomäär	%	[...]
Kasvumäär	%	2,70
Lepingu kestus	aastad	3,0
Lepingu pikendamise tõenäosus		30
Lisakokkuleppe nr 2		
Lisakokkuleppe nr 2 kehtib alates		31.10.2010
Lepingu algusaasta	aasta	2010
Lepingu alguskuupäeva kohandamine	%	17,0
Lisakokkuleppe nr 2 kehtib kuni		1.11.2013
Lepingu lõpuaasta	aasta	2013
Lepingu lõpukuupäeva kohandamine	%	83,6
Kombineeritud alguskuupäeva kohandamine	%	76,4
2010. aasta osa, millal kokkuleppe kehtis	%	22,2

Turundusmaksed

Turundusallahindlus väljalendava reisija kohta, kui nädalas teenindatakse kuni 17 lennukit	eurot väljalendava reisija kohta	[...]
Turundusallahindlus väljalendava reisija kohta, kui nädalas teenindatakse vähemalt 18 lennukit	eurot väljalendava reisija kohta	[...]
Lennukite teenindamise künnis nädala kohta	teenindatavate lennukite arv	18

Lübecki ja Ryanairi vahelise lennujaamateenuste kokkuleppe lisakokkuleppe nr 2 kasumlikkuse analüüs

Ryanairi teenindatavate lennukite arv aasta kohta	teenindatavate lennukite arv	1 779			
Ryanairi teenindatavate lennukite arv nädalas	teenindatavate lennukite arv	34			
Turundusallahindlus (eurot väljalendava reisija kohta)	eurot väljalendava reisija kohta	[...]			
Kasumlikkus		2010	2011	2012	2013
Kohanduse tegemise aeg	%	22	100	100	100
Ryanairi väljalendavad reisijad	väljalendavad reisijad	[...]	[...]	[...]	[...]
Väljalendavad reisijad kokku	väljalendavad reisijad	[...]	[...]	[...]	[...]
Ryanairi teenindatavad lennukid	teenindatavate lennukite arv	302	1 779	1 779	1 487
Teenindatavad lennukid kokku	teenindatavate lennukite arv	331	1 951	1 951	1 630
Tulud					
Reisijate julgestamise tasud	eurot väljalendava reisija kohta	0	0	0	0
Perrooniteenindustasud	eurot/TA	[...]	[...]	[...]	[...]
Reisijateenindustasud	eurot väljalendava reisija kohta	[...]	[...]	[...]	[...]
Lennujaama julgestustasud	eurot väljalendava reisija kohta	0	0	0	0
Lennundustulud	tuhandetes eurodes	[...]	[...]	[...]	[...]
Lennundusvälised tulud	tuhandetes eurodes	[...]	[...]	[...]	[...]
Kogutulu	tuhandetes eurodes	[...]	[...]	[...]	[...]
Kulud					
Tegevuskulud	tuhandetes eurodes	[...]	[...]	[...]	[...]
Turundus	tuhandetes eurodes	[...]	[...]	[...]	[...]
AMSi turundus	tuhandetes eurodes	0	0	0	0
Amortisatsioon	tuhandetes eurodes	0	[...]	[...]	[...]
Kulud kokku	tuhandetes eurodes	[...]	[...]	[...]	[...]
Netorahavoog	tuhandetes eurodes	[...]	[...]	[...]	[...]
Jääkväärtus	tuhandetes eurodes	0	0	0	0
Rahavood kokku	tuhandetes eurodes	[...]	[...]	[...]	[...]
Aastate arv, mille jooksul peab rahavoog laekuma	aastad	0,2	1,2	2,2	3,0
Diskontotegur	—	[...]	[...]	[...]	[...]
Nüüdispuhasväärtus	tuhandetes eurodes	[...]			
Nüüdispuhasväärtus	miljonites eurodes	[...]			

- (111) Oxera märkis, et 2000. aasta kokkuleppes ja lisakokkuleppes nr 2 sätestatud tasude alusel oleks lennujaam võinud eeldada lennundusega seotud tulusid kokku [...] euro ulatuses. Lennundusega mitteseotud tulude puhul kasutas Oxera taas FLG äriplaani keskmisest stsenaariumist saadud teavet, mille kohaselt prognoositakse tulude püsimumist 2010. aasta tasemel ja hinnatakse tulude suuruseks [...] eurot.
- (112) Sama lähenemisviisi järgides prognoosis Oxera, et täiendavad tegevuskulud on kokku [...] eurot. Turunduskulude arvutus põhines algse 2000. aasta kokkuleppe tingimustel, mille väärtused korrutati Ryanairi väljalendavate reisijate arvu asjaomase prognoosiga.
- (113) Põhjendustes 82–96 nimetatud põhjustel peab komisjon Oxera meetodit usaldusväärseks.
- (114) Komisjon märgib, et Oxera lisas lisakokkuleppe nr 2 arvutusse investeerimiskulud, mis koosnevad amortisatsioonikulude reisijatega seotud osast. Kulud hinnatakse kavandatud investeeringute regressioonanalüüsi ja eeldatava reisijate arvu järgi vastavalt äriplaanile.
- (115) Komisjon märgib, et vastavalt FLG 2010. aasta äriplaani keskmisele stsenaariumile ei olnud investeeringud Ryanairile spetsiifilised, vaid neid oleks võinud kasutada teisedki lennuettevõtjad. Seetõttu ei olnud lisakokkuleppes nr 2 tulenevate lisakulude hulgas vaja investeerimiskulusid arvesse võtta. Nagu Saksamaa rõhutas, tegi FLG pidevalt jõupingutusi teiste lennuettevõtjate ligimeelitamiseks ja oli selles edukas, sest lennujaamas tegutses ka WizzAir. Lisaks märgib komisjon, et FLG-le ei seatud 2010. aasta kokkulepetes siiski investeeringute tegemise kohustust.
- (116) Nendel põhjustel teeb komisjon järelduse, et Lübecki lennujaama tehtud investeeringute liigitamata jätmise lisakokkuleppe nr 2 alla oli mõistlik. Komisjon märgib siiski ka seda, et isegi kui investeerimiskulud oleksid liigitatud kokkuleppe alla, oleks oodatav nüüdispuhasväärtus ikkagi positiivne, ulatudes [...] euron.
- (117) Lisaks sellele näitab Oxera tehtud tundlikkus analüüs positiivset nüüdispuhasväärtust järgmistes stsenaariumites:
- arvutades 10 % diskontomääraga (positiivne nüüdispuhasväärtus [...] eurot);
 - kasutades Ryanairi äriplaani keskmises stsenaariumis eelprognoositud reisijate arvu asemel tegelikku, tagantjärele kinnitatud reisijate arvu (positiivne nüüdispuhasväärtus [...] eurot);
 - kasutades äriplaanis eeldatud kulude asemel FLG 2000.–2010. aasta⁽¹⁾ tegelikest andmetest saadud tegevuskulusid (positiivne nüüdispuhasväärtus [...] eurot).
- (118) Sellega seoses kehtivad põhjendustes 98–101 esitatud varasemad väited ka lisakokkuleppe nr 2 kohta.
- (119) Seepärast leiab komisjon, et lisakokkuleppe nr 2 oli eelvaates tõenäoliselt kasumlik. Selgelt positiivse mõju tõttu võib kokkulepet vaadelda ka osana lennujaama pikaajaliselt kasumlikkusele keskenduvast üldstrateegiast.

6.2.5. Hindamise tulemus

- (120) Esitatud teabele tuginedes leiab komisjon, et FLG-l oli võimalik oodata 2010. aastal Ryanairiga sõlmitud kokkulepetest positiivse lisatulemuse suurenemist.
- (121) Lisaks sellele võib põhjendatult eeldada, et lisakokkuleppe nr 1 kasumlikkus oleks pidevalt suurenev isegi siis, kui võtta arvesse AMSiga sõlmitud turundusteenuste kokkulepet.
- (122) Seepärast leiab komisjon, et FLG tegutses Ryanairiga 2010. aasta kokkuleppeid sõlmides turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana. Need kokkulepped ei anna seega ühtegi majanduslikku eelist, mida Ryanair ei oleks saanud tavapärastel turutingimustel.

⁽¹⁾ Oxera sõnul ei saanud ta FLG-lt andmeid, mis hõlmavad ajavahemikku pärast 2010. aastat.

7. JÄRELDUS

(123) Komisjon jõudis järeldusele, et 2010. aasta lisakokkulepped ei anna Ryanairile majanduslikku eelist. Seega ei kujuta ei lisakokkulepe nr 1 ega lisakokkulepe nr 2 endast riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Äriühingute Ryanair Ltd ja Flughafen Lübeck GmbH vahel 29. märtsil 2010 sõlmitud lisakokkulepe nr 1 ei kujuta endast riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

Äriühingute Ryanair Ltd ja Flughafen Lübeck GmbH vahel 31. oktoobril 2010 sõlmitud lisakokkulepe nr 2 ei kujuta endast riigiabi aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Brüssel, 22. veebruar 2018

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER
