

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2018/1276,**annettu 22 päivänä helmikuuta 2018,****asiassa SA.31149 (2012/C) – Saksa****Väitetty valtiontuki Ryanairille***(tiedoksiannettu numerolla C(2018) 1034)***(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan 1 alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

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

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Komissio ilmoitti 10 päivänä heinäkuuta 2007 päivätyllä kirjeellä Saksalle päätöksestään, jäljempänä 'vuoden 2007 aloittamispäätös', aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukainen menettely, joka koskee Lyypekin lentoaseman rahoitusta, Lyypekin kaupungin ja Infratil Limitedin, jäljempänä 'Infratil', välisiä rahoitussuhteita sekä lentoaseman ja lentoyhtiö Ryanairin välisiä rahoitussuhteita. Muodollinen tutkintamenettely kirjattiin rekisteriin viitteellä SA.21877 (C 24/2007). Vuoden 2007 aloittamispäätökseen hyväksyttiin oikaisu 24 päivänä lokakuuta 2007.
- (2) Vuoden 2007 aloittamispäätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 29 päivänä marraskuuta 2007 ⁽²⁾. Oikaisu julkaistiin 7 päivänä joulukuuta 2007 ⁽³⁾. Komissio kehotti asianomaisia esittämään kyseisiä toimenpiteitä koskevat huomautuksensa kuukauden kuluessa päätöksen julkaisemisesta.
- (3) Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung e.V., jäljempänä 'SGF' ⁽⁴⁾, toimitti 28 päivänä tammikuuta 2009 asiassa SA.21877 kantelun, joka kirjattiin rekisteriin viitteellä SA.27585.
- (4) SGF toimitti 22 ja 30 päivänä kesäkuuta 2010 uuden kantelun, jonka mukaan Saksa oli myöntänyt Flughafen Lübeck GmbH:lle, jäljempänä 'FLG', ja Infratilille lisää sääntöjenvastaista valtiontukea. Tämä kantelu kirjattiin viitteellä SA.31149.
- (5) Komissio ilmoitti 22 päivänä helmikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä Saksalle päätöksestään aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukainen menettely, joka koskee FLG:lle, Infratilille, Ryanairille ja muille Lyypekin lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille mahdollisesti myönnettyä valtiontukea, jäljempänä 'vuoden 2012 aloittamispäätös' ⁽⁵⁾.
- (6) Vuoden 2012 aloittamispäätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 10 päivänä elokuuta 2012 ⁽⁶⁾. Komissio kehotti asianomaisia esittämään kyseisiä toimenpiteitä koskevat huomautuksensa kuukauden kuluessa päätöksen julkaisemisesta.

⁽¹⁾ EUVL C 241, 10.8.2012, s. 56.

⁽²⁾ EUVL C 287, 29.11.2007, s. 27.

⁽³⁾ EUVL C 295, 7.12.2007, s. 29.

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

⁽⁵⁾ Ennen menettelyn aloittamista tutkittiin toimenpiteet asioissa CP 31/2009 (SA.27585) ja CP 162/2010 (SA.31149).

⁽⁶⁾ Komission päätös, annettu 22 päivänä helmikuuta 2012, valtiontuesta N:o SA.27585 ja SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 ja CP 162/2010) – Lyypekin lentoasemalle, Infratilille ja lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille (Ryanair, Wizz Air ja muut) mahdollisesti myönnetty valtiontuki – Saksa – Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti (EUVL C 241, 10.8.2012, s. 56).

- (7) Komissio yhdisti menettelyt SA.21877, SA.27585 ja SA.31149 vuonna 2014.
- (8) Komissio antoi 7 päivänä helmikuuta 2017 lopullisen päätöksen asioissa SA.21877, SA.27585 ja SA.31149 ⁽¹⁾. Kyseisessä komission päätöksessä arvioitiin Ryanairille mahdollisesti myönnettyjen valtiontukien osalta vain lentoaseman pitäjän ja Ryanairin vuonna 2000 tekemää sopimusta. Komissio totesi päätöksessään, että päätöksen tekoajankohtana sillä ei ollut riittävästi tietoja arvioidakseen, ovatko myöhemmät, varsinkin vuonna 2010 tehdyt sopimukset Ryanairille myönnettyä valtiontukea. Se totesi, että tästä syystä näitä sopimuksia arvioidaan erillisessä päätöksessä ⁽²⁾.
- (9) Saksalle lähetettiin 27 päivänä heinäkuuta 2017 tietopyyntö, joka koski FLG:n ja Ryanairin kahta lisäsopimusta vuodelta 2010 ja Oseran 6 päivänä helmikuuta 2015 päivättyä raporttia ⁽³⁾. Saksa pyysi jatkamaan pyydettyjen tietojen toimittamisen määräaikaan, ja komissio suostui tähän 2 päivänä elokuuta 2017. Pyydetty tiedot toimitettiin 20 päivänä syyskuuta 2017.
- (10) Ryanairille lähetettiin tietopyyntö 22 päivänä syyskuuta 2017, ja se välitettiin Saksalle. Tämän jälkeen Ryanair ja Osera toimittivat tietoja 6 päivänä lokakuuta 2017. Komissio toimitti Ryanairilta saamansa asiakirjat Saksalle 24 päivänä lokakuuta 2017 ja pyysi tätä esittämään niistä huomautuksia.
- (11) Komissio viittaa asioita SA.21877, SA.27585 ja SA.31149 koskevan menettelyn osalta päätöksen (EU) 2017/2336 johdanto-osan 1–61 kappaleisiin.

2. TOIMENPITEIDEN YKSITYSKOHTAINEN KUVAUS

2.1 Taustatietoja tutkinnasta ja toimenpiteistä

2.1.1 Tietoja lentoasemasta ja matkustajamäärien kehityksestä

- (12) Lyypekin lentoasema sijaitsee 73 kilometrin päässä Hampurin kaupungista Schleswig-Holsteinin osavaltiossa Saksassa.
- (13) Lentoasema itse määrittelee vaikutusalueekseen Hampurin ja Öresundin (Kööpenhaminan suuralue / Malmö) suurkaupunkialueet.
- (14) Lentoaseman vuonna 2009 teettämän markkinatutkimuksen ⁽⁴⁾ mukaan suurin osa (47,20 prosenttia) Lyypekin lentoaseman (lähteistä) matkustajista tuli Hampurista. Hampurin lentoasema sijaitsee 78 kilometrin päässä Lyypekin lentoasemasta, mikä vastaa noin 65 minuutin ajomatkaa.
- (15) Vuoteen 2000 asti lentoasema oli riippuvainen tilauslentojen ja yleisilmailuun liittyvien lentojen tuottamista tuloista. Vuonna 2000 lentoasema muutti liiketoimintamallinsa halpalentoyhtiöiden lentoasemaksi, jonka tulot syntyvät lentoliikenteeseen liittyvien ja siihen liittymättömien toimintojen yhdistelmästä. Tästä ajankohdasta lähtien lentoyhtiö Ryanair lensi valtaosan Lyypekin lentoaseman lennoista. Vuonna 2010 sen osuus liikenteestä oli noin 90 prosenttia.
- (16) Lyypekin lentoaseman pitäjä oli alun perin FLG, joka on rajavastuuyhtiö ja jonka ainoa osakas oli Lyypekin kaupunki. Lentoasema yksityistettiin ensimmäisen kerran vuonna 2005, mutta Lyypekin kaupunki osti sen takaisin vuonna 2009. Lyypekissä huhtikuussa 2010 järjestetyssä kansanäänestyksessä varmistettiin lentoaseman säilyminen ja hyväksyttiin lisäinvestoinnit lentoaseman laajentamiseksi, kunnes sille saataisiin uusi yksityinen sijoittaja. Vuonna 2012 lentoasemalle löytyi uusi yksityinen sijoittaja. Lentoaseman omistaja on vaihtunut viime vuosina useasti.
- (17) Matkustajamäärä kasvoi 48 652 matkustajasta vuonna 1999 aina 697 559 matkustajaan vuonna 2009. Sen jälkeen matkustajamäärä on vähentynyt asteittain vastoin lentoaseman odotuksia, sillä se arvioi matkustajamäärän kasvavan 2,2 miljoonaan vuoteen 2015 mennessä.

⁽¹⁾ Komission päätös (EU) 2017/2336, annettu 7 päivänä helmikuuta 2017, väitetystä valtiontuesta SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) ja SA.31149 (2012/C), jonka Saksa on myöntänyt yrityksille Flughafen Lübeck GmbH, Infratil Limited ja Ryanair sekä muille lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille (EUVL L 339, 19.12.2017, s. 1).

⁽²⁾ Ks. päätöksen (EU) 2017/2336 johdanto-osan 186 kappale.

⁽³⁾ Oseran raportti: Economic Market Economy Operator Principle (MEOP) Assessment: Lübeck airport, 6. helmikuuta 2015.

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

- (18) Tämän päätöksen antamisajankohtana yksikään lentoyhtiö ei enää liikennöi Lyypekin lentoasemalta. Tarjolla ei ole reitti- eikä tilauslentoja.

2.1.2 Vuonna 2000 tehty sopimus

- (19) FLG teki vuoden 2000 toukokuussa Ryanairin kanssa sopimuksen lentoasemapalveluista, jäljempänä 'vuoden 2000 sopimus', jossa vahvistettiin Ryanairilta perittävät lentoasemamaksut ja lentoaseman suorittamat markkinointimaksut. Vuoden 2000 sopimuksen oli määrä tulla voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2000 ja jatkua 31 päivään toukokuuta 2010.
- (20) Lontoon Stanstedin reittiin liittyvät kustannukset ja tulot oli eritelty sopimuksessa seuraavasti:

Taulukko 1

Vuoden 2000 sopimukseen liittyvät kustannukset ja tulot FLG:n näkökulmasta

	< 18 lentokoneen kääntöä viikossa	≥ 18 kääntöä viikossa
FLG:n kustannukset		
Markkinointituki – kustannukset saapuvaa matkustajaa kohti	[...] euroa (*)	[...] euroa
	31 päivään toukokuuta 2005 asti	1 päivästä kesäkuuta 2005 lähtien
FLG:n tulot		
Ryanairilta perittävät maksut lentokonetta kohti	[...] euroa	[...] euroa
Ryanairilta perittävät maksut saapuvaa matkustajaa kohti	[...] euroa	[...] euroa
Ryanairilta perittävät nettomaksut saapuvaa matkustajaa kohti (maksuista on vähennetty markkinointituki)	[...] euroa	[...] euroa
Muut:		
Liikevaihdosta perittävä maksu FLG:n myymää matkalippua kohti	(...)	(...)
Liikevaihdosta perittävä palkkio FLG:n varaamaa vuokra-autoa kohti	(...)	(...)
Turvallisuusmaksu (Ryanairilta asianomaiselle hallintoelimelle)	[...] euroa	[...] euroa
(*) Luottamuksellinen tieto.		

2.2 Lentoaseman pitäjän FLG:n mahdollinen valtiontuki Ryanairin hyväksi

- (21) Ryanair ja FLG tekivät vuoden 2010 maaliskuu- ja lokakuussa kaksi edellä mainittuun vuoden 2000 sopimukseen liittyvää lisäsopimusta, jäljempänä yhdessä 'vuoden 2010 sopimukset' tai 'vuoden 2010 lisäsopimukset'.
- (22) Ensimmäinen, 29 päivänä maaliskuuta 2010 tehty lisäsopimus, jäljempänä 'lisäsopimus nro 1', kattoi 28 päivän maaliskuuta 2010 ja 30 päivän lokakuuta 2010 välisen ajanjakson. Lisäsopimuksella jatkettiin vuoden 2000 sopimusta, joka olisi päättynyt toukokuussa 2010, ja otettiin käyttöön uusi matkustajakohtainen [...] euron markkinointimaksu, joka oli määrä periä FLG:ltä vastikkeena Ryanairin järjestämästä ajallisesti rajatusta markkinointitapahtumasta. Tätä uutta markkinointipalvelumaksua perittiin vuoden 2000 sopimuksessa

säännellyn markkinointipalvelumaksun lisäksi, joka oli [...] euroa matkustajaa kohti (kun lentokoneen kääntöjä oli alle 18 viikossa) tai [...] euroa matkustajaa kohti (kun kääntöjä oli yli 18 viikossa). Koska Ryanairilla oli yli 18 kääntöä viikossa, FLG:n oli maksettava Ryanairille järjestelyn voimassaoloaikana yhteensä [...] euroa matkustajaa kohti. Kaikki muut vuoden 2000 sopimuksen ehdot säilyivät ennallaan, joten FLG:lle lähtevää matkustajaa kohti maksettavien matkustajapalvelumaksujen määrä oli [...] euroa ja asematasopalvelumaksujen määrä kääntöä kohti [...] euroa.

- (23) Lisäsopimuksen nro 1 päättymisen jälkeen allekirjoitettiin toinen lisäsopimus 31 päivänä lokakuuta 2010, jäljempänä 'lisäsopimus nro 2'. Lisäsopimuksessa nro 2 ei säilytetty lisäsopimuksen nro 1 ehtoja, vaan palattiin vuoden 2000 sopimuksessa vahvistettuihin markkinointimaksuihin, ja kyseisen sopimuksen ehtojen voimassaoloa jatkettiin kolmella vuodella 1 päivään marraskuuta 2013 asti.
- (24) Lisäsopimuksen nro 1 tekopäivänä, 29 päivänä maaliskuuta 2010, FLG teki myös markkinointipalvelusopimuksen Airport Marketing Services Limitedin, jäljempänä 'AMS', kanssa. AMS on Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö. Tämä markkinointipalvelusopimus kattoi 29 päivän maaliskuuta 2010 ja 30 päivän lokakuuta 2010 välisen ajanjakson, ja siinä määritettiin AMS:n verkkosivustolla www.ryanair.com toimittamat markkinointipalvelut, joista FLG maksaisi [...] euroa.

2.3 Tutkinnan kohde

- (25) FLG:n ja Ryanairin välinen vuoden 2000 sopimus oli päätöksen (EU) 2017/2336 kohteena. Tämä päätös koskee näin ollen vain vuoden 2010 lisäsopimusta nro 1 ja lisäsopimusta nro 2.

2.4 Menettelyn aloittamisen syyt

- (26) Komissio epäili, että Ryanairille annettiin vuoden 2010 sopimuksilla valikoivaa etua ja että ne ovat siten SEUT 107 artiklassa tarkoitettua valtiontukea.

3. SAKSAN HUOMAUTUKSET

- (27) Saksa katsoi, että vuoden 2010 sopimukset eivät vääristäneet tai uhanneet vääristää kilpailua eivätkä vaikuttaneet jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska Lyypekin lentoasema on pieni paikallinen lentoasema, joka ei kilpaile Hampurin lentoaseman tai muiden lentoasemien kanssa.
- (28) Saksa huomautti lisäsopimuksen nro 1 osalta, että se oli markkinaehtojen mukainen eikä siitä koitunut etua Ryanairille. Saksa viittasi perusteluna asiassa *Helaba I* annettuun tuomioon ⁽¹⁾ ja totesi, että koska muut alueellisten lentoasemien pitäjät tarjosivat Ryanairille samanlaisia ehtoja, etua ei koitunut. Saksa väitti lisäksi, että Ryanairin vertailuanalyysi oli todistanut tämän.
- (29) Saksa katsoi, että Ryanairin ja Wizz Airin kaltaiset halpalentoyhtiöt tarvitsivat vähemmän maahuolinta- ja infrastruktuuripalveluja. Ensinnäkin Lyypekin lentoasemalla tarvittiin vähemmän lähtöselvitystiskejä, koska matkustajat pystyivät tekemään lähtöselvityksen Ryanairin lennoille verkossa. Toiseksi matkustajabusseja ei ollut. Kolmanneksi Ryanairin lentokoneet olivat maassa vähemmän aikaa, koska kävelyetäisyydet Lyypekin lentoasemalla ovat lyhyet. Neljänneksi jatkolentoja ei ollut ja matkatavaroita oli vähemmän matkustajaa kohden, joten tiloja tarvittiin vähemmän. Viides ja viimeinen perustelu oli, että maahuolinnan siivouspalveluja tarvittiin vähemmän, koska lentohenkilöstö huolehti usein siivouksesta lentokoneen sisällä.
- (30) Saksa totesi, että lisäsopimuksessa nro 2 oli kysevuoden 2000 sopimuksen jatkamisesta ilman merkittäviä muutoksia. Saksa katsoi vuoden 2000 sopimuksen olevan markkinataloustoimijaa koskevan kriteerin mukainen.
- (31) Saksa totesi lisäksi, että asiassa *Stardust Marine* annetun tuomion ⁽²⁾ perusteella etujen, joita Ryanairin väitetään saaneen, ei voida katsoa johtuvan valtiosta. Saksan mukaan FLG toimi itsenäisesti eikä valtio käyttänyt sen suhteen vaikutusvaltaansa. Lisäksi Saksa totesi, ettei FLG ollut osa julkishallinnon rakenteita. Lisäksi FLG:n hallintoa koskeva viranomaisvalvonta rajoittuu ilmailuun ja yleisen edunpiiriin kuuluviin seikkoihin eikä kata liiketoiminnan johtamista.

⁽¹⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 3.3.2010, *Bundesverband deutscher Banken v. komissio* (*Helaba I*), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

⁽²⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, *Ranskan tasavalta v. Euroopan yhteisöjen komissio* (*Stardust Marine*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

4. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

4.1 Flughafen Lübeck GmbH

- (32) FLG totesi, etteivät toimenpiteet johtuneet Saksan valtiosta, koska FLG neuvotteli sopimukset itsenäisesti.

4.2 Ryanair

- (33) Myös Ryanair katsoi, etteivät vuoden 2010 sopimukset johtuneet valtiosta.
- (34) Lisäksi Ryanair väitti, ettei tuki ollut valikoiva, koska vuoden 2010 sopimukset olivat vain lyhyitä lisäsopimuksia, joilla jatkettiin vuoden 2000 sopimuksen mukaisten järjestelyjen voimassaoloa. Ainoa uusi seikka oli markkina-ehdoilla toteutettu mukautus markkinointitukeen.
- (35) Ryanair totesi, että FLG:n kanssa tehty sopimus perustui taloudellisiin näkökohtiin. Lyypekin lentoasemaa pidettiin kannattavana Hampurin lentoaseman toissijaisena lentoasemana ja itse Lyypekin kaupunkia arvokkaana kulttuurimatkakohteena. Ryanairilla ei ollut esittää liiketoimintasuunnitelmaa, jonka avulla se olisi voinut perustella toiminnan aloittamisen Lyypekin lentoasemalla, mutta se korosti, että tällaista liiketoimintasuunnitelmaa ei lähtökohtaisesti edellytetä yksityiseltä sijoittajalta. Ryanair selvensi, että sen palvelut Lyypekin lentoasemalla oli lopetettu taloudellisista syistä, joita olivat muun muassa kustannusten nousu ja ennakoitua pienempi tuotto (talouden taantuman seurauksena).
- (36) Ryanair totesi, että unionin alueelliset lentoasemat olivat vaikeassa markkina-asemassa. Tästä syystä oli otettava huomioon sekä lentoliikenteeseen liittyvästä että siihen liittymättömästä toiminnasta saadut lentoaseman tulot, mihin viitataan single till -lähestymistapana. Koska Ryanairin kanssa tehdyistä sopimuksista on yleensä odotettavissa suuria matkustajamääriä, tällaiset liiketoimintasuhteet auttavat usein lisäämään lentoaseman tunnettuutta ja houkuttelemaan toisia lentoyhtiöitä sekä vähittäiskauppoja ja muita palveluntarjoajia. Lisäksi Ryanair totesi olevan vahvaa näyttöä siitä, että matkustajamäärien kasvu johtaisi lentoliikenteeseen liittymättömästä toiminnasta saatavien tulojen lisääntymiseen.
- (37) Ryanair katsoi, että markkinataloustoimijan näkökulmasta mikä tahansa kaupallinen tarjous on tavallisesti parannus vallitsevaan tilanteeseen, mikäli odotetut marginaalilyhydyt ovat marginaalikustannuksia suuremmat. Lisäksi Ryanairin mukaan on otettava huomioon, että sen tarpeet muihin lentoyhtiöihin verrattuna ovat huomattavasti pienemmät sen liiketoimintamallin ja toiminnan tehokkuuden vuoksi.
- (38) Ryanair vertaili Lyypekin lentoasemaa samankokoisiin ja samankaltaisessa tilanteessa oleviin lentoasemiin. Se käytti vertailukohtina Bournemouthin, Grenoblen, Knockin, Maastrichtin, Nîmesin ja Prestwickin lentoasemia. Ryanairin vertailulentoasemilla suorittamien maksujen tarkastelu osoitti, että kustannukset Lyypekin lentoasemalla olivat vertailulentoasemien keskitasoa korkeammat sekä matkustajaa että käyntöä kohden.
- (39) Ryanair on toimittanut komissiolle kaksi Oxeran laatimaa raporttia⁽¹⁾, joissa arvioidaan vuoden 2010 lisäsopimusten odotettua kannattavuutta. Molemmat raportit perustuvat liiketoimintasuunnitelmaan, jonka Lyypekin lentoasema laati vuonna 2010 ennen vuoden 2010 lisäsopimusten allekirjoittamista. Raporttien mukaan vuoden 2010 lisäsopimusten tekoajankohtana katsottiin realististen olettamusten perusteella, että molemmat lisäsopimukset ovat riittävän kannattavia ja että markkinataloustoimijan tavoin toimiva lentoasema olisi todennäköisesti tarjonnut samanlaisia ehtoja. Oxeran mukaan näin on myös silloin, kun tarkastellaan AMS:n kanssa tehtyä markkinointipalvelusopimusta yhdessä vuoden 2010 lisäsopimusten kanssa ja kun otetaan huomioon AMS:stä aiheutuvat kustannukset mutta ei siitä kertyviä tuloja.
- (40) Ryanair totesi AMS:n kanssa tehdystä markkinointipalvelusopimuksesta, että tällaiset sopimukset ovat molemmille osapuolille suotuisia, koska Ryanairin verkkosivusto on hyvin suosittu ja asianomainen lentoasema saa näin lisää kansainvälistä näkyvyyttä, sen tuoteimago vahvistuu ja lentomat kustajien määrä kasvaa, kuten vahvistettiin 26 päivänä syyskuuta 2014 päätetyssä Oxeran raportissa.

⁽¹⁾ Oxeran raportti: Economic MEOP Assessment: Lübeck airport, 6. helmikuuta 2015; Oxeran raportti: Response to the European Commission's request, 6. lokakuuta 2017.

4.3 Air Berlin

- (41) Air Berlin totesi, että Ryanairin Lyypekin lentoasemalta tarjoamat reitit kilpailivat suoraan Air Berlinin Hampurin lentoasemalta tarjoamien reittien kanssa. Tämä koskee etenkin Lontoon, Milanon ja Barcelonan reittikohteita, koska molemmilla lentoyhtiöillä on ne reittivalikoimassaan.
- (42) Air Berlin katsoi, että Ryanairin markkinointistrategian tarkoituksena oli houkutella mahdollisia asiakkaita muun muassa Air Berliniltä. Ryanairin halpojen hintojen vuoksi asiakkaat olivat siirtyneet Hampurista Lyypekin lentoasemalle. Air Berlin totesi, että valtiontuen tuloksena Air Berlinille oli aiheutunut merkittäviä taloudellisia tappioita. Air Berlinin oli lopetettava joidenkin lentojensa liikennöinti Ryanairin Lyypekin lentoasemalta tarjoaman rinnakkaispalvelun vuoksi. Lisäksi Air Berlin väitti, että sen oli vaikeaa tarjota uusia reittikohteita Hampurin lentoasemalta niin kauan kuin Ryanair liikennöi samoihin kohteisiin Lyypekin lentoasemalta liian alhaisin hinnoin.
- (43) Air Berlin katsoi myös, että Ryanairin kanssa tehty sopimus johtui Saksan valtiosta, FLG:n yhtiöjärjestyksen mukaan hallintoneuvoston on hyväksyttävä lentoaseman käytöstä perittävät maksut (yhtiöjärjestyksen 12 kohta). Neljä hallintoneuvoston kuudesta jäsenestä oli Lyypekin kaupungin valitsemia. Tästä syystä Air Berlin katsoi, että Lyypekin kaupungin voitiin katsoa olleen vastuussa sopimuksesta.
- (44) Air Berlinin mukaan myös AMS:n ja FLG:n välinen markkinointipalvelusopimus herätti epäilyksiä, koska markkinointituesta saatavat edut eivät vaikuta olevan missään yhteydessä Ryanairin tosiasiallisiin markkinointimenoihin.

5. SAKSAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSISTA

5.1 Saksan huomautukset Ryanairin huomautuksista

- (45) Saksan mukaan Ryanairin huomautukset osoittavat Lyypekin lentoaseman toimineen markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti.
- (46) Saksa korosti erityisesti Ryanairin johdonmukaista lähestymistapaa, jossa sopimusten markkinaehtoisuus todistettiin kannattavuus- ja vertailuanalyysilla.
- (47) Saksan mukaan vuoden 2010 lisäsopimukset eivät johtuneet valtiosta, koska FLG oli neuvotellut ja sopinut niistä itsenäisesti, eikä Lyypekin kaupunki ollut niissä osallisena. Saksa huomautti lisäksi lisäsopimuksen nro 2 osalta, että sillä vain jatkettiin vuoden 2000 sopimusta eikä se siten sisältänyt oleellisia muutoksia. Näin ollen kaikki vuoden 2000 sopimusta koskevat näkökohdat koskevat myös tätä lisäsopimusta.
- (48) Saksa totesi, että koska FLG ei ole käyttänyt sopimuksen yhteydessä julkisia varoja, on vaikea ymmärtää, miksi FLG:n ja AMS:n välinen markkinointipalvelusopimus on tämän tutkinnan kohteena. AMS:n kanssa tehdyn markkinointipalvelusopimuksen mukaiset kustannukset katettiin yksityisistä varoista, jotka olivat peräisin Lyypekin teollisuus- ja kauppakamarilta, joka edustaa yksityisiä yrityksiä. Saksa totesi lisäksi, että AMS:n kanssa tehdyn markkinointipalvelusopimuksen voidaan katsoa olevan markkinaehtoinen. Tätä tukee toteamus siitä, että FLG:ltä perittiin vähemmän kustannuksia kuin muilta lentoasemilta, joilla oli samanlainen sopimus. Sitä paitsi kyseinen sopimus perustui Ryanairin sitoumukseen laajentaa lentovalikoimaansa kahdella reittikohteella.
- (49) Lisäksi on otettava huomioon Lyypekin lentoaseman tehtävä Hampurin lentoaseman varalentoasemana ja Pohjois-Saksan kannalta tarpeellisena liikenneinfrastruktuurina.

5.2 Saksan huomautukset Air Berlinin huomautuksiin

- (50) Saksan mukaan Air Berlinille olisi myönnetty samat edut kuin Ryanairille, jos se olisi täyttänyt samat matkustajamääriä ja lentotiheyttä koskevat vaatimukset. Air Berlin kuitenkin hylkäsi tarjoukset neuvotteluista FLG:n kanssa, koska yritys ei koskaan aikonutkaan aloittaa liikennöintiä Lyypekin lentoasemalta. Air Berlin ei ole koskaan vastustanut ehtoja, joita Ryanairiin sovellettiin Hampurin lentoasemalla. Lisäksi eri lentoyhtiöt ovat valittaneet (muun muassa komissiolle), että Air Berlin on hyötynyt huomattavasta Yhdistyneiden arabiemiirikuntien myöntämästä valtiontuesta. Air Berlin ei näin ollen voi esittää itseään uhrina pääkilpailijaansa Ryanairiin nähden.

- (51) Saksa oli eri mieltä Air Berlinin lausumasta, jonka mukaan Lyypekin lentoasema ja Hampurin lentoasema kilpailivat keskenään. Saksa totesi etenkin, että vuonna 2000 Hampurin lentoasemalla oli 70 kertaa niin paljon matkustajia kuin Lyypekin lentoasemalla. Muut lentoasemat eivät ole valittaneet asiasta, mikä osoittaa, ettei näiden kahden lentoaseman välillä ole ollut kilpailua.
- (52) Lisäksi Saksa kiisti Air Berlinin väitteen siitä, että Ryanairille oli koitunut taloudellista etua. Saksa totesi, että Air Berlin käytti virheellisiä laskelmia ja että ainoa merkityksellinen peruste sen arvioimiseksi, onko lentoaseman ja lentoyhtiön välinen sopimus markkinaehtoinen, oli markkinataloustoimijaperiaate.

6. TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI

- (53) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (54) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa vahvistetut arviointiperusteet ovat kumulatiivisia. Jotta toimenpide voidaan määritellä valtiontueksi, seuraavien ehtojen on täyttyttävä:
- edunsaaja on yritys
 - toimenpiteestä koituu sille etua
 - etu myönnetään valtion varoista
 - etu on valikoiva ja
 - toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

6.1 Taloudellinen toiminta ja yrityksen käsite

- (55) Yrityksen käsitteellä tarkoitetaan jokaista yksikköä, joka harjoittaa taloudellista toimintaa, riippumatta yksikön oikeudellisesta muodosta tai rahoitustavasta. Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla.
- (56) Koska Ryanair on yksityinen yritys, joka tuottaa lentoliikennepalveluja korvausta vastaan ja tavoittelee voittoa, Ryanair on yritys, joka harjoittaa taloudellista toimintaa. Se on näin ollen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys.

6.2 Taloudellinen etu

- (57) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu etu on mikä tahansa taloudellinen hyöty, jota yritys ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, toisin sanoen ilman valtion toimenpidettä ⁽¹⁾.
- (58) Kun lentoaseman käytettävissä on julkisia varoja, tuki lentoyhtiöille voidaan periaatteessa sulkea pois silloin, kun lentoaseman ja lentoyhtiön välinen suhde on tavanomaisten markkinaehtojen mukainen. Tutkittaessa, noudatetaanko tätä niin kutsuttua markkinataloustoimijaperiaatetta, on vertailtava viranomaisten toimintaa tavanomaisissa markkinaolosuhteissa toimivan vastaavanlaisen taloudellisen toimijan toimintaan, jotta saadaan selville, annetaanko sopimuksella etua vastapuolelle ⁽²⁾.

6.2.1 Markkinataloustoimijaperiaatetta koskevat alustavat huomautukset

- (59) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen ⁽³⁾ 53 kohdan mukaan tuki tiettyä lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille voidaan periaatteessa sulkea pois silloin, kun lentoasemapalveluista peritty hinta vastaa markkinahintaa ("ensimmäinen lähestymistapa" – vertailu markkinahinnan kanssa). Toisessa lähestymistavassa tehdään ennakoanalyysi – eli analyysi, jossa tukeudutaan tukea myönnettäessä saatavilla olleisiin tietoihin ja tuolloin ennakoitavissa olleisiin kehityssuuntauksiin – jonka avulla voidaan osoittaa, että järjestely johtaa lentoaseman positiiviseen asteittain nousevaan voitto-osuuteen ja on osa ainakin pitkällä aikavälillä kannattavuuteen johtavaa kokonaisstrategiaa ("toinen lähestymistapa" – kannattavuuden ennakoarviointi) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Ks. esimerkiksi yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11.7.1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) ym. v. La Poste ym., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60 kohta.

⁽²⁾ Ks. edellinen alaviite.

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

⁽⁴⁾ Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 53 kohta.

- (60) Ensimmäisen lähestymistavan osalta komissio katsoo, että tällä hetkellä ei voida määrittää asianmukaista vertailukohtaa lentoasemien tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan selvittämiseksi ⁽¹⁾. Siksi komissio katsoo, että kannattavuuden lisääntymistä koskeva ennakkoanalyysi on soveltuvin lähestymistapa arvioitaessa järjestelyjä, jotka lentoasemat ovat tehneet yksittäisten lentoyhtiöiden kanssa.
- (61) Markkinataloustoimijaperiaatteen soveltamisesta vastaavilla markkinoilla veloitettavan keskimääräisen hinnan perusteella voi olla hyötyä, jos kyseinen hinta voidaan luotettavasti määrittää tai laskea muista markkinaindikaattoreista. Tämä menetelmä ei kuitenkaan ole kovin tarkoituksenmukainen lentoasemapalvelujen tapauksessa, koska eri lentoasemien kustannus- ja tuloerakkeet vaihtelevat yleensä merkittävästi. Kustannukset ja tulot riippuvat erityisesti lentoaseman kehitystasesta, lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden lukumäärästä, lentoaseman matkustajaliikennekapasiteetista, infrastruktuurin ja siihen liittyvien investointien tilasta, sääntelypuutteista, jotka voivat vaihdella jäsenvaltioittain, sekä lentoasemalle aikaisemmin mahdollisesti syntyneistä veloista tai velvoitteista ⁽²⁾.
- (62) Puhtaasti vertailevaa analyysia vaikeuttaa lisäksi lentoliikennemarkkinoiden vapautuminen. Kuten tässä asiassa voidaan havaita, lentoasemien ja lentoyhtiöiden väliset liiketoimintakäytännöt eivät aina perustu yksinomaan julkaistuihin maksutariffeihin. Itse asiassa liikesuhteet voivat vaihdella paljonkin. Käytäntöihin kuuluvat matkustajaliikenteeseen liittyvien riskien sekä niihin liittyvien kaupallisten ja rahoituksellisten vastuiden jakaminen, vakiomuotoiset kannustinjärjestelmät sekä riskinjoon vaihtelu sopimusten voimassaoloaikana. Tästä syystä liiketoimea ei itse asiassa voida verrata toiseen liiketoimeen kääntymishinnan tai matkustajakohtaisen hinnan perusteella.
- (63) Lisäksi vertailuanalyysi ei ole sopiva keino määrittää markkinahintoja, jos käytettävissä olevia vertailuarvoja ei ole määritelty markkinanäkökohtien perusteella tai julkiset tukitoimet ovat merkittävästi vääristäneet voimassa olevia hintoja. Tällaisia vääristymiä näyttää esiintyvän ilmailualalla vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 57–59 kohdassa selitetyistä syistä:

”Viranomaiset ovat perinteisesti katsoleet, että julkisessa omistuksessa olevat lentoasemat ovat paikallista kehitystä edistäviä infrastruktuureja eivätkä markkinasääntöjen mukaisesti toimivia yrityksiä. Näiden lentoasemien hintoja ei sen vuoksi yleensä määritetä markkinaseikkojen ja erityisesti vahvojen kannattavuusnäkökymien mukaan, vaan pohjimmiltaan sosiaalisten tai alueellisten näkökohtien perusteella.

Vaikka eräät lentoasemat ovat yksityisessä omistuksessa tai niitä hallinnoivat yksityisyrittäjät ottamatta huomioon sosiaalisia tai alueellisia näkökohtia, kyseisten lentoasemien perimiin hintoihin voivat vaikuttaa huomattavasti hinnat, joita suurin osa julkista tukea saavia lentoasemia veloittaa, koska lentoyhtiöt ottavat nämä hinnat huomioon käydessään neuvotteluja yksityisessä omistuksessa olevien lentoasemien tai yksityisyrittäjien hallinnoimien lentoasemien kanssa.

Näissä olosuhteissa komissio epäilee vahvasti, voidaanko tällä hetkellä määrittää sopiva vertailukohta lentoasemien tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan selvittämiseksi. Tämä tilanne voi muuttua tai kehittyä tulevaisuudessa ...”.

- (64) Unionin tuomioistuimet ovat lisäksi muistuttaneet, että vertailuanalyysi kyseessä olevaan alaan on vain yksi analyysiväline muiden joukossa sen määrittämiseksi, onko edunsaaja saanut taloudellisen edun, jota se ei tavanomaisissa markkinaolosuhteissa olisi saanut ⁽³⁾. Näin ollen komissio voi käyttää tätä lähestymistapaa, mutta se ei ole velvollinen käyttämään sitä, jos se on epäasianmukainen, kuten tässä tapauksessa.
- (65) Ryanairin keskeisen väitteen mukaan markkinataloustoimijatestiä voidaan soveltaa siten, että vertailussa otetaan huomioon muiden eurooppalaisten lentoasemien kaupalliset järjestelyt. Se vertaili Bournemouthin, Grenoblen, Knockin, Maastrichtin, Nimesin ja Prestwickin lentoasemilla suorittamiaan maksuja Lyypekin lentoasemalla sopimusten mukaisesti suorittamiinsa maksuihin. Vertailevassa tutkimuksessa ei kuitenkaan arvioitu, täyttikö vertailulentoasemien otos kaikki vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa asetetut kriteerit, koska siinä arvioitiin vain liikennemääriä, lentoaseman liikenteen lajia ja ympäröivän alueen vaurautta ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 59 kohta.

⁽²⁾ Ks. komission päätös 2011/60/EU, annettu 27 päivänä tammikuuta 2010, valtioneustesta C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovakia – Bratislavan lentoaseman ja Ryanairin välinen sopimus (EUVL L 27, 1.2.2011, s. 24), johdanto-osan 88 ja 89 kappale.

⁽³⁾ Ks. vertailuanalyysi käyttämällä vertailukohtana alan kannattavuutta (eikä hinnoittelua), unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 3.7.2014, Espanja ym. v. komissio, yhdistetyt asiat T-319/12 ja T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, 44 kohta.

⁽⁴⁾ Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 60 kohta, jossa esitetään muut arvioitavat indikaattorit.

- (66) Komissio vertaili vuoden 2012 aloittamispäätöksen johdanto-osan 296 kappaleessa vuoden 2010 lisäopimuksissa vahvistettuja maksuja Hampurin lentoaseman maksuihin. Vertailu herätti epäilyksiä vuoden 2010 lisäopimuksissa vahvistettujen maksujen markkinaehtoisuudesta. Komissio toteaa, että Lyypekin lentoaseman liikennemäärä oli selvästi pienempi kuin Hampurin lentoaseman. Hampuri on liikennemäärältään Pohjois-Saksan suurin lentoasema. Hampurin lentoasemaa käyttivät kaikki lentoliikenteen segmentit, kun taas Lyypekin lentoasema oli erikoistunut halpalentoyhtiöihin, jotka edellyttivät vähemmän lähtöselvitystiskejä, vaihtomat-kustajien tiloja, matkatavaroiden käsittelyhenkilöstöä ja -tiloja sekä siivoushenkilöstöä eivätkä lainkaan matkusta-jabusseja ja mahdollistivat lyhyemmät kääntöajat. Näin ollen Hampurin lentoasema ei ollut riittävän vertailu-kelpoinen Lyypekin lentoaseman kanssa.
- (67) Näiden näkökohtien perusteella komissio katsoo, että nyt käsiteltävään tapaukseen on sovellettava vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa yleisesti suositeltua lähestymistapaa, joka koskee markkinataloustoimijatestin soveltamista lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiin suhteisiin, toisin sanoen kannattavuuden lisääntymistä koskevaa ennakoan-alyysia ⁽¹⁾.

6.2.2 Arviointijakso

- (68) Komission mukaan lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisten sopimusten kannattavuuden arviointijaksoksi olisi määritettävä yleensä sopimuksen voimassaoloaika. Koska lentoyhtiöt pystyvät mukauttamaan toimintojaan lyhyellä aikavälillä eikä tulevan sopimuksen sisältö yleensä ole ennakoitavissa, yksityinen lentoaseman pitäjä ei tavallisesti oleta, että kulloisenkin sopimuksen säännöksiä sovellettaisiin sopimuksen voimassaoloajan päättymisen jälkeenkin ⁽²⁾.
- (69) Vuoden 2010 lisäopimuksia ei tehty samanaikaisesti, vaan niiden välillä kului yli kuusi kuukautta, ja ne kattavat eri ajanjaksot. Ne poikkeavat toisistaan myös sisällöltään, sillä vain lisäopimuksessa nro 1 vahvistetaan huomattavan suuruinen lisämarkkinointimaksu, joka liittyy ajallisesti rajattuun markkinointitapahtumaan.
- (70) Komissio katsoo näin ollen, että sopimukset ovat toisistaan riippumattomia ja että molempien lisäopimusten kannattavuutta on arvioitava erikseen niiden keston ajalta ⁽³⁾.
- (71) Yhteisöjen tuomioistuimien totesi asiassa Stardust Marine annetussa tuomiossa, että "[...] sen tutkimiseksi, vastasiko valtion toiminta markkinataloudessa järkevästi toimivan sijoittajan toimintaa, valtion toiminnan taloudellista järkevyyttä on arvioitava ottaen huomioon rahoitustukien myöntämishetkellä vallinneet olosuhteet, ja on siis syytä jättää tekemättä arviointeja, jotka perustuvat myöhemmin vallinneeseen tilanteeseen" ⁽⁴⁾.
- (72) Kyseisiä sopimuksia tutkittaessa on näin ollen arvioitava sekä sitä, onko tukia annettu, että niiden määrää sopimusten tekohetkellä vallinneiden olosuhteiden ja erityisesti tuolloin saatavilla olleiden tietojen ja ennakoitavissa olleen kehityksen perusteella.

6.2.3 Lisäopimuksen nro 1 arviointi valtiotukisääntöjen perusteella

- (73) Asiassa Charleroi annetun tuomion ⁽⁵⁾ mukaan toimenpiteitä arvioitaessa komission on otettava huomioon kaikki merkitykselliset seikat ja niiden asiayhteys. Kun lentoasema sopii järjestelystä lentoyhtiön kanssa, on tutkittava, pystyykö se kattamaan kaikki järjestelystä johtuvat kustannukset järjestelyn koko ajalta ja saamaan kohtuullisen voittomarginaalin käyttäen pohjana vakaita keskipitkän aikavälin näkymiä ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 63 ja 61 kohta.

⁽²⁾ Ks. esimerkiksi komission päätös (EU) 2015/1227, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, valtiontuesta SA.22614 (C 53/07), jonka Ranska on myöntänyt Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarille, Ryanairille, Airport Marketing Services -yhtiölle ja Transavialle (EUVL L 201, 30.7.2015, s. 109).

⁽³⁾ Ks. myös yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 15.9.1998, BP Chemicals Limited v. komissio (BP Chemicals), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, 170 ja 171 kohta; komission päätös, annettu 19 päivänä joulukuuta 2012, valtiontuesta N:o SA.35378 (2012/N) – Saksa – Berlinin Brandenburgin lentoaseman rahoittaminen (EUVL C 36, 8.2.2013, s. 10), johdanto-osan 14–33 kappale.

⁽⁴⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranska v. komissio (Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 71 kohta.

⁽⁵⁾ Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 17.12.2008, Ryanair v. komissio (Charleroi), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 59 kohta.

⁽⁶⁾ Ks. vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 63 kohta.

- (74) Tämä mitataan sopimuksesta odotettavissa olevien lisätuottojen ja lisäkustannusten välisenä erotuksena niin, että tuloksena saatava kassavirta diskontataan asianmukaisella diskonttorokorolla.
- (75) Tätä lähestymistapaa tukee se, että lentoaseman pitäjän saattaa objektiivisesti katsoen kannattaa tehdä lentoyhtiön kanssa liiketoimi. Tähän eivät vaikuta vertailut niihin sopimusehtoihin, joita muut lentoasemien pitäjät tarjoavat lentoyhtiöille tai joita sama lentoaseman pitäjä tarjoaa muille lentoyhtiöille.
- (76) Komissio toteaa tässä yhteydessä myös, että hintaerottelu on tavanomainen liiketoimintakäytäntö. Hintaerottelun on kuitenkin oltava liiketaloudellisesti perusteltua.
- (77) Sopimukseen perustuvaa kannattavuuden lisääntymistä arvioitaessa on asianmukaista ottaa huomioon vain sopimuksen keston eli 28 päivän maaliskuuta ja 30 päivän lokakuuta 2010 välisenä ajanjaksona aikana syntyneet lisäkustannukset ja -tulot.
- (78) Oxera esitti tämän lähestymistavan mukaisesti vuosien 2010 lisäsopimukseen perustuvaa kannattavuuden paranemista koskevan ennakkolaskelman ⁽¹⁾. Laskelmassa otetaan huomioon kaikki lisäliikenne sekä kaikki kustannukset ja tulot, jotka liittyvät Ryanairin toimintaan Lyypekin lentoasemalla. Koska vuoden 2000 sopimuksen voimassaoloaika olisi päättynyt toukokuussa 2010, tämä on komission mukaan asianmukaista.
- (79) Oxeran analyysi perustuu FLG:n ja Ryanairin välisiin sopimusehtoihin, FLG:n todellisiin taloustietoihin sekä FLG:n 10 päivänä maaliskuuta 2010 laatiman ja Saksan esittämän liiketoimintasuunnitelman sisältämiin ennakoarvioihin ⁽²⁾. Tämä liiketoimintasuunnitelma sisältää ennakoarvion Lyypekin lentoaseman matkustajamäärästä sekä odotetut kustannukset ja tulot ajanjaksolla 2010–2015. Se laadittiin alun perin vuoden 2009 joulukuussa, ja sitä korjattiin myöhemmin pienentämällä liikennemääriä ja lisäämällä kaksi uutta skenaariota. Oxeran analyysi lisäkustannuksista ja -tuloista perustuu tämän muutetun, 10 päivänä maaliskuuta 2010 päivätyn liiketoimintasuunnitelman tietoihin, koska se laadittiin lähempänä vuoden 2010 sopimusten allekirjoittamispäivää.
- (80) Liiketoimintasuunnitelmassa esitetään kolme skenaariota:
- paras skenaario: tässä skenaariossa oletetaan, että Ryanair alkaa liikennöidä lentoasemalle, minkä ansiosta liikennemäärän uskotaan kasvavan merkittävästi tarkastelujakson aikana. Tämän johdosta odotetaan, että lentoliikenteeseen liittymättömät tulot lisääntyvät ja lentoliikenteeseen liittymättömiä palveluja laajennetaan;
 - keskitason skenaario: tässä skenaariossa oletetaan, että muutoksia ei tehdä ja kehitys vastaa tietoja, jotka olivat saatavilla vuonna 2010, kun liiketoimintasuunnitelma laadittiin; ja
 - huonoin skenaario: tässä skenaariossa oletetaan, että lentoasema on suljettava vuonna 2012 ja matkustajamäärä laskee vuosina 2010 ja 2011.
- (81) Parhaassa skenaariossa matkustajamäärä kasvaa vuoden 2010 [...] matkustajasta [...] matkustajaan vuonna 2013, mikä johtaa tulojen vastaavaan kasvuun, kun taas keskitason skenaariossa matkustajamäärä säilyy ennallaan ja vastaa vuoden 2010 määrää, jonka odotetaan olevan [...] matkustajaa. Huonoimmassa skenaariossa vuoden 2011 matkustajamäärä vähenee nopeasti, ja vuonna 2012 toiminta lentoasemalla loppuu.
- (82) Oxera katsoi vuoden 2010 sopimusten analyysin yhteydessä, että huonoimman skenaarion liiketoimintasuunnitelman asettaminen lähtökohdaksi ei ole tarkoituksenmukaista, koska skenaario perustuu siihen olettamukseen, että Lyypekin vuoden 2010 kansanäänestys johtaa lentoaseman sulkemiseen. Koska 25 päivänä huhtikuuta 2010 eli vain kuukausi lisäsopimuksen nro 1 allekirjoittamisen jälkeen järjestetyssä kansanäänestyksessä lentoasema päätettiin säilyttää ja näin varmistettiin lisäinvestoinnit lentoaseman laajentamiseksi (ks. johdanto-osan 16 kappale), komissio pitää asianmukaisena olettamusta, jonka mukaan osapuolten lähtökohtana oli, että toimintaa jatketaan ⁽³⁾. Varmistaakseen maltillisen lähestymistavan Oxera tukeutui analyysissään ensisijaisesti keskitason skenaarion perustana oleviin FLG:n arvioihin.

⁽¹⁾ Oxeran raportti: Economic MEOP Assessment: Lübeck airport, 6. helmikuuta 2015; Oxeran raportti: Response to the European Commission's request, 6. lokakuuta 2017.

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

⁽³⁾ Ks. Take-OFF Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 21. joulukuuta 2009. Tämä oletamus vastaa myös Ryanairin FLG:lle vuonna 2009 toimittamaa kirjelmää, jossa esitetään tulevaa yhteistyötä koskevat Ryanairin sitoumukset.

- (83) Taulukosta 2 käy ilmi, että lähtökohtana oli, että lisäsopimuksesta nro 1 saatavat tulot ovat suuremmat kuin lisäkustannukset, jolloin skenaariossa, jota Oxeran laskelmat koskevat, vuotuinen ylijäämä olisi [...] euroa ⁽¹⁾.

Taulukko 2

Lisäsopimukseen nro 1 perustuvaa kannattavuuden lisääntymistä koskeva analyysi

Lyypekin lentoaseman ja Ryanairin välistä lentoasemapalvelusopimusta koskevaan lisäsopimukseen nro 1 perustuvan kannattavuuden analyysi		
	Huom.	
	Yksikkö	
Käytetty diskonttokorko	%	(...)
Kasvuprosentti	%	2,70
Sopimuksen kesto	Vuotta	0,6
Sopimuksen jatkamisen todennäköisyys	%	30
AMS:n markkinointi (2 = mukaan lukien paras skenaario, 1 = mukaan lukien keskitason skenaario, 0 = pois lukien)	Ei sovelleta	0
Lisäsopimus nro 1		
Lisäsopimus nro 1 tulee voimaan	Päivämäärä	28.3.2010
Lisäsopimuksen nro 1 voimassaolo päättyy	Päivämäärä	30.10.2010
Osuus vuodesta 2010, jolloin alennus oli voimassa	%	59,5
Osuus vuodesta 2010, jolloin sopimus ja alennus olivat voimassa	%	77,8
Markkinointimaksut		
Markkinointialennus lähtevää matkustajaa kohti, kun lentokoneen kääntöjä on enintään 17 viikossa:	euroa / läht. Matkustaja	(...)
Markkinointialennus lähtevää matkustajaa kohti, kun 1 kääntöjä on vähintään 18 viikossa:	euroa / läht. Matkustaja	(...)
Kynnysluku lentokoneen käännöille viikossa	Käännöt	18,00
Markkinointialennus lisäsopimuksesta nro 1 (euroa / läht. matkustaja)	euroa / läht. Matkustaja	(...)
Ryanairin lentokoneen käännöt vuodessa	Käännöt	1 779
Ryanairin lentokoneen käännöt viikossa	Käännöt	34
Markkinointialennus (euroa / läht. matkustaja)	euroa / läht. Matkustaja	(...)
Kannattavuus		2010
Ryanairin lähtevät matkustajat	läht. Matkustajat	(...)
Lähteviä matkustajia yhteensä	läht. Matkustajat	(...)
Ryanairin lentokoneen käännöt	Käännöt	1 058
Lentokoneen kääntöjä yhteensä	Käännöt	1 160

⁽¹⁾ Oxeran 6 päivänä helmikuuta 2015 laatimassa raportissa molempien lisäsopimusten nettonykyarvo on positiivinen myös silloin, kun arvioissa käytetään liiketoimintasuunnitelman parasta skenaariota.

Lyypekin lentoaseman ja Ryanairin välistä lentoasemapalvelusopimusta koskevaan lisäsopimukseen nro 1 perustuvan kannattavuuden analyysi

Tulot

Matkustajakohtainen turvallisuusmaksu	euroa / läht. Matkustaja	(...)
Asematasopalvelumaksu	euroa/kääntö	(...)
Matkustajakohtainen palvelumaksu	euroa / läht. Matkustaja	(...)
Lentoaseman turvallisuusmaksu	euroa / läht. Matkustaja	(...)
Lentoliikenteeseen liittyvät tulot	1 000 euroa	(...)
Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot	1 000 euroa	(...)

Tulot yhteensä 1 000 euroa (...)

Kustannukset

Toimintakustannukset	1 000 euroa	(...)
Markkinointi	1 000 euroa	(...)
AMS:n markkinointi	1 000 euroa	(...)
Poistot	1 000 euroa	(...)

Kustannukset yhteensä 1 000 euroa (...)

Nettokassavirta	1 000 euroa	(...)
Loppuarvo	1 000 euroa	(...)
Kassavirta yhteensä	1 000 euroa	(...)

Niiden vuosien määrä, joihin kassavirtaa on	Vuotta	0,6
Diskonttokorko	Ei sovelleta	(...)
Nettonykyarvo	1 000 euroa	(...)
Nettonykyarvo	milj. Euroa	(...)

Lähde: Oxeran raportti: Response to the European Commission's request, 6. lokakuuta 2017

- (84) Koska vuoden 2010 sopimuksissa ei määritellä Ryanairin liikennemääriä koskevia tavoitteita, liikennemääriä koskeva ennuste perustuu vuotta 2010 koskeviin FLG:n arvioihin tai liiketoimintasuunnitelman keskitason skenaarioon. Olettamuksena on, että Ryanairin lentojen osuus lentoaseman lennoista pysyy vakaana 91 prosentissa, joka vastaa lisäsopimuksen nro 1 tekemistä edeltävien kolmen vuoden keskiarvoa. Ryanairin lentokoneen kääntöjen laskennassa oletettiin, että lentokoneessa on 189 istuinpaikkaa ja sen täyttöaste on 80 prosenttia. Tämä vastaa vuoden 2010 todellisia tietoja, sillä Ryanairin täyttöaste oli yrityksen vuoden 2010 vuosikertomuksen ja tilinpäätöksen mukaan tuolloin 81–82 prosenttia. Odotettu matkustajamäärän kasvu lisäsopimuksen nro 1 voimassaoloaikana ekstrapoloitiin lentojen suunnitellusta määrästä.
- (85) Koska liiketoimintasuunnitelman keskitason skenaariossa matkustajamäärän ei oleteta kasvavan, vaan arviot perustuvat jo saatavilla oleviin vuoden 2010 tietoihin, ja kun otetaan huomioon se, että projisoidut luvut ovat vuoden 2009 todellisia lukuja alhaisempia, komissio katsoo tämän lähestymistavan olevan perusteltu.
- (86) Komissio toteaa lisäksi, että Oxeran herkkyyssanalyysi osoittaa, että nettonykyarvo säilyy positiivisena ja on [...] euroa, vaikka käytettäisiin jälkikäteen laadittuja todellisia tietoja Ryanairin matkustajamääristä.
- (87) Arvioitaessa, onko jokin lentoaseman ja lentoyhtiön välinen järjestely markkinataloustoimijatestin vaatimusten mukainen, komission vakiintuneena käytäntönä on, että lentoyhtiön lentoliikenteeseen liittymättömistä

toiminnoista lentoasemalla odotetut tuotot olisi otettava huomioon lentoasemamaksujen lisäksi, vähennettynä mahdollisilla alennuksilla, markkinointituella tai kannusteohjelmilla (nk. single till -periaate) ⁽¹⁾. Lisätuloja, joita yksityinen sijoittaja voisi kohtuudella odottaa sopimuksen tuottavan, ovat muun muassa seuraavat:

- a) lentoliikenteeseen liittyvät tulot Ryanairin maksamista matkustaja- ja laskeutumismaksuista ja
 - b) lentoliikenteeseen liittymättömät tulot, kuten tulot autojen pysäköinnistä, franchise-liikkeistä ja itsenäisesti pidetyistä liikkeistä.
- (88) Oxera ottaa huomioon lentoliikenteeseen liittyvät matkustajakohtaiset tulot, jotka saadaan lisäsopimuksen nro 1, sovellettuna yhdessä vuoden 2000 sopimuksen kanssa, mukaisista lentoasemamaksuista, ja kertoo ne matkustajamäärällä. Komission päätöskäytännön mukaisesti analyysiin ei sisällytetty turvallisuusmaksuja, koska FLG on välittänyt ne asiasta vastaaville viranomaisille ⁽²⁾. Oxera toteaa, että lentoasema voi odottaa lisäsopimuksesta nro 1 lentoliikenteeseen liittyviä tuloja [...] euroa. Komission mukaan tämä päätelmä on luotettava.
- (89) Matkustajakohtaiset lentoliikenteeseen liittymättömät tulot lasketaan FLG:n liiketoimintasuunnitelman keskitason skenaarion perusteella. Vuotta 2010 koskevien arvioiden mukaisesti olettamuksena on, että lentoliikenteeseen liittymättömät tulot ovat edelleen noin [...] prosenttia lentoliikenteeseen liittyvistä tuloista ⁽³⁾. Tällaisia lentoliikenteeseen liittymättömiä tuloja ovat esimerkiksi tulot kaupoista, ravintoloista ja pysäköintipaikoista. Oxeran arvion mukaan tulot lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista ovat [...] euroa.
- (90) Komission vakiintuneen käytännön mukaan lisäkustannusten laskennassa on otettava huomioon kaikki kustannukset, jotka aiheutuvat lentoasemalle lentoyhtiön toiminnoista lentoasemalla. Näihin lisäkustannuksiin voi kuulua kaikenlaisia kustannuslajeja. Tällaisia ovat esimerkiksi markkinointikustannukset tai henkilöstöön ja kalustoon liittyvät lisäkustannukset, jotka aiheutuvat lentoyhtiön läsnäolosta lentoasemalla ⁽⁴⁾.
- (91) Komissio katsoo vakiintuneessa käytännössään, että kustannuksia, joista lentoaseman on vastattava riippumatta lentoyhtiön kanssa tehdystä järjestelystä, ei pitäisi ottaa huomioon markkinataloustoimijatestissä ⁽⁵⁾.
- (92) Tämän käytännön mukaisesti Oxera ottaa huomioon lisätoiminta- ja lisämarkkinointikustannukset.
- (93) Markkinointikustannukset olivat peräisin vuoden 2000 sopimuksesta, ja ne säilytettiin lisäsopimuksessa nro 1. Niitä korotettiin täydentävillä markkinointimaksuilla lisäsopimuksen nro 1 voimassaoloaikana 28 päivän maaliskuuta ja 30 päivän lokakuuta 2010 välisenä aikana.

Taulukko 3

Markkinointimaksut lähtevää matkustajaa kohti lisäsopimuksessa nro 1

Markkinointimaksut lähtevää matkustajaa kohti, kun:

lentokoneen kääntöjä on alle 18 viikossa

kääntöjä on vähintään 18 viikossa

[...] euroa

[...] euroa

- (94) Koska ennusteen mukaan lentokoneen kääntöjä oli yli 18 viikossa, markkinointimaksuiksi vahvistettiin [...] euroa lähtevää matkustajaa kohti. Markkinointimaksujen kokonaismäärä määritettiin kertomalla tämä luku kulloinkin ennustetulla Ryanairin lähtevien matkustajien määrällä. Näin lisämarkkinointikustannuksiksi maaliskuusta lokakuuhun 2010 määritettiin [...] euroa.

⁽¹⁾ Ks. vuoden 2014 ilmoitusuntaviivojen 64 kohta.

⁽²⁾ Ks. edellinen alaviite.

⁽³⁾ Komissio toteaa, että tämä päätelmä perustuu siihen olettamukseen, että matkustajakohtaiset lentoliikenteeseen liittymättömät tulot, jotka olivat noin [...] vuoden 2000 sopimuksen perustana olleista lentoliikenteeseen liittyvistä tuloista, kasvavat noin [...] vuonna 2010. Komissio katsoo, että tämä oletamus on asianmukainen, kun otetaan huomioon Lyypekin lentoaseman kasvu vuoden 2000 jälkeen.

⁽⁴⁾ Ks. vuoden 2014 ilmoitusuntaviivojen 64 kohta.

⁽⁵⁾ Ks. vuoden 2014 ilmoitusuntaviivojen 64 kohta. Komission päätös (EU) 2015/1226, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, valtiontuesta SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), jonka Ranska on myöntänyt Angoulêmen kauppa- ja teollisuuskamarille, SNC-Lavalinille, Ryanairille ja Airport Marketing Services -yhtiölle (EUVL L 201, 30.7.2015, s. 48). Komission päätös (EU) 2015/1584, annettu 1 päivänä lokakuuta 2014, valtiontuesta SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), jonka Italia on myöntänyt Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A:lle ja useille muille Algheron lentoasemalla toimiville lentoliikenteen harjoittajille (EUVL L 250, 25.9.2015, s. 38); komission päätös (EU) 2016/2069, annettu 1 päivänä lokakuuta 2014, toimenpiteistä SA.14093 (C 76/2002), jotka Belgia on toteuttanut Brussels South Charleroi Airport -yhtiön ja Ryanairin hyväksi (EUVL L 325, 30.11.2016, s. 63).

- (95) Lisätoimintakustannuksia arvioitiin tekemällä regressioanalyysi, jolla tutkittiin kokonaismatkustajamäärän muutoksen vaikutuksia lentoaseman toimintakustannuksiin. Koska keskitason skenaariossa ennustetut liikekustannukset muuttuvat vuosittain mutta ennustettu matkustajamäärä pysyy samana, Oxera ei pystynyt tekemään regressioanalyysiä tämän skenaarion perusteella. Siksi Oxera määritteli lisätoimintakustannukset parhaaseen ja huonoimpaan skenaarioon perustuvien olettamusten keskiarvon pohjalta varmistaakseen maltillisen lähestymistavan. Oxera arvioi lisätoimintakustannusten olevan [...] euroa.
- (96) Koska Ryanairin osuus Lyypekin lentoaseman liikennemäärästä oli sopimuksen tekoajankohtana 90 prosenttia, komissio katsoo, että tämä lähestymistapa on asianmukainen.
- (97) Lisäsopimukseen nro 1 perustuvan kannattavuuden kasvun laskennassa ei ole otettu huomioon poistoja (investointikustannuksia).
- (98) Oxera on käyttänyt laskelmissa 2,24 prosentin diskonttokorkoa, joka vastaa komission viitekorkoa, johon lisätään 100 peruspistettä. Komissio katsoo, että 10 prosentin diskonttokorko on lähempänä markkinataloustoimijan painotettuja keskimääräisiä pääomakustannuksia kuin viitekorko, johon on lisätty 100 peruspistettä. Oxeran tekemässä herkkyyssanalyysissä on kuitenkin osoitettu, että nettonykyarvo olisi myös 10 prosentin diskonttokorkoa käytettäessä yhä [...] euroa ja näin ollen positiivinen.
- (99) Oxera on lisäksi tehnyt herkkyyssanalyysin muun muassa seuraavia skenaarioita varten:
- a) laskenta 10 prosentin diskonttokorolla (positiivinen nettonykyarvo [...] euroa);
 - b) laskenta Ryanairin jälkikäteen todetun todellisen matkustajamäärän perusteella liiketoimintasuunnitelman keskitason skenaariossa oletettujen ennakkolukujen sijasta (positiivinen nettonykyarvo [...] euroa);
 - c) laskenta FLG:n vuosien 2000–2010 todellisten tietojen mukaisten toimintakustannusten perusteella liiketoimintasuunnitelmassa oletettujen kustannusten sijasta (positiivinen nettonykyarvo [...] euroa).
- (100) Markkinataloustoimijaperiaatteen noudattamisen arvioimista varten merkitystä on yksinomaan ennakoarvioinneilla, jotka perustuvat tietoihin, jotka olivat tiedossa tai ennakoitavissa päätöksen tekoajankohtana. Jälkikäteisiin tietoihin perustuvaa arviointia voidaan kuitenkin käyttää tukemaan ennakoitujen tulojen ja kustannusten perustana olevia oletamuksia.
- (101) Oxeran tietojen mukaan nettonykyarvo pysyy kaikissa edellä mainituissa skenaarioissa positiivisena.
- (102) Lisäksi Oxera on tehnyt toisen herkkyyssanalyysin, jossa otetaan huomioon AMS:n kanssa 29 päivänä maaliskuuta 2010 tehty markkinointipalvelusopimus.
- (103) FLG:n ja AMS:n välinen vuoden 2010 lisäsopimus nro 1 ja markkinointipalvelusopimus tehtiin samana päivänä, ja niillä on sama kesto. AMS on Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö, ja sen johto koostuu Ryanairin ylemmästä johdosta. Komission näkemyksen mukaan Ryanair ja AMS muodostavat näin ollen yhden taloudellisen yksikön, koska AMS toimii Ryanairin etujen mukaisesti ja sen määräysvallassa, ja AMS:n tuotto koituu Ryanairin hyödyksi osinkoina tai yhtiön arvon nousuna. Komissio katsoo siksi, että vuoden 2010 lisäsopimus nro 1 ja markkinointipalvelusopimus tehtiin samojen osapuolten välillä. Vuoden 2010 markkinointipalvelusopimuksessa määrätään lisäksi, että se perustuu Ryanairin velvollisuuteen tarjota reittejä Lyypekistä ja Lyypekkiin. Siksi komissio katsoo, että vuoden 2010 lisäsopimus nro 1 ja markkinointipalvelusopimus ovat osa samaa liiketoimintaa. Pelkästään se seikka, että FLG on tehnyt vuoden 2010 markkinointipalvelusopimuksen AMS:n eikä Ryanairin kanssa, ei ole esteenä sille, että markkinointipalvelusopimusta ja lentoasemapalveluja koskevaa sopimusta, jotka tehtiin samanaikaisesti, voitaisiin pitää yhtenä liiketoimintana.
- (104) Siksi komissio katsoo, että näiden sopimusten kannattavuutta olisi tarkasteltava yhdessä.
- (105) Oxeran toteuttama herkkyyssanalyysi osoittaa, että kun otetaan huomioon FLG:n AMS:n kanssa tekemän vuoden 2010 markkinointipalvelusopimuksen nojalla perittävä [...] euron maksu, nettonykyarvo säilyy positiivisena ja on [...] euroa. AMS:n kanssa tehdyllä sopimuksella on siksi vain vähäisiä vaikutuksia lisäsopimuksen nro 1 kannattavuuteen.
- (106) Komissio katsoo Oxeran raporttien perusteellisen tarkastelun jälkeen, että esitetyt tulokset ovat kohtuullisia ja käytetty menetelmä on luotettava. Komissio tukeutuu tässä yhteydessä myös siihen tosiseikkaan, että raportit perustuvat yksinomaan ennakkotietoihin, jotka olivat saatavilla sopimusta allekirjoitettaessa. Lisäksi Oxeran tekemä herkkyyssanalyysi tukee positiivista nettonykyarvoa koskevaa olettamusta.

- (107) Siksi komissio katsoo, että ennakkotietojen perusteella olisi todennäköisesti ollut perusteltua odottaa, että lisäsopimus nro 1 on kannattava. Samalla tavoin sopimuksen voidaan katsoa olevan osa lentoaseman kokonaisstrategiaa, jonka tarkoituksena on tehdä lentoasemasta kannattava ainakin pitkällä aikavälillä, koska markkinointitoimenpiteillä pyrittiin houkuttelemaan lisää asiakkaita.

6.2.4 Lisäsopimuksen nro 2 arviointi valtiotukisääntöjen perusteella

- (108) Kuten 6.2.2 kohdassa todetaan, markkinataloustoimija olisi arvioinut lisäkustannuksia ja -tuloja sopimusten keston ajalta eli 31 päivän lokakuuta 2010 ja 1 päivän marraskuuta 2013 väliseltä ajanjaksolta.
- (109) Lisäsopimusta nro 2 koskevista Oxeran laskelmissa on noudatettu samaa kaavaa kuin lisäsopimuksen nro 1 laskelmissa.
- (110) Taulukosta 4 käy ilmi, että lähtökohtana oli, että lisäsopimuksesta nro 2 saatavat tulot ovat suuremmat kuin lisäkustannukset, jolloin skenaariossa, jota Oxeran laskelmat koskevat, vuotuinen ylijäämä olisi [...] euroa.

Taulukko 4

Lisäsopimukseen nro 2 perustuvaa kannattavuuden lisääntymistä koskeva analyysi

Lyypekin lentoaseman ja Ryanairin välistä lentoasemapalvelusopimusta koskevaan lisäsopimukseen nro 2 perustuvan kannattavuuden analyysi

	Huom.	
	Yksikkö	
Käytetty diskonttokorko	%	(...)
Kasvuprosentti	%	2,70
Sopimuksen kesto	vuotta	3,0
Sopimuksen jatkamisen todennäköisyys		30

Lisäsopimus nro 2

Lisäsopimus nro 2 tulee voimaan		31.10.2010
Voimaantulovuosi	vuosi	2010
Alkamisajankohdan muuttaminen	%	17,0
Lisäsopimus nro 2 päättyy		1.11.2013
Päättymisvuosi	vuosi	2013
Päättymisajankohdan muuttaminen	%	83,6
Alkamisajankohdan muuttaminen yhdistetysti	%	76,4
Osuus vuodesta 2010, jolloin sopimus oli voimassa	%	22,2

Markkinointimaksut

Markkinointialennus lähtevää matkustajaa kohti, kun lentokoneen kääntöjä on enintään 17 viikossa	euroa / läht. matkustaja	(...)
Markkinointialennus lähtevää matkustajaa kohti, kun kääntöjä on vähintään 18 viikossa	euroa / läht. matkustaja	(...)
Kynnysluku lentokoneen käännöille viikossa	Käännöt	18

Lyypekin lentoaseman ja Ryanairin välistä lentoasemapalvelusopimusta koskevaan lisäopimukseen nro 2 perustuvan kannattavuuden analyysi

Ryanairin lentokoneen käännot vuodessa	Käännot	1 779			
Ryanairin käännot viikossa	Käännot	34			
Markkinointialennus (euroa / läht. matkustaja)	euroa / läht. matkustaja	(...)			
Kannattavuus		2010	2011	2012	2013
Päivämäärän muuttaminen	%	22	100	100	100
Ryanairin lähtevät matkustajat	läht. matkustajat	(...)	(...)	(...)	(...)
Lähteviä matkustajia yhteensä	läht. matkustajat	(...)	(...)	(...)	(...)
Ryanairin käännot	Käännot	302	1 779	1 779	1 487
Käytäntöjä yhteensä	Käännot	331	1 951	1 951	1 630
Tulot					
Matkustajakohtainen turvallisuusmaksu	euroa / läht. matkustaja	0	0	0	0
Asemasopelumatku	euroa/käytäntö	(...)	(...)	(...)	(...)
Matkustajakohtainen palvelumatku	euroa / läht. matkustaja	(...)	(...)	(...)	(...)
Lentoaseman turvallisuusmaksu	euroa / läht. matkustaja	0	0	0	0
Lentoliikenteeseen liittyvät tulot	1 000 euroa	(...)	(...)	(...)	(...)
Lentoliikenteeseen liittymättömät tulot	1 000 euroa	(...)	(...)	(...)	(...)
Tulot yhteensä	1 000 euroa	(...)	(...)	(...)	(...)
Kustannukset					
Toimintakustannukset	1 000 euroa	(...)	(...)	(...)	(...)
Markkinointi	1 000 euroa	(...)	(...)	(...)	(...)
AMS:n markkinointi	1 000 euroa	0	0	0	0
Poistot	1 000 euroa	0	(...)	(...)	(...)
Kustannukset yhteensä	1 000 euroa	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettokassavirta	1 000 euroa	(...)	(...)	(...)	(...)
Loppuarvo	1 000 euroa	0	0	0	0
Kassavirta yhteensä	1 000 euroa	(...)	(...)	(...)	(...)
Niiden vuosien määrä, jona kassavirtaa on	vuotta	0,2	1,2	2,2	3,0
Diskonttokorko	Ei sovelleta	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettonykyarvo	1 000 euroa	(...)			
Nettonykyarvo	milj. euroa	(...)			

Lähde: Oxeran raportti: Response to the European Commission's request, 6. lokakuuta 2017

- (111) Oxera on väittänyt, että lentoasema saattoi odottaa vuoden 2000 sopimuksessa ja lisäsopimuksessa nro 2 määritettyjen maksujen perusteella lentoliikenteeseen liittyviä tuloja yhteensä [...] euroa. Lentoliikenteeseen liittymättömien tulojen osalta Oxera tukeutui jälleen FLG:n liiketoimintasuunnitelman keskitason skenaarion olettamuksiin, joiden mukaan tulojen ei odoteta muuttuvan vuoteen 2010 nähden, ja arvioi tulojen olevan [...] euroa.
- (112) Soveltamalla samaa laskutapaa kuin lisäsopimuksessa nro 1 Oxera arvioi, että lisätoimintakustannukset ovat yhteensä [...] euroa. Markkinointikustannukset laskettiin vuoden 2000 alkuperäisen sopimuksen perusteella kertomalla määrät Ryanairin lähtevien matkustajien ennustetulla määrällä.
- (113) Komissio katsoo johdanto-osan 82–96 kappaleessa mainituista syistä, että Oxeran noudattama lähestymistapa on luotettava.
- (114) Oxera on ottanut huomioon lisäsopimuksen nro 2 laskennassa matkustajista riippuvaisen poistojen osuuden investointikustannuksina. Kustannukset arvioitiin liiketoimintasuunnitelman mukaisten suunniteltujen investointien ja odotettujen matkustajamäärien regressioanalyysin avulla.
- (115) FLG:n vuoden 2010 liiketoimintasuunnitelman keskitason skenaarion mukaan investointeja ei ollut räätälöity erikseen Ryanairia varten, vaan myös muiden lentoyhtiöiden oli mahdollista hyödyntää niitä. Tämä viittaa siihen, että investointikustannukset eivät johdu lisäsopimuksen nro 2 lisäkustannuksista. Kuten Saksa on korostanut, FLG on yrittänyt jatkuvasti houkutella myös muita lentoyhtiöitä ja myös onnistunut tässä, koska myös Wizz Air käytti lentoasemaa. Lisäksi komissio panee merkille, että vuoden 2010 sopimuksissa FLG:n ei edellytetty tekevän investointeja.
- (116) Edellä esitetyn perusteella komissio päätelee, että Lyypekin lentoasemalla tehtyjen investointien ei ole perusteltua katsoa johtuvan lisäsopimuksesta nro 2. Komissio panee kuitenkin merkille, että nettohyöty säilyisi positiivisena ja olisi [...] euroa, vaikka investointikustannusten katsottaisiin johtuvan sopimuksesta.
- (117) Lisäksi nettohyöty on Oxeran herkkyysoanalyysin mukaan positiivinen seuraavissa skenaarioissa:
- a) laskenta 10 prosentin diskonttokorolla (positiivinen nettohyöty [...] euroa);
 - b) laskenta Ryanairin jälkikäteen todetun todellisen matkustajamäärän perusteella liiketoimintasuunnitelman keskitason skenaariossa oletettujen ennakkolukujen sijasta (positiivinen nettohyöty [...] euroa);
 - c) laskenta FLG:n vuosien 2000–2010 ⁽¹⁾ todellisten tietojen mukaisten toimintakustannusten perusteella liiketoimintasuunnitelmassa oletettujen kustannusten sijasta (positiivinen nettohyöty [...] euroa).
- (118) Tässä yhteydessä johdanto-osan 98–101 kappaleen toteamuksia sovelletaan myös lisäsopimukseen nro 2.
- (119) Siksi komissio katsoo, että ennakkotietojen perusteella olisi todennäköisesti ollut perusteltua odottaa, että lisäsopimus nro 2 on kannattava. Selvästi myönteisen vaikutuksen vuoksi sopimuksen voidaan katsoa olevan osa lentoaseman kokonaisstrategiaa, jonka tarkoituksena on tehdä lentoasemasta kannattava ainakin pitkällä aikavälillä.

6.2.5 Toimenpiteen arvioinnin tulos

- (120) Komissio katsoo toimitettujen tietojen perusteella, että FLG saattoi odottaa Ryanairin kanssa tehdyistä vuoden 2010 sopimuksista asteittain voittoa.
- (121) Vaikka otettaisiin huomioon AMS:n kanssa tehty markkinointipalvelusopimus, oli perusteltua olettaa, että lisäsopimuksella nro 1 lisätään asteittain kannattavuutta.
- (122) Siksi komissio katsoo, että FLG toimi markkinataloustoimijan tavoin tehdessään vuoden 2010 sopimukset Ryanairin kanssa. Näillä sopimuksilla ei näin ollen annettu Ryanairille sellaista taloudellista etua, jota yritys ei olisi saanut myös tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

⁽¹⁾ Oxera on todennut, ettei FLG:ltä ollut mahdollista saada tietoja vuoden 2010 jälkeiseltä ajanjaksolta.

7. PÄÄTELMÄ

(123) Komissio pääättelee, että vuoden 2010 lisäsopimuksilla ei annettu Ryanairille taloudellista etua. Siksi lisäsopimus nro 1 ja lisäsopimus nro 2 eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Ryanair Ltd:n ja Flughafen Lübeck GmbH:n 29 päivänä maaliskuuta 2010 tekemä lisäsopimus nro 1 ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2 artikla

Ryanair Ltd:n ja Flughafen Lübeck GmbH:n 31 päivänä lokakuuta 2010 tekemä lisäsopimus nro 2 ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 22 päivänä helmikuuta 2018.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen
