KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2016/287,

annettu 15 päivänä lokakuuta 2014,

valtiontuesta SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), jonka Saksa on myöntänyt yrityksille Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanair Ltd

(tiedoksiannettu numerolla C(2016) 7369)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

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

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

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

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Komissio vastaanotti 27 päivänä elokuuta 2008 Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V.:n (Saksan lentoyhtiöiden liitto), jäljempänä 'BDF', kantelun, jonka mukaan yrityksille Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja Ryanair Ltd., jäljempänä 'Ryanair', on mahdollisesti myönnetty sääntöjenvastaista valtiontukea. Kantelu kirjattiin valtiontukiasiaksi numerolla CP 227/2008.

(2) Komissio toimitti kantelun Saksalle 9 päivänä elokuuta 2010 ja pyysi siltä tietoja. Saksa toimitti 30 päivänä syyskuuta 2010 päivätyllä kirjeellä pyydetyt tiedot.

(3) Komissio pyysi 8 päivänä huhtikuuta 2011 tietoja Air Berliniltä ja Ryanairilta. Air Berlin toimitti pyydetyt tiedot 10 päivänä toukokuuta 2011. Ryanair toimitti pyydetyt tiedot 20 päivänä kesäkuuta 2011. Komissio toimitti Saksalle 11 päivänä elokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä näiden huomautusten ja liitteiden käännetyt versiot. Saksa ilmoitti komissiolle 28 päivänä syyskuuta 2011, ettei se esittäisi huomautuksia siinä vaiheessa.

(4) Komissio ilmoitti Saksalle 26 päivänä tammikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus' ([2]), 108 artiklan 2 kohdan mukainen menettely, joka koskee Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle myönnettyä investointi- ja toimintatukea, lentoyhtiöille myönnettyjä alennettuja lentoasemamaksuja sekä Ryanairin kanssa tehtyjä markkinointisopimuksia, jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'.

(5) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([3]). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa väitetyistä tukitoimenpiteistä.

(6) Komissio pyysi Saksalta 21 päivänä helmikuuta 2012 lisätietoja. Saksa toimitti huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen ja vastauksensa komission tietopyyntöön 24 päivänä helmikuuta 2012, 30 päivänä maaliskuuta 2012 ja 2 päivänä huhtikuuta 2012.

([1]) EUVL C 149, 25.5.2012, s. 5.

([2]) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta tuli 1 päivänä joulukuuta 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 107 artikla ja 88 artiklasta 108 artikla. Kyseisten artiklojen määräykset ovat asiasisällöltään samat. Tässä päätöksessä SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan tehtyjä viittauksia on tarvittaessa pidettävä viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan. SEUT-sopimuksessa on tehty myös eräitä terminologiaa koskevia muutoksia, esimerkiksi 'yhteisö' on korvattu 'unionilla' ja 'yhteismarkkinat' 'sisämarkkinoilla'. Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen mukaista terminologiaa.

([3]) Ks. alaviite 1.

(7) Komissio vastaanotti 13 päivänä huhtikuuta 2012 huomautuksia kahdelta asianomaiselta (Ryanair ja Airport Marketing Services ([4]), jäljempänä 'AMS').

(8) Komissio pyysi Saksalta 20 päivänä huhtikuuta 2012 lisätietoja, sillä osa sen 21 päivänä helmikuuta 2012 pyytämistä tiedoista puuttui edelleen. Saksa vastasi pyyntöön 11 päivänä toukokuuta 2012.

(9) Komissio vastaanotti 25 päivänä kesäkuuta 2012 lisähuomautuksia asianomaisilta (Ryanair, Ryanairin tytäryhtiö AMS ja Ryanairin nimissä toimiva konsulttiyritys). Komissio toimitti nämä huomautukset Saksalle 22 päivänä elokuuta 2012 päivätyllä kirjeellä. Saksa pyysi asiakirjojen käännöstä ja toimitti huomautuksensa 4 päivänä joulukuuta 2012.

(10) Komissio pyysi Saksalta 29 päivänä marraskuuta 2012 päivätyllä kirjeellä lisätietoja. Saksa vastasi pyyntöön 17 päivänä tammikuuta 2013.

(11) Ryanair esitti 10 päivänä huhtikuuta 2013 lisähuomautuksia ([5]), jotka toimitettiin Saksalle 3 päivänä toukokuuta 2013.

(12) Komissio pyysi Saksalta 14 päivänä marraskuuta 2013 lisätietoja. Saksa vastasi pyyntöön 14 päivänä tammikuuta 2014. Koska Saksan toimittamat vastaukset olivat puutteellisia, komissio lähetti Saksalle 19 päivänä maaliskuuta 2014 muistutuksen. Saksa vastasi 22 päivänä huhtikuuta 2014.

(13) Ryanair esitti 20 päivänä joulukuuta 2013 lisähuomautuksia, jotka toimitettiin Saksalle 8 päivänä tammikuuta 2014. Saksa esitti 27 päivänä tammikuuta 2014 Ryanairin toimittamia tietoja koskevia huomautuksia.

(14) Ryanair esitti 17 päivänä tammikuuta 2014 ja 31 päivänä tammikuuta 2014 lisähuomautuksia, jotka toimitettiin Saksalle 7 päivänä maaliskuuta 2014. Saksa ilmoitti 7 päivänä huhtikuuta 2014, ettei sillä ollut Ryanairin toimittamia tietoja koskevia huomautuksia.

(15) Komissio ilmoitti Saksalle 25 päivänä helmikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä siitä, että vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat ([6]) oli hyväksytty 20 päivänä helmikuuta 2014 ja että kyseisiä suuntaviivoja alettaisiin soveltaa tarkasteltavana olevaan tapaukseen heti kun ne on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Se antoi Saksalle mahdollisuuden esittää huomautuksia suuntaviivoista ja niiden soveltamisesta 20 työpäivän kuluessa niiden julkaisemisesta virallisessa lehdessä.

(16) Komissio ilmoitti myös kolmansille osapuolille 24 päivänä helmikuuta 2014 päivätyillä kirjeillä siitä, että vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat oli hyväksytty 20 päivänä helmikuuta 2014 ja että kyseisiä suuntaviivoja alettaisiin soveltaa tarkasteltavana olevaan tapaukseen heti kun ne on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Se antoi kolmansille osapuolille mahdollisuuden esittää huomautuksia suuntaviivoista ja niiden soveltamisesta 20 työpäivän kuluessa niiden julkaisemisesta virallisessa lehdessä.

(17) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 4 päivänä huhtikuuta 2014. Niillä korvattiin vuoden 1994 ilmailusuuntaviivat ([7]) sekä vuoden 2005 ilmailusuuntaviivat ([8]).

(18) *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkaistiin 15 päivänä huhtikuuta 2014 ilmoitus, jossa jäsenvaltioita ja asianomaisia kehotettiin esittämään kuukauden kuluessa tiedonannon julkaisemisesta huomautuksensa vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen soveltamisesta tähän tapaukseen ([9]).

(19) Komissio lähetti Saksalle 29 päivänä huhtikuuta 2014 tietopyynnön, johon Saksa vastasi 7 päivänä toukokuuta 2014.

([4]) Airport Marketing Services Limited on Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö. Sen päätehtävänä on myydä Ryanairin verkkosivulla olevaa mainostilaa.

([5]) Ryanair esitti yhteisiä huomautuksia useisiin ilmailualan asioihin, mukaan lukien tarkasteltavana olevaan tapaukseen.

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

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

([8]) Yhteisön suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta (EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1).

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

(20) Deutsche Lufthansa AG esitti uusien suuntaviivojen hyväksymisen yhteydessä asiasta huomautuksia 6 päivänä toukokuuta 2014. Huomautukset, joista poistettiin luottamukselliset tiedot, toimitettiin Saksalle 8 päivänä toukokuuta 2014. Saksa esitti 15 päivänä toukokuuta 2014 näitä tietoja koskevia huomautuksia.

(21) Kantelija esitti uusien suuntaviivojen hyväksymisen yhteydessä asiasta huomautuksia 7 päivänä toukokuuta 2014. Huomautukset, joista poistettiin luottamukselliset tiedot, toimitettiin Saksalle 21 päivänä toukokuuta 2014. Saksa vastasi 28 päivänä toukokuuta 2014.

(22) Komissio pyysi Saksalta ja Ryanairilta 10 päivänä syyskuuta 2014 lisätietoja. Saksa ja Ryanair vastasivat pyyntöön 16 päivänä syyskuuta 2014.

(23) Ryanair ja sen nimissä toimiva konsulttiyritys esittivät 12 päivänä syyskuuta 2014 asiaa koskevia huomautuksia, jotka toimitettiin luottamuksellisten tietojen poistamisen jälkeen Saksalle 19 päivänä syyskuuta 2014. Saksa esitti 6 päivänä lokakuuta 2014 näitä tietoja koskevia huomautuksia.

2. **TUTKINNAN TAUSTA**

2.1 LENTOASEMAN ENSIMMÄINEN MUUNTAMINEN HALPALENTOTOIMINTAAN

(24) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ([10]), joka on julkisessa omistuksessa oleva yhtiö, on vuodesta 1992 lähtien omistanut Saksassa, Thüringenin osavaltion eteläosassa sijaitsevan Leipzig-Altenburgin lentoaseman (entinen Altenburg-Nobitzin lentoasema, jäljempänä 'AOC') ja toiminut sen pitäjänä. AOC on entinen Venäjän sotilaslentokenttä, joka hylättiin 1990-luvun alussa. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH otti sen jälkeen vastuun AOC:n lentokentän rakennuksesta ja toiminnasta. Osakeyhtiön perustamiskirjan mukaan yhtiön tavoitteena on parantaa taloudellisesti tärkeää infrastruktuuria ja siten vahvistaa Thüringenin osavaltion itäosan ja Sachsenin osavaltion länsiosan taloudellista asemaa.

(25) AOC:n lähimmät lentoasemat ovat seuraavat:

a) Leipzig-Hallen lentoasema, joka sijaitsee noin 85 kilomerin ja 1 tunnin 10 minuutin ajomatkan päässä AOC:stä;

b) Dresdenin lentoasema, joka sijaitsee noin 113 kilomerin ja 1 tunnin 16 minuutin ajomatkan päässä AOC:stä;

c) Erfurtin lentoasema, joka sijaitsee noin 140 kilomerin ja 1 tunnin 37 minuutin ajomatkan päässä AOC:stä;

d) Hof-Plauenin lentoasema, joka sijaitsee noin 122 kilomerin ja 1 tunnin 37 minuutin ajomatkan päässä AOC:stä.

(26) Aloitettuaan toiminnan siviililentoasemana AOC:tä on käyttänyt alle 150 000 matkustajaa vuodessa. Taulukossa 1 esitetään AOC:n matkustajamäärät vuodesta 2000 lähtien.

Taulukko 1 ([1])

AOC:n matkustajamäärät vuosina 2000–2013 ([2])

Vuosi	Matkustajien kokonaismäärä ([3])	Reittilentojen matkustajamäärä ([4])
2000	27 876	-
2001	27 345	-
2002	26 811	-
2003	71 006	51 289

([10]) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lla on tällä hetkellä seuraavat osakkeenomistajat: Altenburger Landin piirikunta (60 %), Nobitzin kunta (5 %) ja THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %). Kaikki osakkeenomistajat ovat joko viranomaisia tai kokonaan julkisessa omistuksessa. Yritys omistaa itse 32 prosenttia osakkeistaan. Lähde: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuoden 2012 tilinpäätös. Tämä on viimeisin tilinpäätös, jonka Saksa on toimittanut komissiolle.

Vuosi	Matkustajien kokonaismäärä ([3])	Reittilentojen matkustajamäärä ([4])
2004	93 946	76 742
2005	118 442	101 846
2006	105 213	90 551
2007	147 100	124 411
2008	138 400	126 972
2009	140 800	133 411
2010	119 000	112 985
2011	15 000	9 328
2012	5 400	—
2013	5 000	—

([1]) *Lähde:* Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n tilinpäätöstiedot ja Saksa.
([2]) *Lähde:* Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n tilinpäätöstiedot.
([3]) Saksan mukaan Ryanair ei lentänyt 17 päivän joulukuuta 2004 ja 11 päivän tammikuuta 2005 välisenä aikana. Vuonna 2006 koko lentotoiminta keskeytettiin kahdeksi viikoksi rakennustöiden vuoksi.
([4]) Komissio katsoo, että reittilentojen (”Linienflugverkehr”) matkustajamäärä vuosina 2003–2011 on peräisin Ryanairin lentotoiminnasta.

(27) Eurowings tarjosi yhdeksän lentoa vuonna 2000; Air Berlin liikennöi 62 lentoa vuonna 2001, 57 lentoa vuonna 2002 ja lopetti sen jälkeen liikennöinnin AOC:ltä.

(28) AOC:n pitäjä, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, ja Ryanair tekivät 3 päivänä maaliskuuta 2003 sopimuksen lentoasemapalveluista kymmeneksi vuodeksi.

(29) Ryanair tarjosi huippuvuosinaan (2008–2010) lentoja enintään neljään reittikohteeseen AOC:ltä. Ryanair liikennöi ensin päivittäisiä lentoja Lontooseen ja vuodesta 2007 lähtien lentoja Barcelonaan/Gironaan. Yhtiö lensi myös Edinburghiin vuonna 2009 ja avasi reitin Alicanteen vuonna 2010. Ryanair oli 1 päivästä toukokuuta 2003 lähtien ainoa yhtiö, joka tarjosi lähteviä ja saapuvia reittilentoja AOC:llä.

(30) Ryanair lopetti palvelunsa AOC:llä 31 päivänä maaliskuuta 2011. Sen jälkeen mikään muu lentoyhtiö ei ole liikennöinyt reittilentoja AOC:ltä, mikä vahvistetaan myös AOC:n verkkosivulla.

2.2 LENTOASEMAN TOINEN MUUNTAMINEN YLEISILMAILUUN

(31) Konsulttiyritys KE-Consult GbR:n vuonna 2010 antamien suositusten ([11]), jäljempänä ’KE-Consultin tutkimus’, mukaisesti lentoasema alkoi kehittää yleisilmailuun liittyvää toimintaa, jossa se keskittyi liikelentoihin ja pyrki hyödyntämään kasvavan Chemnitz-Zwickaun yritysalueen läheistä sijaintia. Lentoasema lopetti halpalentotoiminnan ja alkoi toimia myös lento- ja turvahenkilöstön koulutuskeskuksena.

([11]) Studie über den Verkehrslandeplatz Leipzig-Altenburg und das angrenzende Industriegebiet, KE-Consult, Kurte & Esser GbR, syyskuu 2010.

(32) Tärkeimmät syyt tälle muutokselle olivat seuraavat ([12]):

a) Lentoasema oli voimakkaasti riippuvainen julkisesta rahoituksesta, jota tarjosivat pääasiassa Thüringenin osavaltio ja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n osakkeenomistajat; yhtiön johdon vuonna 2011 laatimassa raportissa todetaan, että lentoasemaan oli investoitu noin 21 miljoonaa euroa vuodesta 1992 lähtien, ja näistä 17 miljoonaa euroa oli peräisin Thüringenin osavaltiolta ja noin neljä miljoonaa euroa Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n osakkeenomistajilta. Siitä huolimatta yhtiöllä oli tilikausina 2009 ja 2010 noin 270 000 euron rahoitusvaje ([13]). Osakkeenomistajien puutteellisen rahoituksen vuoksi lentoaseman maksuvalmius oli tuolloin vaarassa, mikä uhkasi yhtiön tulevaisuutta.

b) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n perustamiskirjan mukaan halpalentotoiminnalla oli määrä tukea alueen taloudellista kehitystä. Sijoituksen tuotto oli lentoasemalla kuitenkin negatiivinen: AOC:n kunnille luoma myönteinen verovaikutus ja julkisten elinten rahoitus jäi lentoasemalle maksettua tukea pienemmäksi ([14]).

c) Muutokset osakasrakenteessa: Stadtwerke Altenburg GmbH (SWA) luopui 31 päivänä joulukuuta 2010 osakkeistaan, joihin Altenburgin kaupungilla oli etuosto-oikeus.

d) Thüringenin osavaltion hallinto vaihtui vuonna 2009, ja uusi hallitus oli edellistä haluttomampi tarjoamaan lentoasemalle lisätukea. Uusi hallitus jätti hyväksymättä edellisen hallituksen päätökset markkinointituen myöntämisestä lentoasemalle vuosina 2009–2012. Koska julkiset osakkeenomistajat kieltäytyivät maksamasta enempää markkinointirahoitusta Ryanairille, talvikaudella 2010/2011 liikennöitiin ainoastaan yhtä Lontoon reittiä alueen yritysten rahoitustuen avulla. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n osakkeenomistajat ja hallitus kieltäytyivät myöntämästä 420 000:ta euroa, jota Ryanair vaati markkinointimaksuna kesän 2011 lentosuunnitelmaa varten. Ryanair päätti tämän jälkeen siirtää alueellisen keskuspaikkansa Magdeburg-Cochstedtin lentoasemalle ja lopettaa toimintansa AOC:llä maaliskuussa 2011.

(33) Lentoaseman johto harkitsi lentoaseman muuntamisen osalta useita eri vaihtoehtoja. Toteuttamiskelpoisin vaihtoehto oli tarjota uusia reittikohteita ja tilauslentoja vuodelle 2012 ilman markkinointitukea; tätä varten vuonna 2011 aloitettiin neuvottelut Rheinjetin kanssa lennoista Barcelonaan. Sen jälkeen, kun Ryanair teki 26 päivänä heinäkuuta 2011 päätöksen aloittaa lennot Leipzig-Hallen lentoasemalta, AOC:n markkinatilanne muuttui ja uudet reittisuunnitelmat hylättiin.

(34) Näin ollen lentoaseman muuntamista varten päätettiin uusista toimista vuonna 2011:

a) liikematkailun kehittäminen, mikä olisi kannattavampaa matalampien turvavaatimusten vuoksi

b) ilmailualasta kiinnostuneiden yritysten sijoittautuminen alueelle

c) startup-yritysten sijoittautuminen alueelle

d) aurinkosähköjärjestelmän perustaminen (aurinkosähkölaitteisto asennettiin vuonna 2012), pysäköintipaikkojen ja tilojen vuokraaminen sekä tapahtumien järjestäminen.

(35) Näillä toimenpiteillä voitaisiin johdon mukaan keskipitkällä aikavälillä varmistaa yhtiön oma rahoitus vähentämällä voimakkaasti kustannuksia, sillä vuosittain voitaisiin säästää jopa 520 000 euroa, mikä lopulta pienentäisi lentoaseman rahoitusvajetta. Lentokenttää ylläpidettäisiin ja käytettäisiin alueen elinkeinoelämän kehittämiseen.

([12]) Lähde: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n johdon raportti, "Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH", 9.9.2011.
([13]) Saksaksi '*Deckungslücke*'.
([14]) Tämä osoitetaan KE-Consultin tutkimuksessa.

3. ARVIOINNIN KOHTEENA OLEVAT TOIMENPITEET JA NIIDEN TAUSTA

3.1 FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH:N SAAMA JULKINEN TUKI

(36) Yritykseen Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sijoitettiin vuosien 1992 ja 2010 välillä noin 21 miljoonaa euroa, mistä noin 17 miljoonaa euroa oli peräisin Thüringenin osavaltiolta ja noin neljä miljoonaa euroa julkisilta osakkeenomistajilta ([15]).

(37) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sai vuosina 2000–2011 kahdentyyppistä julkista rahoitusta toisaalta osakkeenomistajiltaan ja toisaalta muilta julkisilta organisaatioilta, pääasiassa Thüringenin osavaltiolta ([16]). Saksan antamien tietojen ja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n tilinpäätöstietojen mukaan Thüringenin osavaltio rahoitti lähinnä infrastruktuuri-investointeja, kun taas osakkeenomistajat osallistuivat toimintatappioiden kattamiseen. Taulukossa 2 luetellaan kaikki lentoaseman saama julkinen rahoitus, jonka avulla pyrittiin seuraaviin päätavoitteisiin:

a) investointien, pääasiassa infrastruktuuri-investointien, rahoitus

b) operatiivisen toiminnan rahoitus (tappioiden kattaminen)

c) markkinointitoimenpiteiden rahoitus Ryanairin kanssa tehtyjen eri sopimusten mukaisesti

d) yleisen edun piiriin kuuluvien toimintojen rahoitus.

Taulukko 2 ([1])

Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n saama julkinen tuki

(tuhatta euroa)

Tilikausi	Osakkeenomistajien rahoitus	Muu julkinen tuki ([2])	Yhteensä
2000	256	321	577
2001	256	655	911
2002	256	226	482
2003	960	561	1 521
2004	1 280	395	1 675
2005	914	690	1 604
2006	769	404	1 173
2007	1 057	780	1 837
2008	925	2 032	2 957
2009	957	1 416	2 373

([15]) Lähde: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n johdon raportti, "Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH", 9.9.2011.
([16]) Lentoaseman pitäjän perustamiskirjan (24 §:n 3 momentti) mukaan kukin osakas saa tarjota vuosittain pääomarahoitusta viisinkertaisesti sen osakkeisiin nähden.

(tuhatta euroa)

Tilikausi	Osakkeenomistajien rahoitus	Muu julkinen tuki (2)	Yhteensä
2010	1 147	367	1 514
2011	302	0	302
Yhteensä	**9 079**	**7 847**	**16 926**

(1) *Lähde:* Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuotuiset tilinpäätöstiedot, seuraavat sivut:
Vuosi 2000: s. 28 ja liite 6, s. 20.
Vuosi 2001: s. 28 ja liite 6, s. 23.
Vuosi 2002: s. 28 ja liite 6, s. 21.
Vuosi 2003: s. 7 ja liite 6, s. 21.
Vuosi 2004: liite 3, s. 5 ja liite 6, s. 19.
Vuosi 2005: liite VI, s. 13 ja liite III, s. 19.
Vuosi 2006: liite VI, s. 12 ja liite III, s. 15–16.
Vuosi 2007: liite VI, s. 13 ja liite III, s. 15–16.
Vuosi 2008: liite VI, s. 12 ja liite III, s. 15–16.
Vuosi 2009: liite VI, s. 15 ja liite III, s. 14.
Vuosi 2010: liite VI, s. 15 ja liite III, s. 14.
Vuosi 2011: liite VI, s. 13 ja liite III, s. 14.

(2) Tämä tuki on pääasiassa peräisin Thüringenin osavaltiolta, mutta muutkin julkiset elimet ovat voineet antaa tukea.

3.2 INFRASTRUKTUURI-INVESTOINTIEN RAHOITTAMINEN VUOSINA 2000–2011

(38) Saksa toteaa, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH toteutti vuosina 2000–2011 yhteensä 6 474 035 euron arvosta infrastruktuuri-investointeja, jotka eritellään tarkemmin taulukossa 3. Näiden investointien joukossa ovat kiitotien laajennus vuosina 2003–2004, joka maksoi yhteensä 687 882 euroa, sekä uuden terminaalin rakentaminen vuonna 2009, jonka kustannukset olivat 1 003 571 euroa (terminaali avattiin vasta vuonna 2010 ([17])).

Taulukko 3 (1)

AOC:n infrastruktuuri-investoinnit ja niiden rahoittaminen vuosina 2000–2011

(euroa)

Vuosi	Infrastruktuuritoimenpide	Julkinen tuki	Omat varat (2)	Investoinnin kokonaismäärä
2000	Sääjärjestelmä – esimerkiksi keskustietokoneen ja lisälaitteiston hankinta	13 914	9 276	23 190
	RT 1000C -suuntimalaitteen tekninen hyväksyntä	3 590	2 393	5 983
	Vedenjakelu (liitäntä, muokkaus) (2)	10 205	6 803	17 008
2001	Kiitotien ja rullaustien osien kunnostaminen	72 652	8 072	80 724
	Ilmakäynnistimen hankinta	34 495	42 949	77 443

([17]) www.nachrichten.lvz-online.de: "Aus für Linienflüge ab Altenburg – Ryanair zieht sich komplett zurück".

(euroa)

Vuosi	Infrastruktuuritoimenpide	Julkinen tuki	Omat varat [2]	Investoinnin kokonaismäärä
2002	Lentokenttäalueen raja-aita (jäännös)	26 144	17 429	43 573
	Suunnittelukustannukset – kiitotien pään turva-alueen (RESA) nro 22 ja kynnyksen nro 22 suunnittelu	46 183	5 131	51 314
2003	Kiitotien pään turva-alueen nro 22 laajentaminen, kiitotien kunnostaminen (ensimmäinen maksu vuonna 2003, toinen maksu vuonna 2004)	314 550	187 882	687 882
2004	Kiitotien pään turva-alueen nro 22 laajentaminen, kiitotien kunnostaminen (toinen maksu vuonna 2004)	185 450		
2006	Lentoaseman valomajakka, ohjelmiston hankinta, viiden radiovastaanottimen hankinta, hätäpoistumistien rakentaminen, terminaalin laajentaminen, 27 biometrisen tunnistimen hankinta, sääaseman kaapelilaajennus,	28 787	12 337	41 124
	sammutusauton hankinta (ensimmäinen maksuerä vuonna 2006)	193 526	82 940	276 466
2007	Sammutusauton hankinta (toinen maksuerä vuonna 2007)	387 052	165 879	552 931
	Kunnossapitokoneen hankinta	230 040	153 360	383 400
2008	Turvallisuuden seurantaverkko	11 430	4 899	16 329
	Niittokone	5 514	3 676	9 190
	Maan hankinta	56 144	24 062	80 206
	Kiitotien kunnostaminen – turvallisuuden parantaminen	1 816 538	778 516	2 595 054 [3]
2009	Terminaalin peruskorjaus/kunnostaminen	702 500	50 672	753 172 [4]
	Asematason merkintätyö	4 429	1 898	6 327
	Kynnyksen nro 04 edessä olevan kiitotien korjaus	336 853	0	336 853
2010	Terminaalin peruskorjaus/kunnostaminen	0	250 399	250 399 [4]
	Asematason merkintätyö	0	0	0
	Kynnyksen nro 04 edessä olevan kiitotien korjaus	0	144 366	144 366

(euroa)

Vuosi	Infrastruktuuritoimenpide	Julkinen tuki	Omat varat (2)	Investoinnin kokonaismäärä
2012	GripTester (lentoturvallisuus)	28 770	12 330	41 100
	YHTEENSÄ	**4 508 766**	**1 965 269**	**6 474 034**

(1) *Lähde:* Saksa.
(2) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n omat varat.
(3) Tästä määrästä on erimielisyyttä ja se on parhaillaan tutkittavana liittovaltion hallintotuomioistuimessa, joten määrä voi muuttua.
(4) Määrä voi muuttua, ks. alaviite 3.

(39) Kuten 3.4.2 kohdassa yksityiskohtaisesti kuvataan, kiitotien laajentaminen ja palvelualueiden järjestäminen autovuokraamoille oli velvoite, joka AOC:lle määrättiin Ryanairin palvelusopimuksessa. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n kyseisten vuosien tilinpäätöstiedoissa todetaan, että kiitotietä laajennettiin ([18]).

(40) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n hallitus keskusteli 23 päivänä kesäkuuta 2000 pidetyssä kokouksessaan lentoaseman kehityksestä ja käsitteli sen yhteydessä yleistä kymmenvuotista investointiohjelmaa, jonka kokonaisinvestoinnit olisivat noin 20 miljoonaa euroa.

3.3 FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GmbH:N TOIMINTATAPPIOIDEN RAHOITTAMINEN VUOSINA 2000–2011

(41) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle aiheutui vuosina 2000–2011 yhä enemmän tappioita AOC:n toiminnasta, kuten kuvataan taulukossa 4.

Taulukko 4 (1)

Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuotuiset tappiot ja niiden rahoittaminen

(tuhatta euroa)

Tilikausi	Tulos ilman julkista tukea ja yleisen edun piiriin kuuluvia kustannuksia (2)	Investoinnit (3)	Poistot	Nettorahoitustulos (4)	Nettotulos
2000	– 244	204	1 509	– 19	+ 34
2001	– 591	77	1 469	– 24	– 31
2002	– 214	61	1 393	0	+ 51
2003	– 1 161	509	620	+ 2	– 64
2004	– 1 192	428	612	– 1	0
2005	– 671	92	445	– 12	– 272
2006	– 496	2 613	531	– 26	– 253

([18]) Etenkin vuoden 2004 tilinpäätöksessä todetaan, että nousuun ja laskuun käytettävissä olevaa kiitotien osaa laajennettiin, jotta se soveltui myös B 737–800 -ilma-aluksen käyttöön. AOC:n ja Ryanairin välisen sopimuksen mukaan Ryanair käytti AOC:llä B 737–300 -ilma-alusta tai muuta B 737 -mallia.

(tuhatta euroa)

Tilikausi	Tulos ilman julkista tukea ja yleisen edun piiriin kuuluvia kustannuksia ([2])	Investoinnit ([3])	Poistot	Nettorahoitustulos ([4])	Nettotulos
2007	– 719	1 071	533	– 1	– 301
2008	– 511	664	645	– 2	– 460
2009	– 906	2 354	821	+ 7	– 562
2010	– 1 150	1 296	965	– 2	– 567
2011	– 424	8	907	– 13	– 437

([1]) *Lähde:* Saksa ja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuotuiset tilinpäätöstiedot.
([2]) Tulos lasketaan Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuotuisissa tilinpäätöksissä annettujen tietojen perusteella seuraavasti: operatiivisen toiminnan tulot – joista on vähennetty kaikki julkinen tuki, joka esitetään taulukossa 2 – miinus suorat toimintamenot (henkilöstö + materiaali + muut menot).
([3]) Taulukossa 4 mainitut investointimäärät ovat peräisin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuotuisista tilinpäätöstiedoista ja eroavat Saksan ilmoittamista investointimääristä, jotka esitetään taulukossa 3.
([4]) Nettorahoitustulos on rahoitustulojen ja rahoitusmenojen välinen erotus. Saksan mukaan Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lla ei ollut pankkilainaa tänä aikana; rahoitusmenot liittyivät pääasiassa aikaisemmin saaduista ja vielä käyttämättömistä rahoitusosuuksista maksettavaan korkoon.

(42) Saksa toimitti taulukossa 5 esitetyt tiedot osakkeenomistajien vuotuisista rahoitusosuuksista, joilla katettiin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n toimintatappioita ([19]); yhteensä nämä pääomasijoitukset olivat 8,9 miljoonaa euroa.

Taulukko 5

Osakkeenomistajien rahoitus toiminnallisiin tarkoituksiin

(euroa)

2000	200 000–300 000 […] […]*
2001	200 000–300 000 […] […]*
2002	200 000–300 000 […] […]*
2003	300 000–400 000 […] […]*
2004	475 000–575 000 […] […]*
2005	700 000–800 000 […] […]*
2006	925 000–1 025 000 […] […]*
2007	1 250 000–1 350 000 […] […]*

([19]) Saksan ilmoittamat, taulukossa 5 esitetyt tiedot eroavat taulukossa 2 esitetyistä tiedoista, jotka ovat peräisin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuotuisista tilinpäätöstiedoista.

(euroa)

2008	1 125 000–1 225 000 […] […]*
2009	1 125 000–1 225 000 […] […]*
2010	1 325 000–1 425 000 […] […]*
2011	425 000–525 000 […] […]*
Yhteensä	**8 897 000**

[…]* Tiedot kuuluvat salassapitovelvollisuuden piiriin.

(43) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuotuiset tilinpäätökset osoittavat, että osakkeenomistajien rahoituksella oli tarkastelujakson alusta lähtien voimakas vaikutus lentoaseman rahoitustilanteeseen. Vuoden 2002 tilinpäätöksessä todetaan, että yhtiön toiminta olisi vaarassa ilman osakkeenomistajien rahoitusta ja että tällaista rahoitusta tarvittaisiin lisää. Myös useissa muissa tilinpäätöksissä (2003 ja 2004) painotetaan, että yhtiö voi selviytyä ainoastaan osakkeenomistajien pääomarahoituksen ansiosta ([20]). Vuoden 2003 tilinpäätöksen vuotuisessa ennusteessa todetaan, että seuraavalla tilikaudella tarvittaisiin osakkeenomistajien pääomarahoitusta. Vuoden 2006 rahoitusselvityksen mukaan välitön maksukyvyttömyys voitaisiin välttää ainoastaan osakkeenomistajien rahoituksella.

(44) Saksa toteaa, että yleisen edun piiriin kuuluvat kustannukset liittyvät lennonjohdon, alueen valvonnan, hallinnon, lähtöselvityksen, koulutuksen ja lentäjien henkilöstökustannuksiin ja että ne rahoitettiin sekä Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n omalla pääomalla että Thüringenin osavaltion varoin, kuten esitetään taulukoissa 6 ja 7.

Taulukko 6

Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n yleisen edun piiriin kuuluvien kustannusten rahoittaminen ([1])

(euroa)

Vuosi	Yleisen edun piiriin kuuluvat kustannukset	Osakkeet	Thüringenin osavaltion rahoitus
2000	276 420	106 031	170 389
2001	278 773	127 043	151 730
2002	292 270	134 801	157 469
2003	412 325	247 279	165 046
2004	461 067	293 713	167 354
2005	685 406	529 734	155 672
2006	683 415	527 017	156 398

([20]) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2002, Lagebericht 2002, s. 4.

(euroa)

Vuosi	Yleisen edun piiriin kuuluvat kustannukset	Osakkeet	Thüringenin osavaltion rahoitus
2007	732 355	597 858	134 497
2008	700 772	599 954	100 818
2009	718 416	347 598	370 818
2010	657 982	313 933	344 049
2011	598 056	261 654	336 402
YHTEENSÄ	**6 497 257**	**4 086 615**	**2 410 642**

([1]) *Lähde:* Saksa. Saksa toteaa, että yleisen edun piirin kuuluvat kustannukset ylittävät taulukossa 6 esitetyt määrät, mutta ei anna lisätietoa täsmällisistä määristä.

Taulukko 7 ([1])

Thüringenin osavaltion rahoituksen erittely yleisen edun piiriin kuuluvan kustannustyypin mukaan

(euroa)

Vuosi	Lennonjohto	Lentoaseman hallintapalvelut	Thüringenin osavaltion kokonaisrahoitus
2000	170 389	0	170 389
2001	151 730	0	151 730
2002	157 469	0	157 469
2003	165 046	0	165 046
2004	167 354	0	167 354
2005	155 672	0	155 672
2006	156 398	0	156 398
2007	134 497	0	134 497
2008	100 818	0	100 818
2009	100 818	270 000	370 818
2010	94 049	250 000	344 049
2011	86 402	250 000	336 402
YHTEENSÄ	**1 640 642**	**770 000**	**2 410 642**

([1]) *Lähde:* Saksa.

3.4 LENTOASEMAPALVELU- JA MARKKINOINTISOPIMUSTEN MUKAISET LENTOASEMAMAKSUT JA MAKSUT RYANAIRILLE

3.4.1 **AOC:n lentoasemamaksutaulukko**

(45) Taulukossa 8 esitetään lyhyesti AOC:n käyttämien vakiomuotoisten lentoasemamaksutaulukoiden keskeiset ehdot vuosina 2002–2010 ([21]).

Taulukko 8

AOC:n lentoasemamaksutaulukko vuosina 2002–2010 ([1])

Hinnat ilman arvonlisäveroa	Yli 6 001 kg:n ilma-aluksen laskeutumismaksu / 1 000 kg	Matkustajamaksu (matkustajaa kohti)
Lentoasemamaksut 1.1.2002 lähtien	7,78 euroa	2,67 euroa
Lentoasemamaksut 18.9.2006 lähtien	7,45 euroa	3,00 euroa

([1]) *Lähde:* Saksa.

(46) Tammikuussa 2011 otettiin käyttöön uusi lentoasemamaksutaulukko, jonka keskeiset ehdot kuvataan taulukoissa 9 ja 10.

Taulukko 9

Ilma-aluksiin sovellettava lentoasemamaksutaulukko vuodesta 2011 lähtien ([1])

Lentoasemamaksut tammikuusta 2011 lähtien (hinnat ilman arvonlisäveroa)	Enintään 30 minuutin kääntymisaika	Yli 30 minuutin kääntymisaika
Matkustajalennot, joissa säännölliset vuorot ([2])	0 euroa	7,45 euroa
Matkustajalennot ilman säännöllisiä vuoroja ja rahtilennot	7,45 euroa	

([1]) *Lähde:* Saksa.
([2]) Saksaksi säännöllisistä vuoroista käytetään termiä "Linienflugbetrieb".

Taulukko 10

Matkustajiin sovellettava lentoasemamaksutaulukko vuodesta 2011 lähtien ([1])

Lentoasemamaksut tammikuusta 2011 lähtien (hinnat ilman arvonlisäveroa)	Matkustajamäärä alle 50 000	Matkustajamäärä 50 000–100 000
Maksu matkustajaa kohden	6,00 euroa	4,20 euroa

([1]) *Lähde:* Saksa.

([21]) Taulukoissa 8 ja 9 esitettyjä maksuja sovelletaan ilma-alukseen, joka sisältyy erityiseen bonusluetteloon ('*Bonusliste*'), jossa luetellaan eri ilma-alustyypit niiden epäpuhtauspäästöjä koskevien teknisten ominaisuuksien mukaisesti; luetteloon sisällytetään ympäristön kannalta parhaiten suoriutuvat ilma-alukset sekä kaikki uudet ilma-alukset.

3.4.2 **Ryanairin kanssa 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehty lentoasemapalveluja koskeva sopimus**

(47) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (sopimuksessa 'AOC') ja Ryanair ('Ryanair Limited') tekivät 3 päivänä maaliskuuta 2003 sopimuksen lentoasemapalveluista kymmeneksi vuodeksi. Sopimus koski Lontoon Stanstedille suuntautuvaa päivittäistä reittipalvelua, joka oli määrä aloittaa 1 päivänä toukokuuta 2003.

(48) Sopimuksen mukaan Ryanair maksaa AOC:lle seuraavat maksut:

a) Maksu matkustajalentopalvelujen suorittamisesta palvelun suorittamispäivänä voimassa olevan AOC:n maksutaulukon mukaisesti.

b) Summa, joka vastaa lennon liikennöintihetkellä voimassa olevia matkustajakohtaisia turvallisuusveroja ja valtion maksuja (Saksassa perittävä vero). Alkuperäinen maksu on "neljä euroa viisikymmentäyksi senttiä (4,08 euroa)" ([22]). Sopimuksessa ilmoitetaan myös molempien osapuolten aikomus pyrkiä vähentämään Saksassa perittävää veroa, jos matkustajamäärä lentoasemalla kasvaa. Ryanair perii alkuperäisen maksun joka tapauksessa vähimmäismaksuna.

(49) Saksa toteaa, että Ryanair maksaa palvelujen suorittamisesta maksuja, joiden määrä vastaa kyseisellä hetkellä voimassa olevaa AOC:n vakiohinnastoa sekä kustakin ilma-aluksesta perittävää […]* kiinteää laskeutumismaksua ja kustakin matkustajasta perittävää […]* matkustajamaksua (ilman arvonlisäveroa) ([23]) (maksut maksettiin kesäkuussa 2009).

(50) Lentoasemapalveluja koskevassa 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyssä sopimuksessa määrätään, että maksuja vastaan AOC

a) tarjoaa kiitotien, joka täyttää erityiset tekniset eritelmät 31 päivään joulukuuta 2003 mennessä ja joka on valmis ja laajennettu 31 päivään toukokuuta 2004 mennessä;

b) tarjoaa terminaali- ja infrastruktuuripalveluja ([…]*) sekä myyntiä, markkinointia ja suhdetoimintaa koskevia palveluja (palvelut vahvistetaan palvelusopimuksen liitteessä A);

c) tarjoaa käsittely- ja muita palveluja (palvelut vahvistetaan palvelusopimuksen liitteessä B);

d) varmistaa, että AOC:n ja Leipzigin rautatieaseman (*Leipzig-Bahnhof*) sekä AOC:n ja Dresdenin rautatieaseman (*Dresden-Bahnhof*) välillä tarjotaan linja-autopalvelu, josta peritään paikallisen vakiohinnaston mukaisia maksuja;

e) ylläpitää varausjärjestelmää (palvelu vahvistetaan palvelusopimuksen liitteessä B olevassa lisäyksessä).

(51) Sen lisäksi, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n velvoitteena on tarjota kiitotie, sopimuksen liitteessä A luetellaan useita muita palveluja, joita AOC:n on tarjottava:

a) terminaali- ja infrastruktuuripalvelut: […]* ja muut *Ryanairin kohtuulliset tilapäiset vaatimukset, joilla varmistetaan, että Ryanair voi säilyttää 25 minuutin kääntymisajan*;

b) myyntiä, markkinointia ja suhdetoimintaa koskevat palvelut: […]*.

(52) Johdanto-osan 48 kappaleessa mainitut Ryanairin maksamat maksut kattavat useita palveluja, jotka vahvistetaan 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn lentoasemapalveluja koskevan sopimuksen liitteessä B "Maahuolintaliikkeiden tarjoamat käsittely- ja muut palvelut", kuten seuraavat ([24]): matkatavaroiden lastaus ja purkaminen (ei koske rahtia); wc- ja vesihuolto pyynnöstä […]*; […]* ja jäänpoistoaineiden toimitus ja käyttö Ryanairin pyynnöstä, nesteen hinta […]* litraa kohti; matkustajien lähtöselvitys, ilma-alukseen siirtyminen ja sieltä poistuminen sekä matkustusasiakirjojen tarkistaminen.

([22]) Komissio panee merkille sanoin ja luvuin ilmaistujen lukujen eron.
([23]) Saksa toimitti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n Ryanairille lähettämän kesäkuun 2009 laskun. Komission pyynnöistä huolimatta Saksa ei ole antanut lisätietoa tarkoista maksuista, joita Ryanair maksoi kustakin matkustajasta ja ilma-aluksesta vuosina 2003–2011.
([24]) Tässä on lueteltu vain tiettyjä toimenpiteitä. Täydellinen palveluluettelo on sopimuksen liitteessä B.

(53) Lentoasemapalveluja koskevan 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn sopimuksen liitteessä B olevan lisäyksen ”Varausjärjestelmä” mukaan huolintaliikkeen on perustettava matkustajapalvelutiski ja hoidettava sen toimintaa, varmistettava varaushenkilöstön riittävä koulutus ja maksettava lentoliikenteessä tarvittavat tietokonelaitteistot ja puhelin-, faksi-, IT- ja televiestintälaitteet (SITA) sekä kaikki laitteiston huolto- ja vaihtokustannukset, joita huolintaliikkeelle aiheutuu palvelutiskin hoitamisesta. Tästä huolimatta […]*.

3.4.3 **Markkinointipalvelusopimukset**

(54) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH teki yhteensä kolme markkinointipalvelusopimusta, joista ensimmäisen Ryanairin kanssa ja kaksi seuraavaa Airport Marketing Services Limitedin (AMS) kanssa, sekä oheissopimuksen, jolla täydennettiin 25 päivänä tammikuuta 2010 tehtyä viimeistä sopimusta.

Taulukko 11

Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin/AMS:n väliset markkinointisopimukset

Sopimus	Kesto	Tarkoitus	AOC:n maksut Ryanairille
AOC:n ja Ryanairin välinen sopimus, tehty 7.4.2003	15.4.2003–30.4.2013	Englanninkieliset verkkomainokset sekä myynninedistämistä ja suhdetoimintaa, joilla edistetään lentomatkailun markkinointia Altenburgin alueella	— Tulosmaksu, joka perustuu lähtevien matkustajien lukumäärään ja vähennetään Ryanairin maksamista lentoasemapalvelumaksuista — Tulosmaksu, joka perustuu lentoasemamaksujen mahdollisen korotuksen tiettyyn prosenttiosuuteen
AOC:n ja AMS:n välinen sopimus, tehty 28.8.2008	28.8.2008–27.8.2010	Markkinointipalvelut, joissa käytetään ensisijaisena välineenä ryanair.com-verkkosivustoa: yksi tai useampi 150 sanan kappale AOC:n kohdesivun osiossa ”Top Five Things To Do” (viisi parasta elämystä)	[…]* vuonna 2008 […]* vuonna 2009 [1] (molemmat hinnat ilman arvonlisäveroa)
AOC:n ja AMS:n välinen sopimus, tehty 25.1.2010	25.1.2010 – päättyy vuoden kuluttua ensimmäisen palvelun aloituspäivästä	Vuodeksi tarjottava markkinointipaketti	[…]* vuodessa [1] (ilman arvonlisäveroa)
AOC:n ja AMS:n välinen oheissopimus, tehty 21.9.2010	21.9.2010–31.3.2011	Alkuperäistä sopimusta (tehty 25.1.2010) täydentävä sopimus	[…]* talvikaudella 2010

[1] Sopimuksessa viitataan AMS:n voimassa oleviin hintoihin.

3.4.3.1 *Huhtikuun 7 päivänä 2003 tehty markkinointisopimus*

(55) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n (sopimuksessa ’AOC’) ja Ryanairin välinen 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehty ensimmäinen markkinointisopimus tuli voimaan 15 päivänä huhtikuuta 2003 kymmeneksi vuodeksi, ja sen mukaan Ryanairin on toteutettava Altenburgin aluetta koskevia markkinointitoimia. Sopimuksella annetaan Ryanairille lopullinen päätösvalta kaikissa markkinointia ja mainontaa koskevissa päätöksissä, lukuun ottamatta AOC:n verkkosivuun liittyviä päätöksiä.

(56) Ryanairin suorittamien tehtävien vastineeksi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH maksaa seuraavat maksut:

a) Kustakin lähtevästä matkustajasta maksettava 'tulosmaksu', joka vastaa Ryanairin kustakin matkustajasta maksamaa nettomaksua, joka liittyy laskeutumiseen, paikalliseen lennonjohtoon, valaistukseen, pysäköintiin (ei sisällä yön yli kestävää pysäköintiä), asematasoon ja matkustajapalveluun sekä matkustajalentopalveluja koskevaan infrastruktuuri- ja matkustajapalvelumaksuun. AOC laskee kustakin matkustajasta maksettavan nettomaksun matkustajia koskevien lastausluetteloiden mukaisesti ja esittää laskelman Ryanairille kunkin viikon lopussa. Ryanair laskee tulosmaksun edellisen kalenterikuukauden palvelujen pohjalta ja esittää laskelman AOC:lle 30 päivän kuluessa kunkin kuukauden päätyttyä. Ryanair voi vähentää tulosmaksun laskeutumismaksuja koskevista AOC:n kuukausilaskuista.

Taulukko 12

Ryanairin AOC:lle maksama nettomaksu matkustajaa kohti

(euroa)

Palveluvuorojen lukumäärä	Kustakin lähtevästä matkustajasta maksettava nettomaksu, mukaan lukien kaikki maksut (paitsi turvallisuusmaksu) Vuodet 1–5	Kustakin lähtevästä matkustajasta maksettava nettomaksu, mukaan lukien kaikki maksut (paitsi turvallisuusmaksu) Vuodet 6–10
[…]*	[…]*	[…]*
[…]*	[…]*	[…]*
[…]*	[…]*	[…]*

b) Lentoasemamaksujen mahdollisen korotuksen tiettyyn prosenttiosuuteen perustuva 'tulosmaksu', joka koostuu seuraavista:

— 100 prosenttia hallituksen perimän turvallisuusveron korotuksesta, voi ylittää voimassa olevan ilmoitetun hinnan enintään 10 prosentilla viiden vuoden aikana; ja

— 100 prosenttia voimassa olevien ilmoitettujen maksujen korotuksesta tai ilmoitettuihin lentoasemamaksuihin lisätyistä maksuista tai veroista voi ylittää voimassa olevan ilmoitetun Ryanairin maksaman kokonaismaksun enintään 10 prosentilla viiden vuoden aikana.

3.4.3.2 *Elokuun 28 päivänä 2008 tehty markkinointisopimus*

(57) Toinen markkinointipalvelusopimus tehtiin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n (sopimuksessa 'AOC') ja Airport Marketing Services -yrityksen välillä 28 päivänä elokuuta 2008. Sopimuksen mukaan AOC aikoo aktiivisesti markkinoida kaupungin ja alueen palveluja, lisätä Ryanairin palveluja käyttävien saapuvien matkustajien määrää ja siten kasvattaa lentoaseman muita kuin ilmailuun liittyviä tuloja. Sopimus liittyy Ryanairin sitoumukseen liikennöidä AOC:n ja Lontoon Stanstedin välisellä reitillä kesällä (päivittäin) ja talvella (neljä kertaa viikossa) sekä AOC:n ja Gironan välisellä reitillä kolme kertaa viikossa ainoastaan kesällä.

(58) Sopimuksen alkuperäinen kesto on kaksi vuotta. AOC maksaa […]* euroa ensimmäiseltä vuodelta ja […]* euroa toiselta vuodelta. Vastineeksi AOC saa […]*. Sopimuksessa ei ilmoiteta muita tietoja reittiyhteyden kestosta, sijoituksesta tai muista yksityiskohdista.

(59) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lla on oikeus valita markkinointitoimenpiteille haluamansa aikavälit. Rajoitetun saatavuuden vuoksi näitä aikavälejä ei kuitenkaan voida taata. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lla on myös oikeus valita verkkosivut, jotka voidaan yhdistää linkillä Ryanairin verkkosivuun. Tätä oikeutta rajoittaa kuitenkin se, että verkkosivut eivät voi sisältää lentoja, auton vuokrausta tai majoitusta ja/tai muita palveluja, joita tarjotaan myös Ryanairin verkkosivulla. Lisäksi Ryanairilla on lopullinen päätösvalta ja se voi kieltää verkkosivun julkaisemisen. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n on varmistettava, että palvelut tarjotaan sopimuksen mukaisesti.

3.4.3.3 *Tammikuun 25 päivänä 2010 tehty markkinointisopimus*

(60) Kolmas markkinointipalvelusopimus tehtiin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n (sopimuksessa 'AOC') ja Airport Marketing Services -yrityksen välillä 25 päivänä tammikuuta 2010. Sopimuksen mukaan AMS tarjoaa Ryanairin verkkosivulla matkailuun liittyviä markkinointipalveluja, joiden kautta AOC voi mainostaa liiketoimintaansa ja matkailunähtävyyksiä. Sopimus liittyy Ryanairin sitoumukseen liikennöidä kesästä 2010 alkaen ja ainoastaan IATA:n kesäkaudella ([25]) AOC:ltä Lontoon Stanstediin (seitsemän kertaa viikossa), Gironaan (kolme kertaa viikossa) ja Alicanteen (kaksi kertaa viikossa).

(61) Sopimuksen alkuperäinen kesto on yksi vuosi. AOC maksaa […]* euroa seuraavasta vuoden kestävästä markkinointipalvelupaketista: […]*. AOC:n oikeudet ja velvollisuudet, jotka liittyvät aikaväleihin, verkkosivujen luonteeseen ja Ryanairin lopulliseen päätösvaltaan, ovat sisällöltään samat kuin aikaisemmassa sopimuksessa.

3.4.3.4 *Syyskuun 21 päivänä 2010 tehty oheissopimus*

(62) Oheissopimus tehtiin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n (sopimuksessa 'AOC') ja Airport Marketing Services -yrityksen välillä 21 päivänä syyskuuta 2010. Sopimuksella täydennetään alkuperäistä 25 päivänä tammikuuta 2010 tehtyä markkinointipalvelusopimusta, sillä AOC haluaa hankkia ylimääräisiä mainontapalveluja ([26]) […]* eurolla ainoastaan talvikaudelle 2010. Oheissopimuksen voimassaolo päättyy 31 päivänä maaliskuuta 2011.

(63) Oheissopimuksessa sovittujen mainontapalvelujen mukaisesti AMS perustaa Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ilmoittamalle verkkosivulle johtavan linkin, joka näytetään www.ryanair.com-verkkosivuston Yhdistyneen kuningaskunnan maakohtaisella kotisivulla 12 päivän ajan oheissopimuksen voimassaoloaikana.

(64) Saksan mukaan tämän oheissopimuksen mukaisista maksuista vastasivat yksityiset yritykset sen jälkeen, kun ne olivat sopineet Ryanairin toiminnan ylläpitämisestä AOC:llä.

4. PERUSTEET MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISELLE JA KOMISSION ALUSTAVA ARVIOINTI

(65) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio nosti esiin seuraavat kysymykset arvion kohteena olevista toimenpiteistä:

a) Toimenpide 1: Infrastruktuuri-investointien rahoittaminen vuosina 2000–2011: Ovatko maksut, jotka tehtiin lentoaseman infrastruktuurin hyväksi vuosina 2000–2011 ja joiden määrä oli yhteensä 6 474 034 euroa – mukaan lukien 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyssä Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin välisessä sopimuksessa määrätty kiitotien laajennus – valtiontukea ja jos ovat, soveltuuko tämä valtiontuki sisämarkkinoille?

b) Toimenpide 2: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n toimintatappioiden rahoittaminen vuosina 2000–2011: Toimivatko julkiset osakkeenomistajat markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisesti, kun ne myönsivät Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle vuotuista toimintatukea yhteensä 9,079 miljoonaa euroa vuosina 2000–2011, ja jos eivät toimineet, soveltuuko tämä valtiontuki sisämarkkinoille?

c) Toimenpide 3: Lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimusten mukaiset lentoasemamaksut ja maksut Ryanairille: Toimiko Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH markkinataloussijoittajan tavoin, kun se hyväksyi lentoasemapalveluista saatavien tulojen vähennyksen mekanismilla, joka koski Ryanairin/AMS:n maksamia markkinointimaksuja 1 päivän toukokuuta 2003 ja 31 päivän maaliskuuta 2011 välisenä aikana, ja, jos nämä vähennykset ovat valtiontukea, soveltuuko kyseinen tuki sisämarkkinoille? Vastaanottaessaan alennettuja lentoasemamaksuja julkinen lentoaseman pitäjä, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, menetti tuloja. Julkinen lentoaseman pitäjä maksoi Ryanairille ja AMS:lle markkinointimaksuja, lukuun ottamatta viimeisintä markkinointisopimusta eli 21 päivänä syyskuuta 2010 tehtyä oheissopimusta, jonka osalta maksuista vastasivat yksityiset yritykset. Tältä osin komissio jättää tutkintansa ulkopuolelle tämän viimeisen markkinointisopimuksen, joka tehtiin AMS:n kanssa 21 päivänä syyskuuta 2010, sillä sen rahoitus oli peräisin yksityisiltä yrityksiltä, jotka olivat sopineet Ryanairin toiminnan ylläpitämisestä lentoasemalla.

([25]) Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) kesäkausi alkoi 28 päivänä maaliskuuta 2010 ja päättyi 30 päivänä lokakuuta 2010.
([26]) Alkuperäisen 25 päivänä tammikuuta 2010 tehdyn sopimuksen kohdassa 3.2 jätetään AMS:lle mahdollisuus tarjota ylimääräisiä markkinointipalveluja osapuolten sopimuksesta.

5. SAKSAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

5.1 INFRASTRUKTUURI-INVESTOINTIEN RAHOITTAMINEN VUOSINA 2000–2011 (TOIMENPIDE 1)

(66) Saksa selittää, että julkinen tuki lentoaseman infrastruktuuri-investointeihin perustui samaan logiikkaan kuin lentoaseman muuntaminen. Sotilaslentokentän muuntaminen siviililentoasemaksi oli perusteltua Thüringenin osavaltion itäosan ja Sachsenin osavaltion länsiosan taloudellisen kehityksen vuoksi ([27]). Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n perustamiskirjan 2 §:n 1 momentissa todetaan, että yhtiön tavoitteena on parantaa liiketoimintaan liittyvää infrastruktuuria Thüringenin osavaltion itäosan ja Sachsenin osavaltion länsiosan talouden vahvistamiseksi. Yhtiön johdon laatimassa raportissa ([28]) arvioidaan, että lentoaseman kautta kulkevat ulkomaiset matkustajat tuovat vuosittain 10,7 miljoonaa euroa tuloja koko Keski-Saksan alueelle.

(67) Saksan mukaan infrastruktuurin tarjonta kuuluu valtion tehtäviin sen alueellista suunnittelu-, kehitys- ja liikennepolitiikkaa koskevan toimivallan puitteissa. Tällaiset infrastruktuuri-investoinnit eivät sen vuoksi perustu yksinomaan yritystä hyödyttäviin taloudellisiin syihin vaan kuuluvat myös yleisen edun mukaiseen valtion tehtävään.

(68) Saksa lisää, että ainoastaan osavaltiolla on oikeus ([29]) rahoittaa erityisiä toimintoja, jotka ovat sen edun mukaisia ja jotka eivät olisi toteuttamiskelpoisia ilman julkista tukea. Liiallisia korvauksia vältetään myönnettyjen varojen asianmukaista käyttöä koskevalla jälkivalvonnalla ([30]).

(69) Saksan mukaan tiedetään, että etenkin alueelliset lentoasemat eivät usein pysty kattamaan kustannuksiaan ja investointejaan lentoasemamaksuilla ja että sen vuoksi julkinen yhteisrahoitus voi olla tarpeen. Erityisesti Saksa esittää, että viranomaisten oli rahoitettava infrastruktuuri-investointeja, jotta lakisääteiset turvallisuus- ja turvatoimivaatimukset täyttyivät. AOC ei alueellisena lentoasemana pysty tuottamaan lentoasemamaksuilla riittävästi tuloja rahoittaakseen kaikki infrastruktuuri-investoinnit. Yhtiö ei olisi myöskään voinut täyttää oikeudellisia velvoitteitaan, mukaan lukien ilmailualan turvallisuusvaatimukset, ilman julkista tukea.

(70) Saksa panee merkille, että terminaalin kunnostustyöt vuonna 2009 toteutettiin turvallisuusvaatimusten vuoksi, jotta voitiin noudattaa vaatimusta erottaa Schengen-maiden ja muiden maiden matkustajat. Saksan mukaan toimenpiteelle harkittiin vaihtoehtoja, mutta kasvavien matkustajamäärien ja vaihtoehtoisten toimien korkeiden kustannusten vuoksi päädyttiin toteuttamaan pitkän aikavälin ratkaisu eli kunnostamaan terminaali.

(71) Saksa toteaa, että yhteensä 6 474 034 euron infrastruktuuri-investoinnit vuosina 2000–2011 ([31]) liittyivät yksinomaan muihin kuin taloudellisiin toimintoihin. Sen mukaan nämä infrastruktuuri-investoinnit eivät ole valtiontukea eikä niihin voida soveltaa valtiontukisääntöjä SEUT-sopimuksen 107 artiklan nojalla. Lisäksi Saksa selittää, että nämä investoinnit muihin kuin taloudellisiin toimintoihin voidaan jakaa turvainvestointeihin sekä yleistä ja ilmailun turvallisuutta koskeviin investointeihin. Saksa huomauttaa, että turvallisuuteen ja poliisitehtäviin liittyvät toimet, palontorjuntatoimet, yleinen ja operatiivinen turvallisuus, sääpalvelut ja lentoturvallisuus kuuluvat yleisen edun piiriin. Sen mukaan merkittävä osa saaduista varoista käytettiin infrastruktuurin turvallisuuteen ja peruskorjaukseen eikä uuden infrastruktuurin rakentamiseen.

(72) Saksa toteaa, että 6 474 034 kokonaisinvestoinneista 30 prosenttia oli peräisin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n omasta pääomasta ja loput Thüringenin osavaltiolta. Saksa panee merkille, että näiden infrastruktuuri-investointien rahoitus myönnettiin avustuksina, joita ei makseta takaisin, eikä lainoina. Avustusten ehdot perustuvat asiakirjassa *Thüringer Landeshaushaltsordnung* ([32]) lueteltuihin vaatimuksiin.

([27]) Saksa toteaa, että teollisuusalueen kehitykseen investoitiin yli 16,5 miljoonaa euroa ja että tällä 58 hehtaarin alueella työskentelee tällä hetkellä noin 250 henkilöä.

([28]) Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9.9.2011.

([29]) Thüringer Landeshaushaltsordnung, 23 §.

([30]) Tässä yhteydessä Saksa antaa esimerkiksi vuonna 2009 myönnetyn ja maksetun tuen, joka määrättiin jälkivalvonnan perusteella osittain palautettavaksi vuonna 2012.

([31]) Ks. taulukko 3.

([32]) Thüringer Landeshaushaltsordnung on Thüringenin osavaltion varainhoitolaki. Varainhoitolain 23 §:ssä säädetään vaatimuksista, jotka on täytettävä osavaltion talousarviosta peräisin olevan rahoituksen saamiseksi. Rahoitettavan hankkeen, joka ei toteutuisi lainkaan tai riittävästi ilman osavaltion rahoitusta, on toteutuessaan tuotava Thüringenin osavaltiolle merkittävää hyötyä. Rahoituksen saamista koskevat edellytykset esitetään tarkemmin kehityshankkeisiin myönnettävän rahoituksen yleisiä ehtoja koskevassa asiakirjassa Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P).

(73) Lisäksi Saksa toteaa, että muuntamishankkeita on myös muissa osavaltioissa rahoitettu kokonaan julkisista varoista SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti alueen taloudellisen kehityksen tukemiseksi. Saksa viittaa aikaisempaan komission päätökseen ([33]), jossa todetaan, että alueellisten lentoasemien rakentaminen tai laajentaminen rakenteellisesti heikoilla alueilla on Euroopan unionista tehdyn sopimuksen mukaista.

Ryanairille tarkoitettu infrastruktuuri

(74) Kun otetaan huomioon Ryanairin palvelusopimuksessaan edellyttämät investoinnit (tietyt tekniset erityispiirteet täyttävä laskeutumiskiitotie, joka on annettava käyttöön 31 päivään joulukuuta 2003 mennessä sekä saatettava päätökseen ja laajennettava 31 päivään toukokuuta 2004 mennessä ([34])), Saksa toteaa, ettei tätä erityistä pidennystyötä ole saatu kokonaisuudessaan valmiiksi eikä sitä pidetä sopimusvelvoitteena vaan edellytyksenä sille, että mikä tahansa lentoyhtiö voi laskeutua AOC:lle. Saksan mukaan AOC:n kiitotien pituutta on mukautettu vuosien aikana 2 185 metristä (7. heinäkuuta 2003) 2 235 metriin (9. syyskuuta 2004) ja lopulta 2 435 metriin (9. joulukuuta 2008). Kiitotie oli kuitenkin avoin kaikille käyttäjille. Saksa katsoo, ettei arviointia muuta se, että ainoastaan Ryanair käytti kiitotietä.

(75) Saksa torjuu myös kantajan väitteen siitä, että kiitotie pidennettiin erityisesti Ryanairin Boeing 737–800 -konetta varten (107 lentokonetta vuonna 2007), koska myös muut lentoyhtiöt käyttävät yleisesti tätä lentokonetta, esimerkiksi Deutsche Lufthansa (132 lentokonetta vuonna 2007). Lisäksi Saksa pitää virheellisenä kantajan toteamusta, jonka mukaan lentoaseman nykyaikaistamiseen investoitiin vuoteen 2007 saakka 28 miljoonaa euroa julkisia varoja. Kantaja viittaa todennäköisesti tietoihin, joissa esitettiin ainoastaan mahdollisten kustannusten arvio. Saksan mukaan todelliset investoinnit olivat 16,7 miljoonaa euroa.

(76) Lisäksi Saksa väittää, että Ryanairin lentoasemapalveluja koskevan sopimuksen liitteessä A ja B sekä liitteessä B olevassa lisäyksessä edellyttämät velvoitteet ovat yleisiä velvoitteita, jotka lentoaseman on täytettävä lentoyhtiöiden edellyttämän palvelun tarjoamiseksi: Saksa katsoo, että johdanto-osan 50–53 kappaleissa tarkoitetut palvelut ovat kaikilla lentoasemilla yleisiä velvoitteita ja että sen infrastruktuuri on avoin kaikille käyttäjille. Saksa lisää, että joitakin lentoasemapalveluja koskevan sopimuksen liitteessä mainittuja palveluita, kuten lehdistötilaisuuksia, toimittajamatkoja ja matkatoimistoiltoja, ei ole tarjottu.

Tukitoimenpiteen arviointi

(77) Thüringenin osavaltio investoi vuosien 1993 ja 1997 välillä 12,25 miljoonaa euroa lentoaseman infrastruktuuriin. Se hyväksyi vuosille 1998–2011 4,5 miljoonan euron rahoituksen Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle. Varat myönnettiin Thüringenin osavaltion julkaisemien tukijärjestelmien perusteella, ja niiden ilmoittamista ei pidetty tarpeellisena. Saksan mukaan näiden järjestelmien mukaista tukea voivat hakea kaikki Thüringenin lentoasemien pitäjät. Tukijärjestelmien avulla julkisia varoja myönnetään lentoliikenteen tarvitsemiin infrastruktuuri-investointeihin, ne ovat kaikkien mahdollisten käyttäjien saatavilla ja ne ovat yleisen edun mukaisia. Varat on myös rajattu tarkoituksenmukaisiin ja tarvittaviin määriin, ja Saksa panee merkille, että lentoasemat ovat vuodesta 1997 lähtien myös jakaneet osan infrastruktuurikustannuksista. Saksa toteaa tästä syystä, etteivät nämä järjestelmät voi vääristää kilpailua.

(78) Kun kyse on infrastruktuuri-investoinneista, jotka on tehty 12 päivän joulukuuta 2000 (jolloin unionin tuomioistuin antoi tuomion asiassa *Aéroports de Paris*) ja 9 päivän joulukuuta 2005 (jolloin vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoja alettiin soveltaa) välisenä aikana, Saksa katsoo, että sovellettavat perusteet ovat epäselvät: infrastruktuuria ei voida pitää valtiontukena sovellettaessa vuoden 1994 ilmailusuuntaviivoja. Saksa väittää tältä osin, että vuoden 1994 suuntaviivoja sovellettiin vuoden 2005 suuntaviivojen voimaantuloon saakka ja että asiassa *Aéroports de Paris* annettu tuomio ei muuta tätä. Siten, koska vuoden 1994 suuntaviivat sitovat komissiota luottamuksensuojan periaatteen nojalla, niitä olisi sovellettava infrastruktuuri-investointeihin vuoteen 2005 saakka. Toimenpidettä ei voida siksi katsoa valtiontueksi: vaikka infrastruktuuri maksettiin julkisella rahoituksella, rahoitus on julkisten tehtävien piirissä ja se ei liity taloudelliseen toimintaan.

([33]) SA.16588 (N 644i/2002) – Saksa – Alueellisten lentoasemien rakentaminen ja kehittäminen.
([34]) Ks. johdanto-osan 50 kappaleen a alakohta.

(79) Kun kyse on 9 päivän joulukuuta 2005 jälkeen tehdyistä infrastruktuuri-investoinneista, Saksa katsoo ensinnäkin, etteivät ne ole valtiontukea johdanto-osan 66–73 kappaleessa mainituista syistä. Jos komissio kuitenkin tulee siihen tulokseen, että nämä investoinnit ovat tukea, Saksa väittää, että tuki soveltuisi sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla, koska se täyttää kaikki vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 61 kohdan vaatimukset:

a) Ensimmäisen vaatimuksen osalta Saksa väittää, että infrastruktuuri-investoinneilla pyritään selkeästi määriteltyyn yhteisen edun mukaiseen tavoitteeseen, joka on liikenneinfrastruktuurin tarjonta ja aluekehitys rakenteellisesti heikolla alueella. AOC oli ensimmäinen siviilikäyttöön muunnettu sotilaslentoasema Saksan yhdistymisen jälkeen. Sillä on myös merkitystä läheisen teollisuusalueen yrityksille. Saapuvien matkailijoiden pitäisi myös auttaa parantamaan alueellista matkailua ja luomaan työpaikkoja.

b) Toisen vaatimuksen osalta Saksa esittää, että infrastruktuuri-investointi on asetetun tavoitteen kannalta tarpeellinen ja oikeasuhteinen. Saksa toistaa, että kaikki investoinnit tehtiin lentoaseman kunnostamiseksi ja uudenaikaistamiseksi. Koska toimijalla Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:llä ei ollut riittävästi varoja, tarvittiin julkista rahoitusta.

c) Kolmannen vaatimuksen osalta Saksa katsoo, että olemassa olevan infrastruktuurin keskipitkän aikavälin käyttönäkymät olivat tyydyttävät ainakin vuoteen 2009 saakka. Vuonna 2007 tehdyn kolmen tutkimuksen mukaan ([35]) lentoaseman toimijan vuosituloksen oli määrä parantua ja lähes tasapainoinen toiminnan tuotto piti saada aikaan vuoteen 2015 mennessä, ja lisäksi läheisen teollisuusalueen oli määrä vahvistua. Yhdessä tutkimuksessa ([36]) viitataan erityisesti halpalentoyhtiöiden liikennöinnin kannattavuuteen ja esitetään mahdollinen skenaario, että AOC:n matkustajamäärä saattaa nousta 500 000 henkeen vuonna 2015, mitä pidetään varovaisena arviona. Saksa katsoo tämän todistavan, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ja sen osakkeenomistajat ovat toimineet aina yksityisinä sijoittajina.

d) Neljännen vaatimuksen osalta Saksa toteaa, että kaikilla mahdollisilla infrastruktuurin käyttäjillä on tasavertainen ja syrjimätön oikeus infrastruktuurin käyttöön.

e) Viidennen vaatimuksen osalta Saksa toteaa, ettei kaupan kehitykseen vaikuteta siinä määrin, että se on ristiriidassa yhteisen edun kanssa. AOC on lentoasema, jota käyttää alle 150 000 matkustajaa vuodessa, joten se on luokan D lentoasema eikä kilpailua vääristetä muihin lentoasemiin nähden.

(80) Lopuksi Saksa katsoo, ettei toimenpide vääristä tai uhkaa vääristää kilpailua sisämarkkinoilla, koska infrastruktuuri on avoin kaikille käyttäjille syrjimättömällä tavalla. Lisäksi, vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen mukaan luokan D lentoasemaa käyttää vuosittain alle 150 000 matkustajaa, joten se ei sinänsä kilpaile muiden lentoasemien kanssa. Kilpailu AOC:n ja Dresdenin muiden lentoasemien, Erfurt-Weimarin ja Hofin, kanssa on vähäistä. Koska AOC:n osuus ADV:ssä ([37]) luetelluista Saksan lentoasemien kokonaisliikenteestä on vain 0,1 prosenttia, Saksa toteaa, ettei tämä lentoasema kilpaile minkään eurooppalaisen lentoaseman kanssa. Tämä merkitsee sitä, ettei kilpailuun sisämarkkinoilla ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan aiheudu mitään vaikutusta. Saksa esittää tältä osin, että AOC käsittelee esimerkiksi vain 2 prosenttia Leipzig/Hallen lentoaseman käsittelemistä työkuormayksiköistä.

KE-Consultin vuoden 2010 tutkimustulokset lentoaseman ja sen alueen kehitysnäkymistä

(81) Kun kävi ilmeiseksi, ettei vuoden 2007 tutkimuksissa ennustettu skenaario toteudu, lentoasema pyysi konsulttiyritys KE-Consultia laatimaan tutkimuksen AOC:stä ja viereisestä teollisuusalueesta; tutkimus toimitettiin vuonna 2010. Siinä pääteltiin, ettei lentoaseman kehittäminen halpalentoyhtiöiden lentoasemaksi olisi kaupallisesti kannattavaa, ja suositeltiin keskittymään yleisilmailuun. Siksi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n hallintoneuvosto esitti syyskuussa 2011 uuden lentoaseman kehittämissuunnitelman, jonka hallintoneuvosto ja

([35]) Selvitykset "Plausibilitätsprüfung über die Wirtschaftlichkeit der Flugplatz Altenburg- Nobitz GmbH unter Berücksichtigung des Wirtschafts- und Finanzplanes für die Jahre 2007 bis 2010" (31. elokuuta 2007) ja "Kapitalflussrechnungen FAN für die Geschäftsjahre 2007 bis 2015" (16.11.2007), laatijana BDO – Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft; Selvitys "Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz", laatijana professori Richard Klophaus, syyskuu 2007; "Planentwurf für den Zeitraum 2011–2015: Wirtschafts-, Vermögens-, Finanz- und Investitionsplan", laatijana Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 15.11.2007.

([36]) "Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz", laatijana professori Richard Klophaus, syyskuu 2007.

([37]) Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen – Saksan lentoasemien ammatillinen yhdistys.

yhtiökokous hyväksyivät. AOC:tä ei käytetä halpalentoyhtiöiden tai kaupallisen lentoliikenteen vaan yleisilmailun liikenteeseen ja siitä pitäisi tulla vuoteen 2015 mennessä kannattava tämän uuden liiketoiminnan kehittämisen myötä.

(82) KE-Consultin tutkimuksessa todetaan, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n osakkeenomistajat tukivat jatkuvasti yritystä. Kun otetaan huomioon tuen jatkuvasti kasvava tarve, osakkeenomistajat katsoivat, että taloudellisen tehokkuuden raja oli saavutettu.

(83) KE-Consultin tutkimuksen tarkoitus oli tarkastella AOC:n mahdollisia kehitysnäkymiä lentoaseman alueellisen, poliittisen, taloudellisen ja rahoituksellisen vaikutuksen perusteella. Tältä osin laadittiin eri skenaariota toiminnan lopettamisesta, ennallaan pitämisestä tai halpalentotoiminnan laajentamisesta sekä lentoaseman teollisuusalueen kehittämisestä.

(84) Ainoastaan ”yleisilmailua” koskeva skenaario, eli halpalentotoiminnan lopettaminen AOC:llä, voisi täyttää mikrotalouden ja verotuksen tasapainon vaatimukset. Tämä on ainoa skenaario, jossa lentoasema tarvitsee ainoastaan osakkeenomistajien vuotuisen 227 000 euron lisärahoituksen osakkeenomistajaa kohti, mutta ei mitään muuta rahoitusta. Tämä skenaario osoittaa makrotaloudellisen hyödyn. Skenaario maksaisi osakkeenomistajille 0,83 miljoonaa euroa vuoteen 2015 saakka ja se voitaisiin kattaa 227 000 euron pakollisilla maksuilla vuodessa. Vuoden 2015 jälkeen osakkeenomistajilta ei tarvittaisi muuta tukea, jos poistot pienenevät jatkossakin. Alueellinen taloudellinen tehokkuus on paljon korkeampi kuin muissa skenaarioissa. Thüringenin ja sen kuntien vuoden 2015 budjettitasapaino on myös positiivinen.

(85) Kaikki muut skenaariot, joissa halpalentotoimintaa jatketaan tai laajennetaan, eivät ole taloudellisesti kestäviä osakkeenomistajien pakollisten maksujen vuoksi. Verovaikutus olisi Thüringenissä 115 000–375 000 euroa vuodessa skenaariosta riippuen. Kaikissa halpalentoyhtiöitä koskevissa skenaarioissa AOC:stä ja kunnista johtuva positiivinen verovaikutus olisi alhaisempi kuin lentoaseman tarvitsemat tuet, joten verotulojen ja kustannusten välinen tasapaino on negatiivinen.

(86) Halpalentoyhtiöiden ylimääräinen makrotaloudellinen vaikutus on saavutettavissa ainoastaan, jos osakkeenomistajien pakollisten maksujen lisäksi myönnetään 6,7–10 miljoonan euron investoinnit. Halpalentoyhtiöitä koskevan skenaarion alueellinen taloudellinen tehokkuus on alhaisempi kuin yleisilmailua koskevassa skenaariossa. Yleisilmailua koskevaan skenaarioon verrattuna halpalentoyhtiöitä koskevissa skenaariossa tarvittavien tukien taso on 11–15 kertaa suurempi, mutta lisäarvon vaikutukset vain kaksi tai kolme kertaa suuremmat. Verotulojen ja kustannusten tasapaino on positiivinen yleisilmailua koskevassa skenaariossa, mutta se on negatiivinen kaikissa halpalentoyhtiöitä koskevissa skenaarioissa.

(87) Lisäksi useat perusedellytykset otettiin huomioon:

a) Monopolikäyttäjiin ja ulkoisiin vaikutuksiin liittyvä epävarmuus: AOC:n lentoliikenteen kehitys riippuu pitkälti, ainakin halpalentoyhtiöiden liikennöinnin osalta, sopimuksista asiaankuuluvien lentoyhtiöiden kanssa ja ulkoisista vaikutteista, kuten Yhdistyneen kuningaskunnan matkustajaverosta tai Saksan lentoliikenneverosta, joilla voi olla erityisen suuri kielteinen vaikutus halpalentoyhtiöiden liikenteen määrään.

b) Uusien jatkuvien tukien hyväksymättä jättäminen: oikeudenmukainen ja tukivapaa kilpailu vaarantuisi, mikä ei olisi Saksan lentoliikennesuunnitelman ja osavaltion tasolla poliittisen koalition sopimusten mukaista.

c) Kestävyyden puute: halpalentoyhtiöitä koskevassa skenaariossa ei voida havaita, että mikrotalouden ja verotuksen tasapaino parantuisi. Halpalentoyhtiöiden liiketoimintamalli aiheuttaisi ainoastaan tuen tarpeen lisääntymisen vuoteen 2015 saakka ja sen jälkeen.

(88) KE:n tutkimuksessa päätellään siksi, ettei halpalentoyhtiöiden liikenteen jatkamista tai laajentamista voida suositella osakkeenomistajille ja Thüringenin osavaltiolle.

5.2 FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GmbH:N TOIMINTATAPPIOIDEN RAHOITTAMINEN VUOSINA 2000–2011 (TOIMENPIDE 2)

(89) Flugplatz Altenburg-Nobitzin taloudellisessa raportoinnissa todetaan, ettei lentoasema voi varmistaa operatiivista toimintaa ilman tappioiden kattamiseen tarkoitettuja julkisia varoja. Yrityksen käyttöön ottama järjestelmä koostui vuotuisista liiketoimintasuunnitelmista, jotka vahvistettiin vuosittain tulevaksi vuodeksi ja jotka hyväksyttiin yhtiökokouksessa ja päivitettiin vuoden aikana lentoaseman kirjaamilla ajantasaisilla tiedoilla ([38]). Järjestelmä antoi siten lentoasemalle mahdollisuuden päivittää tappioiden kattamiseen tarvittavaa julkista rahoitusosuutta.

(90) Saksan mukaan 2000-luvun alusta kirjattuja tappioita, jotka johtivat osakkeenomistajien rahoituksen käyttöön, eivät aiheuttaneet yksinomaan infrastruktuuri-investoinnit: poistot eivät selitä täysin tappioita ja taloudelliset kustannukset eivät aiheuttaneet niitä, koska lentoasemalla ei ollut luottorahoitusta. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuotuiset tappiot liittyivät vain osittain poistokustannuksiin ja Saksa ei yhdistä näitä suoraan Ryanairiin.

(91) Saksa hylkää kokonaisuudessaan menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä mainitut kantajan väitteet. Saksan mukaan kantaja ei ota huomioon AOC:n single till -lähestymistapaa ([39]). Saksa ilmoittaa, että vuonna 2009 muusta kuin lentotoiminnasta saadut tulot olivat samalla tasolla kuin lentotoiminnasta saadut tulot. Saksa hylkää tältä osin väitteen siitä, että matkustajamäärän kasvu merkitsi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n tappioiden lisääntymistä Ryanairille myönnettyjen salaisten maksujen vuoksi. Saksan mukaan tappiot johtuivat monista eri tekijöistä, jotka eivät liity Ryanairiin.

(92) Saksa ei erityisesti hyväksy väitettä siitä, että Ryanairin reitti AOC:ltä Lontoon Stanstedille olisi kilpaillut suoraan Air Berlinin Leipzig-Hallen ja Lontoon Stanstedin välisen reitin kanssa ja että tämä oli syy, miksi Air Berlin lopetti liikennöinnin Leipzig-Hallen ja Lontoon Stanstedin välillä. Saksa korostaa, että Air Berlinin liikennöinnin lopettaminen Lontoon Stanstedin reitillä johtui siitä, että Leipzig-Halle ei enää tukenut Air Berliniä ja että yölentokielto otettiin käyttöön.

(93) Saksa katsoo, etteivät vuotuiset osakkeenomistajien maksut Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle ole valtiontukea, koska markkinataloussijoittajaperiaatteen vaatimukset täyttyvät, ja sen mukaisesti Altenburger Landin piirikunnalle eli pääosakkaalle tarjotut kaikki taloudelliset edut on otettava huomioon ([40]). Saksa viittaa professori Klophausin vuonna 2007 tekemään tutkimukseen ([41]), jäljempänä 'Klophausin tutkimus', jossa mainitaan Altenburger Landin piirikunnan menetetyt tuet: osakkeenomistajien maksuilla oli positiivinen taloudellinen vaikutus Altenburger Landiin ylimääräisten veromaksujen vuoksi. AOC:n toiminnasta saadut verotulot olivat vuonna 2006 yhteensä 7,9 miljoonaa euroa, joista 1 miljoonaa euroa pääasiassa Altenburger Landin piirikunnalle. Määrän odotettiin kolminkertaistuvan vuoteen 2015 mennessä, jos vuotuinen matkustajamäärä kasvaa 500 000 henkeen. Koska veromaksuista saatavat tulot ovat suuremmat kuin osakkeenomistajien vuosimaksut, Saksa toteaa, että Altenburger Landin piirikunta toimi yksityisen sijoittajan tavoin.

(94) Mitä tulee väitteeseen, jonka mukaan lentoasema mahdollisesti suljetaan sen sijaan, että osakkeenomistajat myöntävät sille enemmän varoja, Saksa vahvistaa, että Altenburger Landin piirikunta toimi yksityisen sijoittajan tavoin: jos lentoasema olisi suljettu, lentoaseman pitäjä olisi ollut velvollinen korvaamaan noin 7 miljoonaa euroa Thüringenin osavaltiolle, koska tämä olisi merkinnyt infrastruktuurin käytön ennenaikaista päättämistä. Koska osakkeenomistajat välttivät nämä korvaukset, myös ne toimivat yksityisen sijoittajan tavoin.

Klophausin tutkimus

(95) Vuonna 2007 tehdyn Klophausin tutkimuksen päätelmät ovat seuraavat. Siinä todetaan, että AOC:n suorat, välilliset, epäsuorat ja käynnistysvaikutukset alueen taloudelle ja vetovoimalle ovat myönteisiä ja merkittäviä etenkin työpaikkojen suhteen. Tutkimuksen mukaan AOC:n tulevaisuudennäkymät ovat myös myönteiset, koska AOC:llä on mahdollisuus tulla Ryanairin tukikohdaksi Keski-Saksassa, mihin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pyrkii. Jos näin monta Ryanairin konetta sijoitetaan AOC:lle, matkustajamäärät saattavat kasvaa miljoonaan henkeen vuodessa keskipitkällä aikavälillä. Tämä mahdollistaisi sen, että AOC:stä tulee alueellinen lentoasema,

([38]) Saksa toimitti komissiolle vuosiksi 2000–2005 laaditut liiketoimintasuunnitelmat ("Wirtschaftsplan") ja niiden vastaavat päivitykset, jotka laadittiin seuraavana vuonna ("Nachtrag zum Wirtschaftsplan").

([39]) Single till -lähestymistapa merkitsee, että kaikki voitot, lentoliikenteen (matkustajamaksut) ja muun kuin lentoliikenteen tulot (kuten lentoasemalla sijaitsevien liikkeiden vuokrat, pysäköintimaksut), on otettava huomioon eikä vain matkustajien lukumäärä ja saadut matkustajamaksut.

([40]) Saksa viittaa asiaan T-196/04, Ryanair v. komissio, tuomio 17.12.2008 (Kok., s. II-3643, 59 kohta) (eli Charleroi-asiassa annettu tuomio).

([41]) Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz, laatijana professori Richard Klophaus, syyskuu 2007.

joka tarjoaa Altenburger Landille mahdollisuuden muuttaa kansainvälistä profiiliaan ja siten parantaa talous- ja yritysrakenteitaan. Tutkimuksen mukaan AOC tuo halpalentoja tarjoavana lentoasemana huomattavaa yleistä taloudellista hyötyä.

(96) Tutkimuksen laskelmien perusteella AOC:n pitäisi tarjota vuoteen 2015 mennessä 658 työpaikkaa (95,3 prosentin kasvu vuoteen 2006 verrattuna). Lisäksi perustettaisiin 881 välillistä työpaikkaa (157,6 prosentin kasvu) ja 438 lentoaseman aikaansaamaa työpaikkaa (184,4 prosentin kasvu). Tutkimuksessa korostetaan, että eri alueille on varmistettava kulku kansallisesti ja kansainvälisesti ja että tällä on valtava vaikutus taloudelliseen kehitykseen kyseisellä alueella.

(97) Tutkimuksessa todetaan tältä osin, että AOC:n uudenaikaistamista ja laajentamista varten myönnettävän julkisen tuen ja asiaan liittyvien markkinointikustannusten tarkastelussa olisi otettava huomioon myös Thüringenin osavaltion ja sen kuntien verotulot. Tutkimuksessa tultiin siihen tulokseen, että mikrotaloudellisten näkökohtien lisäksi olisi harkittava makrotaloudellisia vaikutuksia.

5.3 LENTOASEMAPALVELU- JA MARKKINOINTISOPIMUSTEN MUKAISET LENTOASEMAMAKSUT JA MAKSUT RYANAIRILLE (TOIMENPIDE 3)

(98) Saksa väittää, etteivät lentoasemamaksut tai markkinointisopimukset ole valtiontukea. Saksa korostaa, ettei lentoasemapalveluja koskevien sopimusten ja markkinointipalveluja koskevien sopimusten välillä ole yhteyttä ja katsoo, että niitä olisi arvioitava erikseen; markkinointipalveluja koskevat sopimukset eivät merkitse, että lentoaseman tulot supistuvat, vaan niillä tarjotaan mainospalveluita.

Ryanairin kanssa tehty palvelusopimus

(99) Saksa toteaa, että lentoasema otti huomioon myönteiset talousnäkymät, jotka johtuvat Ryanairin mahdollistaman lentoliiketoiminnan kehityksestä. Tehdessään päätöksen liiketoiminnan jatkamisesta lentoyhtiön kanssa 22 päivänä huhtikuuta 2003 kokoontunut yhtiökokous käsitteli taulukkoon 13 sisältyviä tietoja ([42]) ja päätteli, että varovaisimmassakin skenaariossa (yksi päivittäinen lento, jonka käyttöaste on 70 prosenttia) Ryanairin kanssa voitaisiin saada yhteensä […]* vuositulot.

Taulukko 13

Oletetut tulot Ryanairin toiminnasta AOC:llä ([1]) **(2003)**

(euroissa)

Matkustajamaksu	[…]*
Matkustajien lukumäärä lentokonetta kohti, kun käyttöaste on 70 prosenttia ([2])	104
Odotetut kuukausitulot	[…]*
Suunnitelluista investoinneista aiheutuvat kuukausittaiset menot	12 138
Odotettu kuukausitulos	[…]*
Odotettu vuotuinen tulos	[…]*

([1]) Varovainen skenaario yhdestä päivittäisestä lennosta.
([2]) Saksa perustaa ennusteensa oletukseen, että Ryanairin vuonna 2003 käyttämän lentokoneen matkustajakapasiteetti on 148 henkeä.

([42]) "Umsatzaufstellung Ryanair", Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH toimitti tämän taulukon päivittäisten lentojen määrän (1-10) ja matkustajakäyttöasteen (70–90 prosenttia) arvion perusteella.

(100) Taulukossa 13 huomioon otettuihin kuukausittaisiin menoihin sisältyvät henkilöstökustannukset ja kiitotien jään- ja lumenpoistopalvelut. Komissio panee merkille, että 22 päivänä huhtikuuta 2003 pidetylle yhtiökokoukselle osoitetun asiakirjan mukaan vuotuiset investoinnit ovat yhteensä 902 155 euroa. Tätä ei otettu huomioon taulukossa 13 esitetyssä ennusteessa.

(101) Saksa toteaa, että tuolloin voimassa olleen lentoasemamaksuhinnaston perusteella Ryanair maksoi […] * laskeutumismaksun konetta kohti ja […] * matkustajamaksun matkustajaa kohti ([43]) ja nämä maksut koskevat kaikkia mahdollisia lentoyhtiöitä ja että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pitää niitä kohtuullisina, kun otetaan huomioon Ryanairin AOC:lle tarjoama liikenne ja tulot.

(102) Saksan mukaan AOC ei tarjonnut palveluita, jotka sen piti tarjota 3 päivänä maaliskuuta 2003 Ryanairin kanssa tekemänsä sopimuksen liitteen A perusteella. Maaliskuun 3 päivänä 2003 tehdyn sopimuksen liitteeseen B ja siinä olevaan varausjärjestelmää koskevaan lisäosaan sisältyviä palveluita tarjottiin lisämaksutta Ryanairille.

Ryanairin markkinointisopimukset

(103) Saksa toteaa, että 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen mukaan Ryanair maksoi lentoasemapalvelupalkkioita AOC:lle lentoasemamaksujen vakiohinnaston mukaan yhteensä […]* euroa vuosina 2003–2011. Huhtikuun 7 päivänä 2003 tehdyn markkinointisopimuksen nojalla AOC maksoi Ryanairille markkinointipalveluista yhteensä […]* euron maksun vuosina 2003–2011. Erot maksuissa johtuvat Ryanairin AOC:lle suorittamasta […]*euron nettomaksusta koko ajanjaksolla 2003–2011. Koska matkustajien kokonaismäärä oli tällä ajanjaksolla yhteensä 408 291 henkeä ([44]), Saksa päättelee, että Ryanair maksoi AOC:lle noin […] euron* nettomaksun lähtevää matkustajaa kohti.

Taulukko 14

Ryanairin suorittama laskutus ja siltä laskutetut määrät ajanjaksolla 2003–2011 ([1])

(euroissa)

Vuosi	Ryanairin suorittama laskutus	Lentokentän suorittama laskutus	Matkustajamäärä
2003	[…]*	[…]*	25 750
2004	[…]*	[…]*	37 160
2005	[…]*	[…]*	50 714
2006	[…]*	[…]*	44 580
2007	[…]*	[…]*	60 678
2008	[…]*	[…]*	62 876
2009	[…]*	[…]*	66 367
2010	[…]*	[…]*	55 641
2011	[…]*	[…]*	4 525
Yhteensä	**[…]***	**[…]***	**408 291**

([1]) Saksan toimittamat tiedot.

(104) Saksa totesi, että kuultuaan Ryanairin lopettavan AOC:ltä lähtevät reitit maaliskuussa 2011, lentoaseman pitäjä ei enää maksanut markkinointimaksuja helmikuussa ja maaliskuussa 2011.

([43]) Nämä määrät ovat peräisin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n Ryanairille kesäkuussa 2009 lähettämästä kuukausittaisesta laskusta. Saksa ei toimittanut komission pyynnöstä huolimatta mitään tietoa Ryanairin maksamista kuukausittaisista matkustaja- ja lentokonemaksuista koko kaudella 2003–2011.

([44]) Saksa esittää tältä osin matkustajamäärän, joka eroaa lentoaseman pitäjän taloudelliseen raportointiin sisältyvästä matkustajamäärästä, ks. taulukko 1.

(105) Saksa toteaa, että yksityisyritykset maksoivat 21 päivänä syyskuuta 2010 tehdyn sopimuksen mukaiset markkinointimaksut Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin välillä sen jälkeen, kun ne päättivät säilyttää Ryanairin toiminnan AOC:llä. Yritysjohtajien vuonna 2011 laatimassa raportissa ([45]) todetaan, että talvilentokausi 2010/2011, jolloin lennettiin ainoastaan yksi reitti Lontooseen, oli ollut mahdollinen ainoastaan alueellisten yhtiöiden tuella.

(106) Saksa väittää, että Ryanair mainosti AOC:tä ja aluetta verkkosivustollaan. Tämä sivusto on toiseksi suosituin eurooppalainen verkkosivusto Googlen sivuston jälkeen, ja sen hinnoittelu kuvastaa tätä. Avainsana Googlessa maksaa 0,05–2 euron välillä napsautusta kohti. Saksa laskee, että 100 000–150 000 vuosittaista Ryanairin matkustajaa AOC:llä (kun avainsanan hinta on 1 euro napsautusta kohti) tuottaa 100 000–150 000 euron mainostulot vuodessa, jos oletetaan, että yksi matkustaja napsauttaa sitä ainoastaan kerran. Koska matkustajat eivät yleensä napsauta pelkästään yhden vaan useita kertoja ja koska on matkustajia, jotka napsauttavat avainsanaa ilman varausta, Saksan viranomaiset päättelevät, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin välinen markkinointisopimus perustuu kohtuulliseen hintaan, joka ei tarjoa mitään etua Ryanairille.

(107) Saksan mukaan Ryanair järjesti taulukossa 15 esitetyt mainontatoimenpiteet.

Taulukko 15

AOC:n Ryanairille maksamat markkinointimaksut

Ajanjakso	Määrä	Tavoite
2003	50 000–150 000 euroa […]*	Mainosjulkaisut *Leipziger Volkszeitung*issa.
2004	25 000–125 000 euroa […]*	Mainosjulkaisut *Leipziger Volkszeitung*issa.
toukokuu 2007–maaliskuu 2008	75 000–175 000 euroa […]*	Sanomalehtimainokset, suorapostitus ja muu mainontatoiminta.
toukokuu 2008–maaliskuu 2009	50 000–150 000 euroa […]*	Sanomalehtimainokset, suorapostitus ja muu mainontatoiminta.
Yhteensä (2003–maaliskuu 2009)	**225 000–325 000 euroa […]***	

(108) Saksa väittää, etteivät lopputulokseen perustuvat maksut muodosta etua Ryanairille, koska ne ovat markkinaehtojen mukainen maksu Ryanairin harjoittamasta markkinoinnista. Saksan mukaan markkinointitoimet onnistuivat, koska matkustajamäärä nousi 25 000:sta (vuonna 2002) 140 000:een (vuonna 2009), minkä johdosta kokonaistulot nousivat 316 000 eurosta yli 1,12 miljoonaan euroon, ja lentoasemamaksuista saadut tulot nousivat 132 000 eurosta 530 000 euroon ja parkkipaikkojen tuotto nousi nollasta 263 000 euroon.

(109) Saksa väittää, etteivät markkinointipalveluja koskevien sopimusten mukaiset maksut muodosta valtiontukea seuraavista syistä

a) Saksa korostaa, että toisin kuin komissio väitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä ([46]), asianomaisella ministeriöllä ei ollut sopimusten tekemisen suhteen sananvaltaa, lukuun ottamatta infrastruktuuritoimenpiteitä. LuftVZO:n 43 § ([47]) ei merkitse, että ministerin hyväksyntä oli tarpeen.

b) Se, että paikallinen kauppakamari tuki AOC:tä ([48]), osoittaa, että yksityiset markkinat kannattivat Ryanairin yhteyksiä.

([45]) Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9.9.2011.
([46]) Ks. komission menettelyn aloittamista koskeva päätös, johdanto-osan 133–134 kappale.
([47]) Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Saksan lentoliikenteen lupia koskeva määräys, ks. komission menettelyn aloittamista koskeva päätös, johdanto-osan 134 kappale.
([48]) Ks. komission menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 137 kappale.

c) Saksan mukaan Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n Ryanairille suorittamat markkinointimaksut eivät ole vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen mukaista käynnistystukea, vaan yksinkertaisesti kaupallisia sopimuksia, jotka eivät kuulu valtiontuen piiriin.

6. **ASIANOMAISTEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET**

6.1 RYANAIRIN HUOMAUTUKSET

Valtion toimenpide

(110) Ryanair väittää, ettei lentoasemille myönnettävän valtiontuen pitäisi katsoa johtuvan Ryanairista. Jos oletetaan, että lentoasemat siirtävät valtiontukia lentoyhtiöille, toimitaan EU:n lainsäädännön vastaisesti. Tämä olettamus syrjii julkisia lentoasemia, vaikka kilpailusääntöjä olisi sovellettava erotuksetta julkisiin ja yksityisiin yrityksiin. Ryanair väittää, etteivät todisteet, joita komissio käyttää osoittaakseen toimenpiteen olevan valtion toteuttama, ole riittäviä. Todisteet voivat heijastaa viranomaisten kiinnostusta lentoaseman kaupallisiin suhteisiin ja tulevaisuuteen, mutta ne eivät osoita, että jokin viranomainen olisi todella osallistunut lentoaseman neuvotteluihin ja sopimuksiin Ryanairin kanssa. Näyttö siitä, että Thüringenin osavaltion ministeriöt tosiasiallisesti vastustivat sopimuksia Ryanairin kanssa, merkitsee Ryanairin mielestä vähintään sitä, että komission olisi tutkittava yksityiskohtaisemmin, ovatko Ryanairin sopimukset johtuneet valtion toiminnasta.

(111) Ryanair katsoo, ettei kysymys ole siitä, olisiko valtion pitänyt sijoittaa varat muualle, vaan siitä, tarjoaako valtio lentoyhtiölle edun, jota se ei olisi muutoin saanut. Ryanair on ainoastaan neuvotellut julkisten lentoasemien kanssa samankaltaiset ehdot, mitkä se olisi voinut saada vastaavien yksityisten lentoasemien kanssa.

Markkinataloussijoittajaperiaatteen soveltaminen

(112) Ryanair väittää, ettei se saa epäsuorasti valtiontukea. Niin kauan kuin Ryanairin ja lentoaseman kaupallisten suhteiden ehdot voidaan perustella markkinataloussijoittajaperiaatteen nojalla, mitään takaisinperintävelvollisuutta ei voida ulottaa Ryanairiin. Ryanair väittää, että markkinataloussijoittajaperiaatetta olisi sovellettava joka tapauksessa väitettyyn julkisessa omistuksessa olevien lentoasemien Ryanairille myöntämään valtiontukeen. Sen mukaan ei ole mitään taloudellisia tai oikeudellisia perusteita jättää julkiset lentoasemat markkinataloussijoittaja-periaatteen ulkopuolelle, ja komissio on soveltanut markkinataloussijoittajaperiaatetta sopimuksiin, joissa on kyse muiden liikennemuotojen merkittävästä julkisesta infrastruktuurista, kuten julkisista satamista. Lentoasema harjoittaa taloudellista toimintaa, koska se tekee sopimuksia. Lisäksi yksityisen ja julkisen sektorin lentoasemat kilpailevat markkinoilla keskenään ja sopimukset lentoyhtiöiden ja lentoasemien välillä voivat olla kannattavia lentoasemille.

(113) Ryanair katsoo, ettei tehokkuuden arvioinnissa pitäisi ottaa huomioon rahoitustukia julkisten tehtävien alan investointeihin, vaan siinä pitäisi tarkastella lisäkustannuksia uponneiden kustannusten sijasta, ja tämä olisi tehtävä käyttäen vertailukohtana tyypillisesti hyvin johdettua lentoasemaa. Ryanair väittää, että jos alueellinen lentoasema uskoo sopimuksen auttavan parantamaan tehokkuutta, sopimus voi olla kannattava, vaikka siihen näyttää sisältyvän kustannukset alittavaa hinnoittelua allekirjoittamisajankohtana. Tehottomat ja vajaakäyttöiset lentoasemat voivat tulla kannattavaksi vasta kun ne saavuttavat mittakaavaetuja ja verkostoulkoisvaikutuksia. Tämä voi viedä 25–30 vuotta. Halpalentoyhtiöillä on mainiot edellytykset lisätä alueellisten lentoasemien tuloja, ja usein ei tarvita mitään uutta infrastruktuuria tai muita investointeja. Ryanair esittää tämän tueksi Yhdistyneen Kuningaskunnan ilmailuhallinnon 27 päivänä toukokuuta 2011 tekemän päätöksen, jossa todetaan, että halpalen-toyhtiöiden lentoasemapalveluiden käyttö aiheuttaa vähemmän kustannuksia.

(114) Ryanair väittää, että markkinataloussijoittajaperiaatetta sovellettaessa uponneet kustannukset pitäisi ottaa huomioon vertailuanalyysissa ja kustannusanalyysissa. Ryanair toteaa, että AOC:tä vuodesta 1992 hoitavan yksityisen sijoittajan olisi pidettävä lentoaseman infrastruktuurikustannuksia ja kiinteitä käyttökustannuksia uponneina kustannuksina. Realistisesti tarkasteltuna ei ole mitään keinoa saada takaisin tällaisia kustannuksia,

koska AOC:n kaupallinen vetovoima on vähäinen ja markkinavoima hyvin rajoitettu. Tällaisissa olosuhteissa olisi täysin markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaista hyväksyä vaihtoehtoinen skenaario, joka tarjoaa parempia tai yksinkertaisesti huokeampia mahdollisuuksia lentoaseman omistajille kuin se, että ollaan tekemättä mitään tai suljetaan lentoasema, mikä mahdollisesti aiheuttaa merkittäviä kustannuksia.

(115) Ryanair korostaa myös, että Ryanairiin liittyviä erityiskustannuksia on tarkasteltava erillään lentoaseman kustannuksista, mutta ne saattavat kokonaisuudessaan olla alhaisemmat kuin tulot, jotka saadaan Ryanairin toiminnasta lentoasemalla johtuvista myönteisistä verkostoulkoisvaikutuksista.

Ryanairin toimeksiannosta toimivan konsulttifirman tutkimukset

(116) Ryanair toteaa, että maksusopimus AOC:n kanssa täyttää markkinataloussijoittajaperiaatteen vaatimuksen. Ryanair toimitti tätä varten komissiolle kaksi konsulttiyrityksen laatimaa raporttia. Näissä tutkimuksissa vertaillaan kyseistä kauppaa muiden sellaisten hintasopimusten kanssa, joita Ryanair on tehnyt lentoasemien kanssa, jotka ovat joko pääosin yksityisomistuksessa ja joita rahoitetaan yksityisesti tai jotka toimivat markkinataloussijoittajina tilanteessa, joka on AOC:n kanssa riittävän samanlainen.

(117) Ryanair selvittää raporteissa lentoasemien vertailemiseksi käytettyä menetelmää seuraavasti: arviointi tehtiin ainoastaan muiden Ryanairin sopimuksien perusteella, koska Ryanairilla on erilainen toimintatapa useimpiin muihin lentoyhtiöihin verrattuna, sillä se ei käytä matkustajasiltoja, linja-autoja, lounge-tiloja eikä jatkolentoja, sen kääntymisaika on 20 minuuttia ja se kuljettaa enimmäkseen käsimatkatavaraa. Lisäksi ainoastaan markkinataloussijoittajan logiikan mukaisesti toimivat lentoasemat sisällytettiin tutkimukseen. Lentokentät, jotka ovat mahdollisesti saaneet merkittävästi valtiontukea, suljettiin siitä pois. Tämän perusteella noin 15 Ryanairin verkoston lentoasemaa täytti nämä vaatimukset ja sisällytettiin tutkimukseen.

(118) Ensimmäisessä raportissa katsotaan, että […]* on sopivin vertailulentoasema. Raportissa todetaan, että ihannetapauksessa tutkimukseen valittu vertailulentoasema olisi samankokoinen Altenburgin lentoaseman kanssa. Vaikka ei ole ollut mahdollista löytää vertailulentoasemaa, joka olisi kaikkien asiaankuuluvien tekijöiden kannalta hyvin samankaltainen kuin Altenburgin lentoasema, […] * lentoasema on tämän tutkimuksen kannalta riittävän samanlainen. Toisessa raportissa vertailua laajennettiin […] * lentoasemiin ja siinä verrattiin maksuja näillä lentoasemilla vuosien 2003/04 ja 2010/11 välillä matkustajien ja kääntymisaikojen perusteella.

(119) Raporteissa todetaan, että Ryanairin AOC:lle suorittamien maksujen kokonaistaso on keskimäärin korkeampi tai samantasoinen kuin niiden maksujen kokonaistaso, jotka lentoyhtiö maksoi tarkastelujaksolla vertailulentoasemilla. Tämä viittaa siihen, että Ryanairin AOC:lle useiden sopimusten perusteella suorittamat maksut vastaavat sitä maksutasoa, jonka lentoaseman omistava markkinataloussijoittaja olisi tarjonnut Ryanairille vastaavissa olosuhteissa.

(120) Ryanair väittää, että lentoasemamaksuja olisi tarkasteltava ennemminkin marginaalikustannusten perusteella kuin keskimääräisten muuttuvien kustannusten tai keskimääräisten kokonaiskustannusten perusteella.

(121) Ryanair korostaa, että AOC:n sopimuksia Ryanairin ja AMS:n kanssa olisi arvioitava erikseen ja että molempia yrityksiä ei voida pitää oletetun valtiontuen yhtenä edunsaajana. Sopimukset olivat erillisiä, niistä neuvoteltiin erikseen, ne koskivat eri palveluja eivätkä ne liittyneet toisiinsa tavalla, jonka vuoksi niitä olisi tarkasteltava yhtenä väitetyn valtiontuen lähteenä. Markkinointisopimuksen tekeminen AMS:n kanssa ei ollut edellytys sille, että Ryanair aloittaa liikennöinnin tietyllä lentoasemalla. Monet Ryanairin käyttämät lentoasemat eivät tee sopimuksia AMS:n kanssa markkinointitarpeisiin perustuvien omien havaintojensa vuoksi. Ryanair korostaa, että markkinointipalvelujen hankkiminen markkinahinnoin olisi pidettävä erillään asiaan liittyvästä lentoaseman ja lentoyhtiön välisestä sopimuksesta.

(122) Ryanair selvittää lisäksi, ettei ole mitään viittausta siihen, etteikö vastaavanlaisin matkustaja- ja/tai vuoromääriin sitoutunut lentoyhtiö olisi voinut hyötyä vastaavista ”alennetuista maksuista”. Komissio ei myöskään tutki, olisiko samankaltaisia sitoumuksia tehnyt lentoyhtiö voinut hyötyä samantasoisista maksuista vastaavanlaisella yksityisellä lentoasemalla.

(123) Ryanair väitti markkinointisopimuksen arvon osalta, että sen verkkosivuilla on vähän markkinointitilaa ja että lentoasemien lisäksi tilaa kysyvät paljon myös muut yritykset. Verkkosivustolla käydään nykyään noin 4,5 miljardia kertaa vuodessa. Jopa perinteiset lentoyhtiöt ymmärtävät nyt sivustojensa markkinointi- ja mainostusarvon. Toisaalta monet lentoasemat tekevät kaupallisesti järkevän valinnan, kun ne rakentavat tuoteimagoa mainostamalla *ryanair.com* -sivustolla tai muiden lentoyhtiöiden verkkosivustoilla. Tuoteimagon tunnettuus voi hyödyttää lentoyhtiöitä monilla toisiaan tukevilla ja täydentävillä tavoilla. AOC on kansainvälisesti huomattavasti tuntemattomampi kuin Aéroports de Paris tai Heathrow'n lentoasema, ja sen on siksi investoitava mainostukseen tuoteimagon tunnettuuden parantamiseksi ja saapuvien matkustajien määrän nostamiseksi.

(124) Ryanair esittää konsulttiyrityksen laatiman tutkimuksen, jossa AMS:n perimiä hintoja verkkomarkkinointipalveluista verrataan muiden matkailusivustojen samankaltaisten palvelujen hintoihin. Selvityksessä viitearvona ovat AMS:n ensimmäisessä vuoden 2005 hinnastossa olevat hinnat, joita verrataan matkailusivustojen tarjoamiin vastaaviin palveluihin, ja lisäksi AMS:n tämänhetkisen (vuoden 2013) hinnaston hintoja verrataan muiden matkailusivustojen tarjoamiin vastaaviin palveluihin. Selvityksen mukaan AMS:n *ryanair.com* -sivustolla mainostamisesta veloittamat hinnat olivat kummallakin ajanjaksolla joko keskimääräistä alhaisemmat tai sijoittuivat vertailluilla verkkosivustoilla laskutettujen hintojen mediaanin vaihteluväliin. Tämä päätelmä vahvistaa Ryanairin mukaan, että julkisten lentoasemien järjestelyt AMS:n kanssa ovat markkinataloustoimijatestin mukaiset.

(125) Ryanair tarjoaa myös näyttöä lentoasemalle tarjotuista palveluista useilla kuvakaappauksilla, jotka osoittavat, että AMS:n kanssa tehtyjen sopimusten perusteella tarjottuja palveluita valvottiin. Kuvakaappaukset toimitettiin yleensä AMS:n kanssa sopimuksen tehneelle lentoasemalle todisteeksi siitä, että hankitut palvelut aktivoitiin *ryanair.com* -sivustolla. Ryanair korostaa AMS:n lentoasemille tarjoamien palvelujen arvoa ja katsoo, että AMS:n kanssa sopimuksen tehneille lentoasemille koituneet edut olisi määritettävä tarkasti.

(126) Rajoittamatta Ryanairin kantaa siihen, että AMS-sopimusta ja lentoasemapalveluja koskevaa sopimusta on käsiteltävä erikseen, Ryanair esittää konsulttiyrityksen markkinataloustoimijaperiaatteen perusteella tekemän kannattavuusselvityksen, joka käsittää sekä Ryanairin ja lentoaseman välisen lentoasemapalvelusopimuksen että AMS:n ja lentoaseman väliset markkinointisopimukset. Ryanairin mukaan selvityksen pitäisi auttaa komissiota arvioimaan lentoasemapalvelusopimusta yhdessä AMS- sopimusten kanssa, sillä siinä tarkastellaan, miten AMS voitaisiin sisällyttää yhteiseen AMS-sopimuksia ja lentoasemapalvelusopimusta koskevaan kannattavuusselvitykseen.

(127) Konsulttiyritys päättelee, että kassavirtaan perustuva lähestymistapa on asianmukaisin menetelmä AMS:n arvon sisällyttämiseksi yhteiseen AMS-sopimuksia ja lentoasemapalvelusopimusta koskevaan kannattavuusselvitykseen. Tässä lähestymistavassa otetaan huomioon lentoaseman lentoasemapalvelusopimuksen tekemisen vuoksi saama yhteenlaskettu lisätuotto sekä mainostuksesta AMS-sopimuksen perusteella saatu hyöty. Lentokentän menoja olisi tässä lähestymistavassa pidettävänä ylimääräisinä toimintakuluina diskontatun kassavirran kannattavuutta koskevassa tutkimuksessa. Lähestymistavassa otetaan lisäksi huomioon AMS- sopimuksiin perustuvien markkinointitoimien ja lentoasemapalvelusopimuksen hyödyt sopimuksen voimassaoloaikana ja lentoasemapalvelusopimuksen päättymisajankohtaa pidemmälle, koska markkinointitoimilla parannetaan tuoteimagon arvoa ja niillä todennäköisesti luodaan uutta liiketoimintaa ja saadaan aikaan voittoja.

(128) Ryanair päättelee tämän tutkimuksen perusteella, että siltä osin kuin komissio jatkaa lentoasemapalvelusopimuksen ja AMS-sopimusten käsittelyä yhdessä, sen olisi sovellettava konsulttiyrityksen esittämiä menettelyitä esillä olevaan asiaan, jotta markkinataloustoimijaperiaatteen mukaista kannattavuusselvitystä voidaan soveltaa asianmukaisesti sekä lentoasemapalvelusopimukseen että AMS-sopimuksiin.

(129) Ryanair toimitti lisäksi useita konsulttiyrityksen laatimia selvityksiä ja professori Damien P. McLoughlinin laatiman analyysin.

Vertailuanalyysissa käytettävän markkinoiden viitearvon määrittäminen markkinataloustoimijatestiä ([49]) varten ([50])

(130) Konsulttiyritys pitää virheellisenä, että komission menetelmässä vertailukohdiksi kelpuutetaan ainoastaan tarkasteltavana olevan lentoaseman vaikutusalueella sijaitsevat lentoasemat. Se väitti, ettei lähistöllä sijaitseville lentoasemille myönnetty valtiontuki vääristä vertailulentoasemilta kerättyjä markkinoiden vertailuhintoja. Markkinoiden viitearvo voidaan siten arvioida luotettavasti sovellettaessa markkinataloustoimijatestiä, koska

a) vertailuanalyysien hyödyntäminen on yleistä myös sovellettaessa markkinataloustoimijatestiä muilla aloilla kuin valtiontukiasioissa;

b) yritykset vaikuttavat toistensa hinnoittelupäätöksiin vain, jos niiden tuotteet korvaavat toisensa tai täydentävät toisiaan;

c) samalla vaikutusalueella sijaitsevat lentoasemat eivät välttämättä kilpaile keskenään; esitetyissä selvityksissä käytetyt vertailulentoasemat kilpailevat vain vähäisessä määrin vaikutusalueellaan sijaitsevien julkisten lentoasemien kanssa (alle kolmannes vertailulentoasemien vaikutusalueella sijaitsevista kaupallisista lentoasemista on kokonaan valtion omistuksessa, eikä yksikään niistä ollut huhtikuussa 2013 valtiontukia koskevan tutkimuksen kohteena);

d) jopa silloin, kun vertailulentoasemiin kohdistuu kilpailua samalla vaikutusalueella sijaitsevien valtion lentoasemien taholta, saattaa olla syytä katsoa, että ne noudattavat markkinataloustoimijaperiaatetta (esimerkiksi siinä tapauksessa, että yksityisellä sektorilla on merkittävä omistusosuus tai lentoaseman pitäjänä on yksityinen taho);

e) markkinataloustoimijaperiaatetta noudattavat lentoasemat eivät hinnoittele palvelujaan alle lisäkustannusten.

Kannattavuusanalyysin taustalla olevat periaatteet markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa ([51])

(131) Konsulttiyritys väitti, että sen selvityksissä laaditussa kannattavuusanalyysissä, joka esitettiin komissiolle, noudatetaan periaatteita, joita harkitseva yksityissektorin toimija käyttäisi, ja että siinä kuvastuu komission aiemmissa päätöksissä käyttämä lähestymistapa. Kannattavuusanalyysi perustuu seuraaviin periaatteisiin:

a) arviointi tehdään vaiheittain;

b) etukäteen laadittu liiketoimintasuunnitelma ei ole ehdoton vaatimus;

c) kun lentoasema ei ole ruuhkainen, asianmukainen hinnoittelumenetelmä perustuu single till -järjestelmään;

d) ainoastaan taloudelliseen toimintaan liittyvät toiminnassa olevan lentoaseman tulot on otettava huomioon;

e) sopimuksen kokonaiskesto, mukaan lukien mahdolliset voimassaolon jatkamiset, on otettava huomioon;

f) tulevat rahavirrat on diskontattava sopimusten kannattavuuden arvioimiseksi;

g) se, miten paljon Ryanairin ja lentoasemien väliset sopimukset lisäävät kannattavuutta, olisi arvioitava sisäistä korkokantaa koskevien ennusteiden tai nettonykyarvolaskelmien avulla.

([49]) Market economy operator (MEO) test.
([50]) Ks. alaviite 50.
([51]) Ryanairiin liittyvät valtiontukiasiat, konsulttiyrityksen Ryanairille valmistelemat testit, 9.4.2013.

Professori Damien P. McLoughlinin selvitys tuoteimagon rakentamisesta ([52]) – ”Brand building: why and how small brands should invest in marketing”

(132) Asiakirjan tarkoituksena oli esittää ne kaupalliset perusteet, joiden pohjalta alueelliset lentoasemat päättävät ostaa AMS:ltä mainostilaa *ryanair.com*-sivustolla. Siinä väitetään, että on olemassa hyvin monia erittäin varteenotettavia, hyvin tunnettuja ja usein käytettyjä lentoasemia. Heikompien kilpailijoiden on liiketoimintansa laajentamiseksi onnistuttava muuttamaan kuluttajien totuttua ostokäyttäytymistä. Pienehköjen alueellisten lentoasemien on löydettävä keino, jolla ne voivat välittää tuotemerkkiinsä liittyvää viestiä jatkuvasti mahdollisimman suurelle yleisölle. Niillä ei ole varaa käyttää perinteisiä markkinointiviestinnän muotoja.

Huomautukset AMS:lle suoritetuista maksuista

(133) Ryanair kyseenalaistaa komission näkemyksen, jonka mukaan AMS:lle suoritetut maksut ovat lentoasemalle aiheutuneita kustannuksia, koska silloin ei oteta huomioon AMS:n lentoasemalle tarjoamien palvelujen arvoa. Ryanair korostaa lisäksi, että markkinointipalvelujen hankkimista markkinahinnoin olisi tarkasteltava markkinataloustoimijatestissä erillään asiaan liittyvästä lentoaseman ja lentoyhtiön välisestä sopimusjärjestelystä. Ryanair esittää näkemyksensä tueksi konsulttiyrityksen tutkimuksen, jossa AMS:n perimiä vertailuhintoja verrataan muiden matkailusivustojen tarjoamiin vastaaviin palveluihin ([53]). Selvityksessä päätellään, että AMS:n veloittamat hinnat olivat joko keskimääräistä alhaisemmat tai sijoittuivat vertailluilla verkkosivustoilla laskutettujen hintojen mediaanin vaihteluväliin. Ryanairin päättelee tästä, että AMS:n hinnat vastaavat markkinahintoja ja että julkisen lentoaseman päätös AMS:n palveluiden ostamisesta on markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen. Ryanair tarjoaa lisäksi AMS:n kanssa sopimuksen tehneille lentoasemille tarjotuista palveluista näyttöä, jolla osoitetaan näiden palvelujen arvo lentoasemille.

(134) Ryanair pyytää komissiota arvioimaan uudelleen lähestymistapaansa tähän asti tehtyihin AMS:n sopimuksiin. Ryanair katsoo, että AMS:n kanssa tehtyjä järjestelyjä olisi tarkasteltava erillään Ryanairin lentoasemapalvelujärjestelyistä ja niihin pitäisi soveltaa erillistä markkinataloustoimijatestiä. Jos komissio kuitenkin vaatii AMS:n kanssa tehtyjen järjestelyjen ja Ryanairin lentoasemapalvelujärjestelyjen sisällyttämistä yhteiseen markkinataloustoimijatestiin, AMS:n palvelujen arvoa lentoasemalle ei pitäisi jättää huomiotta.

(135) Konsulttiyrityksen 20 päivänä joulukuuta 2013 tekemässä selvityksessä AMS:n hinnoista viitataan aikaisempien toimitettujen selvitysten päätelmiin, joissa korostettiin mainonnan merkitystä pienille tuotemerkeille ja joissa vahvistetaan, että Ryanair on varteenotettava yleiseurooppalainen tuotemerkki, jonka mainospalveluista saadaan voittoa. AMS:n hintoja verrataan samalla ajankohdalla otettuun näytteeseen verkkosivustojen samankokoisten mainosten hinnoista ajanjaksolla 2004–2005, eli jolloin AMS:n mainoshinnasto otettiin ensi kertaa käyttöön, ja vuonna 2013. Sivustolla *ryanair.com* on yli kaksi kertaa niin paljon kävijöitä kuukausittain kuin seuraavaksi suosituimmalla matkailusivustolla, ja kävijät käyttävät todennäköisesti verkkokauppaa muita enemmän. Näiden ainutlaatuisten ominaisuuksien ja korkean merkkitunnettuuden vuoksi lentoyhtiö pystyi perimään lisähintaa.

(136) Vertailu tehtiin saatavilla olevien tietojen perusteella samankokoisten mainosten välillä, jotka on sijoitettu kunkin verkkosivuston kotisivuille. Ainoastaan mainoshinnastossa ilmoitettuja hintoja vertailtiin, koska erikoistarjoukset ja harkinnanvaraiset alennukset eivät ole avoimia, vaikkakin ne kuuluvat tavanomaiseen kauppakäytäntöön. Mainoshinnaston hinnat noteerataan tuhannesta näyttökerrasta, eli hinnasta, joka on maksettava jokaista tuhatta kertaa kohti, kun verkkosivulla kävijät näkevät mainoksen. Verkkosivustojen mainosten hinnat vaihtelevat niiden pikselikoon ja sivuston sijainnin perusteella. Tärkeimpänä kotisivun mainontapalveluna, jonka *ryanair.com* tarjosi vuosina 2004–2005, oli 468 × 60 pikselin kokoinen mainospalkki. Mainospalkit sijaitsevat yleensä keskellä verkkosivun yläosaa. Kun kyse on ajanjaksosta 2004–2005, AMS:n vuoden 2005 mainoshinnaston sisältämää mainospalkkien hintaa verrattiin 54 eurooppalaisen matkailusivuston hintoihin.

([52]) Ryanairia varten laadittu selvitys, 10.4.2013.
([53]) ”Are prices set by AMS in line with the market rate?” Ryanairia varten laadittu selvitys, 20.12.2013.

(137) Vuoden 2013 osalta tarkasteltiin kahta muunlaista mainostyyppiä: 120 × 600 pikselin pystysuoraa verkkomainosta [skyscraper] ja 300 × 250 pikselin sivun puolivälissä olevaa mainosta. Pystysuorat verkkomainokset sijaitsevat verkkosivun sivuilla ja sivun puolivälissä olevat mainokset ovat usein toimituksellisen sisällön sisällä, joten ne ovat erittäin näkyviä. AMS:n mainoshinnaston mukaisia pystysuorien ja sivun puolivälissä olevien mainosten hintoja vertailtiin 22 matkailusivuston ja 135 muun verkkosivuston hintoihin. AMS:n hinnat kummaltakin ajanjaksolta ja eri sektoreiden välillä todettiin vertailusivustoja alhaisemmiksi tai niiden vaihteluvälin mukaisiksi.

Selvitys siitä, miten AMS:n sopimuksia olisi kohdeltava markkinataloustoimijatestin osana tehtävässä kannattavuusanalyysissä

(138) Ryanair on esittänyt konsulttiyrityksen laatiman selvityksen periaatteista, joita sen mielestä pitäisi soveltaa markkinataloustoimijan kannattavuutta koskevaan testiin, johon sisältyvät sekä Ryanairin ja lentoasemien väliset lentoasemapalvelusopimukset että AMS:n ja samojen lentoasemien väliset markkinointisopimukset ([54]). Ryanair korostaa, ettei tämä muuta sen kantaa siihen, että AMS-sopimuksiin ja lentoasemapalvelusopimuksiin olisi sovellettava erillisiä markkinataloustoimijatestejä.

(139) Mainitun selvityksen mukaan sopimusten yhteisessä kannattavuusanalyysissa AMS:n kanssa tehtyjen sopimusten tuottamat tulot olisi sisällytettävä tulopuolelle ja niiden aiheuttamat kustannukset menopuolelle. Selvityksessä ehdotetaan kassavirtaan perustuvaa menettelyä, jossa AMS:n menoja käsitellään ylimääräisinä toimintakuluina. Selvityksessä todetaan, että markkinointitoimet edistävät tuoteimagon arvon syntymistä ja vahvistumista, mikä on omiaan synnyttämään liiketoimintaa ja tuottoja paitsi markkinointisopimuksen voimassaolon aikana myös sen päätyttyä. Sopimus Ryanairin kanssa houkuttelisi muita lentoyhtiöitä lentoasemalle. Tämä puolestaan houkuttelisi kaupallisia toimijoita ja lisäisi lentoaseman muusta kuin lentotoiminnasta saatavia tuloja ([55]). Jos komissio arvioi sopimusten kannattavuutta yhdessä, nämä tuotot on otettava huomioon luokittelemalla AMS-sopimuksiin liittyvät kulut ylimääräisiksi toimintakuluiksi ja laskemalla lisätuotot AMS:lle suoritettujen maksujen vähentämisen jälkeen.

(140) Lisäksi loppuarvo olisi sisällytettävä ennustettuun lisätuottoon lentopalvelusopimuksen lopussa, jotta sopimuksen voimassaolon päättymisen jälkeen kertyvä arvo voidaan kirjata. Loppuarvoa voitaisiin mukauttaa varovaisella arviolla siitä todennäköisyydestä, jolla sopimus Ryanairin kanssa uusitaan tai samanlaisista ehdoista sovitaan muiden lentoyhtiöiden kanssa. Näin olisi mahdollista arvioida AMS:n kanssa tehdystä sopimuksesta ja lentoasemapalvelusopimuksesta yhdessä syntyvien tuottojen alaraja, kun otetaan huomioon lisätuottojen epävarmuus lentoasemapalvelusopimuksen päättymisen jälkeen.

(141) Selvityksessä esitetään tämän menetelmän tueksi yhteenveto tuloksista, joita on saatu mainonnan vaikutusta tuoteimagon arvoon selvittäneistä tutkimuksista. Tutkimuksissa on todettu, että mainonta voi vahvistaa tuoteimagon arvoa ja lisätä asiakasuskollisuutta. Lisäksi mainostaminen *ryanair.com*-verkkosivustolla lisää lentoaseman tuoteimagon näkyvyyttä. Erityisesti lentoliikenteensä kasvattamiseen pyrkivät pienehköt alueelliset lentoasemat voivat vahvistaa tuoteimagonsa arvoa tekemällä mainossopimuksia AMS:n kanssa ([56]).

(142) Selvityksessä todetaan, että kassavirtaan perustuva menetelmä on toimivampi kuin markkina-arvomenetelmä, jossa AMS:lle suoritettavia maksuja käsitellään aineetonta käyttöomaisuutta (lentoaseman tuoteimagon arvo) koskevina pääomamenoina. Markkinointikustannukset aktivoidaan tällöin aineettomaan käyttöomaisuuteen. Tämän jälkeen ne poistetaan aineettoman käyttöomaisuuden käyttöaikana, ja lentoliikennesopimuksen ennakoituna päättymisajankohtana jäljellä on omaisuuden jäännösarvo. Tässä lähestymistavassa ei kuitenkaan oteta huomioon lentoaseman saamia lisäetuja lentoasemapalvelusopimuksen allekirjoittamisesta Ryanairin kanssa. Lisäksi aineettoman käyttöomaisuuden arvon arviointi on vaikeaa tuotemerkin kustannusten ja omaisuuden käyttöajan vuoksi.

([54]) "How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?" Ryanairia varten laadittu selvitys, 17.1.2014.

([55]) York Aviationin halpalentoyhtiöiden yhteiskunnallisista hyödyistä Euroopassa vuonna 2007 laatiman selvityksen (Social benefits of low fare airlines in Europe) mukaan Ryanair teki Eindhovenin lentoasemasta houkuttelevan tukikohdan muille halpalentoyhtiöille.

([56]) Tässä viitataan erityisesti Professori McLoughlinin vuonna 2013 tekemään selvitykseen tuoteimagon rakentamisesta, "Brand building: why and how small brands should invest in marketing", jonka Ryanair toimitti 13.4.2013.

(143) Lopuksi kassavirtaan perustuvan menetelmän väitetään olevan valtiontukea ja muuta kuin valtiontukea koskevan komission päätöksentekokäytännön mukainen. Tässä viitataan asiaan BayernLB ([57]), jossa komissio ilmoitti, että se käyttää osinkojen nykyarvomallia kassavirran arvioimisessa ja sen jälkeen antaa loppuarvon, joka perustuu ennakoituun osingon kasvuun. Sen lisäksi se viittasi marginaalien puristamiseen (ts. hintaruuvi) asiassa Telefónica ([58]), jossa komissio sisällytti loppuarvon diskontatun kassavirran analysointiinsa.

6.2 AIRPORT MARKETING SERVICES -YRITYKSEN (AMS) HUOMAUTUKSET

(144) AMS määrittelee itsensä Ryanairin tytäryhtiöksi, jolla on todellinen liiketoiminnallinen tarkoitus ja joka perustettiin kehittämään toimintaa, joka ei kuulunut Ryanairin ydinliiketoimintaan. Ryanair myy sen välityksellä mainostilaa verkkosivustollaan. Periaatteessa AMS:n markkinointisopimukset lentoasemien kanssa neuvotellaan ja tehdään erillään Ryanairin sopimuksista kyseisten lentoasemien kanssa.

(145) AMS toteaa, ettei se ole saanut valtiontukea ja että lentoasema on toiminut AMS:n suhteen markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisesti. AMS väittää, että markkinataloussijoittajaperiaatetta noudatetaan, koska AMS:n tarjoaman mainostilan hinta ja volyymi, jossa sitä hankitaan, ei syrji julkisia ja yksityisiä mainostajia. Sekä julkiset että yksityiset tahot kilpailevat rajoitetusta mainostilasta sivustolla *ryanair.com*.

(146) AMS toteaa, että markkinointisopimukset neuvoteltiin liiketoimintastrategian perusteella siten, että kaupallinen arvo oli markkinahintojen mukainen. Monet lentoasemat, myös alueelliset ja päälentoasemat, mainostavat Ryanairin tai muilla sivustoilla tuoteimagonsa lisäämiseksi. Tuoteimagon tunnettuuden lisääntyminen voi hyödyttää lentoasemia monilla tavoilla. Se voi esimerkiksi houkutella saapuvia matkustajia lentoyhtiöltä, jonka sivustolla lentoasema mainostaa. Saapuvat matkustajat tuottavat muita kuin lentotoimintaan liittyviä tuloja, koska ulkomaiset matkustajat käyttävät paljon todennäköisemmin rahaa lentoasemalla mm. matkamuistoihin, paikallisiin tuotteisiin, autonvuokraukseen ja ravintoloihin. Nämä tulot muodostavat lähes puolet lentoasemien muuhun kuin lentotoimintaan liittyvistä tuloista.

(147) Tämä koskee erityisesti AOC:tä, jolla ei ole ollut säännöllistä matkustajaliikennettä ennen kuin Ryanair aloitti liikennöinnin reitillä Altenburg–Lontoo. Toimintaa, joka oli omiaan tuottamaan muuhun kuin lentotoimintaan liittyviä tuloja, ei ollut tuolloin kehitetty. Markkinointitoiminta oli siksi erityisen tärkeää, jotta saapuvien matkustajien osuus maksimoitaisiin matkustajien kokonaismäärässä, johon Ryanair oli sitoutunut, ja jotta kannustettaisiin kehittämään lentoasemalla muuta kuin lentotoimintaan liittyvää kaupallista toimintaa.

(148) Ryanairin verkkosivustolla on erityisen arvokkaita markkinointiominaisuuksia: se on yksi suosituimmista matkailusivustoista maailmassa; Ryanairin tuoteimago ja sivuston osoite tunnetaan hyvin; sen sisältö on houkutteleva, ja poistumisprosentti on vain […] *; kunkin verkkosivustolla käynnin keskimääräinen kesto on erittäin pitkä ja sivuston erityisenä kohderyhmänä ovat lentoaseman mahdolliset matkustajat. Nämä verkkosivuston ominaisuudet heijastuvat AOC:n perimiin markkinointimaksuihin.

(149) AMS toteaa, että sen markkinointimaksut vahvistettiin markkinahintojen mukaisesti. AMS ei tee eroa lentoasemaasiakkaiden ja muiden asiakkaiden välille. AMS:n perimät hinnat perustuvat objektiivisiin perusteisiin ja ne ilmoitetaan avoimesti sen verkkosivustolla ([59]). AMS:n AOC:ltä laskuttamat hinnat olivat sen mainoshinnaston mukaiset. Vertailun vuoksi lentoaseman yhden sivun mainos *Daily Telegraph* -sanomalehdessä maksaisi noin 2 385 000 euroa 45 päivältä (46 000 puntaa päivältä). Lisäksi AMS:n Ryanairin verkkosivustolla tarjoamat mainokset ovat kiinteitä, mutta monien muiden verkkosivustojen mainokset yleensä vaihtuvat.

([57]) Euroopan komissio, asia NN72/05, BayernLB:n pääomankorotus, komission päätös 6.9.2005, 27–29 kohta.
([58]) EY:n perustamissopimuksen 82 artiklan mukaisesta menettelystä 4.7.2007 tehty komission päätös (asia COMP/38.784 – Wanadoo España vastaan Telefónica), 360 ja 363 kohta.
([59]) www.airportmarketingservices.com.

(150) AMS:n kanssa tehdyn vuoden 2008 markkinointisopimuksen perusteella kahdeksi vuodeksi tarjottu palvelu mahdollisti sen, että lentoasema maksoi mainospalveluista verkkosivuston vuoden 2007 kävijämäärän perusteella. Samoin vuoden 2010 markkinointisopimus perustui olettamuksiin verkkosivuston kävijämääristä vuonna 2009. Saatavilla olevat aikaisemmat tiedot osoittavat, että Ryanairin verkkosivuston kävijämäärä on lisääntynyt merkittävästi viime vuosina.

(151) AMS tulee siihen johtopäätökseen, että se ei ole saanut valtiontukea ja että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH on toiminut liiketoimissaan sen kanssa markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisesti.

6.3 LUFTHANSAN HUOMAUTUKSET

(152) Lufthansa toteaa, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuoden 2010 ja 2011 vuosikertomusten perusteella vuositappiot olivat 567 000 euroa vuonna 2010 ja 437 000 euroa vuonna 2011, mikä osoittaa, ettei yritys ole julkisesta tuesta huolimatta vielä kannattava. Lufthansan mukaan osakkeenomistajien vuosimaksut suoritetaan kahdessa eri muodossa:

a) Altenburger Landin piirikunnan vuoden 2014 talousarviosuunnitelmassa todetaan, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sai vuosittain lisärahoitusta 228 000 euroa sen yhtiöjärjestyksen 24 §:n nojalla.

b) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sai myös tukea, jota sen ei tarvitse maksaa takaisin, yhteensä 2 406 000 euroa vuosina 2009–2011. Vuosikertomusten mukaan näillä turvataan yhtiön maksukyky. Rahoitusta myönnetään myös vuonna 2014 Altenburger Landin piirikunnan talousarvion mukaan (350 000 euroa vuonna 2014). Kaiken kaikkiaan osakkeenomistajien osuus oli 409 000 euroa vuonna 2014 ja 174 000 euroa vuonna 2013.

(153) Lufthansa toteaa käynnissä olevien tutkimusten osalta, että infrastruktuuri on ilmeisesti rakennettu yksinomaan Ryanairia varten, kuten sopimuksessa Ryanairin kanssa sovittiin. Lufthansa toteaa, että yksityinen sijoittaja olisi voinut toimia tällä tavalla vain, jos Ryanair olisi vastineeksi sitoutunut liikennöimään lentoasemalle tietyn vuosimäärän ajan.

(154) Lufthansa väittää myös, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle myönnettiin vuosina 2003–2011 julkista pelastustukea, koska lentoasemamaksut eivät riittäneet toimintakustannusten kattamiseen. Lufthansa määrittelee yhtiön ”vaikeuksissa olevaksi yritykseksi” valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen annettujen yhteisön suuntaviivojen ([60]) mukaisesti; näitä suuntaviivoja ei noudatettu, koska tukea ei ilmoitettu. Tästä syystä tuki ei sovellu sisämarkkinoille.

(155) Lufthansa huomauttaa lentoasemamaksujen ja markkinointituen osalta, että Ryanairille myönnettiin merkittäviä tukia edullisten maksujen ja markkinointituen kautta. Lufthansa väittää, etteivät nämä edut sovi sisämarkkinoille, koska vuoden 2005 suuntaviivojen soveltuvuuskriteereitä ei voida soveltaa, sillä ne eivät koske tapauksia, joissa tarjotaan pysyvää ja jatkuvaa toimintatukea. Vuoden 2014 suuntaviivoja ei voida soveltaa myöskään siksi, että ne koskevat vain lentoyhtiöiden käynnistystukea, joka on ilmoitettu tai myönnetty suuntaviivojen voimaantulon jälkeen. Vaikka vuoden 2014 suuntaviivoja voitaisiin soveltaa, lentoyhtiöille myönnetyn käynnistystuen sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat kriteerit eivät täyttyisi.

6.4 BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN FLUGGESELLSCHAFENIN HUOMAUTUKSET

(156) Bundesverband der Deutschen Fluggesellschafen (Saksan lentoyhtiöiden liitto), jäljempänä ’BDF’, ei hyväksy vuoden 2014 suuntaviivojen soveltamista ilmoittamattomaan toimintatukeen, jota on myönnetty ennen suuntaviivojen julkaisemista, koska tällainen soveltaminen rikkoisi tavoitetta estää kilpailun vääristyminen ja luoda tasapuoliset toimintaedellytykset sisämarkkinoilla. BDF:n mukaan tällainen soveltaminen merkitsisi etua yrityksille, jotka toimivat ennen 4 päivänä huhtikuuta 2014 voimassa olleita suuntaviivoja noudattaen. Se katsoo, että uudet suuntaviivat laillistaisivat laittomat toimintatavat takautuvasti. Käynnistystuki Ryanairille ja investointituki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle pitäisi sen vuoksi arvioida ilmoittamattomaksi tueksi kyseisenä ajankohtana voimassa olleen lainsäädännön perusteella.

([60]) EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1.

7. **SAKSAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSISTA**

7.1 SAKSAN HUOMAUTUKSET RYANAIRIN HUOMAUTUKSIIN

(157) Saksa huomauttaa konsulttiyrityksen selvityksestä, että siinä annetaan ymmärtää, että Germanwings liikennöisi AOC:lle. Saksa kuitenkin todistaa, ettei Germanwings ole koskaan liikennöinyt kyseiselle lentoasemalle.

(158) Saksa toteaa Ryanairin huomautuksista, etteivät Thüringenin osavaltion viranomaiset ole osallistuneet lentoaseman ja Ryanairin/AMS:n välisiin neuvotteluihin sopimusten tekemisestä.

(159) Ryanairin ja AOC:n välisten markkinointisopimusten osalta Saksa tukee täysin Ryanairin kantaa, jonka mukaan markkinointisopimukset ovat markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisia ja ne eivät ole näin ollen valtiontukea. Saksa yhtyy erityisesti Ryanairin 20 päivänä joulukuuta 2013 toimittaman konsulttiyrityksen viimeisen selvityksen päätelmään ja toteaa, että AMS:lle/Ryanairille suoritetut maksut olivat tarjotun palvelun kannalta asianmukaisia, koska kyse oli liiketoimea koskevasta normaalista palvelusopimuksesta.

7.2 SAKSAN HUOMAUTUKSET LUFTHANSAN HUOMAUTUKSIIN

(160) Saksa väittää, etteivät Lufthansan huomautukset lisää mitään uutta tietoa meneillään oleviin tutkimuksiin ja että komissiolla on jo kaikki tarvittavat tiedot tässä asiassa.

(161) Saksa torjuu useita Lufthansan lausuntoja, jotka ovat sen mielestä virheellisiä.

a) Saksan mukaan AOC:tä ei ole rakennettu eikä se toimi yksinomaan Ryanairia varten. Saksa viittaa tältä osin huomautuksiinsa ja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n pitkän aikavälin investointisuunnitelmaan.

b) Saksa korostaa myös, että infrastruktuuri on avoin kaikille käyttäjille syrjimättömällä tavalla. Air Berlin ja Air Omega ovat myös käyttäneet lentoasemaa säännöllisesti vuodesta 2001 lähtien.

c) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n tulokset parantuivat Ryanairin kanssa tehtyjen sopimusten ansiosta. Siksi yksityinen sijoittaja olisi myös tehnyt tällaisia sopimuksia.

d) Tällaiset päätökset ovat tavanomaisia Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n kaltaisille yrityksille. Esimerkiksi vuonna 2008 ja 2009 tarkistettiin, voisiko ohjaajakoulutusta tarjoava yritys aloittaa toiminnan AOC:llä, mutta sopimusta ei tehty, koska yrityksen infrastruktuurivaatimuksia ei voitu tuolloin täyttää. Toinen esimerkki on joulukuussa 2010 tehty päätös olla tekemättä uusia sopimuksia Ryanairin kanssa.

e) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n liiketoimintamalli muutettiin yleisilmailuun KE-Consultin tutkimuksen perusteella. Tämä vähensi julkisen rahoituksen tarvetta.

(162) Saksa toteaa myös, että julkista rahoitusta voidaan vähentää edelleen, koska Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n hallintoneuvosto päätti joulukuussa 2013 yksityisen sijoittajan mukaan ottamisesta. Kun lisäksi otetaan huomioon, ettei lentoasemalla liikennöidä enää uuden toimintamallin vuoksi tilaus- tai reittilentoja, AOC:n pitäisi pian jäädä valtiontukisääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle.

(163) Saksa väittää, että vuoden 2005 suuntaviivojen perusteella AOC kuuluu lentoasemien luokkaan D, jolla vuotuinen matkustajamäärä on enintään 150 000 matkustajaa. Lentoasema on siten liian pieni kilpailemaan muiden lentoasemien kanssa tai vääristämään kilpailua. Siksi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ei aiheudu vaikutuksia. Saksa kiistää Lufthansan väitteet Ryanairille myönnetystä tuesta. Saksa kiistää myös väitteen, että Ryanairille myönnettiin tukea lentokenttämaksujen ja markkinointituen välityksellä ja viittaa asiassa aiemmin esittämiinsä huomautuksiin.

(164) Lopuksi Saksa viittaa komission 19 päivänä tammikuuta 2005 esittämään lehdistötiedotteeseen ([61]), jossa vahvistetaan, että alueellisten lentokenttien rakentamisen ja kehittämisen tukijärjestelmä rakenteellisesti ja taloudellisesti heikoilla alueilla soveltuu sisämarkkinoille.

([61]) http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-58_de.htm?locale=FR

8. **ARVIOINTI**

8.1 TUEN OLEMASSAOLO

(165) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 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".

(166) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt perusteet ovat kumulatiivisia. Sen määrittämiseksi, ovatko toimenpiteet SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, on tutkittava, täyttyvätkö kaikki seuraavat edellytykset. Rahoitustuen on

a) oltava valtion myöntämää tukea tai se on myönnettävä valtion varoista;

b) suosittava tiettyjä yrityksiä tai tuotannonaloja;

c) vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua ja

d) vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Yrityksen ja taloudellisen toiminnan käsitteet

(167) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission on ensin määritettävä, onko Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys. Yrityksen käsite kattaa kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta ([62]). Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla ([63]).

(168) Unionin tuomioistuin vahvisti Leipzig-Hallen lentoasemaa koskevassa tuomiossa, että lentoasematoiminnan harjoittaminen kaupallisiin tarkoituksiin ja lentoasemainfrastruktuurin rakentaminen ovat taloudellista toimintaa ([64]). Kun lentoaseman pitäjä harjoittaa taloudellista toimintaa tarjoamalla lentoasemapalveluja korvausta vastaan, lentoaseman pitäjä katsotaan oikeudellisesta muodostaan tai rahoitustavastaan riippumatta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi yritykseksi, ja sopimuksessa vahvistettuja valtiontukisääntöjä voidaan siten soveltaa valtion lentoaseman pitäjälle myöntämiin tai valtion varoista myönnettyihin etuihin ([65]).

(169) Komissio huomauttaa, että lentoasema-alan markkinavoimien asteittaisen kehityksen vuoksi ei ole mahdollista määrittää tarkkaa päivämäärää, josta alkaen lentoaseman rakentaminen ja toiminta on katsottava taloudelliseksi toiminnaksi. Unionin tuomioistuimet ovat kuitenkin tunnustaneet lentoasematoimintojen luonteen kehittymisen. Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa tuomiossa unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että vuodesta 2000 alkaen lentoasemien infrastruktuurin rahoitusta ei ole enää ollut syytä jättää valtiontukisääntöjen soveltamisen ulkopuolelle. Näin ollen lentoasemainfrastruktuurin rakentaminen ja sen toiminnan harjoittaminen on asiassa *Aéroports de Paris* annetun tuomion päivämäärästä (12 päivästä joulukuuta 2000) alkaen katsottava taloudelliseksi toiminnaksi.

(170) Kuten johdanto-osan 168–169 kappaleessa todetaan, lentoaseman toiminnan harjoittaminen on taloudellista toimintaa. Toisaalta lentoasemat kilpailevat keskenään lentoyhtiöiden ja niiden lentoliikenteen (matkustajat ja rahti) houkuttelemisessa, ja toisaalta lentoaseman pitäjät voivat kilpailla keskenään tietyn lentoaseman saamisesta pidettäväksi. Lisäksi myös lentoasemat, joilla ei ole sama vaikutusalue ja jotka voivat sijaita jopa eri jäsenvaltioissa, voivat kilpailla keskenään erityisesti halpalentoyhtiöiden ja tilauslentoyhtiöiden houkuttelemisessa.

([62]) Asia C-35/96, komissio v. Italia, tuomio 18.6.1998 (Kok., s. I-3851); asia C-41/90, Höfner ja Elser, tuomio 23.4.1991 (Kok., s. I-1979); asia C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances ym. v. Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, tuomio 16.11.1995 (Kok., s. I-4013) ja asia C-55/96, Job Centre, tuomio 11.12.1997 (Kok., s. I-7119).

([63]) Asia C-118/85, komissio v. Italia, tuomio 16.6.1987 (Kok., s. 2599) ja asia C-35/96, komissio v. Italia, tuomio 18.6.1998 (Kok., s. I-3851).

([64]) Tuomio Leipzig-Halle, erityisesti 93 ja 94 kohta; vahvistettu asiassa C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig/Halle GmbH v. komissio, tuomio 19.12.2012, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa; ks. myös asia T-128/89, Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 12.12.2000 (Kok., s. II-3929), vahvistettu asiassa C-82/01 P, Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 24.10.2002 (Kok., s. I-9297) ja asia T-196/04, Ryanair v. komissio, tuomio 17.12.2008, jäljempänä 'asiassa Charleroi annettu tuomio', (Kok., s. II-3643).

([65]) Yhdistetyt asiat C-159/91 ja C-160/91, Poucet v. AGF sekä Pistre v. Cancava, tuomio 17.2.1993, Kok., s. I-637.

(171) Komissio toteaa, että lentoaseman pitäjä Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n lentoasemayhtiö aikoo harjoittaa tässä päätöksessä tarkasteltavana olevan infrastruktuurin toimintaa kaupallisiin tarkoituksiin. Koska lentoaseman pitäjä perii infrastruktuurin käyttäjiltä sen käyttämisestä maksun, infrastruktuuri on kaupallisesti hyödynnettävissä. Näin ollen kyseistä infrastruktuuria käyttävä yksikkö on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys.

Yleisen edun piiriin kuuluvat toiminnot

(172) Kaikki lentoaseman pitäjän toiminnot eivät kuitenkaan välttämättä ole luonteeltaan taloudellisia ([66]). Unionin tuomioistuin ([67]) on todennut, että toiminta, joka kuuluu tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista eikä siten kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan. Tällaiseen toimintaan kuuluvat esimerkiksi turvatoimet, lennonjohto, poliisi ja tulli. Toimintaan annetun rahoituksen tulee rajoittua ainoastaan toiminnasta aiheutuvien kustannusten korvaamiseen, eikä sitä saa siirtää muun taloudellisen toiminnan hyväksi ([68]).

(173) Siksi yleisen edun piiriin kuuluvan toiminnan tai tähän toimintaan suoraan liittyvän infrastruktuurin rahoitus ei yleensä ole valtiontukea ([69]). Sellaiset lentoasematoiminnot kuin lennonjohto, poliisi, tulli, palontorjunta ja toimet, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, ja investoinnit, jotka liittyvät näiden toimien harjoittamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin, eivät yleensä ole luonteeltaan taloudellisia ([70]).

(174) Taloudellisen toiminnan harjoittamiseen läheisesti liittyvän ei-taloudellisen toiminnan julkinen rahoitus ei kuitenkaan saa aiheuttaa perusteetonta syrjintää lentoyhtiöiden ja lentoasemien pitäjien välillä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan onkin kyse edusta silloin, kun viranomaiset vapauttavat yritykset kustannuksista, jotka ovat olennainen osa niiden taloudellista toimintaa ([71]). Jos tietyssä oikeusjärjestyksessä on tavallista, että lentoyhtiöt ja lentoaseman pitäjät vastaavat tiettyjen palvelujen kustannuksista, kun taas joidenkin muiden samaa palvelua saman viranomaisen lukuun tarjoavien lentoyhtiöiden tai lentoaseman pitäjien ei tarvitse vastata kyseisistä kustannuksista, viimeksi mainituille saattaa koitua etua, vaikka kyseisiä palveluja sinänsä pidettäisiin ei-taloudellisena toimintana. Siksi on välttämätöntä analysoida lentoaseman pitäjään sovellettavaa oikeudellista kehystä, jotta voidaan arvioida, edellytetäänkö siinä, että lentoaseman pitäjät tai lentoyhtiöt vastaavat joistakin sellaisista kustannuksista, jotka aiheutuvat niiden taloudellisen toiminnan harjoittamiseen olennaisesti liittyvistä ei-taloudellisista toiminnoista.

(175) Saksa selventää, että johdanto-osan 71 kappaleessa mainittuihin infrastruktuuri-investointeihin myönnetyt julkiset tuet liittyvät yksinomaan muuhun kuin taloudelliseen toimintaan. Saksan mukaan tällaiseen ei-taloudelliseen toimintaan sisältyvät turvatoimiin sekä yleiseen turvallisuuteen ja lentoturvallisuuteen tehtävät investoinnit. Saksa korostaa etenkin, että turvallisuuteen ja poliisitehtäviin liittyvät toimet, palontorjuntatoimet, yleinen ja operatiivinen turvallisuus, sääpalvelut ja lentoturvallisuus kuuluvat yleisen edun piiriin.

(176) Asiaa koskeva oikeudellinen kehys on määritelty etenkin Saksan lentoturvallisuuslain (*Luftsicherheitsgesetz*) 8 §:ssä, jossa säädetään lentoasemien turvatoimenpiteistä, ja lentoliikennelain (*Luftverkehrsgesetz*) 27c §:n 2 momentissa, jossa säädetään operatiivisen turvallisuuden, lennonjohdon ja lentoturvallisuustoimenpiteiden varmistamisesta.

(177) Komissio katsoo, että lentoturvallisuuslain 8 §:n mukaisten toimenpiteiden, lentoliikennelain 27c §:n 2 momentin mukaisten toimenpiteiden, sääpalvelujen ja palontorjuntatoimien voidaan lähtökohtaisesti katsoa kuuluvan yleisen edun piiriin.

([66]) Asia C-364/92, SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, tuomio 19.1.1994, Kok., s. I-43.
([67]) Komission päätös N 309/2002, tehty 19 päivänä maaliskuuta 2003, Ilmailun turvaaminen – 11. syyskuuta 2001 tapahtuneiden terroriiskujen aiheuttamien kustannusten korvaaminen.
([68]) Asia C-343/95, Calì & Figli v. Servizi ecologici porto di Genova, tuomio 18.3.1997, Kok., s. I-1547; komission päätös N 309/2002, tehty 19 päivänä maaliskuuta 2003 ja komission päätös N 438/2002, tehty 16 päivänä lokakuuta 2002, Tuki satamaviranomaisille julkisten viranomaisten tehtävien suorittamiseksi.
([69]) Komission päätös N 309/2002, tehty 19 päivänä maaliskuuta 2003.
([70]) Ks. erityisesti asia C-364/92, SAT v. Eurocontrol, tuomio 19.1.1994, Kok., s. I-43, 30 kohta ja asia C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati v. komissio, tuomio 26.3.2009, Kok., s. I-2207, 71 kohta.
([71]) Ks. muun muassa asia C-172/03, Wolfgang Heiser v. Finanzamt Innsbruck, tuomio 3.3.2005, Kok., s. I-01627, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

(178) Sen sijaan pelkästään operatiiviseen turvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden osalta komissio katsoo, että toiminnan turvallisuuden varmistaminen lentoasemalla on tavanomainen osa lentoaseman pitoon liittyvää toimintaa ([72]). Yksittäisistä toiminnoista ja kustannuksista jäljempänä esitetyn tarkemman selostuksen perusteella komissio toteaa, että turvallisuuden varmistamiseen lentoasemalla tarkoitetut toimenpiteet eivät ole yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja. Lentoasemaa pitävän yrityksen on varmistettava, että lentoaseman rakenteet, kuten kiitotie ja asematasot, ovat turvallisia.

(179) Komissio toteaa, että palontorjuntatoimiin liittyvien kustannusten korvaaminen kuuluu alueiden tehtäviin ja nämä kustannukset maksaa yleensä alueviranomainen. Tällaisten kustannusten korvaaminen rajoittuu kustannusten kattamiseen tarvittavaan määrään.

(180) Saksan lentoliikennelain 27d §:ssä säädetään, että joillakin lentoasemilla lentoliikennelain 27c §:n mukaisiin lennonjohto- ja lentoturvallisuustoimenpiteisiin liittyvät kustannukset kattaa valtio. Lentoliikennelain 27d §:n mukaan lentoasemat ovat ”hyväksyttyinä lentoasemina” oikeutettuja kustannusten korvaamiseen, jos liittovaltion liikenneministeriö on katsonut lennonjohto- ja lentoturvallisuustoimenpiteiden olevan turvallisuussyistä ja liikennepoliittisten etujen vuoksi välttämättömiä ([73]). Saksalaiset lentoasemat, joita ei ole hyväksytty, eivät ole oikeutettuja lentoliikennelain 27d §:n mukaiseen kustannusten korvaamiseen, ja niiden on lähtökohtaisesti katettava lentoliikennelain 27c §:n momentissa säädettyihin toimenpiteisiin liittyvät kustannukset itse. Nämä kustannukset liittyvät olennaisesti lentoasemien toimintaan. Koska joidenkin lentoasemien on vastattava näistä kustannuksista itse mutta toisten ei, viimeksi mainitut voivat saada etua, vaikka lennonjohto- ja lentoturvallisuustoimenpiteitä ei voidakaan pitää taloudellisena toimintana. Komissio panee merkille, ettei AOC ole mainitun lain 27d §:ssä tarkoitettu lentoasema, ja katsoo, ettei lennonjohto- ja lentoturvallisuustoimenpiteisiin liittyvien investointien voida katsoa kuuluvan yleisen edun piiriin.

(181) Saksa näyttää katsovan, että asianomaiset viranomaiset voivat vastata kaikista lentoturvallisuuslain 8 §:ssä säädettyihin toimenpiteisiin liittyvistä kustannuksista. Komissio toteaa kuitenkin, että lentoturvallisuuslain 8 §:n 3 momentin mukaan korvata voidaan ainoastaan kustannukset, jotka liittyvät lentoturvallisuuslain 5 §:ssä lueteltujen toimintojen kannalta välttämättömien tilojen rakentamiseen ja kunnossapitoon. Kaikista muista kustannuksista lentoaseman pitäjän on vastattava itse. Siltä osin kuin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle myönnetty julkinen rahoitus vapautti yrityksen kustannuksista, joista sen olisi lentoturvallisuuslain 8 §:n 3 momentin mukaan pitänyt vastata, kyseistä julkista rahoitusta ei ole vapautettu EU:n valtiontukisääntöjen mukaisesta valvonnasta.

(182) Lopuksi tarkasteltaessa vuosien 2000–2011 infrastruktuuri-investointeja ja toimintamenoja komissio hyväksyy palontorjuntaan ja sääpalveluihin suoraan liittyvien menojen lukemisen yleisen edun piiriin kuuluviksi menoiksi sikäli kuin kustannusten korvaaminen rajoittuu tiukasti kyseisten toimintojen toteuttamisen kannalta välttämättömään määrään. Lentoturvallisuuslain 8 §:n mukaisesti toteutettuihin toimenpiteisiin liittyvistä investoinneista ja toimintamenoista komissio katsoo yleisen edun piiriin kuuluviksi ainoastaan kustannukset, joista lentoaseman pitäjä on oikeutettu saamaan korvauksen lentoturvallisuuslain 8 §:n 3 momentin nojalla.

(183) Tarkasteltaessa lentoliikennelain 27c §:n 2 momentin kohdan mukaisiin lennonjohto- ja lentoturvallisuustoimenpiteisiin liittyviä investointeja komissio toteaa, ettei AOC ole kyseisen lain 27d §:ssä tarkoitettu lentoasema eikä lennonjohto- ja lentoturvallisuustoimenpiteisiin liittyviä investointeja voida pitää yleisen edun piiriin kuuluvina kustannuksina. Investoinnit ja toimintakustannukset, jotka liittyvät lentoasematoiminnan turvallisuuden varmistamiseen, eivät myöskään kuulu yleisen edun piiriin. Tämä tarkoittaa erityisesti, että esimerkiksi kiitotien nykyaikaistamiseen ja laajentamiseen sekä varoitusvalojen asentamiseen tehtyjä investointeja ei voida lukea yleisen edun piiriin kuuluviksi.

([72]) Komission päätös, annettu 20 päivänä helmikuuta 2014, valtiontukiasiassa SA.35847 (2012/N) – Tšekki – Ostravan lentoasema, ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä, johdanto-osan 16 kappale.

([73]) Lentoliikennelain 27d §:n 1 momentti: ”Lentoasemilla varmistetaan lentoturvallisuuspalvelut ja lentoturvallisuustekniset laitteistot, joiden tarpeen liikenne-, rakennus- ja kaupunkikehitysministeriö on turvallisuussyistä ja liikennepoliittisten etujen vuoksi tunnustanut”.

(184) Siitä riippumatta, luokitellaanko kyseiset kustannukset oikeudellisesti yleisen edun piiriin kuuluviksi vai ei, on osoitettu, että sovellettavan oikeudellisen kehyksen nojalla lentoaseman pitäjän on vastattava niistä. Näin ollen, jos valtio maksaa kyseiset kustannukset, lentoaseman pitäjä vapautuu kustannuksista, joita sille tavallisesti aiheutuisi.

(185) Siksi komissio katsoo, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle infrastruktuuri-investointeja ja toimintatappioita varten myönnetty julkinen rahoitus vapauttaa lentoaseman sen taloudellisen toiminnan harjoittamiseen olennaisesti liittyvistä kustannuksista, edellä johdanto-osan 182 ja 183 kappaleessa mainittuja yleisen edun piiriin kuuluvia kustannuksia lukuun ottamatta. Taulukossa 7 esitettyä Thüringenin osavaltion myöntämää rahoitusta lennonjohto- ja lentoasemavalvontapalvelujen kattamiseksi ei siten voida pitää yleisen edun mukaisena toimena, toisin kuin Saksa katsoo. Osa taulukossa 3 esitetyistä infrastruktuuri-investoinneista ei myöskään kuulu yleisen edun piiriin, toisin kuin Saksa väittää. Tämä koskee etenkin kiitotien nykyaikaistamista ja laajentamista.

8.1.1 **Toimenpide 1: Infrastruktuuri-investointien rahoittaminen vuosina 2000–2011**

Valtion varat ja valtion toimenpiteeksi katsominen

(186) Tuen käsitteeseen kuuluu kaikentyyppinen suosiminen, joka rahoitetaan suoraan tai välillisesti valtion varoista joko valtion itsensä tai valtion valtuuttamien laitosten toimesta ([74]). Paikallisviranomaisten varoihin sovelletaan valtion varoja koskevaa SEUT-sopimuksen 107 artiklaa ([75]).

(187) Käsiteltävässä asiassa Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle infrastruktuuri-investointeihin myönnetyt tuet on rahoitettu julkisten elinten talousarvioista eli joko sen julkisten osakkeenomistajien ([76]), Thüringenin osavaltion tai muiden julkisten elinten tai alue- ja paikallisviranomaisten talousarviosta. Niissä on siten kyse valtion varoista, ja ne ovat myös valtion toteuttama toimenpide.

Taloudellinen etu

(188) Komissio arvioi markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisesti, onko edullisin ehdoin myönnettyä lainaa saaneelle yritykselle koitunut taloudellista etua. Markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaan valtiontueksi ei katsota varoja, jotka valtio on antanut suoraan tai välillisesti yrityksen käyttöön tavanomaisin markkinaehdoin ([77]).

(189) Käsiteltävänä olevassa asiassa komission on arvioitava, antavatko Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle myönnetyn julkisen tuen ehdot sille taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

(190) Tarkasteltavan toimenpiteen tapauksessa julkinen rahoitus myönnettiin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle vastikkeetta ilman korkoa tai takaisinmaksuvelvoitetta ([78]). Saksan viranomaisten infrastruktuuri-investoinneille myöntämällä rahoituksella yritys vapautettiin vastuusta rahoittaa infrastruktuuri kaikilta osin itse joko pankkilainoilla tai pääomasijoituksilla. Siksi mainitulla rahoituksella annetaan lentoasemalle taloudellista etua.

Tuen valikoivuus

(191) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan toimenpiteen on suosittava ”jotain yritystä tai tuotannonalaa”, jotta se voidaan katsoa valtiontueksi. Komissio toteaa, että infrastruktuuri-investointitukea myönnettiin vain Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle. Kyseinen tuki on siten SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan valikoiva.

([74]) Asia C-482/99, Ranska v. komissio, jäljempänä ’Stardust Marine’, tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-4397.
([75]) Yhdistetyt asiat T-267/08 ja T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, tuomio 12.5.2011, ei vielä julkaistu, 108 kohta.
([76]) Ks. alaviite 10.
([77]) Komission tiedonanto jäsenvaltioille ETY:n perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan sekä komission direktiivin 80/723/ETY 5 artiklan soveltamisesta valmistusalalla toimiviin julkisiin yrityksiin (EYVL C 307, 13.11.1993, s. 3, 11 kohta). Tiedonanto koskee teollisuusyrityksiä, mutta sitä voidaan soveltaa myös muihin toimialoihin. Ks. myös asia T-16/96, Cityflyer, tuomio 30.4.1998, Kok., s. II-757, 51 kohta.
([78]) Rahoitusosuus maksettiin takaisin vain erityistapauksissa, kun kyseistä julkista rahoitusta ei ollut käytetty täysimääräisesti aiottuihin investointeihin.

Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan

(192) Jos jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa jonkin yrityksen asemaa muihin sisämarkkinoilla kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan kilpailijoihin. Vakiintuneen oikeuskäytännön ([79]) mukaan toimenpiteen voidaan katsoa vääristävän kilpailua, jos tuen vastaanottaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla.

(193) Kuten edellä on esitetty, lentoaseman toiminta on taloudellista toimintaa, ja lentoasemat kilpailevat keskenään matkustajista ja lentoyhtiöistä. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla. Sen saama taloudellinen etu vahvistaa sen asemaa suhteessa kilpailijoihin lentoasemapalvelujen Euroopan markkinoilla.

(194) Sen vuoksi tarkasteltavana oleva julkinen rahoitus vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Päätelmät

(195) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että Saksan alue- ja paikallisviranomaisten AOC:lle 12 päivän joulukuuta 2000 jälkeen infrastruktuuri-investointeja varten myöntämä rahoitus on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

8.1.2 **Toimenpide 2: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n toimintatappioiden rahoittaminen vuosina 2000–2011**

Valtion varat ja valtion toimenpiteeksi katsominen

(196) Valtiontuen käsitettä sovelletaan etuihin, joita valtio itse tai jokin valtuuksiensa nojalla toimiva välittävä elin myöntää valtion varoista ([80]). Paikallisviranomaisten varoihin sovelletaan valtion varoja koskevaa SEUT-sopimuksen 107 artiklaa ([81]).

(197) Käsiteltävässä asiassa Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle toimintatappioiden kattamiseksi myönnetyt tuet on rahoitettu julkisten laitosten talousarvioista eli joko sen julkisten osakkeenomistajien ([82]), Thüringenin osavaltion tai muiden julkisten laitosten ja alue- tai paikallisviranomaisten talousarviosta. Niissä on siten kyse valtion varoista, ja ne ovat myös valtion toteuttama toimenpide.

Taloudellinen etu

(198) Kaikki taloudelliset edut, joita yritys ei olisi saanut tavanomaisin markkinaehdoin, ts. ilman valtion toimenpidettä, ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja etuja ([83]). Ainoastaan toimenpiteen vaikutuksilla yritykseen on merkitystä, ei valtion toimenpiteen syyllä eikä tavoitteella ([84]). Edusta on kyse aina, kun yrityksen taloudellinen tilanne paranee valtion toimenpiteen johdosta.

(199) Komissio muistuttaa vielä, että ”pääomia, jotka valtio antaa suoraan tai välillisesti jonkin yrityksen käyttöön olosuhteissa, jotka vastaavat tavanomaisia markkinaedellytyksiä, ei voida pitää valtiontukina” ([85]). Voidakseen määrittää tässä asiassa, antaako Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n julkinen rahoittaminen yritykselle etua, jota se ei olisi tavanomaisissa markkinaolosuhteissa saanut, komission on verrattava suorat pääomanlisäykset antaneiden viranomaisten toimintaa markkinataloustoimijan toimintaan, jota ohjaavat pitkän aikavälin kannattavuusnäkymät ([86]).

([79]) Asia T-214/95, Vlaams Gewest (Flanderin alue) v. komissio, tuomio 30.4.1998, Kok., s. II-717.
([80]) Asia C-482/99, Ranska v. komissio, jäljempänä ’Stardust Marine’, tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-4397.
([81]) Yhdistetyt asiat T-267/08 ja T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, tuomio 12.5.2011, ei vielä julkaistu, 108 kohta.
([82]) Ks. alaviite 10.
([83]) Asia C-39/94, Syndicat français de l’Express international (SFEI) ym. v. La Poste ym., tuomio 11.7.1996, Kok., s. I-3547, 60 kohta ja asia C-342/96, Espanjan kuningaskunta v. Euroopan yhteisöjen komissio, tuomio 29.4.1999, Kok., s. I-2459, 41 kohta.
([84]) Asia 173/73, Italian tasavalta v. Euroopan yhteisöjen komissio, tuomio 2.7.1974, Kok., s. 709, 13 kohta.
([85]) Asia C-482/99, Ranska v. komissio (Stardust Marine), tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-4397, 69 kohta.
([86]) Asia C-305/89, Italia v. komissio (’Alfa Romeo’), tuomio 21.3.1991, Kok., s. I-1603, 23 kohta ja asia T-296/97, Alitalia v. komissio, tuomio 12.12.2000, Kok., s. II-3871, 84 kohta.

(200) Saksa väittää, että kyseisen julkisen rahoituksen vaikutuksen arvioinnissa olisi otettava huomioon kaikki alueelle koituneet taloudelliset edut ja että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n pääosakas Altenburger Landin piirikunta on toiminut kuten yksityinen sijoittaja olisi toiminut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Saksan mukaan Altenburger Landin piirikunnan saamat hyödyt olivat suuremmat kuin maksettu rahoitus, kun otetaan huomioon alueelle koituneet hyödyt. Saksa toteaa jopa, että osakkeenomistajien myöntämä rahoitus voitaisiin luokitella lentoasemalle annetuksi 'tueksi, jota ei tarvitse maksaa takaisin' ([87]). Alueelle mahdollisesti koituvia hyötyjä ei kuitenkaan voida ottaa huomioon markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisessa arvioinnissa. Lentoaseman sijaintialueen talouteen kohdistuvat myönteiset vaikutukset olisi jätettävä arvioinnissa huomiotta, sillä unionin tuomioistuin on selventänyt, että markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaan toimittaessa on pyrittävä ratkaisemaan kysymys, olisiko "yksityinen sijoittaja, joka perustaa toimintansa odotettavissa olevaan tuottoon jättäen kaikki yhteiskunnalliset sekä aluepoliittiset ja alakohtaiset näkökannat huomioon ottamatta, tehnyt tällaisen pääomasijoituksen samanlaisissa olosuhteissa" ([88]).

(201) Tarkasteltavassa tapauksessa julkinen rahoitus myönnettiin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle vastikkeetta ilman korkoa tai takaisinmaksuvelvoitetta. Julkiset elimet antoivat lentoaseman pitäjälle rahoitusta vaatimatta siltä mitään vastasuoritusta ja vapauttivat siten lentoaseman pitäjän vastuusta rahoittaa toimet itse pankkilainoilla tai pääomasijoituksilla.

(202) Osakkeenomistajien vuotuisilla pääomanlisäyksillä oli tarkoitus kattaa Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuotuiset tappiot. Näin ollen vuotuisilla pääomanlisäyksillä katettiin lopulta osa lentoaseman tavallisista toiminta-kustannuksista ja vapautettiin siten yritys taloudellisesta rasitteesta, joka sille olisi normaalisti kuulunut. Saksa ei ole selventänyt, miksi markkinataloussijoittaja sijoittaisi edelleen pääomaa yritykseen, joka tuottaa jatkuvasti tappiota, vaatimatta mitään vastasuorituksena.

(203) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, ettei markkinataloussijoittaja olisi päättänyt korvata Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n kasvavia tappioita vuosi toisensa jälkeen. Siksi Saksan alueviranomaisten ja julkisten elinten rahoituksella toimintatappioiden kattamiseksi vapautettiin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH rasitteesta maksaa itse kaikki toimintatappioiden kustannukset ja annettiin sille etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

Tuen valikoivuus

(204) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan toimenpiteen on suosittava "jotain yritystä tai tuotannonalaa", jotta se voidaan katsoa valtiontueksi. Komissio toteaa, että toimintatappioiden kattamiseen tarkoitettua tukea maksettiin vain Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle. Kyseinen tuki on sen vuoksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan valikoiva.

Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan

(205) Jos jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa jonkin yrityksen asemaa muihin sisämarkkinoilla kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan kilpailijoihin. Vakiintuneen oikeuskäytännön ([89]) mukaan toimenpiteen voidaan katsoa vääristävän kilpailua, jos tuen vastaanottaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla.

(206) Kuten edellä on esitetty, lentoaseman toiminta on taloudellista toimintaa, ja lentoasemat kilpailevat keskenään matkustajista ja lentoyhtiöistä. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH kilpailee näin ollen muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla. Yrityksen saama taloudellinen etu vahvistaa sen asemaa suhteessa kilpailijoihin lentoasemapalvelujen Euroopan markkinoilla.

(207) Sen vuoksi tarkasteltavana oleva julkinen rahoitus vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Päätelmät

(208) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että Saksan alueviranomaisten ja paikallisten elinten Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle 12 päivän joulukuuta 2000 jälkeen myöntämä rahoitus toimintatappioiden kattamiseksi on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

([87]) 'verlorene Zuschüsse' – ks. Saksan tiedonanto, 30.3.2012.
([88]) Asia C-40/85, Belgia v. komissio, tuomio 10.7.1986, Kok., s. I-2321.
([89]) Asia T-214/95, Vlaams Gewest (Flanderin alue) v. komissio, tuomio 30.4.1998, Kok., s. II-717.

8.1.3 **Toimenpide 3: Lentoasemamaksut ja Ryanairille lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimuksen nojalla maksetut maksut**

(209) Komissio jättää analyysinsä ulkopuolelle AMS:n kanssa 21 päivänä syyskuuta 2010 tehdyn uusimman markkinointisopimuksen, 'oheissopimuksen', sillä sen rahoitus saatiin yksityisiltä alueellisilta yrityksiltä, jotka olivat sitoutuneet pitämään yllä Ryanairin toimintoja lentoasemalla ([90]).

Yrityksen ja taloudellisen toiminnan käsitteet

(210) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan valtiontukisääntöjä sovelletaan vain, jos tuen saaja on 'yritys'. Euroopan unionin tuomioistuin on johdonmukaisesti määritellyt yritykset yksiköiksi, jotka harjoittavat taloudellista toimintaa, riippumatta kyseisten yksikköjen oikeudellisesta muodosta, omistuksesta ja rahoitustavasta ([91]). Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla ([92]).

(211) Ryanair tarjoaa markkinoilla säännöllisiä matkustajalentoliikennepalveluja. Se harjoittaa selkeästi taloudellista toimintaa.

(212) AMS on Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö. Ryanairin voidaan siten olettaa käyttäneen päätösvaltaa AMS:n toimintaan. Lisäksi vuoden 2008 ja 2010 markkinointisopimukset allekirjoitti AMS:n puolesta Edward Wilson, joka oli tuolloin sekä AMS:n että Ryanairin johtaja ([93]). Kyseisten markkinointisopimusten johdanto-osassa todetaan, että AMS:llä on yksinomainen oikeus tarjota markkinointipalveluja matkailusivustolla www.ryanair.com, joka on irlantilaisen halpalentoyhtiön Ryanairin verkkosivusto. Valtiontukisääntöjä sovellettaessa AMS:ää ja Ryanairia pidetään siten yhtenä ainoana yrityksenä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa merkityksessä.

Valtion varat

(213) Tuen käsitteeseen kuuluu kaikentyyppinen suosiminen, joka rahoitetaan suoraan tai välillisesti valtion varoista joko valtion itsensä tai valtion valtuuttamien laitosten toimesta ([94]). Paikallisviranomaisten varoihin sovelletaan valtion varoja koskevaa SEUT-sopimuksen 107 artiklaa ([95]).

(214) Käsiteltävässä asiassa kyseessä olevat varat olivat jatkuvasti valtion välillisessä tai suorassa määräysvallassa. Siitä lähtien kun Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH alkoi harjoittaa liiketoimintaa Ryanairin kanssa, julkiset osakkeenomistajat ovat omistaneet valtaosan yrityksestä. Nykyään julkiset osakkeenomistajat omistavat yrityksen kokonaan: kaikki osakkeenomistajat ovat joko viranomaisia tai kokonaan julkisessa omistuksessa, ja itse yritys omistaa 32 prosenttia osakkeistaan.

(215) Komissio katsoo näin ollen, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n kaikkia varoja on pidettävä valtion varoina.

Valtion toimenpide

(216) Unionin tuomioistuin on todennut, että vaikka valtio voi valvoa julkista yritystä ja käyttää määräysvaltaa sen toteuttamiin toimenpiteisiin nähden, tosiasiallista valvontaa konkreettisessa tapauksessa ei voida automaattisesti olettaa. Julkinen yritys voi toimia enemmän tai vähemmän itsenäisesti riippuen siitä, kuinka paljon valtio on jättänyt sille itsenäistä määräämisvaltaa. Näin ollen se, että julkinen yritys on valtion valvonnassa, ei riitä osoittamaan, että yrityksen toteuttamat toimenpiteet, kuten Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin 3 päivänä maaliskuuta 2003 tekemä sopimus ja myöhemmin tehdyt markkinointisopimukset, johtuvat valtiosta ([96]).

([90]) Ks. johdanto-osan 105 kappale.
([91]) Ks. komission tiedonanto Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4), 2.1 osa, ja asiaankuuluva oikeuskäytäntö, erityisesti yhdistetyt asiat C-180/98 – C-184/98, Pavlov ym., tuomio 12.9.2000, Kok., s. I-6451.
([92]) Asia 118/85, komissio v. Italia, tuomio 16.6.1987, Kok., s. 2599, 7 kohta; asia C-35/96, komissio v. Italia, tuomio 18.6.1998, Kok., s. I-3851 36 kohta ja asia Pavlov ym., tuomion 75 kohta.
([93]) Ks. http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/; tieto on löydetty 23.6.2014.
([94]) Asia C-482/99, Ranska v. komissio, jäljempänä 'Stardust Marine', tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-4397.
([95]) Yhdistetyt asiat T-267/08 ja T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, tuomio 12.5.2011, ei vielä julkaistu, 108 kohta.
([96]) Tuomio Stardust Marine, 52 ja 57 kohta.

(217) Unionin tuomioistuimen mukaan toimenpiteen voidaan katsoa johtuvan valtiosta seuraavien seikkojen perusteella ([97]):

a) yritys ei voinut tehdä riidanalaista päätöstä ottamatta huomioon julkisen vallan vaatimuksia;

b) yrityksen oli otettava huomioon viranomaisten ohjeet;

c) julkisen yrityksen integroituminen julkishallinnon rakenteeseen;

d) yrityksen toiminnan luonne ja toiminnan harjoittaminen markkinoilla yksityisten toimijoiden kanssa tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa;

e) yrityksen oikeudellinen asema;

f) viranomaisten harjoittaman yrityksen hallinnointia koskevan ohjauksen määrä.

g) muu seikka, joka yksittäisessä tapauksessa osoittaa, että viranomaiset ovat osallistuneet toimenpiteestä päättämiseen tai että on epätodennäköistä, että ne eivät osallistuneet siihen, kun otetaan huomioon myös toimenpiteen laajuus, sisältö ja edellytykset.

(218) Saksa väittää, ettei Thüringenin osavaltion rakennus- ja liikenneministeriöllä ollut oikeutta vaikuttaa sopimusten tekemiseen Ryanairin/AMS:n kanssa. Saksan mukaan asianomainen ministeriö ja Thüringenin osavaltion hallitus osallistuivat vain lentoaseman infrastruktuuri-investointeja koskevaan päätöksentekoprosessiin. Saksa torjuu komission väitteet siitä, että Thüringenin osavaltion rakennus- ja liikenneministeriöllä olisi ollut valvontatehtävä, minkä vuoksi kyseisen toimenpiteen oletetaan johtuvan valtiosta.

(219) Saksa torjuu myös komission väitteen siitä, että Saksan ilmailulainsäädännön LuftVZO:n 43a §:n mukaan valvontaviranomaisten on hyväksyttävä lentoasemamaksut etukäteen ennen kuin ne voidaan saattaa voimaan. Saksan mukaan Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH voi hyväksyä lentoasemamaksut myös ilman valvontaviranomaisen lupaa, sillä valvontaviranomaisen on ainoastaan varmistettava, etteivät maksut ylitä tiettyä tasoa.

(220) Vuoden 2010 elokuussa kauppakamari Gera, joka on julkinen elin, toteutti kampanjan AOC:n halpakonseptin jatkamiseksi ja kehotti Thüringenin osavaltiota neuvottelemaan Ryanairin kanssa kohteista ja markkinointitoimenpiteistä ([98]). Saksan mukaan tämä seikka tukee markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaista analyysia, jonka mukaan Ryanairin reittien ylläpitäminen ja tukeminen oli taloudellisesti perusteltua.

(221) Komissio katsoo kuitenkin, että Thüringenin osavaltion toimivaltaiset ministeriöt osallistuivat Ryanairin sopimusten tekemiseen. Thüringenin osavaltion toimivaltaiset ministeriöt olivat ilmeisesti mukana Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin lentoasemapalvelusopimusta edeltäneissä neuvotteluissa. Erään lehtiartikkelin mukaan neuvottelut kestivät pidempään, koska Thüringenin osavaltion ministeriöt yrittivät estää sopimuksen ([99]). Samanaikaisesti Thüringenin osavaltion talousministeri Schuster väitti, että osavaltiolla oli edellytykset hyväksyä tarvittavat toimenpiteet. Hänen todettiin sanoneen, että jos Ryanair tarvitsee pidemmän

([97]) Ks. edellinen alaviite.

([98]) http://www.altenburg-tourismus.de/reiseveranstalter/pressemitteilungen.htm, Osterländer Volkszeitung, 24.8.2010, s. 13: "Er forderte deshalb die Landesregierung auf, umgehend mit Ryanair über den Aufbau von drei bis fünf Linienverbindungen zu verhandeln und parallel in den Zielländern die Tourismus-Werbung aufzubauen".

([99]) Dresdner Neue Nachrichten, 5.3.2003: "Der Regionalflughafen Altenburg-Nobitz war in den vergangenen Jahren mit mehreren Millionen Euro Fördermitteln modernisiert worden und hatte sich immer wieder um die Ansiedlung eines Billig-Fliegers bemüht. Die Verhandlungen mit Ryanair waren über viele Monate geführt worden. Als letztes Hindernis erwies sich der hinhaltende Widerstand Erfurter Ministerien, die diese Ansiedlung zu blockieren versuchten."

kiitotien, laajennus hyväksytään. Lehtiartikkelissa todetaan myös, että Ryanairin toiminnan käynnistyminen AOC:llä saattaa vähentää matkustajien määrää Dresdenin ja Leipzig-Hallen lentoasemilla ([100]).

(222) Thüringenin osavaltion rakennus- ja liikenneministeriö on Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:ta valvova viranomainen. Lisäksi Saksan ilmailulainsäädännön LuftVZO:n 43 §:n mukaan valvontaviranomaisten on hyväksyttävä lentoasemamaksut etukäteen ennen niiden voimaansaattamista. AOC:n 18 päivänä syyskuuta 2006 päivätty maksutariffi edellyttää rakennus- ja liikenneministeriön edustajan hyväksyntää.

(223) Ministeriöiden poliittinen osallistuminen näkyy Thüringenin osavaltion parlamentin keskusteluissa. Parlamentti on keskustellut teknisten kysymysten lisäksi myös lentoaseman yleisestä taloudellisesta elinkelpoisuudesta, kuten on kirjattu yksityiskohtaiseen keskustelupöytäkirjaan ([101]).

(224) Myös Ryanairia koskevista markkinointisopimuksista keskusteltiin piirikunnan ('Kreistag') tasolla. Erään lehtiartikkelin mukaan Kreistag hyväksyi Ryanairin uuden lentoreitin perustamista koskeviin markkinointitoimenpiteisiin liittyvän 670 000 euron maksun ([102]). Piirikuntaa johtavan piirineuvoksen ('Landrat') kerrotaan todenneen, että ilman markkinointitukea reittilentoyhteydet olisi lakkautettu.

(225) Lopuksi komissio panee merkille, että julkisoikeudellisen itsehallintoelimen, kauppakamari Geran, osallistuminen Ryanairin sopimusten tekemiseen vahvistaa sitä näkemystä, että kyseisten sopimusten päätöksentekomenettelyssä on käytetty julkista valtaa.

(226) Lopuksi, kun otetaan huomioon Thüringenin osavaltion rakennus- ja liikenneministeriön harjoittama valvonta, ministeriöiden poliittinen osallistuminen, Thüringenin osavaltion parlamentissa käydyt lukuisat keskustelut ja julkisten elinten osallistuminen toimiin, vaikuttaa siltä, että julkisilla elimillä oli edellytykset valvoa Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n toimintoja ja että ne osallistuivat lentoaseman taloudellista hyödyntämistä koskeviin tärkeisiin päätöksiin. Viranomaiset osallistuivat keskusteluihin lentoaseman tulevaisuudesta etenkin, kun lentoaseman liiketoiminta oli vaikeuksissa. Thüringenin osavaltiossa käytiin ristiriitaisia poliittisia keskusteluja, ja osavaltiohallituksen vaihtumisella oli vaikutusta päätökseen muuttaa lentoaseman toimintaa vuonna 2010 ja lakkauttaa lentoaseman halpalentoliikenne ([103]).

(227) Siksi komissio katsoo, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin välisen 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn sopimuksen ja 7 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn markkinointisopimuksen sekä Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Airport Marketing Servicesin välisten markkinointisopimusten täytäntöönpanoa koskeva päätös on viranomaisten toteuttama toimenpide.

([100]) http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036: "Thüringen will mit Millioneninvestitionen die irische Billigfluglinie Ryanair an den Flughafen Altenburg-Nobitz lotsen. Nach Aussagen der 'Leipziger Volkszeitung' stehen dafür rund 28 Millionen Euro aus einem Infrastruktur-Sonderprogramm zur Verfügung. Thüringens Wirtschaftsminister Schuster sagte, man sei auch flexibel genug, erforderliche Maßnahmen bereits in diesem Jahr zu bewilligen. Wenn Ryanair beispielsweise eine längere Start- und Landebahn benötige, dann werde diese Verlängerung erfolgen. Sollte Ryanair sich für Altenburg-Nobitz entscheiden, würde Dresden und Leipzig/Halle ein weiterer Passagierverlust drohen. Der einstige Militärflugplatz liegt geografisch in der Mitte. Der Dresdner Flughafen hat in diesem Jahr bislang rund 15 Minus gemacht, Leipzig/Halle rund zwölf Prozent".

([101]) Thüringer Landtag, neljäs vaalikausi, täysistuntopöytäkirja 4/11, 28. tammikuuta 2005, 11. istunto, perjantai 28. tammikuuta 2005, Flughafen Altenburg-Nobitzin tulevaisuudennäkymät, s. 1097.

([102]) http://www.neues-deutschland.de/artikel/161087.ein-flughafen-an-jeder-muelltonne.html: "Zuvor hatte der Kreistag beschlossen, dem irischen Billigflieger Ryanair für die Einrichtung einer zusätzlichen Flugverbindung 670 000 Euro Marketingzuschüsse zu gewähren. 'Ohne diese Beschlussfassung wäre der Linienflugbetrieb faktisch am Ende gewesen und der Flugplatz hätte seine Bedeutung zwangsläufig verloren', rechtfertigte der Landrat und Aufsichtsratsvorsitzende der Betreibergesellschaft Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH die Finanzspritze. Zu den bisherigen Verbindungen von und nach Stansted (London), Edinburgh (Schottland) und Girona (Barcelona) soll ab März 2010 zweimal in der Woche eine Verbindung nach Alicante hinzu kommen."

([103]) Ks. johdanto-osan 32 kappaleen d kohta.

Taloudellinen etu

(228) Määrittääkseen, onko lentoasemapalveluista ja markkinointisopimuksista koitunut Ryanairille/AMS:lle etua, komission on tutkittava, olisiko lentoasema, joka toimii tavanomaisissa markkinaolosuhteissa ja jota ohjaavat pitkän aikavälin kannattavuusnäkymät, tehnyt samankaltaisissa olosuhteissa samanlaisen tai samankaltaisen kaupallisen järjestelyn kuin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Edun saaminen voidaan yleensä sulkea pois, jos a) lentoasemapalveluista peritty hinta vastaa markkinahintaa tai b) ennakkoanalyysin perusteella voidaan osoittaa, että lentoyhtiön kanssa tehdyt sopimukset edistävät asteittain lentoaseman kannattavuutta ja ovat osa kokonaisstrategiaa, joka pitkällä aikavälillä johtaa kannattavaan toimintaan.

(229) Tuomion Charleroi ([104]) mukaan kyseisiä toimenpiteitä arvioitaessa komission täytyy ottaa huomioon kaikki olennaiset toimenpiteisiin ja niiden kontekstiin liittyvät seikat. Toisin sanoen komission on analysoitava sopimusten odotettu vaikutus AOC:hen kyseisten toimenpiteiden kaikki olennaiset seikat huomioon ottaen.

(230) Yhteisöjen tuomioistuin totesi tuomiossa Stardust Marine, 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” ([105]).

(231) Markkinataloustoimijatestiä soveltaessaan komission on palattava aikaan, jolloin AOC:n ja Ryanairin/AMS:n väliset sopimukset tehtiin (eli vuoteen 2003 lentoasemapalvelujen ja ensimmäisen markkinointisopimuksen osalta, vuoteen 2008 toisen markkinointisopimuksen osalta ja vuoteen 2010 kolmannen markkinointisopimuksen osalta). Komission on otettava arviointinsa lähtökohdaksi tiedot ja olettamukset, jotka olivat lentoaseman saatavilla, kun sopimukset tehtiin.

Markkinahinta-analyysi

(232) Komission on määritettävä, ovatko Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n Ryanairiin/AMS:ään soveltamat hinnat markkinahintojen mukaisia. Saksa väittää tältä osin, että AOC:n ja Ryanairin 3 päivänä maaliskuuta 2003 tekemä lentoasemapalvelusopimus oli markkinaehtojen mukainen ja että Ryanairiin sovelletut lentoasemamaksut olivat kohdassa 3.4.1 esitetyssä lentoasemamaksutariffissa vahvistettujen maksujen mukaisia. Maksutariffeja sovelletaan kaikkiin mahdollisiin lentoasemalle/lentoasemalta liikennöiviin lentoyhtiöihin. Saksan mukaan on merkityksetöntä, että Ryanair oli ainoa aktiivinen lentoyhtiö Altenburg-Nobitzin lentoasemalla vuosina 2003–2011.

(233) Saksan mukaan Ryanairin ja AMS:n kanssa tehtyjä markkinointipalvelusopimuksia olisi tarkasteltava erikseen. Komissio huomauttaa kuitenkin, että AMS on Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö, ja katsoo sen vuoksi, että molempia Ryanairin ja AMS:n sopimustyyppejä on tarkasteltava yhdessä. Toiseksi Ryanairin lentoasemapalvelusopimuksen ja 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn markkinointisopimuksen mahdollisen erillisen tarkastelun osalta on todettava, että markkinointisopimuksessa vahvistetaan, että Ryanairilta perittävä nettomaksu lasketaan vähentämällä tulosmaksu lentoasemapalvelumaksuista. Itse sopimuksessa sovelletaan yhtäältä Ryanairilta perittävien lentoasemapalvelumaksujen ja toisaalta lentoasemalta perittävien markkinointimaksujen perusteella saatavaa nettotulosta.

(234) Komission on joka tapauksessa tarkasteltava lentoyhtiön maksamaa kokonaishintaa voidakseen todeta, onko yhtiö maksanut markkinahinnan. Ryanair maksoi lentoasemamaksuja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle vuosina 2003–2011, jolloin se tarjosi palveluja AOC:lle, ja sai lentoasemalta maksuja markkinointipalveluista. Kuten johdanto-osan 49 kappaleessa todetaan, Saksan viranomaiset toteavat, että AOC perii Ryanairilta kustakin ilmaaluksesta […]* kiinteän laskeutumismaksun ja kustakin matkustajasta […]* matkustajamaksun. Käsittelystä ei nähtävästi peritä lisämaksua, sillä Ryanairin maksamat maksut sisältävät myös käsittelyn ([106]). Näistä maksuista kuitenkin vähennetään markkinoinnin ’tulosmaksu’, joten lopulta Ryanair maksaa ainoastaan kiinteän […]* maksun ([107]) kutakin lähtevää matkustajaa kohti. Ryanair saa näin ollen alennusta AOC:n maksutariffin mukaisista ja kohdassa 3.4.1 esitetyistä virallisista maksuista.

([104]) Asia T-196/04, Ryanair v. komissio, tuomio 17.12.2008, Kok., s. II-3643, 59 kohta, jäljempänä ’tuomio Charleroi’.
([105]) Asia C-482/99, Ranska v. komissio, tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-4397, 71 kohta, jäljempänä ’tuomio Stardust Marine’.
([106]) Ks. johdanto-osan 52 kappale.
([107]) Viideltä ensimmäiseltä vuodelta ja alle neljästä vuorosta – ks. taulukko 12.

(235) Sen vahvistamiseksi, vastaako lentoaseman lentoyhtiöltä perimä hinta markkinahintaa, on määritettävä asianmukainen vertailukohde. Komissio epäilee kuitenkin vahvasti, voidaanko tässä tapauksessa määrittää asianmukainen vertailukohde Ryanairin/AMS:n tarjoamien palvelujen todellisen markkinahinnan selvittämiseksi. Joka tapauksessa komissio katsoo, että vertailuanalyysin olisi perustuttava lentoasemamaksujen, joista on vähennetty mahdolliset lentoyhtiölle myönnetyt edut (kuten markkinatuki, alennukset tai muut kannustimet), vertailuun, jossa otetaan huomioon riittävä määrä sopivia 'vertailulentoasemia', joiden pitäjät ovat markkinatalouden toimijoita. Koska tässä tapauksessa vertailulentoasemien löytäminen on vaikeaa, komissio katsoo, että kannattavuuden lisääntymistä koskeva ennakkoanalyysi on merkittävin kriteeri arvioitaessa AOC:n ja Ryanairin/AMS:n välisiä sopimuksia.

Ennakkoanalyysi lentoaseman kannattavuuden osoittamiseksi

(236) Komissio katsoo, että lentoaseman ja lentoyhtiöiden välisten järjestelyjen voidaan katsoa olevan markkinataloustoimijatestin vaatimusten mukaisia, kun ne ennakolta tarkasteltuna parantavat asteittain lentoaseman kannattavuutta. Lentoaseman olisi osoitettava, että kun se tekee järjestelyn lentoyhtiön kanssa (esimerkiksi erillinen sopimus tai lentoasemamaksujen yleinen järjestelmä), se pystyy kattamaan kaikki järjestelystä johtuvat kustannukset järjestelyn koko ajalta ja saamaan kohtuullisen voittomarginaalin ([108]), käyttäen pohjana vakaita keskipitkän aikavälin näkymiä ([109]).

(237) Komissio ottaa näin ollen huomioon kaikki lisäkustannukset, joita lentoasemalle odotetaan aiheutuvan lentoyhtiön toiminnasta lentoasemalla ([110]). Näihin lisäkustannuksiin voivat sisältyä kaikki kustannus- tai investointilajit, kuten henkilöstöön, kalustoon ja investointeihin liittyvät lisäkustannukset, jotka aiheutuvat lentoyhtiön läsnäolosta lentoasemalla. Jos lentoaseman on esimerkiksi laajennettava terminaalia tai rakennettava uusi terminaali tai muita tiloja ensi sijassa tietyn lentoyhtiön tarpeiden täyttämiseksi, tällaiset kustannukset olisi otettava huomioon lisäkustannuksia laskettaessa.

(238) Komissio aikoo ottaa asteittaisen ennakkoanalyysinsä pohjaksi sopimuksessa hahmotellun alkuperäisen aikataulun, vaikka sopimus päättyi ennen suunnitelman mukaista määräaikaa.

(239) Arvioidessaan lentoaseman ja Ryanairin/AMS:n neljän sopimuksen kannattavuutta komissio ottaa huomioon seuraavat kolme asteittaista analyysia:

a) asteittainen analyysi lentoasemapalvelusopimuksesta ja markkinointipalvelusopimuksesta, jotka tehtiin molemmat vuonna 2003 kymmeneksi vuodeksi.

b) asteittainen analyysi, jossa tarkastellaan kokonaisuutena vuoden 2003 lentoasemapalvelusopimusta ja vuosien 2003 ja 2008 markkinointipalvelusopimuksia. AMS:n kanssa vuonna 2008 tehdyssä markkinointisopimuksessa otettiin käyttöön kiinteät markkinointipalvelumaksut, ja Ryanairin kanssa vuonna 2003 tehty markkinapalvelusopimus oli edelleen voimassa.

c) asteittainen analyysi, jossa tarkastellaan kokonaisuutena vuoden 2003 lentoasemapalvelusopimusta ja vuosien 2003 ja 2010 markkinointipalvelusopimuksia. AMS:n kanssa vuonna 2010 tehdyllä markkinointisopimuksella korvattiin vuonna 2008 tehty sopimus ja otettiin käyttöön yksi kiinteä markkinointipalvelumaksu; Ryanairin kanssa vuonna 2003 tehty markkinapalvelusopimus oli edelleen voimassa.

— Vuoden 2003 lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimukset

(240) Komissio tarkastelee ensin, parantavatko Ryanairin kanssa 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehty lentoasemapalvelusopimus ja Ryanairin kanssa 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehty ensimmäinen markkinointisopimus lentoaseman kannattavuutta asteittain. Komissio soveltaa tässä yhteydessä ennakkoanalyysia, joka kattaa vuodet 2003–2013, sillä molemmat sopimukset tehtiin kymmeneksi vuodeksi.

([108]) Kohtuullisella voittomarginaalilla tarkoitetaan pääoman tavanomaista tuottoastetta, toisin sanoen sellaista, jota keskivertoyritys edellyttää sijoituksista, joissa on vastaava riski. Tuotto mitataan sisäisenä korkokantana (IRR) kassavirralta, jonka odotetaan kertyvän lentoyhtiön kanssa tehdystä järjestelystä.

([109]) Tämä ei estä sitä, että alkuvaiheen tappiot voidaan kuitata järjestelyn keston aikana syntyvillä tulevilla hyödyillä.

([110]) Tuomio Charleroi, 59 kohta.

(241) Arvioidakseen Ryanairin molempien sopimusten vaikutusta lentoaseman kannattavuuteen komissio määrittää lisäkustannukset ja -tulot, joita Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH olisi voinut odottaa niiden tietojen pohjalta, jotka olivat sen saatavilla, kun se alkoi harjoittaa liiketoimintaa Ryanairin kanssa vuonna 2003. Komission toteuttama arviointi perustuu Saksan toimittamiin tietoihin, jotka käyvät ilmi lentoaseman laatimasta taulukosta, joka on esitetty yhtiökokouksessa 22 päivänä huhtikuuta 2003. Taulukon mukaan liiketoiminta Ryanairin kanssa toisi vuosittain lisätuloja […]*. ([111])

(242) Lisäkustannuksia ovat:

a) markkinointipalveluista aiheutuvat kustannukset,

b) Ryanairin sopimuksiin välittömästi liittyvät investointikustannukset,

c) Ryanairin sopimuksista välittömästi aiheutuvat lisätoimintakustannukset.

(243) Kuten vuoden 2003 markkinointisopimuksessa vahvistetaan, markkinointipalveluista aiheutuvat kustannukset otetaan huomioon Ryanairin kutakin lähtevää matkustajaa kohti maksamissa nettomaksuissa.

(244) Komissio toteaa investointien aiheuttamista lisäkustannuksista, että kiitotien laajentaminen kuului lentoaseman ja Ryanairin tekemän sopimuksen perusteella AOC:n velvollisuuksiin. Vaikka Saksa toteaa, ettei kiitotietä laajennettu Ryanairin sopimuksen mukaisesti, laajennus vahvistettiin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n vuosien 2003 ja 2004 tilinpäätöksissä. Niissä todetaan, että Ryanairin palvelusopimuksen vuoksi kiitotietä oli laajennettava, jotta Ryanair pystyisi liikennöimään lentoasemalla. Siksi komissio ottaa huomioon myös kiitotien laajentamisen vuosina 2003 ja 2004. Koska Saksa ei laatinut ennalta kustannusarviota, komissio ottaa huomioon molemmista laajennustöistä, joista ensimmäinen saatettiin loppuun vuonna 2003 ja toinen vuonna 2004, maksetun kokonaissumman, joka oli 687 882 euroa ([112]) ([113]). Saksan mukaan kiitotietä ei laajennettu Ryanairin vaatimassa laajuudessa vaan vähäisemmässä määrin. Tämä olettamus on Ryanairin kannalta suotuisa.

(245) Ryanairiin välittömästi liittyvien lisätoimintakustannusten osalta komissio ottaa huomioon Saksan ilmoittaman 12 137,50 euron kuukausittaisen summan, joka käy ilmi 22 päivänä huhtikuuta 2003 päivätystä taulukosta ja joka on 145 650 euroa vuodessa. Summa tarkistetaan vuosittain inflaation mukaan (2 prosenttia vuodessa).

(246) Tarkasteltaessa tällaisista Ryanairin uusista toiminnoista odotettuja lisätuloja komissio ottaa huomioon seuraavat tulot:

a) lentoliikenteeseen liittyvät tulot: Ryanairin toiminnasta kutakin lähtevää matkustajaa kohti odotettujen tulojen pitäisi olla […]* viitenä ensimmäisenä vuotena ja […]* viitenä viimeisenä vuotena. Huhtikuun 7 päivänä 2003 tehdyssä markkinointisopimuksessa vahvistetaan, että kyseiset summat ovat kutakin lähtevää matkustajaa kohti laskettuja nettomaksuja, ja ne sisältävät kaikki Ryanairin maksut AOC:lle 1–4 vuorosta ([114]). Komissio ottaa huomioon […]* suuruisen painotetun keskimääräisen maksun vuoden 2008 osalta ([115]).

b) Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavat tulot: Saksa ei ole toimittanut alustavia ennakkotietoja lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saaduista tuloista ([116]). Komissio toteaa, ettei lentoasema ottanut huomioon 22 päivänä huhtikuuta 2003 päivätyissä ennusteissaan lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista odotettuja matkustajakohtaisia tuloja. Saksa toimitti komissiolle jälkikäteistiedot lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saaduista tuloista vuosilta 2006–2011. Ne on esitetty taulukossa 16. Koska asiaa koskevat ennakkotiedot puuttuvat, komissio ottaa analyysinsa pohjaksi poikkeuksellisesti Saksan antamien tietojen keskiarvon, joka on 1,50–2,00 euroa […]* matkustajaa kohti. Koska keskiarvo on laskettu vuosien 2006–2011 perusteella, komissio katsoo sen olevan vuoden 2009 viitearvo. Tähän keskiarvoon sovelletaan kahden prosentin inflaatioastetta. Tämä lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatava 1,50–2,00 euron summa […]* koskee sekä lähteviä että saapuvia matkustajia.

([111]) Ks. johdanto-osan 99 kappale.
([112]) Ks. johdanto-osan 38 kappaleessa esitetty taulukko 3.
([113]) Koska komissio ei ole saanut vuosia 2003 ja 2004 koskevaa erittelyä, se olettaa, että kumpanakin vuonna maksettiin puolet omien varojen määrästä (187 882 euroa).
([114]) Vuonna 2003 sovittiin yhdestä ainoasta vuorosta Lontoon Stanstedin ja Altenburgin välillä.
([115]) Sopimuksen mukaan […]* viitenä ensimmäisenä vuotena, jolloin päättymispäivä olisi 30 päivä huhtikuuta 2008. Sen jälkeen maksua korotetaan […]* 1 päivästä toukokuuta 2008 ja 30 päivään huhtikuuta 2013. Vuoden 2008 painotettu keskiarvo on […]*.
([116]) Komission lukuisista pyynnöistä huolimatta Saksa ei ole toimittanut ennakkotietoja lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saaduista tuloista, ja se viittaa taulukkoon 13 – ks. johdanto-osan 99 kappale.

Taulukko 16

Jälkikäteistiedot lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saaduista tuloista [1]

(euroa)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saadut tulot	30 000–40 000 […]*	80 000–90 000 […]*	280 000–290 000 […]*	290 000–300 000 […]*	330 000–340 000 […]*	25 000–30 000 […]*
Matkustajamäärä	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavat matkustajakohtaiset tulot	0,10–0,50 […]*	0,30–0,80 […]*	1,80–2,20 […]*	2,00–2,20 […]*	2,50–3,00 […]*	1,50–2,00 […]*

[1] Saksan toimittamat tiedot. Matkustajamäärä vastaa taulukossa 1 esitettyjä tietoja.

(247) Komission olettamus matkustajamäärästä perustuu määrään, jonka olisi pitänyt olla Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n odotettavissa vuonna 2003. Vuonna 2003 sovittiin, että Altenburg-Nobitzista liikennöidään Lontooseen yksi päivittäinen lento. Kun otetaan huomioon kapasiteetin 80 prosentin käyttöaste, joka on optimistisempi kuin lentoaseman vuoden 2003 huhtikuussa laatimissa ennusteissa esitetty arvio (70 prosenttia), päivittäisten matkustajien määrä on 118 ([117]), jolloin Ryanairiin liittyvien vuotuisten lisämatkustajien määräksi saadaan 43 216 ([118]).

(248) Saksa ei ilmoittanut lentoaseman käyttämää diskonttokorkoa eikä sen painotettuja keskimääräisiä pääomakustannuksia. Komissio viittaa vuonna 2008 antamaansa viitekorkotiedonantoon ([119]), jonka mukaan Saksan viitekorko on 4,80 prosenttia, ja soveltaa 1 päivän tammikuuta 2003 ja 31 päivän heinäkuuta 2003 väliseen ajanjaksoon 4,8 prosentin diskonttokorkoa.

(249) Taulukossa 17 esitetään vaiheittain laadittu liiketoimintasuunnitelma, johon on sisällytetty kaikki edellä esitetyt olettamukset. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n olisi pitänyt ottaa huomioon tällainen suunnitelma ennen liiketoiminnan aloittamista Ryanairin kanssa varmistuakseen siitä, että Ryanairin kanssa tehdyillä sopimuksilla parannetaan asteittain lentoaseman kannattavuutta. Kassavirtojen nettonykyarvo on positiivinen. Tämä osoittaa, että ennakkotietojen perusteella Ryanairin palvelusopimus yhdessä ensimmäisen, vuonna 2003 tehdyn markkinointisopimuksen kanssa olisi ollut lentoasemalle kannattava.

([117]) Saksa ilmoittaa taulukossaan 22 päivältä huhtikuuta 2003 lentokapasiteetiksi 148 matkustajaa.
([118]) Komission kaikkien laskelmien perustana on vakiona 365 päivää vuodessa.
([119]) Komission tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta (EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6) – Taulukko 15 jäsenvaltion viite-/diskonttokoroista ja takaisinperinnässä sovellettavista koroista (1.8.1997–1.5.2004).

Taulukko 17

Vuoden 2003 lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimuksia koskeva etukäteen laadittu liiketoimintasuunnitelma

Vuosi	1.5.2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	30.4.2013
Lähtevien matkustajien vuotuinen määrä	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
ODOTETUT TULOT *(euroa)*											
Ryanairin maksama nettomaksu lähtevää matkustajaa kohti	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Lentoliikenteen tulot yhteensä	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavat matkustajakohtaiset tulot	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavat tulot yhteensä	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Vuotuiset tulot yhteensä	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ODOTETUT MAKSUT *(euroa)*											
Kuukausittaiset toimintamaksut	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Vuotuiset toimintamaksut	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
Investointikustannukset: Kiitotien laajentaminen	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vuotuiset maksut yhteensä	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
VUOTUINEN NETTOTULOS *(euroa)*	– 302 213	– 120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168 073	55 848

Diskonttokorko	4,8 %	**Nettonykyarvo (euroa)**	**637 143**

— Vuoden 2003 lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimukset ja 28.8.2008 tehty markkinointisopimus

(250) Komissio tarkastelee ennakkoanalyysin avulla, parantaako AMS:n kanssa 28 päivänä elokuuta 2008 tehty markkinointisopimus yhdessä vuoden 2003 lentoasemapalvelusopimuksen ja markkinointisopimuksen kanssa lentoaseman kannattavuutta asteittain. Komissio määrittää näin ollen lisäkustannukset ja -tulot, joita Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH olisi voinut odottaa uudesta sopimuksesta koituvan niiden tietojen perusteella, jotka olivat sen saatavilla vuonna 2008. Koska vuoden 2008 sopimus oli kaksivuotinen, analyysi tehdään kahdelta vuodelta ([120]).

(251) Lisäkustannuksia ovat:

a) markkinointipalveluista aiheutuvat kustannukset,

b) Ryanairin sopimuksista välittömästi aiheutuvat lisätoimintakustannukset.

(252) Vuoden 2003 markkinointisopimuksen mukaan markkinointipalveluista aiheutuvat kustannukset otetaan huomioon Ryanairin kutakin lähtevää matkustajaa kohti maksamissa […]* nettomaksuissa ([121]). Lisäksi toisessa, vuoden 2008 markkinointisopimuksessa vahvistettiin, että lentoasema maksaa AMS:lle kiinteän […]* euron summan vuodelta 2008 ja […]* euron summan vuodelta 2009.

(253) Ryanairiin välittömästi liittyvien lisätoimintakustannusten osalta komissio ottaa huomioon Saksan alun perin ilmoittaman 12 137,50 euron kuukausittaisen summan, joka käy ilmi sen laatimasta taulukosta vuoden 2003 huhtikuulta. Kun otetaan huomioon kahden prosentin vuotuinen inflaatioaste, vuoden 2008 vastaava summa on 13 401 euroa. Summaa tarkistetaan joka vuonna inflaation mukaan (2 prosenttia vuodessa).

(254) Komissio ottaa huomioon lisätulojen arvioinnissa seuraavat tulot:

a) lentoliikenteeseen liittyvät tulot: 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn markkinointisopimuksen mukaan Ryanairin toiminnasta lähtevää matkustajaa kohti odotettavissa olevien tulojen pitäisi olla kyseisenä ajanjaksona […]*, joka vastaa kustakin lähtevästä matkustajasta maksettavaa nettomaksua, mukaan lukien kaikki Ryanairin maksut AOC:lle 1–4 vuorosta ([122]).

b) lentoliikenteeseen liittymättömät tulot: kuten johdanto-osan 246 kappaleen b kohdassa todetaan, koska ennakkotietoa ei ole saatavilla, komissio käyttää poikkeuksellisesti jälkikäteistietoa, ja 1,50–2,00 […]* euron keskiarvo vaikuttaa olevan asianmukainen vuoden 2009 osalta. Lukua tarkistetaan 2 prosentin inflaatioasteen mukaan. Nämä lentoliikenteeseen liittymättömät tulot koskevat sekä lähteviä että saapuvia matkustajia.

(255) Komission olettamus matkustajamäärästä perustuu määrään, jonka olisi pitänyt olla Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n odotettavissa vuonna 2008. Vuoden 2008 markkinointipalvelusopimuksen mukaan sen kohteita ovat AOC:n ja Lontoon väliset reitit, joita liikennöidään talvisin neljästi viikossa ja kesäisin päivittäin, sekä lentoyhteys Gironaan kesäisin kolmesti viikossa ([123]). Kun otetaan huomioon, että lentokoneessa on 189 istuinpaikkaa ja sen käyttöaste on 80 prosenttia ([124]), komission laskelmien mukaan odotettavissa olevien matkustajien vuotuinen määrä on 45 333 matkustajaa Lontooseen suuntautuvilla lennoilla ja 13 797 matkustajaa Gironaan suuntautuvilla lennoilla.

(256) Saksa ei ilmoittanut lentoaseman käyttämästä diskonttokorosta tai sen painotetuista keskimääräisistä pääomakustannuksista. Komissio käyttää näin ollen 5,59 prosentin diskonttokorkoa, joka perustuu sen viitekoroista vuonna 2008 antamaan tiedonantoon ([125]), jonka mukaan Saksan peruskorko oli 1 päivän heinäkuuta 2008 ja 31 päivän elokuuta 2008 välisenä ajanjaksona 4,59 prosenttia, johon lisätään 100 peruspistettä.

([120]) Vaihtoehtoisesti analyysi olisi voitu tehdä ajanjaksolta 28. elokuuta 2008 – 27. elokuuta 2010 eli sopimuksen todelliselta voimassaoloajalta. Koska kaikki olettamukset pysyvät samoina, komissio päättää tehdä analyysin kahdelta vuodelta ilman lisämäärityksiä. Tällä yksinkertaistetaan analyysia vaikuttamatta tulokseen.

([121]) Toisen markkinointisopimuksen allekirjoituspäivänä (28 päivänä elokuuta 2008) Ryanairin AOC:lle lähtevää matkustajaa kohti maksama nettomaksu oli […]* euroa, sillä vuoroja oli enintään neljä.

([122]) Vuonna 2003 sovittiin yhdestä ainoasta vuorosta Lontoon Stanstedin ja Altenburgin välillä.

([123]) Kuten edellä alaviitteessä 48 on todettu, IATA:n kesäkausi kestää seitsemän kuukautta ja talvikausi viisi kuukautta.

([124]) Lentokapasiteetti mainitaan vuoden 2008 markkinointisopimuksessa.

([125]) Komission tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta (EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6) – Taulukko 27 jäsenvaltion peruskoroista (1.7.2008–30.6.2013).

(257) Taulukossa 18 esitetään vaiheittain laadittu liiketoimintasuunnitelma, johon on sisällytetty kaikki edellä esitetyt olettamukset. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n olisi pitänyt ottaa huomioon tällainen suunnitelma ennen markkinointisopimuksen tekemistä AMS:n kanssa vuonna 2008 varmistuakseen siitä, että kyseisellä sopimuksella parannetaan asteittain lentoaseman kannattavuutta. Kassavirtojen nettonykyarvo on positiivinen. Tämä osoittaa, että ennakkotietojen perusteella toinen markkinointisopimus yhdessä vuoden 2003 lentoasemapalvelusopimuksen ja markkinointisopimuksen kanssa olisi ollut lentoasemalle kannattava.

Taulukko 18

Vuoden 2003 lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimuksia sekä 28. elokuuta 2008 tehtyä markkinointisopimusta koskeva etukäteen laadittu liiketoimintasuunnitelma

	Vuosi 1	Vuosi 2
Lähtevien matkustajien vuotuinen määrä	59 130	59 130
ODOTETUT TULOT *(euroa)*		
Ryanairin maksama nettomaksu lähtevää matkustajaa kohti	[…]*	[…]*
Lentoliikenteen tulot yhteensä	[…]*	[…]*
Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavat matkustajakohtaiset tulot	[…]*	[…]*
Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavat tulot yhteensä	[…]*	[…]*
Vuotuiset tulot yhteensä	[…]*	[…]*
ODOTETUT MAKSUT *(euroa)*		
Kiinteät markkinointimaksut	[…]*	[…]*
Kuukausittaiset toimintamaksut	13 401	13 669
Vuotuiset toimintamaksut	160 812	164 028
Vuotuiset maksut yhteensä	[…]*	[…]*
VUOTUINEN NETTOTULOS *(euroa)*	141 938	42 455
Diskonttokorko	5,59 %	
Nettonykyarvo (euroa)	**182 146**	

— Vuoden 2003 lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimukset sekä 25. tammikuuta 2010 tehty markkinointisopimus

(258) Komissio tarkastelee ennakkoanalyysin avulla, parantaako AMS:n kanssa 25 päivänä tammikuuta 2010 tehty markkinointisopimus yhdessä vuoden 2003 lentoasemapalvelusopimuksen ja markkinointisopimuksen kanssa lentoaseman kannattavuutta asteittain. Komissio määrittää näin ollen lisäkustannukset ja -tulot, joita Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH olisi voinut odottaa uudesta sopimuksesta koituvan niiden tietojen perusteella, jotka olivat sen saatavilla vuonna 2010.

(259) Vuonna 2010 tehdyn sopimuksen kesto on yksi vuosi (sopimusjakso alkaa 25 päivänä tammikuuta 2010 ja päättyy vuoden kuluttua ensimmäisestä lentoyhteydestä, joka oli määrä avata vuoden 2010 kesäkaudella). Ryanairin tarjoamat palvelut kattavat kuitenkin vain seitsemän kuukautta (IATA:n kesäkausi). Siksi komissio tekee asteittaisen analyysin seitsemän kuukauden perusteella.

(260) Lisäkustannuksia ovat:

a) markkinointipalveluista aiheutuvat kustannukset,

b) Ryanairin sopimuksista välittömästi aiheutuvat lisätoimintakustannukset.

(261) Markkinointipalveluista aiheutuvat kustannukset otetaan huomioon Ryanairin kutakin lähtevää matkustajaa kohti maksamissa […]* nettomaksuissa vuoden 2003 markkinointisopimuksen mukaisesti ([126]). Lisäksi kolmannessa, vuonna 2010 tehdyssä markkinointisopimuksessa vahvistettiin, että lentoasema maksaa AMS:lle kiinteän […]* euron summan vuodelta 2010.

(262) Ryanairiin välittömästi liittyvien lisätoimintakustannusten osalta komissio ottaa huomioon Saksan alun perin ilmoittaman 12 137,50 euron kuukausittaisen summan, joka käy ilmi sen laatimasta taulukosta vuoden 2003 huhtikuulta. Kun otetaan huomioon 2 prosentin vuotuinen inflaatioaste, vuoden 2010 vastaava summa on 13 942 euroa.

(263) Komissio ottaa huomioon lisätulojen arvioinnissa seuraavat tulot:

a) lentoliikenteeseen liittyvät tulot: 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn markkinointisopimuksen mukaan Ryanairin toiminnasta lähtevää matkustajaa kohti odotettavissa olevien tulojen pitäisi olla kyseisenä ajanjaksona […]*, joka vastaa kustakin lähtevästä matkustajasta maksettavaa nettomaksua, mukaan lukien kaikki Ryanairin maksut AOC:lle 1–4 vuorosta ([127]).

b) lentoliikenteeseen liittymättömät tulot: kuten johdanto-osan 246 kappaleen b kohdassa todetaan, koska ennakkotietoa ei ole saatavilla, komissio käyttää analyysinsa perustana poikkeuksellisesti Saksan toimittamaa jälkikäteistietoa, joka esitetään taulukossa 16. Komissio olettaa, että kun kolmas markkinointisopimus allekirjoitettiin vuoden 2010 tammikuussa, lentoasema otti huomioon lentoliikenteeseen liittymättömien todennäköisten tulojen määrittämisessä sen edellisinä vuosina saamat tosiasialliset tulot, jotka olivat kasvaneet merkittävästi verrattuna vuosiin 2006 ja 2007. Siksi vaikuttaa todennäköiseltä, että vuonna 2010 lentoasema olisi käyttänyt lentoliikenteeseen liittymättömiä tuloja koskevien ennusteidensa perustana kahta edeltävää vuotta, joiden perusteella vuosien 2008 ja 2009 matkustajakohtaiseksi keskimääräiseksi tuloksi saadaan 1,80–2,30 […]* euroa. Nämä lentoliikenteeseen liittymättömät tulot koskevat sekä lähteviä että saapuvia matkustajia.

(264) Komission olettamus matkustajamäärästä perustuu määrään, jonka olisi pitänyt olla Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n odotettavissa vuonna 2010 tehdyn markkinointipalvelusopimuksen perusteella. Sopimuksen mukaan sen kohteita ovat kesällä AOC:n ja Lontoon välinen reitti, jota liikennöidään päivittäin vuoden 2010 kesästä lähtien, sekä Gironan reitti kolmesti viikossa ja Alicanten reitti kahdesti viikossa. Kun otetaan huomioon, että lentokoneessa on 189 ([128]) istuinpaikkaa ja sen käyttöaste on 80 prosenttia, komission laskelmien mukaan matkustajien määrä seitsemän kuukauden aikana on 32 193 matkustajaa Lontoon lennoilla, 13 797 matkustajaa Barcelonan lennoilla ja 9 198 matkustajaa Alicanten lennoilla.

(265) Taulukosta 19 käy ilmi vaiheittain laadittu liiketoimintasuunnitelma, joka sisältää kaikki edellä esitetyt olettamukset, jotka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n olisi pitänyt ottaa huomioon ennen kuin se teki markkinointisopimuksen AMS:n kanssa vuonna 2010, varmistaakseen, että kyseisellä sopimuksella parannetaan asteittain lentoaseman kannattavuutta. Ajanjakson kassavirta on negatiivinen. Tämä osoittaa, että ennakkotietojen perusteella kolmas markkinointisopimus yhdessä vuoden 2003 lentoasemapalvelusopimuksen ja markkinointisopimuksen kanssa ei ollut lentoasemalle kannattava.

([126]) Kolmannen markkinointisopimuksen allekirjoituspäivänä (25 päivänä tammikuuta 2010) Ryanairin AOC:lle lähtevää matkustajaa kohti maksama nettomaksu oli […]*, sillä vuoroja oli enintään neljä.
([127]) Vuonna 2003 sovittiin yhdestä ainoasta vuorosta Lontoon Stanstedin ja Altenburgin välillä.
([128]) Lentokapasiteetti mainitaan vuoden 2010 markkinointisopimuksessa.

Taulukko 19

Vuoden 2003 lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimuksia sekä 25.1.2010 tehtyä markkinointisopimusta koskeva etukäteen laadittu liiketoimintasuunnitelma

	Kesäkausi 2010
Lähtevien matkustajien määrä	55 188
ODOTETUT TULOT *(euroa)*	
Ryanairin maksama nettomaksu lähtevää matkustajaa kohti	[…]*
Lentoliikenteen tulot yhteensä	[…]*
Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavat matkustajakohtaiset tulot	[…]*
Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavat tulot yhteensä	[…]*
Tulot yhteensä	[…]*
ODOTETUT MAKSUT *(euroa)*	
Kiinteät markkinointimaksut	[…]*
Kuukausittaiset toimintamaksut	13 943
Toimintamaksut yhteensä	97 601
Maksut yhteensä	[…]*
NETTOTULOS *(euroa)*	**– 318 569**

(266) Vuonna 2010 lentoasema maksoi siten Ryanairille/AMS:lle […]* euroa seitsemän kuukauden lentopalveluista, jotka toivat sille […]* euroa lentoliikenteeseen liittyviä tuloja ja […]* euroa lentoliikenteeseen liittymättömiä tuloja. Tuolloin ja vuodesta 2003, jolloin se alkoi harjoittaa liiketoimintaa Ryanairin kanssa, lentoasema oli jatkuvasti ollut kannattamaton myös toiminnallisella tasolla ilman julkista rahoitusta.

— Päätelmät

(267) Komissio päättelee yhtäältä, että Ryanairille/AMS:lle tarjotut ehdot, jotka sisältyvät 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehtyyn lentoasemapalvelusopimukseen yhdistettynä 7 päivänä huhtikuuta 2003 ja 28 päivänä elokuuta 2008 tehtyihin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin/AMS:n välisiin markkinointisopimuksiin, ovat markkinaehtojen mukaisia. Komissio katsoo sen vuoksi, ettei Ryanair/AMS saanut sopimusten yhdistelmästä valikoivaa taloudellista etua.

(268) Toisaalta komissio päättelee, että Ryanairille/AMS:lle tarjotut ehdot, jotka sisältyvät 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehtyyn lentoasemapalvelusopimukseen yhdistettynä 7 päivänä huhtikuuta 2003 ja 25 päivänä tammikuuta 2010 tehtyihin Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin/AMS:n välisiin markkinointisopimuksiin, eivät ole markkinaehtojen mukaisia. Siksi komissio katsoo, että Ryanair/AMS on saanut sopimusten yhdistelmästä valikoivaa taloudellista etua.

Tuen valikoivuus

(269) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan toimenpiteen on suosittava ”jotain yritystä tai tuotannonalaa”, jotta se voidaan katsoa valtiontueksi. Komissio huomauttaa, että lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimukset tehtiin vain Ryanairin ja sen kokonaan omistaman markkinointipalveluja tarjoavan tytäryrityksen AMS:n kanssa.

(270) Vaikka muut lentoyhtiöt (Eurowings ja Air Berlin) lensivät Altenburgista vuosina 2000–2002, ne eivät hyötyneet tällaisista markkinointisopimuksista. Saksa väittää, että Ryanairin palvelusopimuksen ehdot laadittiin tuolloin voimassa olleiden ja kaikkiin mahdollisiin lentoyhtiöihin sovellettujen lentoaseman maksutariffien mukaisesti. Komissio katsoo kuitenkin, että erityisten palvelusopimusten ja myöhemmin tehtyjen markkinointisopimusten yhdistelmästä koitui Ryanairille etua. Kaikki nämä sopimukset ovat siten SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valikoivia toimenpiteitä.

Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan

(271) Jos jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa suhteessa muihin yrityksiin, jotka kilpailevat sen kanssa unionin sisäisessä kaupassa, tuen on katsottava vaikuttavan kilpailijoiden kilpailukykyyn ([129]). Vakiintuneen oikeuskäytännön ([130]) mukaan toimenpiteen voidaan katsoa vääristävän kilpailua, jos tuen vastaanottaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla.

(272) Kyseisillä palvelu- ja markkinointisopimuksilla alennetaan merkittävästi Ryanairilta perittäviä lentoasemamaksuja, jolloin tällaisista alennuksista hyötyvän lentoyhtiön tavanomaiset toimintakustannukset pienenevät. Lentoyhtiö voi siten lujittaa asemaansa markkinoilla. Lentoliikennealalle on tyypillistä voimakas kilpailu eri jäsenvaltioista tulevien lentoyhtiöiden välillä. Kilpailu lisääntyi entisestään 1 päivästä tammikuuta 1993, jolloin tuli voimaan lentoliikenteen vapauttamisen kolmas vaihe (’kolmas paketti’) ([131]). Tämän seurauksena alennetuilla maksuilla vaikutetaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristetään tai uhataan vääristää lentoliikennealan kilpailua.

(273) Sen vuoksi Ryanairin kanssa tehdyt palvelu- ja markkinointisopimukset vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua ja vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Päätelmät

(274) Komissio päättelee, että 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehty lentoasemapalvelusopimus yhdistettynä Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin/AMS:n 7 päivänä huhtikuuta 2003 ja 28 päivänä elokuuta 2008 – Aéroports de Paris -tuomion antamisen jälkeen – tekemiin markkinointisopimuksiin ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua, Ryanairille/AMS:lle myönnettyä valtiontukea.

(275) Komissio päättelee, että 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehty lentoasemapalvelusopimus yhdistettynä Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin/AMS:n 7 päivänä huhtikuuta 2003 ja 25 päivänä tammikuuta 2010 – Aéroports de Paris -tuomion antamisen jälkeen – tekemiin markkinointisopimuksiin on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua, Ryanairille/AMS:lle myönnettyä valtiontukea.

8.2 TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE

8.2.1 **Toimenpide 1: AOC:n lentoasemainfrastruktuurin rahoitus**

(276) Komission on arvioitava, voidaanko tuki katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi. SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdassa määrätään tietyistä poikkeuksista 107 artiklan 1 kohdassa vahvistettuun yleiseen sääntöön, jonka

([129]) Asia 730/79, Philip Morris, tuomio 17.9.1980, Kok., s. I-2671, 11 kohta.
([130]) Asia T-214/95, Vlaams Gewest v. komissio, Kok., 1998, s. II-717, 46 kohta.
([131]) Ks. neuvoston asetukset (ETY) N:o 2407/92 (EYVL L 240, 28.8.1992, s. 1), 2408/92 (EYVL L 240, 28.8.1992, s. 8) ja 2409/92 (EYVL L 240, 28.8.1992, s. 15).

mukaan valtiontuki ei sovellu sisämarkkinoille. Kyseessä olevaa tukea voidaan arvioida ainoastaan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella. Sen mukaan sisämarkkinoille soveltuvana voidaan pitää ”tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla”.

(277) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa annetaan tältä osin puitteet sen arvioimiseksi, voidaanko lentoasemille myönnettyä tukea pitää sisämarkkinoille soveltuvana SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Kuten vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen johdanto-osan 173 kappaleessa todetaan, komissio soveltaa lentoasemille myönnettyyn sääntöjenvastaiseen investointitukeen sen myöntämisajankohtana voimassa olleita sääntöjä. Näin ollen se ei sovella vuoden 2014 suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita lentoasemille ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 eli ennen näiden suuntaviivojen julkaisupäivää myönnettyyn sääntöjenvastaiseen investointitukeen.

(278) AOC:n infrastruktuurille myönnettiin rahoitusta vuosina 2000–2011. Siksi vuoden 2005 suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita sovelletaan vuosina 2005–2011 myönnetyn infrastruktuurirahoituksen soveltuvuuden arviointiin. Tarkasteltaessa ennen vuotta 2005 myönnettyä infrastruktuurirahoitusta komissio toteaa, että kyseisenä ajankohtana ei ollut voimassa mitään erityisiä soveltuvuuskriteerejä, joiden perusteella voitaisiin arvioida lentoasemille myönnetyn investointituen soveltuvuutta. Komission on siksi arvioitava kyseisiä toimenpiteitä suoraan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella ja otettava huomioon asiaa koskeva päätöskäytäntönsä. Komission soveltama käytäntö lentoasemien pitäjille myönnetyn tuen soveltuvuuden arvioinnissa on koottu yhteen vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoihin. Komissio arvioi näin ollen Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle ennen vuotta 2005 myönnetyn investointituen soveltuvuutta vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa esitettyjen kriteerien perusteella.

(279) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa annetaan puitteet sen arvioimiseksi, voidaanko lentoasemille myönnettävää investointitukea pitää sisämarkkinoille soveltuvana SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella. Vuonna 2005 annettujen ilmailusuuntaviivojen 61 kohdan mukaisesti komission on selvitettävä

a) vastaako infrastruktuurin rakentaminen ja käyttö jotakin selkeästi määriteltyä yleishyödyllistä tavoitetta (kuten aluekehitys ja liikenneyhteyksien parantaminen);

b) onko infrastruktuuri tarpeen ja oikeasuhteinen vahvistetun tavoitteen kannalta;

c) ovatko infrastruktuurin käyttöön liittyvät odotukset tyydyttävät keskipitkällä aikavälillä, erityisesti kun niitä verrataan jo olemassa olevien infrastruktuurien käyttöön;

d) onko kaikilla mahdollisilla käyttäjillä tasavertainen ja syrjimätön oikeus infrastruktuurin käyttöön;

e) vaikuttaako tuki kaupan kehitykseen tavalla, joka on ristiriidassa EU:n etujen kanssa.

(280) Sen lisäksi, että lentoasemille annettavan valtiontuen on täytettävä vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa vahvistetut erityiset soveltuvuuskriteerit, sillä on oltava kaikkien muiden valtiontukitoimenpiteiden tavoin kannustava vaikutus. Tuen on oltava myös välttämätön ja oikeasuhteinen oikeutettuun tavoitteeseen nähden, jotta sitä voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana ([132]).

8.2.1.1 *Infrastruktuurin rakentaminen ja käyttö vastaa jotakin selkeästi määriteltyä yleishyödyllistä tavoitetta (kuten aluekehitys ja liikenneyhteyksien parantaminen)*

(281) Saksan näkemyksen ja lentoaseman pitäjän perustamiskirjan mukaan lentoaseman pitäjän tavoitteena on parantaa taloudellista infrastruktuuria ja siten vahvistaa Thüringenin osavaltion itäosan ja Sachsenin osavaltion länsiosan taloudellista asemaa.

(282) Rahoittamalla lentoaseman tärkeimpiä infrastruktuurihankkeita kyseisenä ajanjaksona Thüringenin osavaltio pyrki parantamaan alueen saavutettavuutta ja edistämään siten alueellista kehitystä ja uusien työpaikkojen luomista rakenteellisesti heikolla alueella, sillä hyvät matkustaja- ja rahtiliikenneyhteydet ovat ensisijaisen tärkeitä paikallisen elinkeinoelämän ja teollisuuden kilpailukyvylle.

([132]) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissio voi todeta tukitoimenpiteen sisämarkkinoille soveltuvaksi vain, jos se on välttämätön oikeutetun tavoitteen saavuttamiseksi (ks. esim. asia 730/79, Philip Morris, tuomio 17.9.1980; asia C-390/06, Nuova Agricast, tuomio 15.4.2008 ja asia T-162/06, Kronoply, tuomio 14.1.2009).

(283) Saksan vuonna 2007 toteuttama, infrastruktuurin rahoitusta koskeva arviointi perustui Klophausin tutkimukseen, jossa todettiin etenkin, että AOC:llä oli myönteisiä ja merkittäviä välittömiä, välillisiä, johdettuja ja liikkeellepanevia vaikutuksia, jotka heijastuivat alueen talouteen ja houkuttelevuuteen ja etenkin työpaikkoihin. Tutkimuksen mukaan matkustajamäärän kasvu johtaisi AOC:n kehittymiseen alueellisena lentokenttänä ja mahdollistaisi sen, että Altenburger Land voisi muuttaa kansainvälistä profiiliaan ja parantaa siten taloudellisia ja liiketoimintarakenteitaan. Tutkimuksen mukaan AOC olisi tuonut koko Keski-Saksan alueelle merkittäviä yleishyödyllisiä taloudellisia etuja.

(284) Kuten taulukosta 1 käy ilmi, lentoaseman matkustajamäärä kasvoi merkittävästi vuosiin 2007–2010 asti. Lentoasema houkutteli alueelle useita saapuvia matkustajia, millä oli suuri merkitys alueen taloudelle. Vuoden 2000 alusta noin vuoteen 2007 liikenteen kehitystä koskevat ennusteet olivat myönteisiä ja tukivat tarvetta kehittää infrastruktuuria edelleen. Lisäksi itse lentoasemalla oli tärkeä tehtävä työnantajana, ja se loi alueelle välillisesti työpaikkoja ([133]).

(285) Kyseiset infrastruktuuri-investoinnit eivät johtaneet päällekkäisiin infrastruktuureihin. AOC:tä lähimpänä oleva lentoasema on Leipzig–Hallen lentoasema, joka sijaitsee noin 85 kilometrin päässä ja jonne on yli tunnin matkustusaika AOC:stä. Lisäksi Leipzig–Hallen lentoasema on kansainvälinen lentokenttä, joka palvelee sekä Leipzigia (Sachsen) että Hallea (Sachsen-Anhalt). Alueellisena lentokenttänä AOC palvelee Thüringenin osavaltion eteläosaa. Liiketoiminnan näkökulmasta lentoasema on tärkeä läheisellä teollisuusalueella sijaitseville yrityksille.

(286) Näin ollen komissio toteaa, että AOC:n lentoasemainfrastruktuurin rahoitus vastaa selkeästi määriteltyä yhteisen edun mukaista tavoitetta.

8.2.1.2 *Infrastruktuuri on tarpeen ja oikeasuhteinen vahvistetun tavoitteen kannalta*

(287) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n perustamiskirjan mukaan yhtiön tavoitteena on parantaa taloudellisesti tärkeää infrastruktuuria ja siten vahvistaa Thüringenin osavaltion itäosan ja Sachsenin osavaltion länsiosan taloudellista asemaa. Vuosina 2000–2011 lentoasema teki välttämättömät infrastruktuuri-investoinnit täyttääkseen tämän tavoitteen mukaiset vaatimukset.

(288) Kyseisen ajanjakson alussa oli tarpeen tehdä investointeja, joilla mukautettiin yleistä infrastruktuuria lentoaseman tarpeisiin, kun entinen sotilaslentokenttä muutettiin siviililentoasemaksi.

(289) Kuten Saksa toteaa, sen jälkeen AOC:n oli tehtävä infrastruktuuri-investointeja Ryanairin palvelusopimuksella tavoiteltuun matkustajamäärän kasvuun liittyvien lentoaseman turvallisuutta ja turvatoimia koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Investoinnit olivat tarpeen myös lentoaseman kunnostamiseksi ja uudenaikaistamiseksi. Turvallisuus- ja turvatoimenpiteitä toteutettiin koko ajanjakson ajan lentoaseman mukauttamiseksi Ryanairin matkustajamäärän odotettuun kasvuun. Kaikissa vuonna 2007 toteutetuissa tutkimuksissa ([134]) lentoaseman taloudellisen kannattavuuden arvioimiseksi ennustettiin, että AOC:n toiminnot kasvavat vuosina 2007–2015.

(290) Terminaalia kunnostettiin vuonna 2009 turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi ja Schengen-maiden ja muiden maiden matkustajien erottelemiseksi. Saksan mukaan uudistamiselle harkittiin vaihtoehtoja, mutta suurten matkustajamäärien ja vaihtoehtoisten toimien korkeiden kustannusten vuoksi päädyttiin toteuttamaan pitkän aikavälin ratkaisu eli terminaalin uudistus.

(291) Koska lentoaseman pitäjällä ei ollut riittävästi varoja ja koska Saksan mukaan pääinvestoinnit koskivat yleisen edun piiriin kuuluvia toimia, julkinen rahoitus oli tarpeen.

(292) Siksi komissio katsoo, että infrastruktuuri-investoinnit olivat tarpeen kasvaviin matkustajamääriin mukautumiseksi ja nykyaikaiselle lentoasemainfrastruktuurille asetettujen vaatimusten täyttämiseksi. Lentoasema pystyi tarjoamaan alueen tarvitsemat yhteydet ja palvelemaan sen kehitystä ainoastaan rakennetun infrastruktuurin avulla.

([133]) Ks. johdanto-osan 96 kappale.
([134]) Ks. alaviite 34.

(293) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle myönnetyn investointituen tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus perustuvat sen vuoksi tarpeeseen vastata nykyaikaiselle lentoasemainfrastruktuurille asetettuihin vaatimuksiin. Komissio päättelee näin ollen, että kyseessä olevat infrastruktuuri-investoinnit olivat tarpeellisia ja oikeasuhteisia asetettujen tavoitteiden kannalta.

8.2.1.3 *Infrastruktuurin käyttöön liittyvät odotukset ovat tyydyttävät keskipitkällä aikavälillä, erityisesti kun niitä verrataan jo olemassa olevien infrastruktuurien käyttöön*

(294) Olemassa olevan infrastruktuurin käyttöön liittyvät odotukset olivat tyydyttävät keskipitkällä aikavälillä, ainakin vuoteen 2009 asti. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n hallitus oli jo suunnitellut sijoittavansa yhteensä noin 20 miljoonaa euroa vuosien 2000–2010 aikana tehtäviin infrastruktuuri-investointeihin. Vuotuinen matkustajamäärä jatkoi kasvuaan huippuvuosiin 2008–2009 asti.

(295) Lentoliikenteen kasvu oli merkittävää ennen vuoden 2009 talous- ja finanssikriisiä, joka vaikutti negatiivisesti Saksan ja Euroopan lentoliikenteeseen. Vuonna 2009 matkustajalentoliikenne väheni Saksassa 4,6 prosenttia, ja vuosi oli lentoliikenteen kannalta yksi huonoimpia. Lentoliikenteen yleinen kasvusuuntaus ei kuitenkaan pysähtynyt vaan ainoastaan viivästyi. Kesäkuusta 2010 Saksan matkustajalentoliikenteen kuukausittaiset kasvuluvut ovat olleet nousussa, ja ne olivat 7 prosenttia suuremmat kuin edellisen vuoden vastaavat kuukausittaiset kasvuluvut. Ennusteiden mukaisesti Saksan talouskasvu on ollut vuoden 2009 jälkeen vahvaa, noin 3 prosenttia vuodessa. Lentoliikennemarkkinoiden kasvu on yleensä suurempaa kuin yleinen talouskasvu ([135]).

(296) Vuonna 2007 toteutetuissa kolmessa tutkimuksessa ([136]) ennustettiin, että lentoaseman pitäjä parantaa vuosituloksiaan ja että toiminnasta saatavat tulot johtavat lähes tasapainoiseen tulokseen vuoteen 2015 mennessä, minkä lisäksi lähialueen teollisuuden ennustettiin lujittavan toimintaansa. Vuosien 2007–2015 liiketoimintasuunnitelmaluonnoksessa vahvistettiin tämä suuntaus. Saksa perusteli tätä halpalentoliikenteen kannattavuudella ja mahdollisella skenaariolla, jonka mukaan AOC:n matkustajamäärä voisi yltää 500 000 matkustajaan vuoteen 2015 mennessä.

(297) Saksan toimittamien tietojen mukaan kyseinen infrastruktuuri olisi siten vastannut keskipitkällä aikavälillä lentoyhtiöiden ja matkustajien kysyntään ja tarjonnut hyvät käyttönäkymät.

8.2.1.4 *Kaikilla mahdollisilla käyttäjillä on tasavertainen ja syrjimätön oikeus infrastruktuurin käyttöön*

(298) Saksa vahvistaa, että vaikka Ryanair oli ainoa lentoyhtiö, joka liikennöi AOC:ltä vuosina 2003–2011, infrastruktuuri oli kaikkien mahdollisten käyttäjien käytettävissä ilman kaupallisesti perusteetonta syrjintää.

8.2.1.5 *Tuki ei vaikuta kaupan kehitykseen tavalla, joka on ristiriidassa EU:n etujen kanssa*

(299) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 39 kohdan mukaan lentoaseman luokan perusteella voidaan arvioida, missä määrin lentoasemat kilpailevat keskenään ja missä määrin lentoasemalle myönnetty julkinen rahoitus voi näin vääristää kilpailua. Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen mukaan pienille alueellisille lentoasemille (luokka D) myönnettävään julkiseen rahoitukseen ei juuri liity riskiä kilpailun vääristymisestä tai siitä, että se vaikuttaisi kaupan kehitykseen yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Tätä ei voida kuitenkaan pitää viitteenä tai toteamuksena siitä, että kilpailun vääristymät ja vaikutukset kauppaan ovat poissuljettuja.

(300) Koska AOC palveli tarkasteltuna ajanjaksona vuosittain alle 150 000:ta matkustajaa, sitä voidaan pitää vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen mukaan pienenä alueellisena lentoasemana (luokka D).

([135]) Päivitetty lausunto Kassel-Caldenin lentoaseman kysyntäennusteesta [Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden], Intraplan Consult GmbH, 12.3.2012, s. 8.
([136]) Ks. alaviite 34.

(301) AOC on tyypillinen alueellisesti suuntautunut lentoasema, mikä näkyy siinä, että huomattava määrä lentoasemaa käyttävistä matkustajista tuli Thüringenin osavaltiosta. Kun otetaan huomioon noin 100 kilometriin ja 60 minuutin matkustusaikaan perustuva vaikutusalueen käsite, voidaan olettaa, että lähin lentoasema eli Leipzig-Hallen lentoasema (85 kilometrin ja noin 1 tunnin 10 minuutin matkustusajan etäisyydellä AOC:stä) sijaitsee tämän vaikutusalueen ulkorajalla. Leipzig–Hallen lentoasema on kansainvälinen lentokenttä, joka palvelee sekä Leipzigia (Sachsen) että Hallea (Sachsen-Anhalt). Alueellisena lentokenttänä AOC palvelee Thüringenin osavaltion eteläosaa.

(302) Sen lisäksi, että lentoasemat sijaitsevat etäällä toisistaan, ne ovat omaksuneet selvästi erilaiset liiketoimintamallit ja niiden kohdeyleisönä ovat erityyppiset matkustajat. Leipzig–Hallen lentoasema on toimintansa vakiinnuttanut lentoasema, ja sen kehittyneempi infrastruktuuri tarjoaa matkustajille enemmän mukavuuksia. Sen palveluvalikoimaan kuuluu sekä kansainvälisiä että kotimaan lentoja, useita lomakohteita ja lentorahtikuljetuksia. AOC:n infrastruktuuri tarjoaa vähemmän mukavuuksia, ja sen liiketoimintamalli perustui halpalentoyhtiöihin.

(303) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee näin ollen, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle myönnetty investointituki ei vääristä kilpailua eikä vaikuta kauppaan yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

8.2.1.6 *Tuella on kannustava vaikutus ja se on tarpeen ja oikeasuhteista*

(304) Saksan Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle myöntämällä infrastruktuurirahoituksella olisi oltava kannustava vaikutus, ja sen olisi oltava tarpeen ja oikeasuhteista oikeutettuun tavoitteeseen nähden.

(305) Komission on selvitettävä, onko Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle myönnetty valtiontuki muuttanut tuensaajayrityksen toimintaa niin, että se harjoittaa yleisen edun mukaisten tavoitteiden saavuttamista edistävää toimintaa, i) jota se ei harjoittaisi ilman tukea tai ii) jota se harjoittaisi rajoitetusti tai eri tavalla. Lisäksi tuen katsotaan olevan oikeasuhteista ainoastaan, jos samaa tulosta ei olisi voitu saavuttaa vähemmällä tuella ja kilpailun vääristymisellä. Tämä tarkoittaa, että tuen määrä ja intensiteetti on rajoitettava toiminnan harjoittamisen kannalta välttämättömään vähimmäismäärään.

(306) Saksan toimittamien tietojen mukaan infrastruktuuri-investointeja, jotka olivat välttämättömiä toimintakykyiselle, kaupalliselle lentoliikenteelle avoimelle lentoasemalle asetettujen vaatimusten täyttämiseksi, ei olisi voitu toteuttaa ilman valtiontukea. Lentoasema oli tappiollinen valtaosan tarkastellusta ajanjaksosta. Saksan näkemys on aina ollut se, ettei tällainen alueellinen lentoasema voi toimia ilman julkista rahoitusta. Ilman tukea lentoasema ei etenkään olisi pystynyt saavuttamaan siltä odotettua palvelutasoa lentoyhtiöihin ja matkustajiin nähden ja lentoaseman taloudellinen toiminta olisi supistunut.

(307) Siksi voidaan päätellä, että tarkasteltavalla tukitoimenpiteellä oli kannustava vaikutus, sillä sen avulla tuensaaja pystyi toteuttamaan tarvittavat investoinnit.

(308) Arvioitaessa tuen oikeasuhteisuutta voidaan todeta, että hankkeelle annetun tuen intensiteetti rajoittui investointeihin, jotka olivat välttämättömiä lentoaseman muuttamiseksi entisestä sotilaslentoasemasta siviililentoasemaksi, joka on avoin kaikille mahdollisille lentoyhtiöille. Lisäksi Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n investointirahoitukseen liittyvässä menettelyssä varmistettiin, ettei korvauksia makseta liikaa. Kunkin vuoden lopussa sovittiin seuraavan vuoden liiketoimintasuunnitelmasta, jota tarkasteltiin uudelleen kyseisen vuoden aikana sen mukauttamiseksi yrityksen toimintaedellytyksiin ([137]). Lentoaseman oli maksettava julkisille rahoittajille takaisin mahdollisesti liikaa maksetut tuet. Koska tuen määrä on rajoitettu toiminnan harjoittamisen kannalta välttämättömään vähimmäismäärään, kyseessä olevan investointituen voidaan katsoa oleva välttämätön ja oikeasuhteinen oikeutettuun tavoitteeseen nähden.

8.2.1.7 *Päätelmät*

(309) Komissio toteaa edellä esitetyn perusteella, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle myönnetty investointituki on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen, sillä se täyttää vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 61 kohdassa vahvistetut soveltuvuusedellytykset. Sen vuoksi toimenpide soveltuu sisämarkkinoille.

([137]) Saksa toimitti vuotuiset liiketoimintasuunnitelmat ('Wirtschaftsplan') ajanjaksolle 2000–2005 ja asiaa koskevat tarkistetut liiketoimintasuunnitelmat ('Nachtrag zum Wirtschaftsplan').

8.2.2 **Toimenpide 2: Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n toimintatappioiden rahoittaminen vuosina 2000–2011**

(310) Komissio katsoo vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaisesti, että sen ilmoitusta valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä ei pitäisi soveltaa käsiteltävänä oleviin asioihin, jotka koskevat lentoasemille ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnettyä sääntöjenvastaista toimintatukea. Sen sijaan komissio soveltaa näiden suuntaviivojen periaatteita kaikkiin tapauksiin, jotka koskevat lentoasemille myönnettyä toimintatukea (vireillä olevat ilmoitukset ja sääntöjenvastainen ilmoittamaton tuki), vaikka tuki olisi myönnetty ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 ja ennen siirtymäkauden alkua ([138]).

(311) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa vahvistetaan edellytykset, joiden täyttyessä lentoasemille myönnetyn toimintatuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella ([139]). Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 137 kohdan ([140]) mukaan ennen kyseisten suuntaviivojen julkaisemista myönnetyn toimintatuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, jos seuraavat kumulatiiviset edellytykset täyttyvät:

a) toimenpide vaikuttaa selkeästi määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen;

b) tukitoimenpiteille on tarvetta;

c) tukitoimenpide on yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen soveltuva politiikan väline;

d) toimenpiteellä on kannustava vaikutus;

e) tuki on rajattu välttämättömään ja

f) kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvilta kohtuuttomilta kielteisiltä vaikutuksilta vältytään.

8.2.2.1 *Vaikutus selkeästi määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen*

(312) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5.1.2 jakson a alakohdan mukaan, jotta lentoasemilla olisi aikaa sopeutua uuteen markkinatodellisuuteen ja välttää mahdolliset häiriöt lentoliikenteessä ja alueiden kulkuyhteyksissä, lentoasemille myönnetyn toimintatuen katsotaan edistävän yhteisen edun mukaista tavoitetta, jos se i) lisää unionin kansalaisten liikkuvuutta ja alueellisia yhteyksiä luomalla yhteyspisteitä unionin sisäisille lennoille; tai ii) auttaa torjumaan lentoliikenteen ruuhkautumista unionin suurilla keskuslentoasemilla; taikka iii) edistää alueellista kehitystä.

(313) Saksan viranomaisten mukaan Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n toimintatappioiden rahoittaminen oli tarpeen lentoaseman toimintojen jatkamiseksi, jotta saavutetaan yrityksen perustamiskirjassa vahvistettu tavoite eli parannetaan taloudellisesti tärkeää infrastruktuuria ja vahvistetaan siten Thüringenin osavaltion itäosan ja Sachsenin osavaltion länsiosan taloudellista asemaa.

(314) Kun otetaan huomioon, että Keski-Saksan alueellisen kehityksen edistämiseksi tarvitaan hyviä yhteyspisteitä, lentoaseman toiminnan ylläpitämiselle oli ehdoton tarve. Lentoaseman toiminnalla edistettiin alueellista kehitystä ja työpaikkojen luomista. Myönnetyn toimintatuen tavoitteena oli siten selkeästi edistää alueellista kehitystä.

8.2.2.2 *Tukitoimenpiteiden tarve*

(315) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5.1.2 jakson b alakohdan mukaan, jotta voidaan arvioida, onko valtiontuki tehokasta yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi, on ensin yksilöitävä ongelma, joka on tarkoitus ratkaista. Tältä osin lentoasemalle myönnetty valtiontuki on kohdennettava tilanteeseen, jossa tuella saadaan aikaan sellainen merkittävä parannus, johon ei päästä markkinoiden omin toimin.

([138]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 172 kohta.
([139]) Komission tiedonanto – Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille (EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3, 104 kohta).
([140]) Komission tiedonanto – Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille (EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3, 137 kohta).

(316) Saksa toteaa, että tukitoimenpide oli tarpeen, sillä lentoasemalla oli vaikeuksia rahoittaa toimintansa itse. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n tilinpäätöksissä todetaan usein, että lentoaseman taloudellinen tilanne oli tiukasti kytköksissä osakkeenomistajien ja muiden julkisten toimijoiden rahoitukseen. Ilman julkista pääomarahoitusta yrityksen olemassaolo jopa vaarantuisi ([141]).

(317) Toimintatuen myöntäminen antoi lentoasemalle tarvittavat varat sen toimintojen turvaamiseksi ja sen liiketoimintamallin mukauttamiseksi halpalentoyhtiöiden vaatimuksiin.

(318) Komissio toteaa, että AOC on pieni alueellinen lentokenttä, jolla on alle 150 000 matkustajaa vuodessa, eikä se tavanomaisissa markkinaoloissa pystyisi kattamaan omia toimintakustannuksiaan täysimääräisesti. Siksi tukitoimenpiteille oli tarvetta.

8.2.2.3 *Tukitoimenpiteen tarkoituksenmukaisuus*

(319) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5.1.2 jakson c alakohdan mukaan lentoaseman hyväksi toteutetun tukitoimenpiteen on oltava yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen soveltuva politiikan väline. Jäsenvaltion on sen vuoksi osoitettava, ettei samaa tavoitetta olisi voitu saavuttaa muilla, vähemmän vääristävillä politiikan välineillä tai tukivälineillä.

(320) Saksan mukaan kyseinen tukitoimenpide on tarkoituksenmukainen aiotun yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi eikä tätä tavoitetta olisi voitu saavuttaa muilla, vähemmän vääristävillä politiikan välineillä.

(321) Tuen määrä oli kohdennettu kattamaan tulevan vuoden toimintakustannusten odotettu rahoitusvaje.

(322) Komissio katsoo näistä syistä, että kyseinen toimenpide oli tarkoituksenmukainen aiotun yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi.

8.2.2.4 *Toimenpiteen kannustava vaikutus*

(323) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5.1.2 jakson d alakohdan mukaan toimintatuella on kannustava vaikutus, jos on todennäköistä, että lentoaseman taloudellisen toiminnan taso vähenisi huomattavasti ilman toimintatukea. Arvioinnissa on otettava huomioon mahdollinen investointituki ja liikennöintitaso lentoasemalla.

(324) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n tilinpäätöstiedoissa korostetaan, että yrityksen olemassaolo vaarantuisi ilman julkista pääomarahoitusta. Ilman lentoaseman pitäjän tappioiden kattamiseksi annettua toimintatukea lentoaseman olisi pitänyt lopettaa toimintansa kattamattomien toimintatappioiden vuoksi.

(325) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että kyseisellä tukitoimenpiteellä oli kannustava vaikutus.

8.2.2.5 *Tukimäärän oikeasuhteisuus (tuen rajaaminen välttämättömään)*

(326) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5.1.2 jakson e alakohdan mukaan, jotta lentoasemille myönnetty toimintatuki olisi oikeasuhteista, sen olisi rajoituttava tuetun toiminnan toteuttamiseksi välttämättömään määrään.

(327) Tarkasteltavassa tapauksessa lentoaseman julkiset osakkeenomistajat vahvistivat toimintatuen määrän etukäteen laadittujen vuotuisten liiketoimintasuunnitelmien pohjalta ja rajoittivat sen lentoaseman rahoitustarpeisiin.

(328) Liiketoimintasuunnitelmien parametrit päivitettiin kyseisen varainhoitovuoden aikana lentoaseman senhetkisillä tuloksilla. Hallitus hyväksyi esimerkiksi vuoden 2003 liiketoimintasuunnitelman 8 päivänä marraskuuta 2002 vuoden 2002 syyskuussa saatavilla olleiden tietojen perusteella. Hallitus päivitti tämän liiketoimintasuunnitelman myöhemmin 24 päivänä lokakuuta 2003, kun sille oli esitelty lokakuussa 2003 saatavilla olleiden tietojen perusteella ajan tasalle saatettu liiketoimintasuunnitelma ([142]).

([141]) Ks. johdanto-osan 43 kappale.
([142]) Saksa toimitti komissiolle vuosien 2000–2005 liiketoimintasuunnitelmat ('Wirtschaftsplan') ja vuosien 2002–2005 tarkistetut liiketoimintasuunnitelmat ('Nachtrag zum Wirtschaftsplan').

(329) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että kyseisenä ajanjaksona myönnetty toimintatuki salli lentoaseman pitäjän mukauttaa liiketoimintamalliaan vastaamaan Ryanairin palvelusopimukseen liittyviä uusia toimintavaatimuksia siten, että tappioiden kattamiseksi tarvittavan rahoitustuen määrä pysyi samalla jatkuvasti valvonnassa. Tuki rajattiin siten odotettuihin toimintatappioihin.

(330) Lisäksi Saksa toteaa, että lentoaseman useissa hankkeissa ([143]) vuosista 2010–2012 lähtien toteutetut muutostyöt auttoivat vähentämään lentoaseman yleistä rahoitusvajetta ja siten osakkeenomistajien rahoitusta. Toimintatukea valvottiin tarkasteltavalla ajanjaksolla sen mukauttamiseksi vastaamaan lentoaseman todellisia tarpeita.

(331) Komissio katsoo näin ollen, että toimintatuki oli tarkasteltavassa tapauksessa oikeasuhteinen ja rajoittui tuetun toiminnan toteuttamiseksi välttämättömään määrään.

8.2.2.6 *Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen*

(332) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5.1.2 jakson f alakohdan mukaan toimintatuen soveltuvuuden arvioinnissa on otettava huomioon kilpailun vääristymät ja vaikutukset kauppaan. Se, että lentoasema sijaitsee samalla vaikutusalueella kuin toinen lentoasema, jolla on liikakapasiteettia, voi olla merkki mahdollisesta kilpailun vääristymisestä tai vaikutuksesta kauppaan.

(333) Komissio panee merkille, että tarkasteltavassa tapauksessa lähin lentoasema on Leipzig-Hallen lentoasema, joka sijaitsee 85 kilometrin ja yhden tunnin ja 10 minuutin ajomatkan päässä AOC:stä. Kuten todetaan johdanto-osan 300 ja 301 kappaleessa, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n liiketoimintasuunnitelma perustui jo alussa siihen, että lentoasema on alueellinen lentoasema, jonka tavoitteena on kehittää lähialueen teollisuutta. Vaikka Klophausin vuoden 2007 ennuste olisikin toteutunut ja lentoasema olisi saavuttanut 500 000 matkustajan rajan vuoteen 2015 mennessä, se ei olisi kyennyt kilpailemaan Leipzig-Hallen kaltaisten lentoasemien kanssa, joiden matkustajamäärä on yli kaksi miljoonaa.

(334) Saksa huomauttaa, että kilpailuun ja kauppaan kohdistuvien kielteisten vaikutusten rajoittamiseksi AOC:n infrastruktuuri oli avoin kaikille mahdollisille käyttäjille eikä sitä ole varattu tietylle käyttäjälle.

(335) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvat kohtuuttomat kielteiset vaikutukset rajoittuvat vähimmäismäärään.

8.2.2.7 *Päätelmät*

(336) Komissio toteaa edellä esitetyn perusteella, että vuosiksi 2000–2011 Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle toimintatappioiden kattamiseksi myönnetty rahoitustuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5.1.2 jaksossa vahvistettujen soveltuvuusedellytysten perusteella.

8.2.3 **Toimenpide 3: Vuoden 2003 lentoasemapalvelusopimuksen ja vuoden 2003 sekä vuoden 2010 markkinointisopimusten mukaiset lentoasemamaksut ja maksut Ryanairille**

(337) Saksa väittää, että lentoasemapalvelusopimus ja markkinointipalvelusopimukset eivät ole valtiontukea, ja siksi Saksa ei esitä oikeusperustaa tuen mahdolliselle soveltuvuudelle sisämarkkinoille. Näissä olosuhteissa voidaan päätellä, ettei tuki sovellu sisämarkkinoille, sillä todistustaakka siitä, että tuki soveltuu SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdasta poiketen sisämarkkinoille, on pääsääntöisesti asianomaisella jäsenvaltiolla, jonka on näytettävä toteen, että tämän poikkeuksen edellytykset täyttyvät. Lisäksi komissio katsoo, ettei kyseistä valtiontukea voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana käynnistystukena asiaa koskevien sääntöjen perusteella.

([143]) Ks. johdanto-osan 34 kappale.

8.2.3.1 *Sovellettava oikeuskehys*

(338) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa todetaan käynnistystuesta seuraavaa:

”komissio soveltaa näissä suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita kaikkiin ilmoitettuihin käynnistystukitoimenpiteisiin, joista se tekee päätöksen 4 päivästä huhtikuuta 2014 alkaen, vaikka kyseisistä toimenpiteistä olisi ilmoitettu jo ennen kyseistä päivämäärää. Valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä annetun komission ilmoituksen mukaan komissio soveltaa lentoyhtiöille myönnettyyn sääntöjenvastaiseen käynnistystukeen sen myöntämisajankohtana voimassa olleita sääntöjä. Näin ollen se ei sovella näissä suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita lentoyhtiöille ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnettyyn sääntöjenvastaiseen käynnistystukeen.” ([144])

(339) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa puolestaan todetaan, että

”komissio tutkii kaikki tuet, jotka on myönnetty […] toiminnan aloittamiseen ilman sen lupaa eli perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan [josta on tullut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohta] vastaisesti, näiden suuntaviivojen perusteella, jos tuen myöntäminen on aloitettu sen jälkeen kun suuntaviivat on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.”

8.2.3.2 *Tammikuun 25 päivänä 2010 tehdyn sopimuksen sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi sovellettaessa sitä yhdessä 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen ja 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn markkinointisopimuksen kanssa*

(340) Sopimus AMS:n kanssa tehtiin vuonna 2010 vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen julkaisemisen jälkeen. Kyseinen tuki myönnettiin vuoden 2010 markkinointisopimuksella, jonka vaikutukset täydensivät kahta vuonna 2003 tehtyä sopimusta, jotka – erikseen tarkasteltuna – eivät ole valtiontukea. Tuen soveltuvuutta on näin ollen tarkasteltava vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen perusteella.

(341) Koska vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 79 kohdassa vahvistetut käynnistystuen soveltuvuusedellytykset ovat kumulatiivisia, sen toteamiseksi, ettei lentoyhtiöille myönnetty tuki sovellu sisämarkkinoille, on tarpeen osoittaa ainoastaan, että yksi näistä edellytyksistä ei täyty. Komissio tarkastelee silti useita vuoden 2005 suuntaviivoissa esitettyjä edellytyksiä arvioidakseen kyseisen tukitoimenpiteen soveltuvuutta.

(342) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 79 kohdan c alakohdassa todetaan, että jotta tuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, tukea olisi maksettava ainoastaan uusien reittien tai uusien vuorojen käyttöönottoon. Vuoden 2010 sopimus kattaa päivittäisen Lontoon reitin, joka on ollut käytössä vuodesta 2003 lähtien, ja Gironan reitin, joka otettiin käyttöön vuonna 2007. Ainoastaan Alicanten reitti otettiin käyttöön vuonna 2010. Tarkasteltava tukitoimenpide ei siten täytä tätä edellytystä.

(343) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 79 kohdan d alakohdan mukaan kyseisen toimenpiteen on oltava kannattava pitkällä aikavälillä ja tuen on oltava asteittain vähenevää: ”tuetun reitin on osoittauduttava kannattavaksi pitkällä aikavälillä, eli sen on voitava kattaa toiminnasta aiheutuvat kustannukset ilman julkista rahoitusta. Tämän vuoksi aloittamiseen tarkoitetun tuen on oltava ajallisesti rajoitettua ja asteittain vähenevää.” Ei ole viitteitä siitä, että kyseiset reitit muuttuisivat Ryanairille kannattaviksi ilman markkinointisopimuksiin perustuvaa julkista rahoitusta. Tätä tukee se seikka, että Ryanair luopui reiteistä, kun julkinen rahoitus loppui.

(344) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 79 kohdan e alakohdan mukaan toiminnan aloittamiseen liittyvien ylimääräisten kustannusten korvaaminen edellyttää lisäksi, että ”tukea voidaan myöntää ainoastaan uuden reitin tai vuoron käyttöönotosta aiheutuviin ylimääräisiin kustannuksiin, joista lentoliikenteen harjoittaja vapautuu toiminnan päästyä täyteen vauhtiin.” Tuki ei näytä liittyvän erityisiin käyttöönotosta aiheutuviin kustannuksiin. Ryanairille maksettiin markkinointimaksuja koko sen ajanjakson ajan, jona lentoasema harjoitti liiketoimintaa lentoyhtiön kanssa. Siksi tämäkään edellytys ei täyty.

(345) Lopuksi 79 kohdan f alakohdan mukaan tuen enimmäismäärä saa olla vuosittain enintään 50 prosenttia kyseisen vuoden tukikelpoisista kustannuksista. Ei ole todisteita siitä, että markkinoinnin toteutuneet kulut olisivat olleet kaksinkertaisia tuen määrään nähden.

([144]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat, 174 kohta.

8.2.3.3 *Päätelmät*

(346) Lopuksi on todettava, ettei Ryanairille ja AMS:lle myönnettyä tukea voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana käynnistystukena, koska soveltuvuusedellytykset eivät täyty. Ryanairille ja AMS:lle yhdessä 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen, 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn markkinointisopimuksen ja 25 päivänä tammikuuta 2010 tehdyn markkinointisopimuksen perusteella myönnetty valtiontuki on sen vuoksi sääntöjenvastaista ja sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea, joka on perittävä takaisin.

9. **PÄÄTELMÄT**

9.1 TOIMENPIDE 1: INFRASTRUKTUURI-INVESTOINTIEN RAHOITTAMINEN VUOSINA 2000–2011

(347) Komissio katsoo, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle infrastruktuuri-investointien rahoittamiseksi vuosina 2000–2011 myönnetty tuki soveltuu sisämarkkinoille.

9.2 TOIMENPIDE 2: FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GmbH:N TOIMINTATAPPIOIDEN RAHOITTAMINEN VUOSINA 2000–2011

(348) Komissio katsoo, että Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle toimintatappioiden rahoittamiseksi vuosina 2000–2011 myönnetty tuki soveltuu sisämarkkinoille.

9.3 TOIMENPIDE 3: RYANAIRIN PALVELU- JA MARKKINOINTISOPIMUKSET

(349) Komissio katsoo, että 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen, 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn markkinointisopimuksen ja 28 päivänä elokuuta 2008 tehdyn markkinointisopimuksen yhdistelmä ei ole Ryanairille/AMS:lle myönnettyä valtiontukea.

(350) Komissio toteaa, että 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen, 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn markkinointisopimuksen ja 25 päivänä tammikuuta 2010 tehdyn markkinointisopimuksen yhdistelmällä Saksa on myöntänyt Ryanairille ja sen kokonaan omistamalle tytäryhtiölle AMS:lle sääntöjenvastaista tukea SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

(351) Ryanairin ja AMS:n kanssa vuonna 2010 allekirjoitetulla sopimuksella Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ei pystynyt ennakkoarvion perusteella kattamaan kaikkia Ryanairin lentoasematoimintoihin liittyviä lisäkustannuksiaan. Ryanairille/AMS:lle annettiin perusteetonta etua tukena, joka on maksettava takaisin Saksalle.

Ryanairille/AMS:lle myönnetyn tuen takaisinperintä

(352) Kun komissio on todennut, että tuki ei sovellu sisämarkkinoille, sillä on SEUT-sopimuksen ja unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimivalta päättää, että kyseisen valtion on poistettava tuki tai muutettava sitä ([145]). Tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan valtiolle asetetulla velvollisuudella poistaa komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoma valtiontuki pyritään palauttamaan aikaisempi tilanne ([146]). Tuomioistuin on todennut, että tällainen tavoite on saavutettu, kun tuensaaja on palauttanut sääntöjenvastaisesti myönnetyt tuet ja tämän myötä menettänyt markkinoilla kilpailijoihinsa nähden saamansa edun ja kun ennen tuen maksamista vallinnut tilanne on palautettu ([147]).

(353) Neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([148]) 14 artiklassa säädetään edellä mainitun oikeuskäytännön mukaisesti seuraavaa: ”Sääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta”.

(354) Näin ollen edellä mainittu valtiotuki on maksettava takaisin Saksalle siltä osin kuin tuki on jo maksettu tuensaajalle.

([145]) Asia C-70/72, komissio v. Saksa, tuomio 12.7.1973, Kok., s. 813, 13 kohta.
([146]) Yhdistetyt asiat C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994, Kok., s. I-4103, 75 kohta.
([147]) Asia C-75/97, Belgia v. komissio, tuomio 17.6.1999, Kok., s. I-3671, 64 ja 65 kohta.
([148]) Neuvoston asetus (EY) N:o 659/1999, annettu 22 päivänä maaliskuuta 1999, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1).

(355) Takaisinperittävien määrien osalta komissio ottaa huomioon 8.1.3 jakson taulukossa 19 esitetyn, etukäteen laaditun liiketoimintasuunnitelman ja seuraavat täydentävät näkökohdat:

a) Takaisinperittävän määrän olisi vastattava negatiivista lisäkassavirtaa sopimuksen tekemistä koskevan päätöksen tekohetkellä. Negatiivinen kassavirta vastaa sitä rahoituksen määrä, joka on tarpeen, jotta sopimus on markkinaehtoinen.

b) Komissio katsoo, että liiketoimintasuunnitelman kannalta merkityksellinen ajanjakso on vuoden 2010 kesäkausi. Lentoyhtiölle todellisuudessa myönnetty etu rajoittuu kyseisen sopimuksen tosiasialliseen kestoon, sillä heti kun sopimus oli irtisanottu, Ryanair/AMS ei enää saanut etuja lentoasemalta.

(356) Taulukossa 20 esitetään ohjeellinen määrä, jonka Saksan olisi perittävä takaisin Ryanairilta/AMS:ltä.

(357) Lentoyhtiölle ja sen tytäryhtiöille yhdessä 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyllä lentoasemapalvelusopimuksella, 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyllä markkinointisopimuksella ja 25 päivänä tammikuuta 2010 tehdyllä markkinointisopimuksella myönnetyn tosiasiallisen edun huomioon ottamiseksi taulukossa 20 esitettyjä määriä voidaan tarkistaa edelleen Saksan toimittaman todistusaineiston mukaisesti. Tämä tarkistus perustuu i) yhtäältä jälkikäteen esitettyjen, lentoyhtiön lentoasemamaksuina tosiasiallisesti maksamien maksujen ja toisaalta taulukossa 19 esitettyjen kyseisten tulonlähteiden ennakoitujen kassavirtojen väliseen eroon ja ii) yhtäältä jälkikäteen esitettyjen, lentoyhtiölle tai sen tytäryrityksille markkinointisopimuksen perusteella tosiasiallisesti maksettujen markkinointimaksujen ja toisaalta taulukossa 19 esitettyjen, ennalta määritettyjen markkinointikustannusten väliseen eroon.

(358) Kuten johdanto-osan 212 kappaleessa todetaan, komissio katsoo, että valtiontukisääntöjä sovellettaessa AMS:n ja Ryanairin katsotaan olevan yksi yritys. Siksi Ryanair ja AMS vastaavat yhteisvastuullisesti 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen, 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn markkinointisopimuksen ja 25 päivänä tammikuuta 2010 tehdyn markkinointisopimuksen perusteella saadun tuen maksamisesta takaisin kokonaisuudessaan.

(359) Lisäksi komission asetuksen (EY) N:o 794/2004 ([149]) V luvun mukaisesti Saksan on sisällytettävä tukeen takaisinperintäkorko, joka lasketaan siitä päivästä, jona tuki asetettiin tuensaajan käyttöön, siihen päivään, jona tuki peritään takaisin ([150]). Koska tarkasteltavassa tapauksessa tukisummia vastaavat kassavirrat ovat monimutkaisia ja ne kertyivät (eri ajankohtina) 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen, 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn markkinointisopimuksen ja 25 päivänä tammikuuta 2010 tehdyn markkinointisopimuksen yhdistelmän koko soveltamisajalta, komission mukaan takaisinperintäkorkojen laskennassa voidaan olettaa, että tuen maksuajankohta on IATA:n vuoden 2010 kesäkauden loppu (eli 30 päivä lokakuuta 2010).

Taulukko 20

Vuoden 2003 lentoasemapalvelu- ja markkinointisopimusten sekä vuoden 2010 markkinointisopimuksen perusteella myönnetyn tuen takaisinperittävä määrä

	Kesäkausi 2010
Lähtevien matkustajien määrä	55 188
ODOTETUT TULOT *(euroa)*	
Ryanairin maksama nettomaksu lähtevää matkustajaa kohti	[…]*
Lentoliikenteen tulot yhteensä	[…]*

([149]) Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1).

([150]) Ks. asetuksen (EY) N:o 659/99 14 artiklan 2 kohta.

	Kesäkausi 2010
Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavat matkustajakohtaiset tulot	[…]*
Lentoliikenteeseen liittymättömistä toiminnoista saatavat tulot yhteensä	[…]*
Tulot yhteensä	[…]*
ODOTETUT MAKSUT *(euroa)*	
Kiinteät markkinointimaksut	[…]*
Kuukausittaiset toimintamaksut	13 943
Toimintamaksut yhteensä	97 601
Maksut yhteensä	[…]*
NETTOTULOS *(euroa)* **TAKAISINPERITTÄVÄ MÄÄRÄ**	**– 318 569**

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Valtiontuki, jota Saksa on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti myöntänyt Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle vuosina 2000–2011 rahoittamalla vuosien 2000–2011 infrastruktuuri-investointeja, soveltuu sisämarkkinoille.

2. Valtiontuki, jota Saksa on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti myöntänyt Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:lle vuosina 2000–2011 rahoittamalla vuosien 2000–2011 toiminta-tappioita, soveltuu sisämarkkinoille.

3. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin 3 päivänä maaliskuuta 2003 tekemä lentoasemapalvelusopimus yhdessä Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin 7 päivänä huhtikuuta 2003 tekemän markkinointipalvelusopimuksen ja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja AMS:n 28 päivänä elokuuta 2008 tekemän markkinointipalvelusopimuksen kanssa ei ole valtiontukea.

4. Valtiontuki, jota Saksa on myöntänyt Ryanairille/AMS:lle Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin 3 päivänä maaliskuuta 2003 tekemän lentoasemapalvelusopimuksen, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja Ryanairin 7 päivänä huhtikuuta 2003 tekemän markkinointipalvelusopimuksen ja Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH:n ja AMS:n 25 päivänä tammikuuta 2010 tekemän markkinointipalvelusopimuksen yhdistelmällä, ei sovellu sisämarkkinoille.

2 artikla

1. Saksan on perittävä 1 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu sisämarkkinoille soveltumaton tuki takaisin tuensaajilta.

2. Kun otetaan huomioon, että Ryanair ja AMS ovat tämän päätöksen kannalta yksi taloudellinen kokonaisuus, niiden on maksettava yhteisvastuullisesti takaisin valtiontuki, jonka ne kummatkin ovat saaneet 3 päivänä maaliskuuta 2003 tehdyn lentoasemapalvelusopimuksen, 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn markkinointisopimuksen ja 25 päivänä tammikuuta 2010 tehdyn markkinointisopimuksen yhdistetyn soveltamisen perusteella.

3. Takaisinperittäviin määriin on sisällytettävä korko alkaen siitä, kun tuki on asetettu tuensaajien käyttöön, tuen todelliseen takaisinperintään saakka.

4. Korolle on laskettava korkoa asetuksen (EY) N:o 794/2004 V luvun säännösten mukaisesti.

5. Saksan on peruutettava kaikki 1 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun tuen jäljellä olevat maksuerät tämän päätöksen hyväksymispäivästä lukien.

3 artikla

1. Edellä 1 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tosiasiallisesti.

2. Saksan on huolehdittava siitä, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.

4 artikla

1. Saksan on toimitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta seuraavat tiedot:

a) tuensaajien saaman tuen kokonaismäärä (tuki ja korko);

b) tuensaajilta 2 artiklan mukaisesti takaisinperittävä kokonaismäärä (tuki ja siitä perittävä korko);

c) yksityiskohtainen kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi;

d) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaajat on määrätty maksamaan tuki takaisin.

2. Saksan on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka, kunnes 2 artiklassa tarkoitetun tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Sen on annettava viipymättä komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on annettava myös yksityiskohtaisia tietoja tuensaajilta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 15 päivänä lokakuuta 2014.

Komission puolesta
Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaja