II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/2336 HATÁROZATA

(2017. február 7.)

SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) és SA.31149 (2012/C) – Németország a Flughafen Lübeck GmbH, az Infratil Limited, a Ryanair, valamint a repülőteret használó légitársaságok számára nyújtott feltételezett állami támogatásról

(az értesítés a C(2017) 602. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

miután a fent említett cikkel összhangban felhívta ([1]) az érdekelteket észrevételeik megtételére, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

miután a fent említett cikkel összhangban felhívta ([2]) az érdekelteket észrevételeik megtételére, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. *AZ SA.21877. SZÁMÚ ELJÁRÁS*

(1) 2002-ben, 2003-ban, 2004-ben, 2005-ben és 2006-ban az Air Berlin légitársaság, egy környezetvédelemmel foglalkozó nem kormányzati szervezet (Bund für Umwelt und Naturschutz – Környezet- és Természetvédelmi Szövetség), valamint magánszemélyek több panaszt is benyújtottak a Bizottsághoz a Flughafen Lübeck GmbH-nak (a továbbiakban: FLG), az Infratil Limited vállalatnak (a továbbiakban: Infratil) ([3]) és a Ryanair légitársaságnak ([4]) nyújtott feltételezett állami támogatással kapcsolatban.

(2) 2005. november 7-én a Bizottság tájékoztatást kért Németországtól, amelyet Németország a 2006. február 7-i levelében adott meg. A Bizottság 2006. március 22-i levelében további tájékoztatást kért, amelyre Németország 2006. június 12-én válaszolt. A Bizottság szolgálatai, az Infratil, a repülőtér üzemeltetőjének többségi tulajdonosa és Lübeck Hanza-város részvételével 2006. október 14-én és 2006. december 4-én tartottak találkozót. E találkozót követően az Infratil 2006. október 16-án és 31-én, november 6-án, valamint december 4-én, 6-án és 21-én e-mailben és faxon további információkat bocsátott rendelkezésre.

([1]) HL C 287., 2007.11.29., 27. o.
([2]) HL C 295., 2007.12.7., 29. o. és HL C 241., 2012.8.10., 56. o.
([3]) Az *Infratil* az energetika, a repülőterek és a tömegközlekedés terén végrehajtott infrastrukturális beruházásokra szakosodott új-zélandi holdingtársaság. Az Infratil különösen a következő repülőterek tulajdonosa és üzemeltetője volt: Wellington International Airport, Új-Zéland; Glasgow Prestwick Airport és Kent International Airport, Egyesült Királyság. Időközben a társaság az európai repülőterekben szerzett részesedéseit eladta.
([4]) A *Ryanair* egy ír légitársaság, és tagja az Európai Diszkont Légitársaságok Szövetségének (European Low Fares Airlines Association – ELFAA). A légitársaság üzleti tevékenysége másodlagos regionális repülőterekre terjed ki. A légitársaság jelenleg mintegy 160 európai rendeltetési repülőtérre indít járatokat. A Ryanair egy 272 gépből álló flottát üzemeltet, mindegyik gép 189 ülőhelyes Boeing 737-800 típusú repülőgép. A Ryanair az eljárás megindításáról szóló 2007. évi határozat időpontjában a lübecki repülőtérről hetente 23 járatot indított öt európai rendeltetési repülőtérre: London–Stansted (Egyesült Királyság), Milánó–Bergamo és Pisa (Olaszország), Palma de Mallorca (Spanyolország) és Stockholm–Skavsta (Svédország).

(3) Németország 2007. január 18-i levelében felkérte a Bizottságot, hogy függessze fel az előzetes vizsgálati eljárást. 2007. május 2-i levelében a Bizottság elutasította ezt a kérést.

(4) 2007. április 24-én Németország további észrevételeket terjesztett a Bizottság elé. 2007. június 21-én Németország és a Bizottság szolgálatai találkozót tartottak.

(5) 2007. július 10-i levelében a Bizottság közölte Németországgal határozatát, hogy a lübecki repülőtér finanszírozása, a Lübeck Hanza-város és az Infratil közötti pénzügyi kapcsolatok, valamint a repülőtér és a Ryanair közötti pénzügyi kapcsolatok miatt megindítja az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló 2007. évi határozat). A hivatalos vizsgálati eljárást SA.21877 (C 24/2007) számon vették nyilvántartásba.

(6) Az eljárás megindításáról szóló 2007. évi határozat helyesbítését 2007. október 24-én fogadták el.

(7) Az eljárás megindításáról szóló határozatot 2007. november 29-én tették közzé *az Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([1]). A helyesbítést 2007. december 7-én tették közzé ([2]). A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy a közzététel időpontját követő egy hónapon belül tegyék meg a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.

(8) A Bizottság a Ryanair, az Air Berlin, az Infratil, az FLG, két nem kormányzati szervezet ([3]), a Lübecki Ipari és Kereskedelmi Kamara (a továbbiakban: IHK Lübeck) ([4]), a Német Légitársaságok Országos Szövetsége (a továbbiakban: BDF) és magánszemélyek ([5]) észrevételeit kapta meg az ügyben. Németország 2008. április 17-én válaszolt ezekre az észrevételekre.

(9) A Bizottság által megbízott független tanácsadó vállalat, az Ecorys, 2008. július 24-én tájékoztatást kért Németországtól, hogy jelentést készítsen ebben az ügyben. Németország 2008. augusztus 1-jén a Bizottsághoz fordult, hogy megtámadja az Ecorys információk és dokumentumok beszerzéséhez való jogát. A Bizottság 2008. augusztus 8-án válaszolt a megkeresésre, és megerősítette, hogy a Bizottság ebben az ügyben az Ecorys vállalatra ruházta hatásköreit. Ezt követően a kért információk 2008. szeptember 18-án megérkeztek.

(10) 2009. április 16-án a Bizottság további tájékoztatást kért Németországtól. Németország 2009. április 21-én, majd egy újabb alkalommal, 2009. július 7-én a határidő meghosszabbítását kérte. A kért információkat 2009. október 30-án adták át. 2009. október 29-én a Bizottság kiegészítő információkat kért, amelyeket Németország 2009. december 16-án adott át.

(11) 2010. október 17-én a Bizottság az Air Berlin légitársaságtól kapott információkat.

(12) 2011. március 28-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért Németországtól. Németország 2011. április 15-én a határidő meghosszabbítását kérte. 2011. április 20-án a Bizottság megadta Németországnak ezt a határidő-hosszabbítást. 2011. április 21-én Németország újabb határidő-hosszabbítást kért, amelyet a Bizottság 2011. április 27-én megadott. Németország a kért információk első részét 2011. május 16-án nyújtotta be. A Bizottság 2011. május 20-i levelében közölte, hogy a benyújtott információkat hiányosnak tartja, és kérte a fennmaradó információk átadását. Németország 2011. június 7-i levelében vitatta ezt a véleményt. A Bizottság 2011. június 15-én válaszolt, és kérte a hiányzó információk átadását.

(13) 2011. április 8-án a Bizottság egy kérdőívet adott át a Ryanair légitársaságnak. A válaszokat 2011. július 4-én közölték a Bizottsággal. A Bizottság 2011. július 18-án továbbította ezeket a válaszokat Németországnak, és kérte tőle, hogy 2011. augusztus 18-ig tegye meg észrevételeit. 2011. augusztus 8-án a Bizottság átadta Németországnak a Ryanair válaszainak lefordított változatát, és 2011. szeptember 9-ig meghosszabbította Németország válaszadási határidejét. Németország végül 2011. szeptember 8-án terjesztette a Bizottság elé észrevételeit. 2012. február 7-én a Bizottság kiegészítő információkat kért a Ryanair légitársaságtól az Oxera elemzésével kapcsolatban, amelyet a Ryanair 2011. július 4-én nyújtott be. A Ryanair 2012. február 13-án a válaszadási határidő meghosszabbítását kérte. 2012. február 16-án az Oxera az egyik feltett kérdés pontosítását kérte a Bizottságtól. A Bizottság 2012. február 17-én pontosította a kérdést. A Ryanair 2012. április 13-án nyújtotta be észrevételeit. A Bizottság 2012. június 27-én továbbította ezeket az észrevételeket Németországnak. Németország 2012. szeptember 10-én foglalt állást a Ryanair válaszával kapcsolatban.

([1]) HL C 287., 2007.11.29., 27. o.
([2]) HL C 295., 2007.12.7., 29. o.
([3]) Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung Groß Grönau e.V. („Védegylet a repülés által okozott zajszinttel szemben Lübeckben és Groß Grönau térségében" bejegyzett egyesület) és a Check-in Lübeck e.V.
([4]) Lübecki Ipari és Kereskedelmi Kamara (IHK).
([5]) Peter C. Klanowski és Horst Conrad.

(14) Az Ecorys 2011. március 29-i zárójelentését 2011. június 29-én küldték el Németországnak, és felkérték, hogy fűzzön hozzá észrevételeket. Németország 2011. augusztus 24-én kapta meg a jelentés fordítását azzal a kéréssel, hogy 2011. szeptember 26-ig fűzzön hozzá észrevételeket. Németország 2011. október 10-én nyújtotta be észrevételeit.

(15) 2011. június 30-án Németország átadta a Bizottság által kért információk második felét. Németország 2011. június 29-én válaszolt a Bizottság 2011. június 15-i levelére. A Bizottság 2011. július 5-én felkérte Németországot a hiányzó információk benyújtására. Németország 2011. július 15-én nyújtotta be ezeket a hiányzó információkat.

(16) A Ryanair 2011. július 4-én észrevételt küldött a Bizottságnak, amelyet 2011. augusztus 8-án továbbítottak Németországnak. Németország 2011. október 8-án nyilvánított véleményt erről a válaszról.

(17) 2012. február 20-án a Bizottság további tájékoztatást kért Németországtól. Németország 2012. március 19-én kérte, hogy 2012. április 17-ig hosszabbítsák meg a válaszadásra nyitva álló határidőt. Ezt a hosszabbítást a Bizottság 2012. március 21-én megadta. Németország 2012. április 17-i levelében válaszolt a Bizottság 2012. február 24-i kérdéseire. A Bizottság 2012. április 18-án a határidő meghosszabbításának lehetőségét kizárva felszólította Németországot, hogy 2012. április 28-ig nyújtsa be a hiányzó információkat. Emellett a Bizottság közölte, hogy ha nem tartják be a határidőt, akkor a 659/1999/EK tanácsi rendelet ([1]) 10. cikkének (3) bekezdése szerint információnyújtási rendelkezést ad ki. A Bizottság és Németország 2012. május 2-án találkozót tartott. 2012. május 3-án a Bizottság 2012. május 11-ig meghosszabbította a határidőt. 2012. május 7-i levelében Németország felhívta a figyelmet a Bizottság egyik eljárástechnikai hibájára, és megtagadta a további információszolgáltatást.

(18) 2013. április 10-én a Ryanair átadott a Bizottságnak egy jelentést az Oxera által a piacgazdasági szereplő elvével kapcsolatban alkalmazott megközelítésről. Ezt a jelentést 2013. május 3-án továbbították Németországnak. A Ryanair további észrevételeit 2013. december 20-ig továbbították a Bizottságnak.

(19) 2014. február 24-i levelében a Bizottság felkérte a Ryanair légitársaságot, hogy tegye meg észrevételeit a 2014. évi légiközlekedési iránymutatások ([2]) alkalmazásáról. 2014. március 21-i levelében a Bizottság felkérte az Infratil vállalatot, hogy tegye meg észrevételeit a 2014. évi légiközlekedési iránymutatásokról. A 2014. évi légiközlekedési iránymutatásokkal kapcsolatos észrevételek benyújtására vonatkozó hivatalos felhívást a Hivatalos Lap 2014. április 15-i számában ([3]) tették közzé. Németország 2014. május 12-én nyújtotta be észrevételeit. Az Air Berlin, az Infratil és a *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung Groß Grönau eV („Védegylet a repülés által okozott zajszinttel szemben Lübeckben és Groß Grönau térségében" bejegyzett egyesület)* (a továbbiakban: SGF) ([4]) nyújtott be további észrevételeket.

1.2. *AZ SA.27585. ÉS SA.31149. SZÁMÚ ELJÁRÁS*

(20) 2009. január 28-án az SGF panaszt nyújtott be az SA.21877. számú állami támogatási ügyben. A panaszt állami támogatási ügyként a CP 31/2009 (SA.27585) szám alatt vették nyilvántartásba.

(21) 2009. február 5-i levelében a Bizottság tájékoztatást kért Németországtól a lübecki repülőtérről szóló sajtóközleményekkel kapcsolatban. Németország a 2009. március 5-i és 12-i levelében válaszolt.

(22) 2009. április 16-i levelében a Bizottság további információkat kért Németországtól. Németország erre 2009. július 9-én válaszolt.

(23) 2010. június 22-én és 30-án az SGF újabb panaszt nyújtott be, amelyben azt adta elő, hogy Németország további jogellenes állami támogatásokat nyújt az FLG-nek és az Infratil vállalatnak. A panaszt CP 162/2010 (SA.31149) állami támogatási számon vették nyilvántartásba.

(24) A Bizottság 2010. július 7-én kelt levelében eljuttatta azt a panaszt Németországnak, és tájékoztatást kért. Németország 2010. július 13-án kelt levelében kérte a válaszadásra nyitva álló határidő meghosszabbítását. 2010. október 14-i levelében a Bizottság megadta Németországnak ezt a hosszabbítást.

([1]) A Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének [jelenleg az EUMSZ 108. cikke] alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).
([2]) A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).
([3]) HL C 113., 2014.4.15., 30. o.
([4]) Az SGF egy olyan nem kormányzati szervezet, amelyet a környezettel kapcsolatos egyes tervek és programok kidolgozásánál a nyilvánosság részvételéről, valamint a nyilvánosság részvétele és az igazságszolgáltatáshoz való jog tekintetében a 85/337/EGK és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. május 26-i 2003/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 156., 2003.6.25., 17. o.) rendelkezései szerint jegyeztek be.

(25) 2011. március 28-i levelében a Bizottság további információkat kért Németországtól. 2011. április 8-i levelében a Bizottság tájékoztatást kért a Ryanair légitársaságtól az FLG-vel kötött szerződéseiről.

(26) Németország kérte, hogy 2011. július 15-ig hosszabbítsák meg a válaszadásra nyitva álló határidőt. 2011. április 20-i levelében a Bizottság felszólította Németországot, hogy 2011. április 28-ig nyilatkozzon a szóban forgó panaszokról. Németország a 2011. április 21-én kelt levelében további határidő-hosszabbítást kért. 2011. április 27-i levelében a Bizottság 2011. május 16-ig hosszabbította meg a határidőt. Németország 2011. május 16-án adott tájékoztatást.

(27) 2011. május 20-án a Bizottság a 659/1999/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdése szerint emlékeztető levelet küldött, amelyben ismertette, hogy az átadott információk hiányosak voltak. A válaszadási határidő 2011. június 7. volt. Németország a 2011. június 7-i levelében válaszolt, és visszautasította, hogy a 2011. május 20-i levél emlékeztető levél lett volna a 659/1999/EK rendelet értelmében, mivel a kérdések közül kettőt nyilvánvalóan átfogalmaztak, az egyik kérdés pedig Németország szerint új volt.

(28) 2011. június 15-i levelében a Bizottság egy második emlékeztetőt küldött Németországnak a 659/1999/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdése szerint, és lehetőséget adott arra, hogy 2011. június 29-ig benyújtsák az információkat. A Bizottság közölte, hogy ha nem tesznek eleget ennek az emlékeztetőnek, a Bizottság mérlegeli egy információnyújtási rendelkezés kiadását. Németország a 2011. június 29-én kelt levélben válaszolt néhány kérdésre, és közölte a Bizottsággal, hogy a fennmaradó kérdésekre 2011 júliusa folyamán ad választ.

(29) A 2011. július 4-i levélben a Bizottság további információkat kapott a Ryanair légitársaságtól.

(30) 2011. július 5-i levelében a Bizottság egy harmadik emlékeztetőt küldött Németországnak a 659/1999/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdése szerint, és lehetőséget adott arra, hogy a még nem tisztázott kérdéseket 2011. július 15-ig megválaszolják. Németország 2011. július 15-i levelében válaszolt.

(31) A Bizottság 2011. július 18-i levelében továbbította Németországnak a Ryanair 2011. július 4-i válaszait, és felszólította, hogy tegye meg észrevételeit. Németország kérte, hogy a fordítsák le német nyelvre a Ryanair által előadottakat. A Bizottság a 2011. augusztus 8-i levelében továbbította Németországnak a szöveg német nyelvű változatát.

(32) Németország 2011. szeptember 8-án foglalt állást a Ryanair által előadottakkal kapcsolatban. 2012. február 7-én a Bizottság kiegészítő információkat kért a Ryanair légitársaságtól az Oxera elemzésével kapcsolatban. A Ryanair 2012. február 13-án a válaszadási határidő meghosszabbítását kérte. 2012. február 16-án pontosítást kértek a Bizottság által feltett egyik kérdéssel kapcsolatban. A Bizottság 2012. február 17-én pontosította a kérdést.

(33) 2012. február 22-i levelében a Bizottság közölte Németországgal azt a határozatát, hogy az Infratil, az FLG, a Ryanair és egyéb, a lübecki repülőtérről induló légitársaságok javára nyújtott esetleges állami támogatás miatt megindítja az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló 2012. évi határozat) ([1]). A 2012. március 14-én kelt levélben megfogalmazott válaszában Németország arra kérte a Bizottságot, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban bizonyos információkat takarjon ki. 2012. március 20-i levelében a Bizottság részben eleget tett ennek a kérésnek, ugyanakkor kifejtette, hogy bizonyos információkat nem áll módjában kitakarni. 2012. április 3-i levelében emellett Németország kifogást emelt a Bizottságnak a bizalmas információkkal kapcsolatos álláspontjával szemben. A Bizottság ezzel kapcsolatban 2012. április 25-én átadott Németországnak egy dokumentumot, amelyhez mellékelte az eljárás megindításáról szóló 2012. évi határozatnak egy újabb változatát, valamint további érveket sorolt fel.

(34) A Ryanair 2012. március 2-án azt kérelmezte a Bizottságtól, hogy a bizalmas információk közzétételének megakadályozása érdekében közzététele előtt betekinthessen az eljárás megindításáról szóló 2012. évi határozatba. A Bizottság 2012. március 6-án válaszolt, és felhívta a figyelmet arra, hogy a tagállam feladata átadni a Ryanair légitársaságnak ezeket az információkat. A Ryanair, a Bizottság és Németország között folytatott hosszasabb eszmecsere után a Ryanair 2012. április 27-én több kérelmet nyújtott be a bizalmas információk törlésére, és bírálatot fogalmazott meg az eljárással kapcsolatban. Emellett Németország 2012. április 30-án több kérelmet nyújtott be a Bizottsághoz, hogy a Ryanair részéről bizonyos információkat takarjanak ki. 2012. június 29-én továbbították a Ryanair légitársaságnak az eljárás megindításáról szóló 2012. évi határozat kitakart szövegrészeket tartalmazó változatát.

(35) A Bizottság 2012. február 7-i felszólításának megfelelően a Ryanair a 2012. április 13-i levelében előadta észrevételeit. A Bizottság 2012. június 27-én továbbította ezeket az észrevételeket Németországnak. Németország 2012. szeptember 10-én foglalt állást a Ryanair válaszával kapcsolatban.

([1]) Az eljárás megindítása előtt megvizsgálták a CP 31/2009 (SA.27585) és a CP 162/2010 (SA.31149) számú ügyben tárgyalt intézkedéseket.

(36) 2012. február 24-i levelében a Bizottság felkérte Németországot, hogy 20 napon belül adjon további felvilágosítást az ügyben. Németország 2012. március 19-én kérte, hogy 2012. április 20-ig hosszabbítsák meg a határidőt. 2012. március 21-i levelében a Bizottság 2012. április 17-ig hosszabbította meg a határidőt. Németország 2012. április 17-én nyújtotta be a kért információkat. A Bizottság 2012. április 18-i levelében közölte, hogy a Németország által benyújtott információkat hiányosnak tartja, és kérte, hogy 2012. április 28-ig küldjék meg a hiányzó információkat. Emellett a Bizottság közölte, hogy ha nem tartják be a határidőt, akkor a 659/1999/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdése szerint információnyújtási rendelkezést ad ki. 2012. május 3-án a Bizottság egy újabb levélben sürgette Németországot, hogy 2012. május 11-ig nyújtsa be a hiányzó információkat.

(37) Németország 2012. május 14-én nyújtotta be a Bizottságnak az észrevételeit az eljárás megindításáról szóló 2012. évi határozattal kapcsolatban.

(38) Az eljárás megindításáról szóló 2012. évi határozatot 2012. augusztus 10-én tették közzé a Hivatalos Lapban ([1]). Minden érdekelt fél lehetőséget kapott arra, hogy egy hónapon belül észrevételeket fűzzön a határozathoz. A Ryanair két levélben, 2012. augusztus 16-án és 2012. augusztus 22-én kérte a válaszadásra nyitva álló határidő 2012. szeptember 24-ig történő meghosszabbítását. A Wizz Air 2012. augusztus 24-én 2012. szeptember 24-ig kért hosszabbítást. Az Infratil 2012. augusztus 31-én kérte, hogy 2012. október 10-ig hosszabbítsák meg a határidőt. 2012. szeptember 5-én Lübeck Hanza-város és az FLG kérelmezte a Bizottságtól, hogy 2012. október 10-ig hosszabbítsa meg a határidőt. 2012. szeptember 7-én a Német Közforgalmú Repülőterek Országos Szövetsége (a továbbiakban: ADV) ([2]) a határidő 2012. október 10-ig történő meghosszabbítását kérte. Ugyanezen a napon a Bizottság a Ryanair, a Wizz Air, az ADV, Lübeck Hanza-város, az FLG és az Infratil számára meghosszabbította a határidőt.

(39) 2012. szeptember 9-én a Pro Airport Lübeck e.V. előadta észrevételeit.

(40) 2012. szeptember 10-én a Flughafen Hamburg GmbH és Schleswig-Holstein tartomány kormánya az észrevételek benyújtására nyitva álló határidő 2012. október 10-ig történő meghosszabbítását kérelmezte a Bizottságnál. A következő nap a Bizottság meghosszabbította ezt a határidőt. Az SGF 2012. szeptember 10-én nyújtotta be észrevételeit a Bizottságnak.

(41) A Ryanair 2012. szeptember 24-én adta elő észrevételeit a Bizottságnak, beleértve az Oxera egyik jelentését is. Lübeck Hanza-város 2012. október 8-án nyújtotta be észrevételeit a Bizottságnak. A Bizottság 2012. október 10-én megkapta az ADV, az FLG, az Infratil és a Wizz Air észrevételeit, beleértve az Oxera egyik jelentését is. Ugyanezen a napon a Ryanair benyújtotta az Oxera több jelentését is.

(42) A Bizottság 2014. május 3-án átadta Németországnak az Oxera-jelentések nem bizalmas változatát, és felkérte Németországot, hogy adja elő észrevételeit.

(43) 2013. május 15-én, 2014. január 17-én és 2014. január 31-én a Ryanair további információkat nyújtott be.

(44) 2013. február 11-i levelében a Bizottság felszólította Németországot, hogy 20 napon belül nyújtsa be a lübecki repülőtér privatizálásával kapcsolatos valamennyi szerződést. A 2014. február 28-i levélben elutasították, hogy a Bizottság betekinthessen a szerződésekbe, mivel a lübecki repülőtér privatizálása nem tárgya ennek az eljárásnak. A Bizottság és Németország közötti egyeztetéseket követően Németország a 2014. március 13-i levelében benyújtotta a lübecki repülőtér privatizálásával kapcsolatos részletes információkat.

(45) A Bizottság 2013. február 24-én és 2014. március 17-én tájékoztatta Németországot a 2014. évi légiközlekedési iránymutatások bevezetéséről és ezen iránymutatások jelentőségéről a szóban forgó eljárást illetően, továbbá felkérte Németországot, hogy tegye meg észrevételeit. Válaszul Németország 2014. március 27-én információkat nyújtott be. A Wizz Air a 2014. április 30-i levelében, Németország pedig a 2014. május 12-i levelében adott további válaszokat.

(46) A Ryanair 2014. szeptember 2-i, szeptember 12-i és szeptember 26-i leveleiben az Oxera újabb jelentéseit mutatta be, amelyek a piacgazdasági szereplő elvét illetően a Bizottság által jelenleg követett megközelítéssel foglalkoztak.

1.3. *EGYESÍTETT ELJÁRÁS AZ SA.21877., AZ SA.27585. ÉS AZ SA.31149. INTÉZKEDÉS TEKINTETÉBEN*

(47) A Bizottság 2014-ben egyesítette az SA.21877., az SA.27585. és az SA.31149. számú eljárást.

(48) 2014. szeptember 30-i levelében a Bizottság további információkat kért Németországtól.

([1]) HL C 241., 2012.8.10., 56. o.
([2]) A Német Közforgalmú Repülőterek Munkaközössége (Német Közforgalmú Repülőterek Országos Szövetsége).

(49) Németország 2014. október 6-án kérelmezte a Bizottságtól, hogy 2014. november 30-ig hosszabbítsa meg a kért információk benyújtására nyitva álló határidőt. A Bizottság 2014. november 17-ig meghosszabbította a határidőt. 2014. november 21-én a Bizottság emlékeztető levelet küldött Németországnak, hogy 2014. december 3-ig pótolja a kért információk benyújtását. A Bizottság közölte, hogy ha nem tesznek eleget ennek az emlékeztető levélnek, akkor a 659/1999/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdése szerint információnyújtási rendelkezést ad ki. Németország 2014. december 3-án adta át a kért információkat. Egy 2014. december 18-án tartott telefonkonferencia után Németország 2015. január 12-én és 14-én további információkat nyújtott be.

(50) A Ryanair légitársaságtól a Bizottság a 2015. január 26-i, 2015. február 9-i és 2015. február 27-i e-mailekben kapta meg a válaszokat.

(51) 2015. január 30-án az Air Berlin jelezte, hogy érdekelt a Ryanair javára nyújtott feltételezett állami támogatásról szóló bizottsági határozatban.

(52) 2015. március 23-i levelében a Bizottság továbbította a harmadik felek további észrevételeit, és felkérte Németországot, hogy foglaljon állást azokkal kapcsolatban. Németország 2015. április 9-én válaszolt, amikor is kifejtette észrevételeit a harmadik felek által előadottakkal kapcsolatban.

(53) Egy 2015. április 20-i e-mailben a Bizottság további információkat kért a Yasmina Flughafenmanagement GmbH társaságról (a továbbiakban: Yasmina) ([1]), amely 2013-ban és 2014-ben a lübecki repülőtér üzemeltetője volt. 2015. május 4-én további kérdéseket intéztek Németországhoz az Infratil által az eladási opcióért fizetett árról.

(54) Lübeck Hanza-város 2015. május 5-én válaszolt a Yasmina társaságot érintő kérdésekre. Németország 2015. május 11-i levelében válaszolt a Bizottság felkérésére, hogy szolgáltasson további információkat az eladási opció áráról.

(55) 2015. május 13-án a Bizottság kérdést intézett az Oxerához a jégtelenítési díjra nyújtott feltételezett állami támogatásról. Erre válaszul az Oxera 2015. május 18-án jelentést nyújtott be a jégtelenítésről.

(56) A Bizottság 2015. május 22-én e-mailben kérte az Oxerát, hogy pontosítsa a Ryanair és az FLG között 2010-ben létrejött kiegészítő megállapodások megtérüléséről készített 2014. szeptemberi és 2015. februári jelentéseit. A Bizottság 2015. május 28-án megfelelő választ kapott.

(57) A Bizottság 2015. június 23-án további tájékoztatást kért Németországtól. A válasz 2015. június 25-én és július 3-án érkezett meg. 2015. június 29-én a Bizottság további kérdéseket intézett Németországhoz, amelyekre az a 2015. július 24-i levelében adott választ.

(58) 2015. július 3-án a Bizottság megkapta a Ryanair légitársaságtól az Oxera magyarázó közleményét.

(59) A Bizottság 2015. augusztus 4-én további tájékoztatást kért Németországtól. 2015. szeptember 10-én kapott választ.

(60) A Ryanair 2015. november 30-án egy újabb Oxera-közleményt nyújtott be a Bizottságnak, amely a repülőtér általános nyereségességével összefüggésben a piacgazdasági szereplő elve szempontjából értékelte a repülőtér és a légitársaságok között létrejött megállapodásokat. Lübeck Hanza-város 2016. január 20-án, Németország pedig 2016. február 19-én nyújtott be kiegészítő információkat.

1.4. *AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ 2012. ÉVI HATÁROZAT MEGTÁMADÁSA A REPÜLŐTÉRI DÍJSZABÁS TEKINTETÉBEN*

(61) Lübeck Hanza-város kérelmezte, hogy részben semmisítsék meg az eljárás megindításáról szóló 2012. évi határozatot. A Törvényszék a lübecki repülőtéren alkalmazott 2006. évi repülőtéri díjszabás (a továbbiakban: a 2006. évi díjszabás) tekintetében megsemmisítette az eljárás megindításáról szóló 2012. évi határozatot ([2]). A Bizottság fellebbezett az ítélettel szemben. A Bíróság helyben hagyta a Törvényszék ítéletét ([3]). Következésképpen az eljárás megindításáról szóló 2012. évi határozatot a 2006. évi díjszabás tekintetében jogerősen megsemmisítették. A 2006. évi díjszabás tehát nem képezi e határozat tárgyát.

([1]) A Yasmina a 3 Y Logistic und Projektbetreuung GmbH (a továbbiakban: 3Y) 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalata volt; a 3Y egy természetes személy, a szaúd-arábiai Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi tulajdonában lévő befektetési társaság. A Yasmina társaságot a lübecki repülőtér megvásárlására és üzemeltetésére hozták létre.

([2]) A Törvényszék T-461/12. sz. *Hansestadt Lübeck kontra Európai Bizottság* ügyben 2014. szeptember 9-én hozott ítélete (ECLI:EU:T:2014:758).

([3]) A Törvényszék C-524/14 P. sz. *Európai Bizottság kontra Hansestadt Lübeck* ügyben 2016. december 21-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:2016:971).

2. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. *A VIZSGÁLAT HÁTTERE ÉS AZ INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEFÜGGÉSEI*

2.1.1. ***Vonzáskörzet, az utasforgalom alakulása és a repülőteret használó légitársaságok***

(62) A lübecki repülőtér Schleswig-Holstein tartományban, Hamburgtól mintegy 73 km-re található.

(63) Maga a repülőtér Hamburg és Öresund térségét (Koppenhága/Malmö térsége) adja meg vonzáskörzetének. A következő repülőterek érhetők el ebben a régióban:

— Hamburgi repülőtér (kb. 78 km-re van a lübecki repülőtértől, személygépkocsival kb. 65 perc menetidő)

— Rostocki repülőtér (kb. 134 km-re van a lübecki repülőtértől, személygépkocsival kb. 1 óra 19 perc menetidő)

— Brémai repülőtér (kb. 185 km-re van a lübecki repülőtértől, személygépkocsival kb. 1 óra 56 perc menetidő)

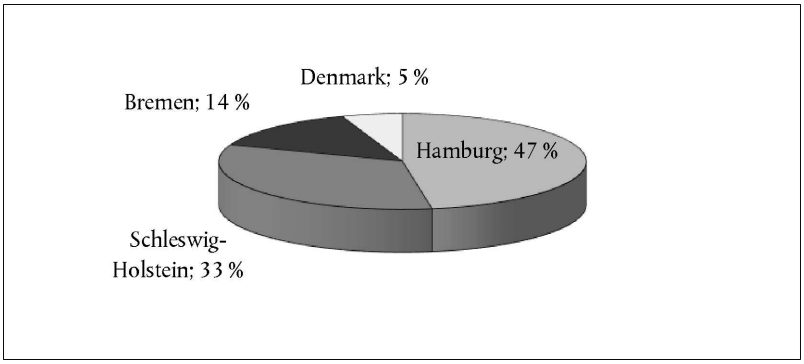
— Hannoveri repülőtér (kb. 208 km-re van a lübecki repülőtértől, személygépkocsival kb. 2 óra 8 perc menetidő)

— Koppenhágai repülőtér (kb. 280 km-re van a lübecki repülőtértől, személygépkocsival kb. 3 óra menetidő)

(64) A repülőtér egyik 2009-es piackutatása szerint a lübecki repülőtér (induló) utasainak túlnyomó többsége (47,20 %-a) Hamburgból érkezett. A repülőtér azzal számolt, hogy a Németország és Dánia közötti Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés elkészültével növekedni fog a dán (induló) utasok száma. Az Abbildung 1 áttekintést ad a lübecki repülőtér utasainak származásáról.

1. ábra

A lübecki repülőtér induló utasainak származása (2009-es piackutatás)



(65) A repülőtér utasforgalma az 1999. évi 48 652 főről 2010-re 546 146 főre emelkedett (lásd az 1. táblázatot). A repülőtér arra számított, hogy 2015-ig 2,2 millióra nő az utasok száma. Ez a fejlemény azonban nem következett be.

1. táblázat

Utasforgalom a lübecki repülőtéren 1999 és 2013 között [1]

Év	Utasszám
1999	48 652
2000	142 586
2001	192 726
2002	244 768
2003	514 560

Év	Utasszám
2004	578 475
2005	710 788
2006	677 638
2007	612 858
2008	544 339
2009	697 559
2010	546 146
2011	344 068
2012	359 974
2013	367 252

([1]) Lásd a lübecki repülőtér weboldalát: http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (időpont: 2015. május 22.)

(66) E határozat időpontjában egy légitársaság sem használta a lübecki repülőteret. Sem menetrend szerinti járatokat, sem charterjáratokat nem indítottak.

2.1.2. ***Tulajdoni viszonyok***

(67) A lübecki repülőteret eredetileg a Flughafen Lübeck GmbH, egy korlátolt felelősségű társaság üzemeltette. A repülőtéri infrastruktúra egy részének és a teleknek a tulajdonosa Lübeck Hanza-város maradt. Az FLG egy haszonbérleti szerződés alapján használhatta a repülőtéri infrastruktúrát. Az FLG tulajdonosi szerkezete az elmúlt években többször is megváltozott. 2005. november 30-ig az FLG minden tulajdonrészét (100 %) Lübeck Hanza-város birtokolta. A „2005. évi részesedésszerzési szerződés" keretében Lübeck Hanza-város 2005. december 1-jén eladta az FLG-ben meglévő tulajdonrészének 90 %-át az Infratil társaságnak. A fennmaradó 10 %-os kisebbségi részesedés továbbra is Lübeck Hanza-városnál maradt. A 2005. évi részesedésszerzési szerződés egy sor feltételt, valamint eladási és vételi opciókat tartalmazott mindkét fél számára (a további részleteket lásd a 2.3.1. szakaszban).

(68) Annak megakadályozása érdekében, hogy az Infratil gyakorolja eladási opcióját, Lübeck Hanza-város és az Infratil 2009-ben kiegészítő megállapodást írt alá. A kiegészítő megállapodás értelmében az Infratil köteles volt 2009 októberéig tovább üzemeltetni a repülőteret, és ezért cserébe bizonyos költségeit kompenzálták (lásd a 3. táblázatot).

(69) 2009 végén az Infratil élt eladási opciójával, és visszaadta részesedését Lübeck Hanza-városnak.

(70) 2009 novembere után újra Lübeck Hanza-város volt az FLG egyedüli tulajdonosa (100 %-os tulajdonrésszel). 2009 novemberében *Lübeck városi tanácsa* ([1]) úgy döntött, hogy 2010. február végéig egy új magánbefektetőt keres az FLG számára, és a repülőtér nem kap további finanszírozási forrást.

(71) 2010. április 25-én Lübeck polgárai helyi népszavazáson amellett álltak ki, hogy biztosítani kell a lübecki repülőtér fennmaradását. Lübeck Hanza-város további beruházásokat tartott szükségesnek a repülőtéri infrastruktúra javítása érdekében ahhoz, hogy privatizálja a repülőteret.

(72) 2012. augusztus 16-án Lübeck Hanza-város ajánlati felhívást tett közzé *az Európai Unió Hivatalos Lapjának* ([2]) mellékletében a lübecki repülőtér értékesítésére. 2012. szeptember 24-ig hét szándéknyilatkozat érkezett. 2012. október 15-ig öt fél nyújtott be indikatív, nem kötelező ajánlatot. 2012. november 20-ig három fél nyújtott be kötelező és végleges ajánlatot. A három ajánlatot összehasonlították. Ehhez egy olyan pontozási rendszert

([1]) Lübeck városi tanácsa a város polgárainak képviselőiből áll.
([2]) HL 2012/S 156-261107, 2012. augusztus 16. (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EN:HTML&tabId=1).

használtak, amely figyelembe vette mind a pénzügyi ajánlatot, mind pedig az üzleti és építési terveket. A frankfurti 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH ajánlata volt messze a legkedvezőbb, amely *az eszközállomány átruházását („Asset Deal”)* irányozta elő. A 3Y a Yasmina, a lübecki repülőtér megvásárlására és üzemeltetésére alapított korlátolt felelősségű társaság holdingtársasága. Lübeck *városi tanácsa* 2012. november 29-én jóváhagyta a feltételeket és az eladást. Az adásvételi szerződést 2012. december 14-én írták alá, és 2013. január 1-jén lépett hatályba. A Yasmina megszerezte az FLG eszközeinek egy részét. Azokat az eszközöket, amelyeket nem adtak el a Yasmina társaságnak, az FLG és Lübeck Hanza-város fúzióján keresztül Lübeck Hanza-városra ruházták át. Következésképpen az FLG mint önálló jogi személy megszűnt.

(73) A repülőtér folyamatos veszteségei miatt a Yasmina 2014 áprilisában bejelentette fizetésképtelenségét, aminek eredményeként 2014. április 23-án megindították a fizetésképtelenségi eljárást. 2014. augusztus 1-jén egy kínai befektető, a PuRen Germany GmbH (a továbbiakban: PuRen) vette át a lübecki repülőteret. A PuRen 2015 szeptemberében bejelentette fizetésképtelenségét, aminek eredményeként 2015. szeptember 30-án megindították a fizetésképtelenségi eljárást. 2016. július 1-jén a Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG (a továbbiakban: Stöcker) vette át a lübecki repülőteret.

(74) A Bizottság a következő intézkedéseket vizsgálta meg, amelyek adott esetben az FLG, az Infratil, a Ryanair és más légitársaságok javára nyújtott állami támogatásnak minősülhettek.

2.2. *AZ FLG SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

(75) A Bizottság a következő, az FLG-t előnyhöz juttató intézkedések tekintetében indított hivatalos vizsgálati eljárást:

— az 1978 és 2004 közötti időszak valamennyi veszteségének átvállalása,

— a telekre és a repülőtéri infrastruktúrára vonatkozó haszonbérleti szerződés (2006. január 1. előtt) piaci ár alatti áron,

— az FLG kereskedelmi bankoktól felvett több kölcsönéből származó valamennyi fennálló kötelezettség átvállalása,

— az FLG-nek a regionális repülőterekről szóló 2005. évi határozat ([1]) értelmében nyújtott beruházási támogatás és a határozat feltételezett megsértése,

— az FLG 2009 novembere óta felmerülő veszteségeinek kompenzálása,

— az infrastrukturális beruházások Lübeck Hanza-város és Schleswig-Holstein tartomány általi finanszírozása 2010 és 2015 között,

— a Lübeck Hanza-város által az FLG-nek nyújtott tagi kölcsön alárendelt követelésként történő besorolása.

2.3. *AZ INFRATIL SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

2.3.1. ***Az FLG tulajdonrészének eladása***

(76) Az FLG állandósuló üzemi veszteségei miatt Lübeck Hanza-város úgy döntött, hogy eladja az FLG-ben szerzett tulajdonrészét. A lehető legjobb vevő megtalálása érdekében a Hanza-város 2003. március 21-én ajánlati felhívást tett közzé *az Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(77) Lübeck Hanza-város öt vállalattól kapott szándéknyilatkozatot. A város négy vállalatnak kézbesítette a részletes információkat tartalmazó csomagot. Egy vállalat a határidő lejárta után, 2003. június 17-én nyújtotta be az ajánlatát.

(78) Csak egy vállalat, az Infratil nyújtott be hivatalos ajánlatot. Ezért Lübeck Hanza-város az Infratil társasággal kezdte meg a tárgyalásokat. Az első adásvételi szerződést 2005 márciusában kötötték meg. Ezt azonban ahhoz a feltételhez kötötték, hogy egy meghatározott időtartamon belül a repülőtér kifutópályájának meghosszabbítására vonatkozóan végleges tervezési engedélyt kell kiadni. A schleswigi másodfokú közigazgatási bíróság (a továbbiakban: *OVG Schleswig*) 2005. július 18-i ítélete ([2]) szerint azonban ezt a feltételt már nem lehetett teljesíteni.

([1]) A Bizottság N 644i/2002. számú ügyben 2005. január 19-én hozott határozata – Németország – A települési gazdasági infrastruktúra fejlesztése a regionális gazdasági struktúrák fejlesztésére irányuló közösségi keretterve 7. szakaszának II. része értelmében – i) A regionális repülőterek létrehozása vagy fejlesztése (HL C 126., 2005.5.12., 10. o.).

([2]) A lübecki repülőtér fejlesztésére vonatkozó 2005. január 20-i tervezési engedélyezési határozatot, amely több infrastrukturális intézkedést ölelt fel, a különböző felek a bíróságon támadták meg. Az ideiglenes eljárásban a másodfokú közigazgatási bíróság két jogerős határozatot hozott: a schleswigi másodfokú közigazgatási bíróság 2005. július 18-i 4MR1/05. számú határozata és a schleswigi másodfokú közigazgatási bíróság 2005. október 21-i 101/05. számú határozata. Ezen ítéletek alapján nem adták meg a tervezési engedélyt.

(79) Az ítélet mindkét fél tárgyalási pozícióját jelentősen befolyásolta. Mivel a közbeszerzési szerződés odaítélésére vonatkozóan korábban lefolytatott eljárás eredményeként csak egy ajánlat érkezett, Lübeck Hanza-város nem tartotta valószínűnek, hogy a repülőtér bővítésének felfüggesztése után több érdeklődő lenne. Ezért úgy döntött, hogy nem tesz közzé egy második ajánlati felhívást. Lübeck Hanza-város és az Infratil inkább új tények alapján kezdte meg újra a tárgyalásokat, és egy feltételekhez kötött privatizációs szerződésben állapodtak meg. 2005. október 24-én egy részesedésszerzési szerződést kötöttek (a továbbiakban: 2005. évi részesedésszerzési szerződés). A szerződés 2005. december 1-jén lépett hatályba.

(80) A 2005. évi részesedésszerzési szerződés értelmében Lübeck Hanza-város 2005. december 1-jével az Infratil társaságra ruházza át az FLG tulajdonrészének 90 %-át. Ellenszolgáltatásként az Infratil megfizette Lübeck Hanza-városnak a […] (*) EUR összegű úgynevezett „I. vételárat", valamint további […] EUR-t fizetett, amely a Lübeck Hanza-város által korábban az üzemeltetési költségek és az új beruházások finanszírozása céljából az FLG-nek nyújtott készpénzhitelnek felel meg. Az Infratil társaságnak át kellett vállalnia a repülőtér 2005-ös üzemi veszteségeit.

(81) Ezen túlmenően a 2005. évi részesedésszerzési szerződés azt is előírta, hogy az Infratil egy későbbi időpontig egy „II. vételárat" is megfizet […] EUR összegben, amennyiben a következő feltételek közül mindkettő teljesül:

a) a repülőtér egy szerződésben meghatározott tartalomra vonatkozóan (lásd a (82) preambulumbekezdést) feltétel nélküli és végleges tervezési engedélyt kap, amely nem ír elő az FLG számára aktív zajvédelmi intézkedéseket, mint például éjszakai repülési tilalmat vagy zajkvótát, illetve az FLG a szerződésben elfogadott intézkedések tekintetében egy bizonyos értékben építési munkálatokra ad megbízást;

b) 2008-ban legalább […] utast szállítanak, illetve ha az 1. feltétel már 2006-ban vagy 2007-ben teljesül, akkor 2006-ban legalább […] utast, illetve 2007-ben legalább […] utast szállítanak.

(82) A tervezési engedélyezési határozat szerződésben meghatározott tartalma a következőkre terjedt ki:

— a felszálló- és leszállópálya kiépítése,

— egy II. vagy III. kategóriájú műszeres leszállító rendszer („ILS CAT II" vagy „ILS CAT III") létrehozása,

— a parkolóhelyek bővítése,

— a meglévő repülőtér,

— a forgalmi előtér bővítése.

(83) A II. vételárból a következő tételeket kellett levonni:

— I. vételár ([…] EUR),

— a repülőtér üzemi veszteségei 2005-től 2008-ig összesen legfeljebb […] EUR összegben,

— az Air Berlin által a német polgári bíróságokon állami támogatás miatt kezdeményezett bírósági eljárás miatt felmerülő költségek, amelyeket Németország mintegy […] EUR összegre tesz,

— ha a szerződésben meghatározott tartalommal (lásd a (82) preambulumbekezdést) kiadják a tervezési engedélyt, a tervezési engedély (kompenzációs intézkedések költségei nélküli) költségeinek és egy […] EUR átalányösszegnek a különbözete; Németország […] EUR összegre becsüli ezt a különbözetet,

— ha nem adják meg a szerződésben meghatározott tartalommal (lásd a (82) preambulumbekezdést) a tervezési engedélyt, a tervezési engedély költségei.

(84) A 2005. évi részesedésszerzési szerződés értelmében a tervezési engedély költségei a likviditást érintő összes költséget felölelik. Ide tartoznak a tervezési engedélyezési eljárással kapcsolatos kompenzációs intézkedések ráfordításai 2005. október 1. és 2008. december 31. között.

(85) A 2005. évi részesedésszerzési szerződés emellett egy eladási opciót is tartalmazott, amelynek értelmében az Infratil az FLG-ben szerzett tulajdonrész eredeti megvásárlásától elállhatott és néhány, megállapodás szerinti költséget megtéríthetett, amennyiben

— a tervezési engedélyt nem adták ki, illetve a (82) preambulumbekezdésben említett intézkedések tekintetében az építési munkálatokat 2008. december 31-ig nem rögzítették szerződésben, és

— nem értek el egy bizonyos utasszámot.

(*) Bizalmas információ.

(86) Az eladási opció gyakorlása esetén Lübeck Hanza-városnak meg kellett térítenie az I. eladási árat, bizonyos veszteségeket pedig kompenzálnia kellett. A 2005. évi részesedésszerzési szerződés értelmében Lübeck Hanza-városnak […] EUR-t kellett fizetnie az Infratil részére, ha az él az eladási opcióval. Ez az összeg a következőkből tevődik össze:

2. táblázat

Az eladási opció ára 2008. december 31-én EUR-ban

Tagi kölcsön, 2005	[…]
+ a következőkre nyújtott tagi kölcsönök egyenlege	
ténylegesen jóváhagyott üzemi veszteségek	[…]
ténylegesen jóváhagyott beruházási költségek	[…]
– állami finanszírozás	[…]
+ a tervezési engedélyezési eljárás költségei	[…]
az Air Berlin által kezdeményezett bírósági eljárás költségei	[…]
= a nyújtott tagi kölcsön egyenlege	**[…]**
+ a tagi kölcsön 5 %-os éves kamata	[…]
+ I. vételár	[…]
Összesen	**[…]**

2.3.2. ***A 2009. évi kiegészítő megállapodás és az eladási opció újratárgyalása – további veszteségek, beruházások és egyéb költségek átvállalása***

(87) Az Infratil 2008-ban bejelentette, hogy él eladási opciójával, mivel a tervezési engedélyt nem bocsátották ki, az utasszám nem érte el a 2005. évi részesedésszerzési szerződésben meghatározott szintet, és az FLG üzemi veszteségei a vártnál magasabbak lettek. Hogy repülőtér-üzemeltetőként megtartsa az Infratil társaságot, Lübeck Hanza-város beleegyezett abba, hogy az eladási opció tekintetében újratárgyalják a 2005. évi részesedésszerzési szerződés bizonyos rendelkezéseit. Ennek eredményeként létrejött a 2009. évi kiegészítő megállapodás, amelyet 2008. november 12-én írtak alá. Ez a megállapodás megnövelte a Lübeck Hanza-város által a 2005. évi részesedésszerzési szerződés alapján az Infratil részére fizetendő eladási opciós árat a további veszteségekkel, beruházásokkal és egyéb költségekkel.

(88) A 2009. évi kiegészítő megállapodás alapján az új eladási opciós árat a következőképpen számították ki:

3. táblázat

Az eladási opció ára 2009. októberben EUR-ban

Az eladási opció ára (2008. december 31.)	[…]
+ […] % kamat az eladási opció ára után 2008-ban és 2009-ben	[…]
+ a következőkre nyújtott tagi kölcsönök egyenlege	
ténylegesen jóváhagyott üzemi veszteségek 2009-ben	[…]
ténylegesen jóváhagyott beruházási költségek 2009-ben	[…]
a tervezési engedélyezési eljárás költségei 2009-ben	[…]
egyéb ráfordítások 2009-ben	[…]
az Air Berlin által kezdeményezett bírósági eljárás költségei 2009-ben	[…]

= a nyújtott tagi kölcsön egyenlege	**[…]**
+ […] % kamat a tagi kölcsön után 2009-re vonatkozóan	[…]
– a kölcsön által nem fedezett kiadások 2009-ben	[…]
+ kollektív biztosítás kifizetéseinek kompenzációja (azaz a kollektív biztosítási díjak azon aránya, amelyek az FLG-hez rendelhetők)	[…]
Összesen	**[…]**

(89) Az Infratil által az FLG-nek nyújtott egyik tagi kölcsönnel összefüggésben Lübeck Hanza-városnak kollektív biztosítási összeget kellett fizetnie. Ez a biztosítás az Infratil által kezelt összes repülőteret fedezte. Az FLG-hez rendelhető költségrész […] EUR volt.

(90) Ennek megfelelően az eladási opciónak a 2009. évi kiegészítő megállapodás szerinti ára és az eladási opciónak azon ára közötti különbözet, amelyet Lübeck Hanza-városnak a 2005. évi részesedésszerzési szerződés alapján kellett volna fizetnie, […] EUR volt.

(91) Ellenszolgáltatásként az Infratil lemondott arról a jogáról, hogy 2009. október 22. előtt gyakorolja eladási opcióját, és további részesedési jogokat biztosított Lübeck Hanza-városnak. Az Infratil emellett benyújtotta Lübeck Hanza-városnak az FLG és a Ryanair közötti szándéknyilatkozatot, amelyben mindkét fél megerősítette, hogy növelni fogják az utasszámot, és a Ryanair bázisának a lübecki repülőtéren történő létrehozása tekintetében együtt fognak működni.

2.4. *A RYANAIR SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

2.4.1. ***A 2000. évi megállapodás***

(92) 2000-ig az FLG által üzemeltetett repülőtér olyan repülőtér volt, amely a charterjáratok és az általános légi forgalom által realizált, légi forgalommal összefüggő tevékenységből származó bevételekből finanszírozta magát. 2000-ben a repülőtér megváltoztatta üzleti modelljét, és diszkont légitársaságokat fogadó repülőtérré alakult át, ahol a bevételeket légi forgalommal összefüggő és nem összefüggő tevékenységből szerezték meg.

(93) Az FLG 2000. május 29-én megállapodást írt alá a Ryanair légitársasággal a repülőtéri szolgáltatásokról (a továbbiakban: a 2000. évi megállapodás). A 2000. évi megállapodás meghatározta a Ryanair által fizetendő repülőtéri illetékeket, valamint a repülőtérnek fizetendő értékesítési ösztönzőket. A 2000. évi megállapodás a 2000. június 1. és 2010. május 31. közötti időszakra szólt.

(94) A lübecki repülőtér és a London-Stansted közötti szakaszra a repülőtér a következőképpen becsülte meg a költségeket és a bevételeket:

4. táblázat

Költségek és bevételek a 2000. évi megállapodás alapján az FLG szemszögéből

A Ryanair légitársasággal kötött megállapodás elemei	< 18 járatforduló hetente	≥ 18 járatforduló hetente
Az FLG költségei EUR-ban		
Értékesítéstámogatás – költségek érkező utasonként	[…]	[…]
	2005. május 31. előtt	2005. június 1-jétől
Az FLG bevételei EUR-ban		
A Ryanair által repülőgépenként fizetendő díjak	[…]	[…]
A Ryanair által érkező utasonként fizetendő díjak	[…]	[…]
A Ryanair által érkező utasonként fizetendő nettó díjak (levonva a díjból az értékesítéstámogatást)	*[…]*	*[…]*

A Ryanair légitársasággal kötött megállapodás elemei	< 18 járatforduló hetente	≥ 18 járatforduló hetente
Egyéb:		
Az árbevételre kivetett díj az FLG által eladott jegyenként	[…] %	[…] %
Részesedés az FLG-n keresztül lefoglalt bérautók árbevételéből	[…] %	[…] %
Biztonsági díj (a Ryanair által az illetékes hatóság részére fizetendő) EUR-ban	[…]	[…]

2.4.2. ***2010. évi megállapodások***

(95) 2010. március 29-én a Ryanair és a lübecki repülőtér aláírta a 2000. évi megállapodás 1. számú kiegészítő megállapodását a 2010. március 28. és október 30. közötti időszakra vonatkozóan. Ez a kiegészítő megállapodás 2010. október 30-ig meghosszabbította a 2000. évi megállapodást, és egy […] EUR összegű ösztönző díjat írt elő, amelyet utasonként fizetnek meg a Ryanair légitársaság részére a repülőtéri szolgáltatásokról szóló 2000. évi szerződésben meghatározott, utasonként […] EUR összegű (hetente kevesebb mint 18 járatforduló esetén), illetve […] EUR összegű (hetente több mint 18 járatforduló esetén) marketingszolgáltatási díjon túl. A Ryanair hetente több mint 18 járatfordulót bonyolított le, ezért az FLG-nek utasonként összesen […] EUR-t kellett megfizetnie a Ryanair részére. A 2000. évi megállapodás minden egyéb feltételét fenntartották, így az induló utasonként az FLG-nek fizetendő utaskiszolgálási díj összege […] EUR volt, a járatfordulónként fizetendő forgalmielőtér-kezelési díjé […] EUR, az utasonként fizetendő utaskezelési díjé […] EUR, az utasonként fizetendő biztonsági díjé pedig […] EUR.

(96) 2010. októberében írták alá a 2. számú kiegészítő megállapodást, amely nem tartotta fenn az első kiegészítő megállapodás feltételeit, hanem visszatért az eredeti 2000. évi megállapodásban rögzített marketingszolgáltatási díjhoz. A 2010. októberi kiegészítő megállapodás három évvel, 2013. november 1-jéig hosszabbította meg a 2000. évi megállapodás rendelkezéseit.

(97) Az 1. számú kiegészítő megállapodás aláírásának napján, azaz 2010. március 29-én az FLG szintén megállapodást kötött a marketingszolgáltatásokról az Airport Marketing Services Limited társasággal (a továbbiakban: AMS), a Ryanair 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalatával. Ez a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás szintén a 2010. március 29. és október 30. közötti időszakot ölelte fel, és meghatározta az AMS által a www.ryanair.com oldalon teljesítendő reklámszolgáltatásokat, amelyekért az FLG-nek […] EUR-t kellett fizetnie.

2.5. *A REPÜLŐTÉREN A REPÜLŐGÉPEK JÉGTELENÍTÉSÉÉRT FELSZÁMÍTOTT DÍJAK*

(98) A jégtelenítésért felszámított díjak esetében a különdíjakra vonatkozó szabályozás minden olyan légitársaságra alkalmazandó, amely a lübecki repülőteret használja. A különdíjakra vonatkozó szabályozás a repülőtér általános díjszabásától elkülönülő dokumentum. Ezt a dokumentumot rendszeresen aktualizálják. A különdíjakra vonatkozó szabályozás több kategória között tesz különbséget – azaz legfeljebb 10 t maximális felszállótömegű repülőgépek jégtelenítése, 10 t feletti maximális felszállótömegű repülőgépek jégtelenítése, jégtelenítő folyadék és meleg víz –, és minden kategóriára megállapítja az árat.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

(99) Az eljárás megindításáról szóló 2007. és 2012. évi határozataiban a Bizottság azzal kapcsolatban indított vizsgálatokat, hogy részesülhetett-e állami támogatásban az FLG, az Infratil, a Ryanair, a Wizz Air és a Globalis Reisen megbízásából működő más légitársaságok.

3.1. *AZ FLG SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

(100) A Bizottságnak kétségei voltak az 1978. október 19-i nyereség- és veszteségátruházási szerződéssel (a továbbiakban: veszteségátvállalási szerződés) kapcsolatban, amelynek értelmében Lübeck Hanza-város fedezte az FLG 1978 és 2004 közötti üzemi veszteségeit, a telekre és a repülőtéri infrastruktúrára vonatkozó haszonbérleti szerződést és a fennálló kötelezettségek átvállalását. A Bizottság kétségeit fogalmazta meg a regionális repülőterekről szóló 2005. évi határozat keretében nyújtott esetleges beruházási támogatással és a határozat feltételezett megsértésével, a 2009 novembere óta nyújtott veszteségkompenzációval, az infrastrukturális beruházások Lübeck Hanza-város és Schleswig-Holstein tartomány általi finanszírozásával, valamint a Lübeck Hanza-város által az FLG-nek nyújtott tagi kölcsön alárendelt követelésként történő besorolásával kapcsolatban is. Ezekkel az intézkedésekkel összefüggésben a Bizottság kétségeinek ad hangot azt illetően, hogy egy piacgazdasági szereplő rendes piaci körülmények között szintén hasonló előnyökhöz juttatta volna-e az FLG-t.

3.2. *AZ INFRATIL SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

(101) mivel az FLG tulajdonrészének 90 %-át az Infratil társaságnak adták el, a Bizottság kétségeit fogalmazta meg azzal kapcsolatban, hogy a privatizálási folyamat összeegyeztethető volt az állami támogatásra vonatkozó szabályokkal. Ezen túlmenően a Bizottság azt feltételezte, hogy az eladási opció 2008–2009-es újratárgyalásakor állami támogatás állhatott fenn.

3.3. *A RYANAIR SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

(102) A Ryanair légitársasággal kötött 2000. évi megállapodással és a 2010. márciusi és októberi kiegészítő megállapodásokkal kapcsolatban a Bizottság kétségének adott hangot azzal kapcsolatban, hogy ez a megállapodás nem juttatta-e egyedi előnyhöz a Ryanair légitársaságot, ami alapján állami támogatásnak minősülne.

3.4. *A REPÜLŐTÉREN A REPÜLŐGÉPEK JÉGTELENÍTÉSÉÉRT FELSZÁMÍTOTT DÍJAK*

(103) A Bizottságnak kétségei voltak, hogy a 2009 novembere óta a jégtelenítésért felszámított díjak nem tartalmaznake állami támogatást, mivel voltak arra utaló jelek, hogy a repülőgépek jégtelenítésének árai alacsonyabbak voltak, mint a repülőtér számára jelentkező költségek.

4. **NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

4.1. *AZ FLG SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

(104) Németország felhívta a figyelmet arra, hogy az FLG már nem létezik. A lübecki repülőtér privatizálása során az FLG összeolvadt Lübeck Hanza-várossal. Ezzel Lübeck Hanza-város az FLG általános jogutódja lett, és az FLG és Lübeck Hanza-város közötti igények tárgytalanná váltak. Ezért Németország szerint minden olyan kérdés, amely a Lübeck Hanza-város által az FLG számára nyújtott állami támogatást érinti, tárgytalanná vált. Ezen túlmenően Németország észrevételeket fűzött az egyes intézkedésekhez, és kifejtette, hogy minden intézkedés megfelelt az állami támogatásra vonatkozó szabályoknak, mivel vagy létező támogatásnak minősülnek, vagy pedig megfelelnek a piacgazdasági szereplő elvének.

— Veszteségátvállalási szerződés: Németország szerint a nyereség- és veszteségátruházási szerződés nem lehet a vizsgálat tárgya, mivel azt 1978-ban kötötték meg, és 2004. december 31-én lejárt. Ha azt állami támogatásnak minősítenék, akkor is csupán „létező támogatás" lenne. Németország a továbbiakban úgy érvelt, hogy a veszteségátvállalási szerződés olyan általános gazdaságpolitikai intézkedés, amely nem tekinthető állami támogatásnak. Németország megítélése szerint a nyereség- és veszteségátruházási szerződés teljesíti a piacgazdasági szereplő kritériumát is, mivel a szóban forgó intézkedések a légitársaságokat voltak hivatottak meggyőzni arról, hogy a repülőteret válasszák bázisuknak, továbbá az utasszám növelésére szolgáltak.

— Haszonbérleti szerződés és a kölcsön átvállalása: Németország szerint ezekkel az intézkedésekkel összefüggésben minden támogatás létező támogatásnak tekintendő. Németország emellett felhívta a figyelmet arra, hogy a bérleti díj megfelelt a szokásos piaci árnak, ahogy azt az FLG Infratil részére történő eladása előtt az Ernst & Young által a Lübeck Hanza-város megbízásából készített független tanulmány is bizonyította. Németország átadta ezt a tanulmányt a Bizottságnak. A kölcsön átvállalásával kapcsolatban Németország kifejtette, hogy a kötelezettségekre kizárólag az infrastrukturális intézkedések előfinanszírozása keretében vállaltak garanciát, amelyeket később minden esetben a veszteségátvállalási szerződés kifizetésein keresztül finanszíroztak.

— Az FLG-nek a regionális repülőterekről szóló 2005. évi határozat értelmében nyújtott beruházási támogatás és a határozat feltételezett megsértése: Németország közölte, hogy a szóban forgó intézkedéseket soha sem hajtották végre, vagy pedig ezen intézkedések állami feladatnak minősültek.

— Az FLG 2009 novembere óta felmerülő veszteségeinek kompenzálása: Németország kifejtette, hogy az FLG számára Lübeck Hanza-város által 2009 óta folyósított finanszírozás megfelel az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályoknak, mivel az FLG nem folytat gazdasági tevékenységet, és állami feladatok keretében nyújtott szolgáltatásokról, illetve általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról van szó.

— Az infrastrukturális beruházások Lübeck Hanza-város és Schleswig-Holstein tartomány általi finanszírozása: Németország úgy érvelt, hogy az infrastrukturális beruházások finanszírozása közszolgáltatásokra, illetve állami hatáskörbe tartozó szolgáltatásokra irányult, így megfelelt az állami támogatásokra vonatkozóan az 1994. évi légiközlekedési iránymutatásban ([1]) meghatározott szabályoknak (ez igaz a 2009 utáni veszteségek kompenzálására is).

([1]) Az EK-Szerződés 2. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedést érintő állami támogatásokra való alkalmazása (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.).

— A Lübeck Hanza-város által az FLG-nek nyújtott tagi kölcsön alárendelt követelésként történő besorolása: Németország kifejtette, hogy Lübeck Hanza-város követelésének az FLG javára történő hátrasorolása szokásos piaci gyakorlat, amely nem juttatta előnyhöz az FLG-t.

4.2. *AZ INFRATIL SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

4.2.1. ***Az FLG tulajdonrészének eladása***

(105) Németország azzal érvelt, hogy a megállapodás szerinti vételár egy szokásos piaci ár. Németország kifejtette továbbá, hogy az FLG 90 %-os tulajdonrészének eladására kiírt pályázati eljárás egy nyílt, átlátható, feltételekhez nem kötött és megkülönböztetéstől mentes eljárás volt. Németország közölte, hogy a szerződés újratárgyalása – amit az *OVG Schleswig* 2005. július 18-i ítélete ([1]) tett szükségessé – semmit sem változtatott az ajánlattételi eljárás eredményén, miszerint az Infratil nyújtotta be az egyetlen és legmagasabb értékű ajánlatot. Németország szerint az ítélet következtében szükségtelen és eredménytelen lett volna egy új ajánlattételi felhívást közzétenni, mert a korábbiakhoz képest a helyzet még kevésbé volt vonzó a lehetséges ajánlattevők számára.

(106) Németország kifejtette, hogy semmi sem indokolta egy új ajánlattételi felhívás közzétételét, mert az *OVG Schleswig* ítélete ugyan befolyásolta a repülőtér értékét, a pályázati eljárás tényleges tárgyát azonban nem. Ráadásul Németország szerint bármikor lehetővé kell tenni a szerződések módosítását. Ezen érvek alátámasztásaként Németország utal a német közbeszerzési jogszabályokra.

(107) Emellett Németország úgy ítélte meg, hogy az Ernst & Young szakértői jelentése szerint a privatizáció feltételei tükrözték az FLG piaci értékét ebben az időpontban, és messze meghaladták egy esetleges felszámolás gazdasági eredményét.

4.2.2. ***A 2009. évi kiegészítő megállapodás és az eladási opció újratárgyalása – További veszteségek, beruházások és egyéb költségek átvállalása***

(108) Németország kifejtette, hogy az Infratil és Lübeck Hanza-város között létrejött szerződést a lübecki repülőtér 2009-es jogi és gazdasági helyzetének összefüggésében kell értékelni. Ide tartozik a még nem kiadott tervezési engedély, a folyamatban lévő bíróság eljárás, amelynek egyik fele a repülőtér volt, valamint a gazdasági és pénzügyi válság.

(109) Németország vitatta azt az állítás, hogy az Infratil előnyhöz jutott volna, mivel az eladási opció árát már az Infratil társasággal 2005-ben kötött eredeti szerződéssel összefüggésben megtárgyalták egy nyilvános, átlátható és megkülönböztetésmentes pályázati eljárás keretében. Németország kifejtette, hogy az ellenszolgáltatás 2005-ben elfogadott mértékéhez képest 2009-ben jelentkező mérsékelt áremelkedés méltányosnak tekintendő.

(110) Németország szerint a veszteségek átvállalása gazdasági szempontból előnyösebb volt, mint annak következményei, ha az Infratil gyakorolja opciós jogát. Németország hangsúlyozta, hogy egyrészt azért nem mérlegelték a repülőtér bezárását, mert a repülőtér teljes időben történő üzemeltetése közszolgáltatási kötelezettségnek minősül. Másrészt nem volt lehetőség arra, hogy egy észszerű időtartamon belül új befektetőt találjanak, mivel ehhez uniós szintű közbeszerzési eljárást kellett volna kiírni. Egy ilyen eljárás sok időt és erőforrást vesz igénybe (mintegy 12 hónapig tart).

4.3. *A RYANAIR SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

4.3.1. ***A 2000. évi megállapodás***

(111) Németország szerint a Ryanair nem jutott gazdasági előnyhöz. Németország kifejtette, hogy egy FLG-hez hasonló magánüzemeltető hasonló feltételek mellett szintén megkötötte volna a szerződést a Ryanair légitársasággal. A 2000. évi megállapodás megkötésekor az FLG-nek az volt a célja, hogy hosszú távon nyereségessé váljon. Ezzel kapcsolatban Németország úgy érvelt, hogy a repülőterek üzleti stratégiája rendszerint a légi forgalommal összefüggő, valamint a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekre, mint például üzletek, éttermek és parkolóhelyek üzemeltetésére épül. Németország szerint ezért megtérül, ha minden légitársaságnak alacsony repülőtéri illetéket ajánlanak annak érdekében, hogy növeljék az utasszámot, és jelentős növekedést érjenek el a légi forgalommal nem összefüggő területen, amellyel kompenzálni lehet a légi forgalommal összefüggő terület alacsonyabb bevételeit.

([1]) Schleswigi másodfokú közigazgatási bíróság; 4MR1/05

(112) Németország megjegyezte továbbá, hogy a menetrend szerint járatokat kínáló légitársaságok toborzása számos előnnyel jár. Németország különösen azt az érvet hozta fel, hogy a repülőtér abból indulhatott ki, hogy az adott légitársaságok a jövőben nem kötnének megállapodást a konkurens repülőterekkel. Így a repülőtér más légitársaságokat is Lübeckbe vonzana.

(113) A piaci feltételek betartásával kapcsolatos érveinek alátámasztásaként Németország az Ernst & Young szakértői jelentésére hivatkozott. Németország azt is kifejtette, hogy az Infratil többségi magántulajdonosként a repülőtér privatizálása után tovább folytatta a (112) preambulumbekezésben bemutatott stratégiát.

(114) Németország érvelése szerint az üzleti stratégia 2000-ben és *utólagosan* szemlélve is helyénvaló volt. Az utasszám jelentősen nőtt, a Ryanair új célállomásokat vezetett be, a lübecki repülőtér pedig új légitársaságokat tudott a repülőtérre vonzani, mint amilyen a Wizz Air. Németország szerint a Ryanair légitársasággal kötött szerződés mérvadó tényező volt abban, hogy megnyerték magánbefektetőnek az Infratil társaságot.

(115) Németország azt is előadta, hogy a Ryanair nem jutott szelektív előnyhöz, mivel az FLG egy másik érdeklődő légitársaságnak ugyanazokat a feltételeket ajánlotta volna.

(116) Ráadásul Németország a *Stardust Marine* ([1]) ügyben hozott ítélet alapján azon a véleményen van, hogy a Ryanair légitársaságnak juttatott feltételezett előnyök nem az államnak tulajdoníthatók. Németország szerint az FLG autonóm módon, állami befolyásolás nélkül járt el a Ryanair légitársasággal 2000-ben kötött szerződés előtt, alatt és után is. Németország azt is kifejtette, hogy az FLG nem volt integrálva a közigazgatási struktúrába. Végezetül pedig Németország kifejtette, hogy az FLG menedzsmentjének hatósági felügyelete a légi forgalomra és az állami hatáskörbe tartozó ügyekre szorítkozott, és nem terjedt ki az üzletviteli tevékenységre. Németország azt az érvet is előadta, Lübeck Hanza-város és különösen az FLG felügyelőbizottsága nem vett részt a Ryanair légitársasággal kötendő szerződésről hozott döntésben, amit a felügyelőbizottság 2000. július 11-i ülésének jegyzőkönyve, valamint az FLG egykori ügyvezetőjének írásbeli nyilatkozata is megerősít.

(117) Németország a továbbiakban azt is kifejtette, hogy a 2000. évi megállapodás nem torzította a versenyt, illetve azzal nem fenyegetett, továbbá nem torzította a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel a lübecki repülőtér és más repülőterek között nincs valódi versenyt.

4.3.2. ***2010. évi megállapodások***

(118) Németország azzal érvelt, hogy az 1. számú kiegészítő megállapodás megfelelt a szokásos piaci feltételeknek, és nem juttatta előnyhöz a Ryanair légitársaságot. Németország kifejtette, hogy a *Helaba I.* ([2]) ügyet alapul véve nem áll fenn az előny, ha más regionális repülőtér-üzemeltetők hasonló feltételeket ajánlanak a Ryanair légitársaságnak. Németország szerint ezt a Ryanair összehasonlító elemzése alátámasztja.

(119) Németország azzal érvelt, hogy az olyan diszkont légitársaságok, mint a Ryanair és a Wizz Air, kevesebb földi kiszolgálást igényelnek, és kevesebb infrastruktúrát kell a rendelkezésükre bocsátani. Először is kevesebb utasfelvételi pultra van szükség, mivel a Ryanair légitársaságnál online is el lehet végezni az utasfelvételt, és kevesebb poggyászt szállítanak. Másrészt nincsenek utasszállító buszok. Harmadrészt a Ryanair repülőgépei kevesebb időt töltenek a földön, mivel a lübecki repülőtéren rövidek a járdák. Negyedrészt, mivel nincsenek csatlakozó járatok, nincs szükség a csatlakozó járatokat kiszolgáló létesítményekre. És végül ötödrészt kevesebb földi takarítási szolgáltatásra van szükség, mivel a repülőgép személyzete gyakran maga végzi el a repülőgép takarítását.

(120) Németország – ugyanazokkal az érvekkel, mint a 2000. évi megállapodás esetében – felhívta a figyelmet arra, hogy a kiegészítő megállapodások nem tulajdoníthatók az államnak.

(121) Németország megjegyezte, hogy a 2. számú kiegészítő megállapodás a 2000. évi megállapodás meghosszabbítása, és azt érdemben nem módosítja. Mivel a 2000. évi megállapodás megfelel a piaci feltételeknek, ugyanez érvényes a 2. számú megállapodásra.

(122) Végezetül Németország előadta, hogy a versenyt és a kereskedelmet nem érték negatív hatások, mivel a lübecki repülőtér egy kis regionális repülőtér, amely nem versenytársa a hamburgi repülőtérnek.

([1]) A Bíróság C-482/99. számú *Franciaország kontra Bizottság („Stardust Marine”)* ügyben 2002. május 16-án hozott ítélete (ECLI:EU:C:2002:294).

([2]) A Törvényszék T-163/05. számú *Bundesverband deutscher Banken kontra Bizottság (Helaba I.)* ügyben 2010. március 3-án hozott ítélete (ECLI:EU:T:2010:59).

4.4. *A REPÜLŐTÉREN A REPÜLŐGÉPEK JÉGTELENÍTÉSÉÉRT FELSZÁMÍTOTT DÍJAK*

(123) Németország megállapította, hogy a jégtelenítésért felszámított díjakról nem egyénileg állapodtak meg, hanem azok a különleges szolgáltatások szabályozásán alapulnak, amely minden légitársaságra érvényes. Németország emellett megjegyezte, hogy nem áll fenn állami támogatás, mivel hiányoznak annak alapvető elemei. Először is a díjak nem voltak szelektív jellegűek. Másrészt ezeket a díjakat nem lehetetett az államnak tulajdonítani, amit az a tény is megerősít, hogy az Infratil és a Yasmina, azaz két magánbefektető felelt e díjak meghatározásáért a szóban forgó időszakban, amikor a repülőteret üzemeltették. Harmadrészt pedig nem keletkezett előny. A magánbefektetők, az Infratil és a Yasmina úgy döntöttek, hogy nem módosítják a különleges szolgáltatások szabályozását, ami azt jelenti, hogy a jégtelenítésért felszámított díjak megfeleltek a piaci követelményeknek.

5. **AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI**

5.1. *AZ FLG SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

(124) Az FLG-nek nyújtott lehetséges állami támogatást illetően az érdekelt felek többsége, akik észrevételeket fűztek az ügyhöz, ugyanazon a véleményen voltak, mint Németország. Ez igaz különösen a Ryanair légitársaságra, az FLG-re, az IHK Lübeckre és az ADV-re.

(125) Más véleményen volt az SDF, a BDF és a két magánszemély, Peter C. Klanowski és Horst Conrad. Ezek az érdekeltek azt a véleményt képviselték, hogy az FLG állami támogatást kapott Lübeck Hanza-várostól.

— Veszteségátvállalási szerződés: Az SGF kifejtette, hogy a közszolgáltatási kötelezettség csak az általános légi forgalom esetében áll fenn, és nem foglalja magában a kereskedelmi légi forgalmat. Németországgal szemben az SGF azon a véleményen volt, hogy Németországban a repülőtér üzemeltetőjének kérelmére be lehet zárni a repülőtereket. Az SGF azt is megjegyezte, hogy az FLG által fizetett bérleti díj 2006 előtt és után is túl alacsony volt.

— Haszonbérleti szerződés és a kölcsön átvállalása: A BDF szerint az állami támogatás fennállására utal az a tény, hogy Németország nem bocsátott elegendő információt a Bizottság rendelkezésére.

— Az FLG-nek a regionális repülőterekről szóló 2005. évi határozat értelmében nyújtott beruházási támogatás és a határozat feltételezett megsértése: Az eljárás megindításáról szóló határozattal szemben az SGF kifejtette, hogy a repülőtér idő előtt kapott állami támogatást, mivel a tervezési engedély még nem állt rendelkezésre. Az SGF szerint így a lübecki repülőtér más repülőterekhez képest időbeli előnyhöz jutott, ami veszélyt jelentett a piaci versenyre. Az infrastrukturális intézkedésekre nyújtott lehetséges támogatást illetően az SGF és Klanowski azon a véleményen volt, hogy néhány intézkedést (mégpedig a biztonsági kerítések, a világítás és a műszeres leszállító rendszer finanszírozását) üzemi támogatásnak kell tekinteni. Emellett az SGF szerint ezek az intézkedések nem felelnek meg azoknak a számviteli és pénzügyi beszámolókészítési kritériumoknak, amelyeket a Bíróság az *Altmark* ([1]) ügyben határozott meg. Ezen túlmenően az SGF úgy ítéli meg, hogy az intézkedések nem egy egyértelműen meghatározott általános érdekű célra irányulnak. Ráadásul az infrastruktúrahasználat nem rendelkezik kielégítő középtávú perspektívával. Végezetül pedig az SGF kifejti, hogy az új infrastruktúrához való hozzáférés még magában az új díjszabásban sem egységes és megkülönböztetésmentes, hiszen csak a Ryanair tudja teljesíteni a kritériumokat, hogy hasznot húzzon a lehető legalacsonyabb díjakból.

— Az infrastrukturális beruházások Lübeck Hanza-város és Schleswig-Holstein tartomány általi finanszírozása: Az SGF a továbbiakban azzal érvelt, hogy a jövőbeli beruházásokat téves előfeltevések alapján számították ki, és ezért azok túlzottan magas szinten voltak. Az SGF szerint a repülőtér nem csak az utasszámot nem tudta növelni, de arra sem volt képes, hogy mérsékelje a veszteségeit. Az észak-németországi légi közlekedési terv alapján az SGF azzal érvelt, hogy az összes nagyobb észak-németországi repülőtér (Hamburgot is beleértve) elégséges kapacitással rendelkezett. Legalább 2030-ig nem fog fennállni kapacitásszűke. Ráadásul a beruházások, különösen a műszeres leszállító rendszer, nem tekinthetők egy közszolgáltatás megtérítésének. Az SGF szerint az ebbe a rendszerbe történő beruházás mögött az FLG gazdasági érdeke állt, hogy el tudja érni középtávú gazdasági céljait.

— A Lübeck Hanza-város által az FLG-nek nyújtott tagi kölcsön alárendelt követelésként történő besorolása: Az SGF szerint a lübecki repülőtér egy nehéz helyzetben lévő vállalkozás, és ez már 2008–2009-ben így volt. Emiatt az SGF az alárendelt követelésként történő besorolást egy olyan fontos eszköznek tekinti, amely a fizetésképtelenség megakadályozására szolgált. Az SGF szerint a tagi kölcsön alárendelt követelésként történő besorolásának értéke […] EUR volt.

([1]) A Bíróság C-280/00. számú Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ügyben 2003. július 24-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:2003:415).

5.2. *AZ INFRATIL SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

5.2.1. ***Az FLG tulajdonrészének eladása***

5.2.1.1. **Infratil**

(126) Az Infratil kifejtette, hogy az FLG tulajdonrészét egy uniós szintű, nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes pályázati eljárás keretében értékesítették. A vételár egyébként az adott körülmények között megfelel az FLG 90 %-os tulajdonrésze piaci értékének. Ezért a 2005. évi részesedésszerzési szerződés nem tartalmaz olyan elemeket, amelyek állami támogatásra utalnak. Az Infratil ezt azzal egészítette ki, hogy a legjobb ajánlatot adta be, amin az a tény sem változtat, hogy Lübeck Hanza-város és az Infratil az eredeti szerződés feltételeinek módosítása érdekében egy második tárgyalási fordulót kezdeményezett.

5.2.1.2. **Ryanair**

(127) A Ryanair szerint a privatizációt egy nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes pályázati eljárás keretében bonyolították le, amit az Ernst & Young szakértői jelentése is megerősít. Ezzel kapcsolatban a Ryanair az Ernst & Young jó hírnevét és függetlenségét hangsúlyozta. A Ryanair szerint gazdasági és politikai okokból nem került szóba a repülőtér bezárása.

5.2.1.3. **Védegylet (SGF)**

(128) Az FLG privatizálásával összefüggésben nyújtott esetleges állami támogatást illetően az SGF súlyos kétségeinek adott hangot a vételár és a szokásos piaci ár összeegyeztethetőségével kapcsolatban. Az SGF azt az érvet is előhozta, hogy a szerződésben Lübeck Hanza-város garanciákat vállalt, ami az állami támogatás szempontjából szintén releváns.

5.2.2. ***A 2009. évi kiegészítő megállapodás és az eladási opció újratárgyalása – További veszteségek, beruházások és egyéb költségek átvállalása***

5.2.2.1. **Infratil**

(129) Az Infratil kifejtette, hogy a 2009. évi kiegészítő megállapodást a 2005. évi részesedésszerzési szerződéssel és a tervezési engedély megszerzésére vonatkozó feltétellel összefüggésben kell vizsgálni. Mivel végül az *OVG Schleswig* ítélete miatt nem adták ki a tervezési engedélyt, az Infratil 2008-ban bejelentette, hogy gyakorolni kívánja eladási opcióját. Egyetlen lehetőség volt arra, hogy Lübeck Hanza-város eltérítse ettől a szándékától az Infratil társaságot, és ez a 2009. évi kiegészítő megállapodás volt.

(130) Az Infratil azt nyilatkozta, hogy a Lübeck Hanza-város által választott lehetőség megfelelt a piaci szabályoknak. Ha az Infratil élt volna eladási opciójával, akkor 2008. december 31-től Lübeck Hanza-városnak kellett volna viselnie a lübecki repülőtér üzemeltetésével kapcsolatban felmerült valamennyi költséget és veszteséget. A repülőtérnek egy magánbefektető részére történő továbbértékesítése rövid időn belül nem volt lehetséges, a repülőtér bezárását pedig Lübeck Hanza-város a közszolgáltatási kötelezettségek miatt és pénzügyi okokból nem mérlegelte. Ezenkívül az Infratil távozása nagy valószínűséggel ahhoz vezetett volna, hogy a Ryanair szűkíti vagy megszünteti szolgáltatásait a lübecki repülőtéren. Ezért az Infratil szerint az FLG üzemi veszteségei magasabbak lettek volna, ha az Infratil gyakorolta volna opciós jogát.

(131) Az Infratil kifejtette, hogy az eladási opciónak a 2009. évi kiegészítő megállapodás szerint megfizetett ára, valamint az eladási opció azon ára közötti különbözet, amelyet 2009 januárjában kellett volna megfizetni, olyan szolgáltatásokra voltak visszavezethetőek, amelyekben a felek megegyeztek. Lübeck Hanza-városnak a deprivatizáció után az összes, de legalább két többletkiadást fedeznie kellett volna, amiből az következik, hogy a 2009. évi kiegészítő megállapodás *gazdaságilag* a legkedvezőbb döntés volt.

(132) Az Infratil úgy érvelt tovább, hogy a többletkiadások nem juttatták előnyhöz az Infratil társaságot. Egyrészt az Infratil társaságnak a 2009. évi veszteségeket sem kellett volna átvállalnia, ha élt volna az eladási opcióval. Másrészt nem lehet gazdasági előnynek tekinteni Lübeck Hanza-város azon kötelezettségét, hogy a 2009. január 1. és október 22. közötti időszakra fizetnie kellett a tagi kölcsön kamatait, mivel az Infratil, ha 2009 januárjában él az eladási opcióval, ugyanerre a bevételre tett volna szert, sőt, magasabb bevételeket is elérhetett volna. E feltételezett forgatókönyv alapján az Infratil a bevételeket a fennálló tartozások törlesztésére fordította volna, hogy megtakarítsa a kamatkiadásokat. Másrészt az Infratil azért sem jutott előnyhöz, mert nem lehetett azt alapul venni, hogy a lübecki repülőtér rövid távon nyereséget ér el, hanem inkább további veszteségekkel lehetett számolni.

(133) Az Infratil érvelése szerint az eladási opció gyakorlásával az Infratil nem került abba a helyzetbe, hogy teljes mértékben helyreállítsa az *eredeti állapotot*, mivel az Infratil társaság bizonyos veszteségeket (a jóváhagyott üzemi veszteségek és a tényleges üzemi veszteségek különbözetét) kompenzáció nélkül viselnie kellett.

(134) Még ha a Bizottság meg is állapítaná, hogy az eladási opció újratárgyalása állami támogatásnak minősül, az Infratil szerint az összeegyeztethető lenne a belső piaccal. Ha a Bizottság azt állapítaná meg, hogy Lübeck Hanza-város 2009-ben az FLG üzemi veszteségeinek átvállalásával támogatáshoz juttatta az Infratil társaságot, akkor ez az Infratil érvelése szerint csupán az általános gazdasági érdekű szolgáltatások teljesítésével együtt járó veszteségek kompenzációja lenne.

5.2.2.2. **Lübeck Hanza-város**

(135) Lübeck Hanza-város azzal érvelt, hogy a veszteségátvállalási megállapodás a legkedvezőbb és legkevésbé kockázatos lehetőség volt. Ezt támasztja alá különösen Lübeck Hanza-város jogi kötelezettsége, hogy a légi közlekedés engedélyezési szabályai (a továbbiakban: LuftVZO) 45. §-ának (1) bekezdése szerint üzemeltetnie kell a repülőteret. A repülőtér bezárása ezért nem jöhetett szóba. Emellett a repülőtér bezárása túl sok időt és erőforrást vett volna igénybe.

(136) Lübeck Hanza-város arra is emlékeztette a Bizottságot, hogy korábban sem Lübeck Hanza-város, sem pedig az Infratil nem szerzett tapasztalatot a repülőterek privatizálásával kapcsolatban. Ez bizonyos hibás számításokhoz vezethetett, az a következtetés azonban nem vonható le, hogy a felek a piacgazdasági elvekkel ellentétes módon jártak volna el. Emellett Lübeck Hanza-város azzal érvelt, a privatizációban az Infratil volt az egyetlen ajánlattevő, ami gyengítette Lübeck Hanza-város tárgyalási pozícióját.

5.2.2.3. **Védegylet (SGF)**

(137) Az SGF kifejtette, hogy a 2009. évi kiegészítő megállapodás egy új támogatásnak minősül, és előnyhöz juttatta az Infratil társaságot. Mivel a támogatás összege meghaladta a *csekély összegű támogatás* értékhatárát, azt be kellett volna jelenteni, amit Németország nem tett meg.

(138) Az SGF szerint az Infratil a 2009. évi kiegészítő megállapodáson keresztül egyértelműen előnyhöz jutott. A piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazását illetően az SGF felhívta arra a figyelmet, hogy egy megállapodásnak a régióra gyakorolt pozitív hatását nem lenne szabad figyelembe venni. Ebben az összefüggésben az SGF kifejtette, hogy nem lehetett számolni a lübecki repülőtér nyereségességével. Az SGF ezt azzal egészítette ki, hogy 2008 elején az FLG csak az Infratil engedményei miatt tudta elkerülni a fizetésképtelenséget. Az SGF szerint nem teljesült a piacgazdasági szereplő elve, mivel egyetlen magánbefektető sem lenne hajlandó ilyen veszteségek mellett fenntartani az üzemeltetést; ezt az is mutatja, ahogy az Infratil gyakorolta eladási opcióját.

(139) A repülőtér bezárását illetően az SGF azzal érvelt, hogy Hamburg elégséges kapacitással rendelkezik ahhoz, hogy a tartalékkapacitásként használt lübecki repülőtér nélkül is garantálja a működést. Ráadásul az FLG túl magasra becsülte a repülőtér bezárásának költségeit. Az 5. táblázat reálisabban mutatja a költségeket, még akkor is, ha az SGF szerint még mindig túl magas értékeket tartalmazhat.

5. táblázat

A lübecki repülőtér bezárásának költségei, előterjesztette a Védegylet

Költségek	Ezer EUR
A felszámolóbiztos költsége	[…]
Új veszteségek az üzemeltetés 2010–2011-ig történő átmeneti folytatása miatt	[…]
Szociális terv	[…]
Támogatások visszafizetése	[…]
A könyvvizsgáló költsége	[…]

(140) A továbbiakban az SGF kétségeinek adott hangot azzal kapcsolatban, hogy a repülőtér üzemeltetése állítólag közszolgáltatási kötelezettség lenne, mivel a repülőtér-üzemeltetés engedélyezése nem vonja automatikusan maga után az általános gazdasági érdekű szolgáltatást. Ezt az engedélyt vissza is lehet vonni.

5.2.2.4. **Ryanair**

(141) A Ryanair azzal érvelt, hogy az eladási opció 2005-ben és 2009-ben elfogadott ára, valamint a Lübeck Hanza-város által az eladási opcióért ténylegesen fizetett ár közötti különbség több tényezőre vezethető vissza, például eszközárak ingadozására. A 2005-ben uralkodó gazdasági körülmények lényegesen kedvezőbbek voltak, mint 2009-ben, ami indokolhatja az árkülönbséget.

5.3. *A RYANAIR SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

5.3.1. ***A 2000. évi megállapodás***

5.3.1.1. **Ryanair**

(142) A Ryanair kifejtette, hogy Lübeck Hanza-várossal gazdasági megfontolások alapján kötött szerződést. A lübecki repülőtér egy működőképes másodlagos repülőtér a hamburgi repülőtér mellett, és maga Lübeck is egy értékes kulturális úti cél. Emellett a lübecki repülőtéren szolgáltatásokat a költségalap csökkentése érdekében, valamint elemezték a demográfiai szerkezetet annak megállapítása céljából, hogy az új repülőtérnek kellően nagy vonzáskörzete van-e. A Ryanair ugyan nem tudott üzleti tervet bemutatni annak alátámasztására, hogy milyen indokok mozgatták a működés megkezdésére a lübecki repülőtéren; azt azonban hangsúlyozta, hogy egy piaci magánbefektető számára alapvetően nem szükséges ilyen üzleti terv. A Ryanair kifejtette, hogy gazdasági okokból szüntette meg szolgáltatásait a lübecki repülőtéren, többek között a növekvő költségek és (a gazdasági válság miatt) a várakozásoktól elmaradó nyereség miatt.

(143) A Ryanair előadta, hogy a regionális repülőterek nehéz piaci helyzetben vannak az Unióban. Ezért a repülőtérnek mind a légi forgalommal összefüggő, mind pedig a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételeit is figyelembe kell venni, amit „single till" („közös kassza") megközelítésnek is neveznek. Mivel a Ryanair társasággal kötött szerződések rendszerint magas utasszámot helyeznek kilátásba, az ilyen jellegű üzleti kapcsolatok gyakran hozzájárulnak ahhoz, hogy újra felismerik az adott repülőterek értékét, továbbá más légitársaságokat, valamint kereskedőket és egyéb szolgáltatókat is odavonzanak. A Ryanair azt is kifejtette, hogy egyértelmű támpontok vannak arra, hogy a magasabb utasszám a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevétel növekedéséhez fog vezetni. Bizonyítékként a Ryanair a következő táblázatot mutatta be:

6. táblázat

A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek a kiválasztott repülőterek összbevételéhez mérten

millió font	2010–2011 (%)
Bournemouth	[…]
Liverpool	[…]
Leeds Bradford	[…]
Humberside	[…]
Doncaster Sheffield	[…]
Exeter	[…]
Bristol	[…]
Luton	[…]
Manchester	[…]
Belfast International	[…]

millió font	2010–2011 (%)
East Midlands	[…]
Newcastle	[…]
Birmingham	[…]
Glasgow	[…]
Cardiff	[…]
Stansted	[…]
Edinburgh	[…]
Aberdeen	[…]
Southampton	[…]
Átlagosan	[…]

Forrás: UK Airports Performance Indicator (az Egyesült Királyság repülőtereinek teljesítménymutatója)

(144) A Ryanair azzal érvelt, hogy egy piacgazdasági szereplő szemszögéből minden üzleti ajánlat általában addig javítja az aktuális helyzetet, amíg a várt határhaszon meghaladja a határköltségeket. A Ryanair azzal folytatta érvelését, hogy figyelembe kell venni, hogy a Ryanair üzleti modelljének és működési hatékonyságának köszönhetően más légitársaságokhoz képest jelentősen csökkentette szükségleteit.

(145) Hogy jobban bizonyítani tudja a 2000. évi megállapodás betartásának a piaci követelményekkel való összeegyeztethetőségét, a Ryanair összehasonlította a lübecki repülőteret a hasonló helyzetben lévő és hasonló méretű más repülőterekkel. Az összehasonlításba Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes és Prestwick repülőtereit vonta be. A Ryanair által az összehasonlításba bevont repülőtereknek fizetett díjak összevetése azt mutatta, hogy a Ryanair által a lübecki repülőtéren fizetett díjak általában meghaladták az összehasonlításba bevont repülőterek átlagos értékét, mind utasonkénti, mind pedig járatfordulónkénti bontásban. A Ryanair nyomatékosan azt javasolta a Bizottságnak, hogy annak értékelése során, hogy a 2000. évi megállapodás betartja-e a piacgazdasági szereplő elvét, a nyereségességi elemzésnél nagyobb súllyal vegye figyelembe az összehasonlító elemzést.

(146) Jelentésében az Oxera kiszámította a 2000. évi megállapodás nettó jelenértékét. E jelentés szerint a pozitív nettó jelenérték […] EUR. E számításhoz az Oxera egy sor érzékenységi vizsgálatot végzett el.

5.3.1.2. **Air Berlin**

(147) Az Air Berlin megállapította, hogy a Ryanair által a lübecki repülőtérről kínált légiforgalmi útvonalak közvetlen versenyben vannak az Air Berlin által a hamburgi repülőtérről kínált útvonalakkal. Ez különösen igaz a londoni, milánói és barcelonai úti célokra, ahová mindkét légitársaság repül.

(148) Az Air Berlin érvelése szerint a Ryanair marketingstratégiájának célja abban állt, hogy elcsábítsa a lehetséges ügyfeleket többek között az Air Berlin légitársaságtól. A Ryanair alacsonyabb árai miatt az ügyfelek a hamburgi repülőtérről átváltottak a lübeckire. Az Air Berlin saját állítása szerint az állami támogatás következtében jelentős gazdasági veszteségeket szenvedett el. Az Air Berlin a Ryanair által a lübecki repülőtéren indított párhuzamos ajánlatok miatt kénytelen volt néhány útvonalat megszüntetni. Ezen túlmenően az Air Berlin rámutatott arra, hogy a hamburgi repülőtérről nehéz új rendeltetési repülőterekre járatokat indítani addig, amíg a Ryanair a lübecki repülőtérről hasonló célállomásokat rendkívül alacsony árakon kínál.

(149) Hogy alátámassza a Ryanair tisztességtelenül alacsony áraival, valamint a lübecki és hamburgi repülőterek közötti versennyel kapcsolatos érveit, az Air Berlin rámutatott arra a hatnapos időszakra, amikor 2004. április 19-től bezárták a lübecki repülőteret. A repülőtér bezárása miatt a Ryanair légitársaságnak át kellett helyeznie forgalmát a lübecki repülőtérről a hamburgi repülőtérre. A hamburgi repülőtér magasabb repülőtéri illetékei miatt a Ryanair […] EUR összegű többletköltséget számolt fel az FLG-nek. Az Air Berlin szerint ez azt bizonyítja, hogy a Ryanair mindössze hat nap alatt […] EUR összegű előnyre tett szert a hamburgi kikötő által kiszolgált légitársaságokkal szemben.

(150) Az Air Berlin egy táblázattal is alátámasztotta érvelését, amely az utasszámra és a járatokra vonatkozóan tartalmazott adatokat azelőtt (1999-ig) és azután (2000-től), hogy a Ryanair megkezdte működését a lübecki repülőtéren:

7. táblázat

Utasok és járatok (az Air Berlin által benyújtott táblázat)

	Utasszámok (fő)	Légijármű-forgalom
1997	34 132	[…]
1998	60 520	[…]
1999	48 522	[…]
2000	142 586	[…]
2001	192 726	[…]
2002	244 684	[…]
2003	514 472	[…]

(151) A 7. táblázat szerint 2000-ben, amikor a Ryanair megkezdte működését a repülőtéren jelentősen megemelkedett az utasszám. Az Air Berlin adatai szerint a Ryanair légitársaságra jutott az utasok 97 %-a. Ezzel szemben állnak az FLG veszteségei, amelyek azelőtt (1999-ig) és azután (2000-től) keletkeztek, hogy a Ryanair megkezdte működését a lübecki repülőtéren:

8. táblázat

Az FLG veszteségei (az Air Berlin által benyújtott táblázat)

FLG	Veszteség (EUR-ban)
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
Összesen	**[…]**

(152) A 7. és a 8. táblázat alapján az Air Berlin azzal érvelt, hogy bár az utasok száma majdnem megkétszereződött 2002 és 2003 között, a veszteségek azonban több mint […] EUR-val nőttek ugyanebben az időszakban. Az Air Berlin azt is kifejtette, hogy az FLG különleges feltételeket, árengedményeket és térítéseket biztosított a Ryanair részére. A Ryanair által a lübecki repülőtérnek fizetett díjak alacsonyabbak voltak, mint az akkor érvényes díjszabásban megadott díjak. Ráadásul az Air Berlin szerint a Ryanair olyan marketingszolgáltatásokat nyújtott, amelyek nem függtek a marketingköltségektől. Az Air Berlin szerint a Ryanair által a marketingszolgáltatásokból realizált előny láthatólag nem áll összefüggésben a Ryanair tényleges marketingráfordításaival.

(153) Ezért az Air Berlin úgy ítéli meg, hogy az FLG és a Ryanair között létrejött 2000. évi megállapodás nem felel meg a piacgazdasági követelményeknek. Az Air Berlin szerint a lübecki repülőteret regionális politikai megfontolásokból, és nem nyereségességi szempontokból üzemeltették.

(154) Az Air Berlin megítélése szerint aligha választhatók külön egymástól egyrészről a Ryanair számára Lübeckben biztosított kedvező feltételek és másrészről a repülőtér feltételekhez kötött privatizációjának módja. Az Air Berlin nem tekinti az Infratil társasággal létrejött részesedésszerzési szerződést a piacgazdasági szereplő elve bizonyítékának, mivel azt egy eladási opcióhoz kötötték. Éppen ellenkezőleg, az Air Berlin szerint egy piacgazdasági szereplő 2005-ben egy új ajánlati felhívást szorgalmazott volna a repülőtérrel kapcsolatban.

(155) Az Air Berlin azt is kifejtette, hogy a Ryanair légitársasággal kötött megállapodás Németországnak volt tulajdonítható. Az FLG alapszabálya szerint a felügyelőbizottságnak jóvá kell hagynia a repülőtér-használatból származó díjakat (az alapszabály 12. §-a). A felügyelőbizottság hat tagjából négyet Lübeck Hanza-város választott meg. Ebből az Air Berlin azt a következtetést vonja le, hogy Lübeck Hanza-város felelősségre vonható. Az Air Berlin véleménye szerint az FLG vezető munkatársainak bizonyos nyilatkozatai is azt bizonyítják, hogy a szóban forgó megállapodás Lübeck Hanza-városnak tulajdonítható.

5.3.1.3. **Infratil**

(156) A Ryanair javára nyújtott lehetséges állami támogatással kapcsolatban az Infratil kifejtette, hogy a 2000. évi megállapodás gazdaságilag célszerű volt, nagy jelentősége volt a repülőtér fejlesztése szempontjából, és teljes mértékben összhangban volt a piacgazdasági szereplő elvével. Továbbá az Infratil úgy ítéli meg, hogy a 2000. évi megállapodás és annak végrehajtása nem Lübeck Hanza-városnak vagy más állami szerveknek volt tulajdonítható. Lübeck Hanza-város, illetve a felügyelőbizottság nem adtak utasításokat, illetve nem adtak ki iránymutatásokat a 2000. évi megállapodás elfogadásával kapcsolatban, és nem ellenőrizték a megállapodás elfogadását.

5.3.1.4. **A Német Légitársaságok Országos Szövetsége (BDF)**

(157) A BDF szerint a Ryanair számára az FLG által biztosított feltételek nem egyeztethetők össze a belső piaccal, mivel azok nem felelnek meg az átláthatóság és megkülönböztetésmentesség követelményeinek, és nem írnak elő szankciókat arra az esetre, ha a Ryanair nem tesz eleget a 2000. évi megállapodás szerinti szerződéses kötelezettségeinek.

(158) A BDF szerint az érvényes díjszabások alól biztosított megkülönböztető kivételek, amelyek egy bizonyos légitársaságnak kedveznek, jelentős mértékben torzítják a versenyt, és állami támogatás segítségével újraosztják az utasokat egy vonzáskörzeten belül, ami nincs összhangban az összgazdasági érdekkel. A BDF azt is megállapította, hogy ha nem zárható ki, hogy egy intézkedés állami támogatást tartalmaz, akkor az intézkedést be kell jelenteni a Bizottságnak. A BDF véleménye szerint bizonyos feltételek mellett jogilag lehetséges, hogy az üzemeltető kérelmére bezárjanak egy német repülőteret.

5.3.2. ***2010. évi megállapodások***

5.3.2.1. **Flughafen Lübeck GmbH**

(159) Az FLG kifejtette, hogy az intézkedés nem tulajdonítható Németországnak, mivel a 2010. évi megállapodásokat az FLG önállóan tárgyalta le.

5.3.2.2. **Ryanair**

(160) A Ryanair kifejtette, hogy a 2010. évi megállapodások nem tulajdoníthatók az államnak.

(161) A Ryanair légitársasággal kötött 1. számú kiegészítő megállapodás és 2. számú kiegészítő megállapodás esetében csupán rövid kiegészítő megállapodásokról van szó, amelyek meghosszabbították a 2000. évi Ryanair-megállapodás alapján fennálló egyezségek futamidejét. Az egyetlen új elem 1. számú kiegészítő megállapodás piaci feltételek mellett kialkudott módosítása a marketingtámogatás tekintetében. Így a Ryanair azt nyilatkozta, hogy a Ryanair által a 2000. évi megállapodással kapcsolatban előadott észrevételek a két kiegészítő megállapodás következményeit érintő kérdésekre is választ adnak.

(162) A Ryanair bemutatta az Oxera egyik jelentését ([1]), amely az 1. és 2. számú kiegészítő megállapodás várt megtérülését vizsgálta a lübecki repülőtér által az 1. és 2. számú kiegészítő megállapodás aláírása előtt összeállított 2009. évi üzleti terv ([2]) alapján. A jelentésből kitűnik, hogy reális előfeltevések mellett a két kiegészítő megállapodás megkötésének időpontjában abból indultak ki, hogy azok kellően nyereségesek lesznek. Egy

([1]) Az Oxera jelentése: „Economic MEOP assessment: Lübeck airport” (A piacgazdasági szereplő elve szerinti gazdasági értékelés: lübecki repülőtér), 2015. február 6.

([2]) A „Fellendülési koncepció” című 2009. december 21-i üzleti terv. Lásd: http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf

piacgazdasági szereplőként eljáró másik repülőtér is hasonló feltételeket ajánlott volna. Az Oxera szerint ez akkor is igaz lenne, ha a marketingszolgáltatásokról szóló 2010. évi megállapodást a 2010. márciusi és októberi kiegészítő megállapodásokkal együtt vennék figyelembe. A lübecki repülőtérre vonatkozó marketingköltséget ezért figyelembe vették az értékelés során.

5.3.2.3. **Air Berlin**

(163) Az Air Berlin felhívta arra a figyelmet, hogy 2010-ben három megállapodást írtak alá: az 1. számú kiegészítő megállapodást, a 2. számú kiegészítő megállapodást és a marketingszolgáltatásokról szóló 2010. évi megállapodást. A Bizottságnak az értékelés során mindegyik 2010-es megállapodást figyelembe kellene vennie.

5.4. *A REPÜLŐTÉREN A REPÜLŐGÉPEK JÉGTELENÍTÉSÉÉRT FELSZÁMÍTOTT DÍJAK*

RYANAIR ÉS WIZZ AIR

(164) A Ryanair és a Wizz Air azzal érveltek, hogy a *Stardust Marine* ([1]) ügyben hozott ítélet értelmében a lübecki repülőtér által a feltételezések szerint a Wizz Air légitársaságnak és más légitársaságnak nyújtott állami támogatások nem tulajdoníthatók a német államnak. A Wizz Air azzal érvelt, hogy Lübeck Hanza-város ugyan a kérdéses időpontban a repülőtér egyedüli tulajdonosa volt, ez azonban nem elégséges annak bizonyításához, hogy a támogatás az államnak tulajdonítható. A Wizz Air érvei szerint abban az időszakban, amikor az Infratil 90 %-os részesedéssel rendelkezett az FLG-ben, még inkább nyilvánvaló, hogy a támogatás nem tulajdonítható az államnak.

(165) A Ryanair és a Wizz Air kifejtette, hogy ezek a díjak és az esetleges árengedmények egy légitársaság repülőterekkel kapcsolatos költségeinek csupán egy jelentéktelen részét teszik ki. A Ryanair szerint ezeket a díjakat nem lehet egymástól különválasztva értékelni, mivel a jégtelenítésnek nincs végfelhasználói piaca. A jégtelenítésre nyújtott árengedményt nagy valószínűséggel kiegyenlítette az a kereskedelmi haszon, amelyet a repülőtér más módon kialkudott magának. A Ryanair idézte a *Charleroi* ügyben hozott ítéletet, amely megerősíti, hogy „a magánbefektető kritériumának alkalmazása keretében a kereskedelmi ügyletet egészében kell figyelembe venni” ([2]).

(166) Végezetül a Ryanair és a Wizz Air kifejtette, hogy a jégtelenítőszerért a lübecki repülőtérnek fizetett ár az állami és magánrepülőtereken alkalmazott szokásos ár.

6. **NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK VÁLASZAIVAL KAPCSOLATBAN**

6.1. *ÉSZREVÉTELEK A RYANAIR VÁLASZAIVAL KAPCSOLATBAN*

(167) Németország szerint a Ryanair válaszai azt mutatják, hogy az FLG a piacgazdasági szereplő elvével összhangban járt el.

(168) Németország felhívta a figyelmet különösen a Ryanair megközelítésének hasznosságára, miszerint a megállapodás piaccal való összeegyeztethetőségét egy nyereségességi elemzéssel és egy összehasonlító elemzéssel kell bizonyítani.

(169) Németország szerint az 1. számú és 2. számú kiegészítő megállapodás e vizsgálat szempontjából nem releváns. Egyrészt a 2010. márciusi és októberi kiegészítő megállapodások nem tulajdoníthatók az államnak, mivel azokat az FLG Lübeck Hanza-város részvétele nélkül tárgyalta le és kötötte meg. Másrészt a 2. számú kiegészítő megállapodással kapcsolatban Németország felhívta a figyelmet arra, hogy azok csupán az eredeti megállapodás kiterjesztései, és nem jelentenek érdemi módosítást. Ezért a 2000. évi megállapodással kapcsolatos valamennyi megfontolás a kiegészítő megállapodásokra is érvényes.

(170) Németország kifejtette, hogy nem érti, miért tartozna e vizsgálat hatókörébe a marketingszolgáltatásokról szóló 2010. évi megállapodás, hiszen az nem érint állami pénzeket. A marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásban rögzített költségeket az IHK Lübeck fedezte. Németország megjegyezte továbbá, hogy a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás piackonformnak tekinthető. Ezt az a megfigyelés is alátámasztja, hogy az FLG-nek alacsonyabb költségeket kellett megfizetnie, mint más, hasonló szerződésekkel rendelkező repülőterek. Ráadásul a lübecki repülőtérrel kötött, marketingszolgáltatásokról szóló megállapodás a Ryanair azon ígéretén alapult, hogy két célállomással bővíti az útvonalkínálatot.

([1]) A Bíróság C-482/99. számú *Franciaország kontra Bizottság („Stardust Marine”)* ügyben 2002. május 16-án hozott ítélete (ECLI:EU:C:2002:294).

([2]) A Törvényszék T-196/04. számú *Ryanair Ltd kontra Európai Bizottság (Charleroi)* ügyben 2008. december 17-én hozott ítélete (ECLI:EU:T:2008:585).

(171) Németország szerint azt is figyelembe kell venni, hogy a lübecki repülőtér a hamburgi repülőtér kapacitástartalékaként szolgál, és szükséges infrastruktúrát képez az észak-német lakosság számára.

6.2. *ÉSZREVÉTELEK AZ SGF VÁLASZAIVAL KAPCSOLATBAN*

(172) Németország megjegyezte, hogy az SGF az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése és a 659/1999/EK rendelet 1. cikkének h) pontja értelmében nem érdekelt fél, és így nem jogosult arra, hogy észrevételeket tegyen. Az SGF tagjai mindössze ingatlanokat birtokolnak a repülőtér közvetlen közelében, és ezért meg akarnak szabadulni a repülőtér működése által okozott érezhető kellemetlenségektől. Ezt a célt azonban a nemzeti jogorvoslati eszközökkel kell elérni.

(173) Németország a továbbiakban azzal érvelt, hogy az SGF válaszai tartalmilag helytelenek. Először is Németország cáfolja az SGF azon kijelentését, hogy a lübecki repülőtér nem közszolgáltatást nyújt. Az SGF azzal érvelt, hogy a repülőtér csak annyiban szolgálja a közérdeket, amennyiben az általános légi közlekedéssel kapcsolatos érdeket érinti. Németország ezzel szemben azt állítja, hogy a lübecki repülőtérnek eleget kell tennie az üzemeltetési kötelezettségnek, mégpedig amiatt, mert infrastrukturális közszolgáltatásokat nyújt, és a hamburgi repülőtér kapacitástartalékaként működik. Ez utóbbi funkcióját az észak-németországi légi közlekedési terv is rögzíti.

(174) A haszonbérleti szerződést illetően Németország megismétli azt a véleményét, hogy az FLG sem a 2005 végéig fennálló régi haszonbérleti szerződés alapján, sem pedig a 2006-tól érvényes új haszonbérleti szerződés alapján nem jutott előnyhöz.

(175) Németország a továbbiakban az SGF infrastrukturális beruházásokkal kapcsolatos válaszaihoz fűzött észrevételeket. Németország kifejtette, hogy a tervezési engedély csupán egy közigazgatási eszköz, amely kiadható visszaható hatállyal, viszont nem feltétele a finanszírozás jóváhagyásának, és a versenyre sincs hatása. Németország emellett vitatkozik azzal, hogy az SGF karbantartási intézkedésként sorolja be a beruházást, és nem a repülőtér forgalmi funkcióját javító intézkedésként. Németország szerint azért volt szükség az intézkedésekre, hogy megfeleljenek a nemzeti és nemzetközi előírásoknak. Németország szerint abból, hogy a Ryanair használja a legintenzívebben a repülőteret, nem lehet levonni azt a következtetést, hogy előnyben részesítik ezt a légitársaságot.

(176) Az SGF által a lübecki repülőtér középtávú kilátásairól végzett számításokat illetően Németország kifejtette, hogy a benyújtott válaszok nem helyesek. Németország azzal érvel, hogy a beruházás végrehajtásának időpontjában bizonyíthatóan optimista középtávú kilátásokkal lehetett számolni, amit a Bizottság is elismert az eljárás megindításáról szóló 2007. évi határozatában.

(177) Ezután Németország az SGF azon állításához fűzött észrevételeket, hogy az FLG nehézségekkel küzdő vállalkozás volt. Németország úgy véli, hogy az SGF-nek a nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló iránymutatáson alapuló valamennyi érve irreleváns. Németország szerint ez az iránymutatás nem alkalmazandó, mivel a nyújtott juttatások először is nem minősülnek állami támogatásnak. A juttatásokat sohasem megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásként sorolták be, illetve más iránymutatásként kellett volna besorolni azokat.

(178) Németország nem ért egyet az SGF azon kijelentésével, miszerint Lübeck Hanza-város azt mondta, hogy a repülőtér bezárása nem lehetséges, és ezt a lehetőséget nem vette számításba. Németország szerint Lübeck Hanza-város mérlegelte ezt a lehetőséget, viszont nem támogatta, mivel a számítások szerint nem ez volt a gazdaságilag legésszerűbb megoldás. Németország tisztázta azt is, hogy a LuftVZO 45. §-ának (1) bekezdése értelmében egy repülőtér *ad hoc* bezárása nem lehetséges. A repülőterek a közérdeket szolgálják, és teljesíteniük kell az üzemeltetési kötelezettséget. A repülőtér bezárásához hosszadalmas bírósági eljárást követően vissza kell vonni a repülőtér üzemeltetési engedélyét. Németország kifejti, hogy az engedély visszavonása kizárt, ha az illetékes hatóság úgy ítéli meg, hogy a repülőtér üzemeltetésének folytatásához fűződő közérdek nagyobb súllyal esik latba. Ezért nem lenne lehetetlen megkísérelni bezárni a repülőteret, ez azonban minden bizonnyal nehéz, hosszadalmas és így költséges folyamat lenne. Ez történt például a Berlin-Tempelhof repülőtér bezárásakor. Németország ezért azt az álláspontot képviseli, hogy gazdasági szempontból észszerűbb volt az a döntés, hogy nem zárják be a repülőteret, hanem ehelyett bővítik, és a megfelelő magánbefektető megtalálása érdekében beruháznak az infrastruktúrába. Visszatekintve ez beigazolódott, hiszen találtak egy magánbefektetőt.

6.3. *ÉSZREVÉTELEK AZ AIR BERLIN VÁLASZAIVAL KAPCSOLATBAN*

(179) Németország szerint az Air Berlin ugyanolyan előnyökben részesült volna, mint a Ryanair, ha az utasszám és a járatsűrűség tekintetében teljesítette volna ugyanazokat a kritériumokat. Ehelyett az Air Berlin minden tárgyalási ajánlatot elutasított az FLG-vel, mivel sohasem volt szándékában járatot indítani a lübecki repülőtérről. Ezzel szemben az Air Berlin sohasem kifogásolta azokat a feltételeket, amelyek mellett a Ryanair a hamburgi

repülőteret szolgálta ki. Ráadásul számos légitársaság emelt panaszt (többek között a Bizottságnál) amiatt, hogy az Air Berlin hasznot húzott az Egyesült Arab Emirátusok jelentős állami támogatásaiból. Az Air Berlin tehát nem állíthatja be magát a legfontosabb versenytársának, a Ryanair légitársaságnak az áldozataként.

(180) Németország nem ért egyet az Air Berlin azon észrevételével sem, hogy verseny van a lübecki és a hamburgi repülőtér között. Németország különösen arra hívja fel a figyelmet, hogy Hamburgnak 2000-ben, a Ryanair légitársasággal kötött megállapodás aláírásának időpontjában 70-szer annyi utasa volt, mint a lübecki repülőtérnek. A másik repülőtér panaszainak elmaradása azt mutatja, hogy a két repülőtér között nincs verseny. Németország arra is felhívja a figyelmet, hogy 2008-ban a hamburgi és a rostocki repülőtér növekedésről számolt be, míg a lübecki repülőtér utasainak száma 10 %-kal csökkent.

(181) Németország visszautasította az Air Berlin azon érvét is, hogy a Ryanair gazdasági előnyhöz jutott. Németország kifejtette, hogy az Air Berlin pontatlan számításokat vett alapul, és a piaccal való összeegyeztethetőség értékelése szempontjából az egyetlen mérvadó teszt a piacgazdasági szereplő elve. Németország úgy véli, hogy a Ryanair légitársasággal kötött megállapodások megfeleltek a piaci követelményeknek, mivel a repülőtér hosszú távú kilátásai 2000-ben pozitívak voltak.

6.4. *ÉSZREVÉTELEK A BDF VÁLASZAIVAL KAPCSOLATBAN*

(182) Németország felhívta a figyelmet arra, hogy az Air Berlin a BDF tagja, ami szoros kapcsolatokat és tartalmilag hasonló válaszokat feltételez. Németország nem osztotta azt a véleményt, hogy az FLG a rendkívül alacsony árakkal mesterségesen nagyobb keresletet teremtett, és egy légitársaság javára megkülönböztető módon eltért a díjszabástól. Németország szerint az FLG-nek semmilyen oka nem volt arra, hogy a kereslet növelése érdekében egyes légitársaságokat megkülönböztessen. Sőt, a több légitársaság több üzleti tevékenységet jelent a lübecki repülőtér számára. Ezért Németország azt állítja, hogy minden légitársaság hasonló feltételek mellett köthetett volna szerződést a lübecki repülőtérrel, ha a Ryanair ajánlatához hasonló ajánlatot nyújtott volna be.

7. **ÉRTÉKELÉS**

7.1. *BEVEZETÉS*

(183) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.” Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében említett kritériumok kumulatív jellegűek. Egy intézkedés tehát csak akkor minősül állami támogatásnak, ha a következő feltételek mindegyike teljesül:

— a kedvezményezett egy vállalkozás,

— az intézkedés előnyben részesíti a vállalkozást,

— az előnyt állami forrásokból nyújtják,

— ez az előny szelektív jellegű, és

— a szóban forgó intézkedés torzítja a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyeget, és alkalmas arra, hogy befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

(184) Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy az egyes szóban forgó intézkedéseknél teljesülnek-e ezek a feltételek. A következő intézkedésekről van szó:

— az FLG számára nyújtott lehetséges állami támogatás,

— az Infratil számára nyújtott lehetséges állami támogatás,

— a Ryanair számára nyújtott lehetséges állami támogatás,

— a repülőtéren a repülőgépek jégtelenítéséért felszámított díjak.

(185) Az FLG számára nyújtott lehetséges állami támogatást illetően a Bizottság először azt vizsgálja meg, hogy az FLG mint a lehetséges állami támogatás kedvezményezettje továbbra is létezik-e, és ha nem, gazdasági tevékenységét folytatták-e. A Bizottságnak emellett azt is meg kell vizsgálnia, hogy a FLG számára nyújtott állami támogatáshoz kapcsolódó előnyt át lehet-e adni a jogutódnak, azaz hogy fennáll-e a gazdasági folytonosság.

(186) A Ryanair számára nyújtott lehetséges állami támogatást illetően a Bizottság kizárólag a 2000. évi szerződést fogja vizsgálni. E határozat időpontjában nem áll elégséges információ a Bizottság rendelkezésére annak vizsgálatához, hogy a később megkötött szerződések, különösen a 2010. évi szerződések állami támogatást jelentenek-e a Ryanair számára. Ezért ezekről a szerződésekről egy külön határozatban fog dönteni.

7.2. *AZ FLG SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

7.2.1. ***A lehetséges állami támogatás kedvezményezettje***

(187) A Bizottság hivatalos vizsgálati eljárást indított az FLG javára nyújtott lehetséges állami támogatással kapcsolatban. 2013 januárjában azonban az FLG eszközeinek egy részét eladták a Yasmina társaságnak. Az FLG beolvadt Lübeck Hanza-városba, így az FLG mint jogi személy többé nem létezik. 2014-ben a Yasmina bejelentette fizetésképtelenségét, így 2014 áprilisában fizetésképtelenségi eljárás indult. 2014 augusztusában a PuRen vette át a Yasmina eszközeit.

(188) Ha a Bizottság elutasító határozatot hoz, amelyben az EUMSZ 107. és 108. cikkével összefüggésben egy vállalkozásnak nyújtott, a belső piaccal nem összeegyeztethető támogatás visszatérítését rendeli el, a támogatás-visszafizetési kötelezettség kiterjeszthető egy másik vállalkozásra is, amely számára az adott támogatás kedvezményezettje eszközeinek egy részét vagy egészét átruházta vagy eladta, amennyiben az átruházási, illetve eladási konstrukcióból kitűnik, hogy a két vállalkozás között gazdasági folytonosság áll fenn.

(189) Amennyiben a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az FLG a belső piaccal nem összeegyeztethető támogatásban részesült, amelyet vissza kell téríteni, akkor meg kell vizsgálnia, hogy ki húzott hasznot a támogatásból, és melyik vállalkozással szemben kell érvényesíteni a visszafizetési kötelezettséget. Ha nincs más olyan vállalkozás, amelyre ki lehetne terjeszteni a visszafizetési kötelezettséget, akkor a Bizottságnak nem kell vizsgálnia, hogy fennáll-e a támogatás az FLG javára. Ezért a Bizottság helyénvalónak tartja, hogy először azt vizsgálja meg, hogy volt-e gazdasági folytonosság az FLG és a Yasmina között, és a visszafizetési kötelezettség kiterjeszthető-e a Yasmina társaságra (lásd a 7.2.2. szakaszt), valamint hogy a PuRen mint a Yasmina eszközeinek vásárlója hasznot húzhatott-e a támogatásból (lásd a 7.2.3. szakaszt). Végül a Bizottság azt vizsgálja meg, hogy továbbra is folytatják-e azt a gazdasági tevékenységet, amelyet a támogatás előnyhöz juttathatott (lásd a 7.2.4. szakaszt). Azt a kérdést, hogy az intézkedések tartalmaznak-e az FLG javára nyújtott állami támogatást, és ha igen, ezek a támogatások összeegyeztethetők-e a belső piaccal, csak akkor kell vizsgálni, ha a támogatás kedvezményezettjét meg lehet állapítani, azaz ha vagy gazdasági folytonosság áll fenn az FLG és a Yasmina vagy a PuRen között, illetve ha a támogatás magát a gazdasági tevékenységet, tehát a lübecki repülőtér üzemeltetését juttatta előnyhöz.

7.2.2. ***Az FLG és a Yasmina közötti gazdasági folytonosság***

(190) Az Alitalia légitársaság eszközeinek eladásáról szóló határozatában ([1]) a Bizottság azt a véleményt képviselte, hogy ha az eszközöket piaci áron vásárolják meg, valamint az eredeti és az új vállalkozás között nincs gazdasági folytonosság, akkor nem lehet azt feltételezni, hogy az új vállalkozás hasznot húzott az eredeti vállalkozásnak az állami támogatáson keresztül juttatott versenyelőnyből.

(191) Az állandó ítélkezési gyakorlat ([2]) értelmében az eredeti és az új vállalkozás közötti gazdasági folytonosság fennállását egy sor tényező alapján vizsgálják. Ezeket a tényezőket a Bíróság a *Ryanair kontra Bizottság* ([3]) ügyben erősítette meg. Ezek azonban nem kumulatív feltételek, ahol minden feltételnek minden esetben teljesülnie kell ([4]). A két vállalkozás közötti gazdasági folytonosság vizsgálatához a következő tényezőket lehet figyelembe venni:

— az értékesített eszközök köre (aktívák és passzívák, a munkaerő folytonossága, a vagyoni eszközök egyben tartása),

([1]) A Bizottság 2008. november 12-i határozata az N 510/2008. számú állami támogatás ügyében – Olaszország – Az Alitalia légitársaság eszközeinek értékesítése (HL C 46., 2009.2.25., 6. o.).

([2]) A Bíróság C-328/99. és C-399/00. számú *Olasz Köztársaság és SIM 2 Multimedia kontra Európai Bizottság* egyesített ügyekben 2003. május 8-án hozott ítélete (ECLI:EU:C:2003:252); A Bizottság 2008. szeptember 17-i határozata az N 321/2008., N 322/2008. és N 323/2008. számú állami támogatás ügyében – Görögország – Az Olympic Airlines/Olympic Airways Services egyes eszközeinek értékesítése (HL C 46., 2009.2.25., 6. o.); a Bizottság 2008. november 12-i határozata az N 510/2008. számú állami támogatás ügyében – Olaszország – Az Alitalia légitársaság eszközeinek értékesítése (); A Bizottság 2012. április 4-i határozata az SA.34547. számú ügyben – Franciaország – a SERNAM-csoport eszközeinek átvétele a bírósági felszámolási eljárás keretében (HL C 305., 2012.10.10., 5. o.).

([3]) A Törvényszék T-123/09. sz. *Ryanair Ltd kontra Európai Bizottság* ügyben 2012. március 28-án hozott ítélete (ECLI:EU:T:2012:164).

([4]) A Törvényszék T-123/09. sz. *Ryanair Ltd kontra Európai Bizottság* ügyben 2012. március 28-án hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2012:164) 156. pontja.

— az eladási ár,

— a vevő vagy vevők kiléte,

— az eladás időpontja (az előzetes értékelés kezdete után, a hivatalos vizsgálati eljárás megkezdése után vagy a végleges határozat meghozatala után), és

— az ügylet gazdasági logikája.

7.2.2.1. **Az értékesített eszközök köre**

(192) A Bizottság először is leszögezi, hogy az eladó eszközeinek teljeskörű felvásárlása alapvetően az eladó és a vevő közötti gazdasági folytonosságra utal. Ilyen fajta folytonosság viszont valószínűleg nem áll fenn akkor, ha az átfogó értékelés azt mutatja, hogy eszközértékesítés körének meghatározását átengedik a piacnak. Például ha az eszközértékesítés körét egy nyílt, átlátható, megkülönböztetéstől mentes és feltételekhez nem kötött pályázati eljárás keretében határozzák meg, akkor ez valószínűleg cáfolja a gazdasági folytonosság fennállását. Ebben az összefüggésben az ajánlattevőknek szabadon kell tudniuk dönteni arról, hogy egyes eszközökre, egy eszközcsoportra vagy az összes eszközre kívánnak ajánlatot tenni, nem kötelesek átvállalni az eladó által kötött szerződéseket, és szabadon megválaszthatják, hogy az eladó összes, csak néhány vagy egyetlen munkavállalóját sem veszik át.

(193) A Bizottság megállapítja, hogy az FLG eszközeinek értékesítésére vonatkozó ajánlati felhívás közzétett hirdetményében meghatározták, hogy az ajánlattevő vagy 90 %-os tulajdonrészt vásárolhat az FLG-ben, vagy pedig egy hasonló megoldást választhat a repülőtér üzemeltetésének átvételére. Így tehát az ajánlattevők ajánlatot adhattak az FLG tulajdonrészére, az eszközökre vagy az eszközök csoportjára, illetve más gazdasági megoldást is kitűzhettek célul, például az eszközök bérlését. Ezt abban a tájékoztató füzetben is megerősítették, amelyet a szándéknyilatkozat megtétele előtt minden érdeklődő ajánlattevőnek átadtak. Következőképpen az érdeklődő ajánlattevők számára világos volt, hogy részesedés, eszközök vagy eszközcsoportok megvételére tehetnek ajánlatot. Ennek megfelelően az indikatív ajánlatot adó öt ajánlattevő közül kettő eszközök megvételére, a többiek pedig részesedés vásárlására nyújtottak be ajánlatot. A kötelező ajánlatot benyújtó három ajánlattevő közül kettő eszközök megvételére, egy pedig részesedés vásárlására tett ajánlatot. A Yasmina holdingtársasága, a 3Y ajánlotta a legmagasabb árat az egyik eszközcsoport átvételére. A Németország által szolgáltatott adatok szerint a Yasmina – az összes eszköznek az átvett eszközök értékéhez viszonyított teljes könyv szerinti értéke alapján – az FLG eszközeinek […] %-át vette át. Az át nem vett eszközök közé tartoznak többek között a […].

(194) A Bizottság megállapítja, hogy az át nem vett eszközök tekintetében a Yasmina és Lübeck Hanza-város két bérleti szerződést kötött: Az egyik haszonbérleti szerződés a repülőtéri infrastruktúrára és a telekterületre vonatkozott, amelyek az értékesítés előtt az FLG és Lübeck Hanza-város között létrejött haszonbérleti szerződés tárgyát képezték. Ezt a szerződést átvette a Yasmina. A másik bérleti szerződés a repülőtér eszközeire vonatkozott, amelyeket Lübeck Hanza-város az FLG átvétele során átvett ettől a társaságtól.

(195) Egyrészt cáfolja a gazdasági folytonosság fennállását az, hogy az FLG-t az eszközök értékesítése útján adták el, és a vevő az eszközök nagy részét nem szerezte meg. Másrészt viszont a Yasmina bérbe vette azokat az eszközöket, amelyeket nem vásárolt meg Lübeck Hanza-várostól, és így a közbeszerzési eljárás következtében nyilvánvalóan használni tudta valamennyi eszközt. Ez a tény inkább a gazdasági folytonosság fennállása mellett szól.

(196) A munkavállalókat illetően az adásvételi szerződés úgy rendelkezett, hogy azokat a Polgári Törvénykönyv (BGB) 613a. §-a értelmében a Yasmina átveszi. A BGB 613a. §-a a 2001/23/EK tanácsi irányelven ([1]) alapul, és az üzletek átruházása során felmerülő jogokat és kötelezettségeket szabályozza. A 613a. § részletesen a következőképpen rendelkezik: „Ha egy üzlet vagy üzletrész egy jogügylet következtében egy másik tulajdonosra száll át, akkor az átruházás időpontjában fennálló munkaviszonyokból eredő jogokért és kötelezettségekért ez utóbbi tulajdonos áll helyt. Amennyiben ezeket a jogokat és kötelezettségeket kollektív szerződés jogszabályai vagy vállalati megállapodás szabályozza, akkor azok az új tulajdonos és a munkavállaló közötti munkaviszony részévé válnak, és az átruházás időpontjától számított egy évig a munkavállaló hátrányára nem módosíthatók.” ([2]) Ezen túlmenően az eddigi munkaadónak és az új tulajdonosnak az átruházás előtt írásban tájékoztatnia kell az átruházás által érintett munkavállalókat, és minden munkavállaló írásban ellentmondhat a munkaviszony átruházásának.

([1]) A Tanács 2001/23/EK irányelve (2001. március 12.) a munkavállalók jogainak a vállalkozások, üzletek vagy ezek részeinek átruházása esetén történő védelmére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 82., 2001.3.22., 16. o.).

([2]) Az 1896.8.18.-i BGB 613a. § 242.

(197) E jogszabály alapján tájékoztatták a munkavállalókat az átruházásról, és ha nem mondtak ellent annak, átvették őket. Az FLG-nek […] munkavállalója volt, akik közül […] mondtak ellent munkaviszonyuk átszállásának. Ezt a […] munkavállalót Lübeck Hanza-város vette át munkaviszonyba.

(198) Az eszközök átruházásakor nem írtak elő a jogi kötelezettségeken túlmutató feltételeket, például az átveendő foglalkoztatottak száma tekintetében vagy olyan kötelezettség formájában, hogy a munkavállalókat a munkajogban rögzített szokásos szerződéses kötelezettségeken túl is foglalkoztatni kell.

(199) A munkavállalókkal kapcsolatos egyetlen szerződéses rendelkezés egy munkajogra utaló hivatkozás; az az egyedüli tény, hogy a munkavállalók többségét átvették, nem jelenti szükségszerűen azt, hogy fennállt a gazdasági folytonosság ([1]).

(200) mivel azonban a Yasmina azáltal, hogy az eszközök egy részének megvásárlását összekapcsolta a többi eszközre vonatkozó két bérleti szerződéssel, végső soron valamennyi eszközt használni tudta, amelyek korábban az FLG tulajdonában voltak, és amelyeket az használt, az értékesített eszközök köre összességében inkább a gazdasági folytonosság fennállására mutat rá.

7.2.2.2. **Értékesítési ár**

(201) A gazdasági folytonosság elkerülése érdekében az eszközöket piaci áron kell értékesíteni, például egy nyílt, átlátható, megkülönböztetéstől mentes és feltételekhez nem kötött közbeszerzési eljárás útján.

(202) A Bizottságnak tehát azt kell vizsgálnia, hogy az FLG eszközeit nyílt, átlátható, megkülönböztetéstől mentes és feltételekhez nem kötött közbeszerzési eljárás keretében adták-e el annak az ajánlattevőnek, aki az ügylet biztonságosságát figyelembe véve a legmagasabb ajánlatot nyújtotta be.

(203) A Bizottság először is leszögezi, hogy az FLG eszközeivel kapcsolatos szándéknyilatkozat megtételére vonatkozó felhívás nem tartalmazott korlátozást a részvételre jogosult ajánlattevőkre nézve, és nem szabott feltételeket a potenciális ajánlattevők számára. A közbeszerzési eljárás keretében minden érdeklődő benyújthatta ajánlatát. Emellett a felhívást az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* elektronikus mellékletében is közzétették.

(204) Másodsorban az átláthatóság elvét illetően a Bizottság megállapítja, hogy az ajánlattevőknek több mint egy hónapjuk volt arra, hogy az eladótól beszerezhető tájékoztató füzet alapján döntsenek a szándéknyilatkozat benyújtásáról. Ezt követően a szándéknyilatkozatot benyújtó potenciális ajánlattevőknek mintegy három hetük volt arra, hogy az átvilágítás ([2]) keretében értékeljék az átadott információkat, majd döntsenek arról, hogy 2012. október 15-ig be akarják-e nyújtani az indikatív ajánlatot. Minden ajánlattevő, aki indikatív ajánlatot nyújtott be, részt vehetett az eladóval megszervezett tájékoztató rendezvényen. A kötelező ajánlat benyújtásának határideje 2012. november 20. volt.

(205) A Bizottság azt is megállapítja, hogy az eladó már az ajánlati felhívás közzététele előtt meghatározta azokat a kritériumokat, amelyek alapján a gazdaságilag legkedvezőbb ajánlatokat ki kell választani, és már az eljárás megkezdése előtt közölte ezeket a kritériumokat az ajánlattevőkkel.

(206) Harmadrészt a közbeszerzési eljárás egyik szakaszában sem került sor az ajánlattevők közötti megkülönböztetésre. Minden ajánlattevő ugyanazokat az információkat és magyarázatokat kapta meg a közbeszerzési szabályokkal és eljárásokkal, az ajánlatok benyújtására vonatkozó határidőkkel és az FLG-vel kapcsolatban. A tárgyalások során egyik ajánlattevőnek sem kínáltak fel kizárólagosságot. Az eljárás utolsó szakaszában három ajánlattevőt nyújtott be kötelező ajánlatot.

(207) A kötelező ajánlatok értékelését követően az eljárás megkezdése előtt meghatározott kritériumok alapján Lübeck Hanza-város azt a következtetést vonta le, hogy a 3Y nyújtotta be a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatot. Ezt követően Lübeck Hanza-város az adásvételi szerződés megkötését javasolta a városi tanácsnak. 2012. november 29-én a városi tanács úgy döntött, hogy elfogadja a Yasmina ajánlatát. Ezt követően 2013. január 1-jei hatállyal eladták az FLG eszközeit a Yasmina vállalkozás által e célra alapított 3Y társaságnak.

([1]) A Bizottság határozata (2012. április 4.) az SA.34547. számú ügyben – Franciaország – a SERNAM-csoport eszközeinek átvétele a bírósági felszámolási eljárás keretében.

([2]) Az „átvilágítás” rendszerint egy vállalkozásnak a vevő által elvégzett részletes vizsgálata, amelynek célja egy lehetséges fúzió, felvásárlás, illetve privatizáció vagy hasonló jogügylet.

(208) Negyedrészt az eszközök értékesítésére vonatkozó közbeszerzési eljárás akkor nincs feltételekhez kötve, ha az értékesítésre kínált eszközöket általában valamennyi potenciális vevő szabadon megvásárolhatja és saját céljaira felhasználhatja, függetlenül attól, hogy bizonyos vállalkozásokat vezet-e ([1]). Ebben az összefüggésben a Bizottság megállapítja, hogy az FLG eszközeinek értékesítésére vonatkozó közbeszerzési eljárás közzétett felhívása előírja, hogy a vevőnek folytatnia kell a repülőtér üzemeltetését. Ezenkívül a Yasmina két haszonbérleti szerződést kötött a Lübeck Hanza-város tulajdonában lévő repülőtéri infrastruktúrára, telekterületekre és egyéb eszközökre. Végül a sikeres ajánlattevő, a Yasmina […] EUR árat fizetett az FLG eszközeinek megvásárlására. A bérleti díj az egyik haszonbérleti szerződés esetében évi […] EUR, a másik esetében pedig évi […] EUR volt. Ezzel egyidejűleg Lübeck Hanza-város kötelezettséget vállalt arra, hogy […] EUR összegű beruházási támogatást nyújt a Yasmina társaságnak, amennyiben bizonyos feltételek teljesülnek. Az FLG eszközeinek megvásárlása közvetlenül összekapcsolódott a Yasmina társaságnak a jövőben folyósítandó beruházási támogatással. Mivel a jövőbeli támogatás meghaladta a vételárat, a vételár negatív volt.

(209) E körülményeket figyelembe véve a Bizottságnak kétségei vannak afelől, hogy a közbeszerzési eljárás nem volt feltételekhez kötve. Ha az eszközöket egy feltételekhez kötött közbeszerzési eljárás útján értékesítik, akkor nem lehet azt alapul venni, hogy az ügylet a közbeszerzési eljárás alapján megfelel a piaci feltételeknek. Ezért a Bizottság nem tud végleges megállapítást tenni arról, hogy a Yasmina piaci árat fizetett-e az FLG eszközeiért. Ha a Yasmina ténylegesen a piaci árnál kevesebbet fizetett volna, az alátámasztaná a gazdasági folytonosság fennállását.

7.2.2.3. **A vevő kiléte**

(210) A vevő a Yasmina, a 3Y leányvállalata volt. A 3Y egyedüli társasági tagja egy szaúd-arábiai állampolgár, Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi volt. A Yasmina egy magánvállalkozás volt, amely korábban sem Lübeck Hanza-várossal, sem pedig az FLG-vel nem volt kapcsolatban. Az a tény, hogy a Yasmina az FLG-től és a hatóságoktól is független volt, arra utal, hogy nem áll fenn gazdasági folytonosság. A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a vevő kiléte nem támasztja alá a gazdasági folytonosság fennállását.

7.2.2.4. **Az adásvétel időzítése**

(211) Lübeck Hanza-város szándékai szerint az előtt akarta privatizálni a repülőteret, hogy a Bizottság megkezdi vizsgálatait. Miután 2009-ben kudarcot vallott az első privatizálási kísérlet, amelyet az Infratil társasággal próbáltak meg lebonyolítani, Lübeck Hanza-város 2012-ben egy második próbálkozást tett, és eladta a repülőteret a Yasmina társaságnak. A Yasmina társaságnak az eljárás megindításáról szóló 2007. és 2012. évi határozat után, de a Bizottság végleges határozata előtt adták el a repülőteret. Az a körülmény, hogy a repülőtér eladása része volt Lübeck Hanza-város folyamatos repülőtér-privatizálási törekvéseinek, azt bizonyítja, hogy nem arra irányuló próbálkozásról van szó, hogy célzottan elkerüljék a támogatás visszatérítését. Így az eladás időpontja nem támasztja alá a gazdasági folytonosságot.

(212) A Bíróság értelmezésében gazdasági folytonosság áll fenn, ha megállapítható az az objektív körülmény, hogy „a jogvita tárgyát képező támogatás visszatérítésére irányuló" kötelezettséget elkerülik ([2]). Mivel azonban ebben az ügyben 2007, azaz az eljárás megindításának időpontja óta nem született bizottsági határozat a lübecki repülőtér javára nyújtott állami támogatás fennállásáról, nem feltételezhető, hogy a privatizáció során ilyen szándéka volt a feleknek. Ezzel szemben Lübeck Hanza-város következetesen járt el ebben az ügyben, mivel a repülőtér privatizálását már azelőtt mérlegelték, hogy a Bizottság foglalkozott volna azzal a kérdéssel, hogy a lübecki repülőtér kaphatott-e állami támogatást ([3]).

(213) A Bíróság megállapította azt is, hogy fennállhat a gazdasági folytonosság akkor, ha egy társaságot azzal a céllal alapítanak, hogy a fizetésképtelen vállalkozás tevékenységeinek egy részét folytassa ([4]). Itt azonban nem erről van szó, mivel Lübeck Hanza-város úgy kezdte meg és zárta le az FLG Yasmina társaság részére történő eladását, hogy az FLG nem volt fizetésképtelen. A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy az eladás időpontja nem támasztja alá a gazdasági folytonosság fennállását.

7.2.2.5. **A jogügylet gazdasági logikája**

(214) A terv egy csúcstechnológiát képviselő korszerű üzleti parkkal kívánta a helyszínre csalogatni a vállalkozásokat, amely mozikat, bankokat, kávéházakat, éttermeket és tesztpályákkal is ellátott parkolóhelyeket, valamint egy gokart pályát, egy jégcsarnokot, divatbutikokat, egy butikhotelt, egy kongresszusi központot, valamint egy divatüzletekből álló bevásárlófalut foglalt volna magában. A Yasmina vállalat szándéknyilatkozatában egy ambiciózus üzleti tervet vázolt fel, miszerint egy korszerű repülőtérré alakítja át a lübecki repülőteret, amely számos vállalkozás számára lesz vonzó. Emellett a szárazföldi, hajózási és légi forgalom összevonása és ezáltal

([1]) Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.), 94. pont).

([2]) A Törvényszék T-415/05. számú *Görögország kontra Bizottság* ügyben 2010. szeptember 13-án hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2010:386) 146. pontja.

([3]) Ugyanott. A Bíróság értelmezése szerint az inkoherens gazdasági tevékenység utalhat pénzügyi folytonosságra.

([4]) A Bíróság C-610/10. számú *Bizottság kontra Spanyolország* ügyben 2012. december 11-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2012:781) 106. pontja.

javítása érdekében egy logisztikai központot is létrehoztak volna. Ezzel összefüggésben raktározási kapacitásokat hoztak volna létre, meghosszabbították volna a fel- és leszállópályákat, és kialakították volna a karbantartási infrastruktúrát. Emellett a meglévő üzleti tervek bizonyos módosításait is fontolóra vették, például olcsóbb üzemanyagot terveztek adni a kisebb kis légi járműveknek, önkiszolgáló utasfelvételi szolgáltatások és a kiemelt ügyfelek repülőtéri kiszolgálásának bevezetését tervezték, valamint tervbe vették, hogy a repülőtér légiparádék és repülési kiállítások megszervezésére fog pályázni. Ezzel egyidejűleg folytatódott volna a rendes légi forgalom charter- és menetrend szerinti járatainak kiszolgálása a lübecki repülőtéren. Az *előzetes* tervek szerint a lübecki repülőtér repülőtér maradt volna, viszont új üzleti tervet kapott.

(215) A Bizottság szerint a Yasmina tevékenysége ugyan különbözik az FLG tevékenységeitől, viszont a Yasmina az FLG-hez hasonlóan légiforgalmi szolgáltatásokat nyújtott volna. Ez a tény inkább a gazdasági folytonosság fennállása mellett szól. Ezen a következtetésen az sem változtat, hogy a Yasmina végül kevesebb légiforgalmi szolgáltatást tudott nyújtani, mert a Ryanair hátat fordított a lübecki repülőtérnek, és helyette a továbbiakban a hamburgi repülőtérről indított járatokat.

7.2.2.6. **Következtetés az FLG és a Yasmina közötti gazdasági folytonosságról**

(216) A Bizottság megállapítja, hogy néhány mutató az FLG és a Yasmina közötti gazdasági folytonosság fennállása ellen szól, néhány viszont mellette. A Bizottság először is nem tudja kizárni, hogy a Yasmina a piaci árnál kevesebbet fizetett az FLG eszközeiért. Ezért annak ellenére, hogy bizonyos jelek a gazdasági folytonosság fennállása ellen szólnak, a Bizottság nem tudja kizárni, hogy mégis fennállt a gazdasági folytonosság az FLG és a Yasmina között. Mindazonáltal ebben az összefüggésben figyelembe kell venni, hogy időközben a 3Y és a Yasmina vállalatokat felszámolták. Így a támogatás-visszafizetési kötelezettséget akkor sem lehetne kiterjeszteni a Yasmina társaságra, ha gazdasági folytonosság állt volna fenn az FLG és Yasmina között.

7.2.3. *Az FLG és a PuRen közötti gazdasági folytonosság*

(217) Ha gazdasági folytonosság állt fenn az FLG és a Yasmina között, akkor a Bizottságnak – mivel a Yasmina társaságot időközben felszámolták – azt is meg kellett vizsgálnia, hogy a Yasmina eszközeinek vevője hasznot húzott-e az FLG számára nyújtott esetleges állami támogatásból, és a támogatás-visszafizetési kötelezettséget ki kell-e terjeszteni erre a vevőre.

(218) A Yasmina felszámolása előtt a vállalkozás eszközeit eladták egy magánbefektetőnek, mégpedig a PuRen társaságnak. A Bizottság megállapítja, hogy a Yasmina eszközeit a német jog ([1]) szerint fizetésképtelenségi eljárás keretében bírósági felügyelet mellett értékesítették. Ez mindenképpen arra utal, hogy az FLG és a Yasmina közötti gazdasági folytonosság esetleges fennállása esetén ezen a ponton megszakadt volna a gazdasági folytonosság láncolata. Így a PuRen nem húzott hasznot az FLG számára nyújtott esetleges állami támogatásból.

7.2.4. *Az értékesített gazdasági tevékenység számára jelentkező előny*

(219) Az FLG által folytatott gazdasági tevékenységek közül a legfontosabb, azaz a lübecki repülőtér üzemeltetése, szintén megszűnt, mert a lübecki repülőtérről már nem indítanak menetrend szerinti és charterjáratokat. E határozat időpontjában egy légitársaság sem használta a lübecki repülőteret. Így az értékesített gazdasági tevékenység már nem húzhat hasznot az FLG számára nyújtott esetleges állami támogatásból.

(220) A Bizottságnak azt is meg kell vizsgálnia, hogy az értékesített gazdasági tevékenység – tehát ebben az esetben a repülőtér – a Yasmina által az FLG eszközeiért fizetett negatív vételáron keresztül előnyhöz juthatott-e ([2]). Ennek megállapítása érdekében a Bizottságnak azt kell megvizsgálnia, hogy Lübeck Hanza-város piacgazdasági szereplőként járt-e el. E célból össze kell hasonlítani a repülőtér vételárát azokkal a költségekkel, amelyek egy ezzel ellentétes helyzettel összehasonlítva – ebben az esetben tehát például a repülőtér bezárása vagy a repülőtér FLG általi további üzemeltetése esetén – merültek volna fel.

(221) mivel azonban e határozat időpontjában egy légitársaság sem használja a repülőteret, és így nem indítanak menetrend szerinti vagy charterjáratokat a lübecki repülőtérről, a Bizottság véleménye szerint nem kell vizsgálni azt, hogy az értékesített gazdasági tevékenységet előnyhöz juttatta-e a negatív vételár. A gazdasági tevékenység eltűnt a piacról.

([1]) A legutóbb a 2015. november 20-i törvény (BGBl. I., 2010. o.) 16. cikkével módosított, a fizetésképtelenségi eljárásról szóló, 1994. október 5-i rendelet (BGBl. I., 2866. o.).

([2]) Lásd a Bizottság 2008. február 27-i határozatát a romániai Automobile Craiova (korábbi Daewoo Romania) privatizációjára vonatkozó C 46/07 (ex NN 59/07) állami támogatásról (HL L 239., 2008.9.6., 12. o.).

(222) Ez a megállapítás nem érinti annak vizsgálatát, hogy a repülőtérnek a Stöcker részére történő legutóbbi eladása tartalmaz-e olyan elemet, amely állami támogatást jelent a vevő számára. A Bizottság felhívja továbbá Németország figyelmét arra, hogy minden olyan esetleges intézkedést, amely annak előkészítésére irányul, hogy a lübecki repülőtér új menetrend szerinti és charterjáratokat fogadjon, támogatási szempontból ellenőrizni kell, és be kell jelenteni a Bizottságnak.

7.2.5. ***Következtetés***

(223) Nem szükséges olyan határozatot hozni, amely megállapítja, hogy az FLG számára nyújtott esetleges állami támogatások az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősülnek-e, és ha igen, összeegyeztethetőnek tekinthetők-e a belső piaccal. Az FLG mint jogi személy már nem létezik, és megszüntette gazdasági tevékenységét is. Még ha lenne is gazdasági folytonosság az FLG és a Yasmina között, a támogatást nem lehetne visszatéríttetni a Yasmina társasággal, mivel a Yasmina társaságot felszámolták, eszközeit pedig a német jog szerint fizetésképtelenségi eljárás keretében bírósági felügyelet mellett értékesítették.

7.3. *AZ INFRATIL SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

7.3.1. ***Az FLG tulajdonrészének eladása***

7.3.1.1. **Előny**

(224) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem szerzett volna meg ([1]).

(225) Az EUMSZ 345. cikke a következőképpen rendelkezik: „A Szerződések nem sérthetik a tagállamokban fennálló tulajdoni rendet.” Egy vállalat privatizálása – azaz állami tulajdonból magántulajdonba adása – egy gazdasági döntés, amely önmagában a tagállamok kizárólagos hatáskörébe tartozik.

(226) Az állandó ítélkezési gyakorlat ([2]), valamint a Bizottság határozathozatali gyakorlata ([3]) értelmében a vállalati részesedések állam általi eladása akkor nem juttatja előnyhöz a vevőt, ha az állam piacgazdasági szereplőként jár el. Ez akkor áll fenn, ha egy feltételezett magántulajdonos az adott jogügyletet a várható nyereség fényében megkötötte volna. A nem gazdasági jellegű megfontolások, például ipar- és foglalkoztatáspolitikai indokok vagy regionális fejlesztési célok nem játszanak szerepet ennek megítélésében. Ezt az elvet a Bizottság és a Bíróság többször is megerősítette ([4]).

(227) A *Stardust Marine* ügyben hozott ítéletben a Bíróság kimondta, hogy „annak vizsgálata érdekében, hogy az állam a piacgazdaságban tevékenykedő tájékozott befektetőként járt-e el, vagy sem, azon időszak kontextusába kell visszahelyezkedni, amelynek során a pénzügyi támogatási intézkedéseket megtették annak megítélése érdekében, hogy az állam magatartása gazdaságilag észszerű volt-e, és következésképpen tartózkodni kell minden olyan értékeléstől, amely valamely későbbi helyzeten alapul” ([5]).

(228) Amikor azt vizsgáljuk, hogy Lübeck Hanza-város a lübecki repülőtér privatizálásakor piacgazdasági szereplőként járt-e el, értékelni kell a lübecki repülőtér számára akkoriban rendelkezésre álló különböző cselekvési lehetőségeket, hogy meg lehessen állapítani, hogy Lübeck Hanza-város a pénzügyileg legkedvezőbb lehetőséget választotta-e. Alapvetően egy független tanácsadó cég által készített értékelés felhasználható egy jogügylet piaci értékének bizonyítékaként.

(229) 2004-ben Lübeck Hanza-város egy független magánbankot bízott meg azzal, hogy készítsen értékelést a repülőgép üzemeltetésének megszüntetéséről és fenntartásáról is (a továbbiakban: Berenberg-tanulmány) ([6]). Ebben a tanulmányban a következő cselekvési lehetőségek legkedvezőbb és legkedvezőtlenebb eredményét értékelték:

([1]) A Bíróság C-342/96. számú *Spanyol Királyság kontra Bizottság* ügyben 1999. április 29-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1999:210) 41. pontja. A Bíróság C-39/94. számú *Syndicat français de l'Express international (SFEI) és mások kontra La Poste és mások* ügyben 1996. július 11-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:1996:285).

([2]) Lásd például: a Törvényszék T-296/97. számú *Alitalia kontra Bizottság* ügyben 2000. december 12-én hozott ítélet (ECLI:EU:T:2000:289); A Törvényszék T-228/99. és T-233/99. számú *WestLB kontra Bíróság* egyesített ügyekben hozott ítélete (ECLI:EU:T:2003:57); a Törvényszék T-366/00. számú *Scott SA kontra Bizottság* ügyben 2007. március 29-én hozott ítélete (ECLI:EU:T:2007:99); A Bíróság C-328/99. és C-399/00. számú *Olasz Köztársaság és SIM 2 Multimedia kontra Európai Bizottság* egyesített ügyekben 2003. május 8-án hozott ítélete (ECLI:EU:C:2003:252); a Törvényszék T-358/94. számú *Air France kontra Bizottság* ügyben 1996. december 12-én hozott ítélete (ECLI:EU:T:1996:194).

([3]) XXIII. A versenypolitikáról szóló huszonharmadik jelentés, 1993., 255

([4]) A Bizottság 2013. június 19-i határozata az SA.36197 (13/N) számú ügyben – Portugália – Az ANA privatizációja – Portugál repülőterek (C(2013) 3546 final) (HL C 256., 2013.9.5., 3. o.). A Bíróság 40/85. számú *Belgium kontra Bizottság* ügyben 1986. július 10-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:1986:305).

([5]) A Bíróság C-482/99. számú *Franciaország kontra Bizottság („Stardust Marine”)* ügyben 2002. május 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2002:294) 71. pontja.

([6]) A tanulmányt a Berenberg Consult GmbH (a hamburgi Berenberg magánbank egyik leányvállalata) készítette el.

9. táblázat

Lübeck Hanza-város cselekvési lehetőségei és azok értékelése (Berenberg Consult)

Szakpolitikai lehetőségek	Legkedvezőtlenebb eset (EUR-ban)	Legkedvezőbb eset (EUR-ban)	Átlagérték (EUR-ban)
Privatizálás (legkedvezőbb eset támogatásokkal, a repülőtér 2009-es eladásával, pótteljesítési nyilatkozattal együtt)	[…]	[…]	[…]
Rendes bezárás (a legkedvezőbb eset társasági tagi felelősség nélkül)	[…]	[…]	[…]
Fizetésképtelenség (a legkedvezőbb eset társasági tagi felelősség nélkül)	[…]	[…]	[…]
Az üzemeltetés fenntartása változatlan formában (nincs különbség a legkedvezőbb és legkedvezőtlenebb eset között)	[…]	[…]	[…]

(230) A fordulónap 2003. december 31. volt. A Berenberg-tanulmány szerint a repülőtér üzemeltetésének fenntartása […] EUR költséget okozott. Ehhez azt feltételezték, hogy a repülőtér az elkövetkező években is veszteséges marad. A privatizáció költségét […]–[…] EUR-ra becsülték. Ez az értékelés […] EUR pozitív vételáron alapult. Mivel egy potenciális vásárló a repülőtér esetleges várt veszteségeit figyelembe veszi az ajánlott vételárban, ez a becsült eladási ár arra enged következtetni, hogy az értékelés során abból indultak ki, hogy a privatizáció után a repülőtér-üzemeltetés nyereséges lesz. Ez a feltételezés azon a várakozáson alapul, hogy a privatizáció után növekedni fog a hatékonyság és az utasszám. Következésképpen a feltételezés megalapozott. Különösen a Ryanair jelentette be, hogy a fel- és leszállópályák kiépítése esetén telephelyet hoz létre a lübecki repülőtéren.

(231) Ennek alapján Lübeck Hanza-város úgy döntött, hogy elindítja a repülőtér privatizációs eljárását, mivel a rendelkezésre álló cselekvési lehetőségek közül ez volt a pénzügyileg legkedvezőbb. A Bizottság megjegyzi, hogy a Berenberg-tanulmány abból indult ki, hogy a repülőtéri tevékenységeket pozitív áron lehet eladni, ezzel szemben, ha állami kézben maradnak, akkor folyamatos veszteségekkel kell számolni.

(232) A Lübeck Hanza-város és az Infratil között létrejött szerződés több elemből áll, és többféle forgatókönyvet vázol fel, amelyek figyelembe veszik a 2005. októberi helyzetet.

(233) A repülőtér Infratil általi bővítését megakadályozta az, hogy az *OVG Schleswig* 2005. júliusi ítélete alapján (lásd a (78) preambulumbekezdést) nem adták ki a tervezési engedélyt. Ez csökkentette az FLG értékét. Emellett a repülési terv Ryanair által tervezett bővítése, ami növelte volna a repülőtér nyereségességét, elsősorban a tervezési engedély kiadásától függött.

(234) Az új-zélandi Infratil az egyik első olyan magánbefektető volt, aki a kontinentális Európában regionális repülőtérbe fektetett be, és ezért csak korlátozott információk alapján tudta elvégezni a kockázatértékelést. A német közigazgatási eljárásokkal kapcsolatos korábbi tapasztalatai és ismeretei alapján Lübeck Hanza-város értelemszerűen abból indulhatott ki, hogy ki fogják adni a tervezési engedélyt. Ugyanakkor Lübeck Hanza-városnak el kellett fogadnia, hogy az Infratil nagy kockázatot tulajdonított a tervezési engedélyezési eljárásnak, és ezért nem volt hajlandó azonnal megfizetni a teljes vételárat. Ezért egy eladási opciót alkudtak ki, emellett pedig a vételárat felosztották egy azonnal fizetendő I. vételárra, valamint egy II. vételárra, amely csak a tervezési engedély kiadása esetén és annak időpontjában válik esedékessé. E körülményeket figyelembe véve a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy egy magántulajdonos is hasonló kondíciókat alkudott volna ki.

(235) A továbbiakban a Bizottságnak azt kell megvizsgálnia, hogy a szerződésben meghatározott forgatókönyvekre rögzített egyes árak megfelelnek-e a piacgazdasági követelményeknek.

I. vételár ([…]) és eladási opció

(236) E forgatókönyv szerint a 2005. évi részesedésszerzési szerződésben említett feltételek nem teljesülnek, és nem adják ki a tervezési engedélyt. Ezért az Infratil társaságnak nem kell megfizetnie a II. vételárat. A Bizottság megbízásából az Ecorys független tanácsadó cég által készített tanulmány megállapítja, hogy azt feltételezték, hogy az építési munkálatok nélkül a lübecki repülőtér veszteségeket szenvedne el.

2. ábra

Pesszimista forgatókönyv – Nettó jelenérték (a sajáttőkeérték 90 %-a) és a vételár

[…]

(237) E körülmények között az lett volna várható, hogy az Infratil él az opciós jogával. Az I. vételár esetében ezért egy pusztán szimbolikus árról van szó, aminek biztosítéka egy kilépési stratégia volt, miszerint az Infratil visszavonhatja az ügyletet. Mivel a repülőtér üzemeltetése ebben az esetben nem nyereséges, a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a […] EUR összegű ár megfelel a piaci feltételeknek, és az Infratil nem jutott gazdasági előnyhöz.

(238) Az eladási opció […] EUR összegű ára (amelyet Lübeck Hanza-városnak kellett megfizetnie) elsősorban a tagi kölcsönre, a beruházásokra, az üzemi veszteségekre és a tervezési engedély költségeire folyósított kifizetésekből tevődik össze, tehát azokból a költségekből, amelyeket a privatizáció elmaradása esetén Lübeck Hanza-városnak kellett volna viselnie. Az ár különböző elemeit figyelembe véve az eladási opció egyet jelentett volna a szerződés felbontásával és ezáltal az eredeti ügylet visszavonásával.

(239) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az üzemi veszteségeket legfeljebb […] EUR összegig vállalják át. A repülőtérnek a privatizáció előtti években felmerült veszteségei alapján arra lehet következtetni, hogy az Infratil társaságnak tudnia kellett azt, hogy a tényleges veszteségek messze meg fogják haladni ezt a plafont, ha a repülőtér nem a várakozások szerint növekszik.

10. táblázat

Az FLG veszteségei 1995 és 2010 között

Év	Az FLG veszteségei (1 000 EUR)
1995	[…]
1996	[…]
1997	[…]
1998	[…]
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
2004	[…]
2005	[…]
2006 (január 1.–március 31.)	[…]
2007	[…]
2008	[…]
2009	[…]
2010	[…]

(240) A privatizáció előtti három év (2002–2004) veszteségnövekedését extrapolálva a 2005. október 1. és 2008. december 31. közötti időszakra több mint […] EUR veszteséggel lehetett számolni. Még ha azt is feltételezzük, hogy a privatizáció előtti évek veszteségei állandó szinten maradnak, akkor is […] EUR összegű veszteség volt

várható. Az Infratil társaság ezért észszerűen gondolkodva tudhatta, hogy a részesedések viszonteladása esetén – figyelembe véve a veszteségek Lübeck Hanza-város általi átvállalását […] EUR összegig – akár […] EUR összegű további veszteség is keletkezhet. Az előzetes becslést az *utólagos* adatok is megerősítik, amelyek szerint a repülőtér a szóban forgó időszakban […] EUR nagyságrendű veszteséget könyvelt el.

(241) Kézenfekvő, hogy egy magáneladó nem tudott volna kedvezőbb árat kialkudni az eladási opcióért. A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy Lübeck Hanza-város az eladási opcióról folytatott tárgyalások során piacgazdasági szereplőként járt el, és nem juttatta gazdasági előnyhöz az Infratil társaságot.

II. vételár ([…] EUR)

(242) Az […] EUR összegű II. vételárat az Infratil társaságnak csak akkor kellett megfizetnie, ha a repülőtér nyereségességét biztosító bizonyos feltételek teljesültek.

(243) Az ár megfelel a felek által a 2005. márciusi közbeszerzési eljárás során kialkudott eladási árnak.

(244) A gazdasági előny fennállását csak akkor lehet kizárni, ha az eladás a piaci feltételekkel összhangban történik. Akkor beszélhetünk a piaci feltételeknek megfelelő eladásról, ha azt nyílt közbeszerzési eljárás keretében bonyolítják le, és a következő feltételek közül mindegyik teljesül ([1]):

— a részesedéseket minden érdekelt számára nyitott, átlátható és megkülönböztetéstől mentes közbeszerzési eljárás keretében adják el,

— nem alkalmazandók olyan feltételek, amelyek általában nem képezik a hasonló, magánfelek közötti ügyletek részét, és amelyek az eladási ár csökkenéséhez vezethetnek,

— a részesedést pénzügyi szempontból legelőnyösebb ajánlatot benyújtó ajánlattevőnek adják el,

— az ajánlattevő számára elegendő időt és információt kell biztosítani az ajánlat tárgyát képező eszközök megfelelő értékeléséhez.

(245) A 2005 márciusában lebonyolított közbeszerzési eljárás teljesítette ezeket a feltételeket. Mivel öt különböző vállalat jelentette be szándékát a repülőtér megvételére, nem feltételezhető, hogy csupán az Infratil volt abban a helyzetben, hogy valódi ajánlatot tegyen. Ráadásul a német jogban a közbeszerzési eljárás úgy van kialakítva, hogy biztosítsa a hatékony és megkülönböztetéstől mentes versenyt.

(246) A Bizottság megállapítja, hogy a 2005. márciusi első adásvételi szerződésben az eladási ár […] EUR volt. Azonban 2005 októberében újratárgyalták a szerződéses feltételeket. A II. vételár ennek alapján megállapított feltételei és a megállapodás szerinti levonások (lásd a (83) preambulumbekezdést) nem az eredeti közbeszerzési eljárásból származnak. Következésképpen annak megállapítása érdekében, hogy a megállapodás szerinti ár megfelel-e a piaci feltételeknek, a piacgazdasági szereplő elvét kell alkalmazni.

(247) Annak megállapítása érdekében, hogy Lübeck Hanza-város magasabb vételárat tudott-e volna kialkudni, figyelembe kell venni az adott körülményeket, különösen az eladási opció gyakorlásából az Infratil számára jelentkező kockázatok mértékét és az ebből eredő potenciális veszteségeket.

(248) A (240) preambulumbekezdésben bemutatottak szerint az Infratil társaságnak még akkor is további […]–[…] EUR veszteséggel kellett számolnia, ha figyelembe veszik a Lübeck Hanza-város által az eladási opció gyakorlása esetén […] EUR összegben fedezett veszteségeket. Ezért *előzetes* szemszögből nézve az Infratil azzal a helyzettel szembesült, hogy a második forgatókönyv esetében nyereséget realizál, ugyanakkor magas veszteségeket szenved el, ha gyakorolja az eladási opciót.

(249) Németország kifejtette, hogy Lübeck Hanza-város 2005-ben nagyon valószerűtlennek tartotta, hogy beálljanak az eladási opció gyakorlásának feltételei, azaz hogy nem adják ki a tervezési engedélyt, és az utasszám pedig az […] utasban meghatározott küszöbérték alatt marad.

(250) Ahogy a (234) preambulumbekezdésben is említettük, Lübeck Hanza-városnak azt kellett feltételeznie, hogy az Infratil magasabb kockázatot tulajdonít a tervezési engedélyezési eljárásnak.

([1]) Az Európai Bizottság versenypolitikáról szóló 1993. évi huszonharmadik jelentésének 403. pontja; az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.) 4.2.3.1. szakasza.

(251) Az utasszámokkal kapcsolatban Németország kifejtette, hogy Ryanair bejelentette, hogy telephelyet hoz létre a lübecki repülőtéren, amint kiépítik a meglévő fel- és leszállópályákat; ebben az esetben azzal számoltak, hogy az utasok száma elérheti a […] főt is.

(252) A Bizottság megállapítja, hogy a lübecki repülőtéren a tényleges utasszám nem érte el ezt a küszöbértéket, hanem éppen ellenkezőleg, 2005 és 2008 között 544 339 utasra esett vissza (lásd az 1. táblázatot). A Bizottság ehhez hozzáteszi azt, hogy 2005-ben még nem lehetett előre látni olyan körülményeket, mint a pénzügyi válság hatásai, ami magyarázatot adhatna a várt és tényleges utasszámok közötti jelentős eltérésre.

(253) Mind a Bizottság megbízásából készült Ecorys-tanulmány, mind pedig Lübeck Hanza-város által az Ernst & Young-tól 2005-ben kért szakvélemény […] utassal számolt 2008-ra. Ez a szám azon a feltételezésen alapult, hogy 2008 első félévében kiadják a tervezési engedélyt, és 2008 végéig elhalasztják az építési munkálatokat a lübecki repülőtéren.

(254) Ennek alapján Lübeck Hanza-városnak észszerűen gondolkodva mérlegelnie kellett volna azt a lehetőséget, hogy az utasszám nem éri el a […] fős küszöbértéket. Mivel e küszöbérték elérése feltétele volt annak, hogy ne gyakorolják az eladási opciót, a tervezési engedélyezési eljárás kimenetele pedig bizonytalan volt, abból kellett kiindulni, hogy élhetnek az eladási opcióval.

(255) mivel tehát számolni kellett azzal, hogy az Infratil gyakorolja az eladási opciót, és ennek megfelelően magas volt a veszteség kockázata, a Bizottság abból indult ki, hogy egy magán társasági tag nem lett volna abban a helyzetben, hogy magasabb eladási árat alkudjon ki, mivel az üzlet már nem lett volna nyereséges a potenciális befektető számára.

(256) Ezért a Bizottság azon a véleményen van, hogy a Lübeck Hanza-város döntése, miszerint a 2005. évi részesedésszerzési szerződésnek megfelelően beleegyezik a […] EUR vételárba és a megállapodás szerinti levonásokba, gazdaságilag megalapozott döntés volt.

(257) Ez az eredmény megfelel az Ernst & Young szakértői véleményében megfogalmazott megállapításoknak, amely az FLG tulajdonrészének eladásából származó bevételeket nagyjából […] EUR-ra becsülte, és ezért abból indult ki, hogy a kialkudott árat egy hasonló helyzetben egy magánbefektető is elfogadta volna.

(258) Az Ecorys-tanulmány jóval magasabbra, mintegy […] EUR-ra becsülte a részesedések piaci értékét. Mindazonáltal ez a tanulmány nem vette figyelembe azokat a kockázatokat, amelyekkel az eladási opció gyakorlása esetén szembesül az Infratil (lásd a (247) és (248) preambulumbekezdést). Az Ecorys-tanulmány nullára teszi ezt a kockázatot, és ezért nem számolta bele a II. vételár becslésébe. A beruházások/tőkekiadások kiszámításához alapul vett különböző számadatok is hozzájárulnak ahhoz, hogy eltér egymástól a két szakvélemény kockázatértékelése.

(259) Emellett az utasszám eltérően megbecsült alakulása is ahhoz vezet, hogy jelentősen eltérnek egymástól a szakvélemények eredményei.

(260) Mindezek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a 2005. évi részesedésszerzési szerződében meghatározott II. vételár megfelel a piaci feltételeknek, és nem juttatta gazdasági előnyhöz az Infratil társaságot.

7.3.1.2. **Következtetés az ügylet egészének nyereségességéről**

(261) Az intézkedés fenti értékeléséből az látszik, hogy Lübeck Hanza-városnak három lehetősége volt, nevezetesen a repülőtér bezárása, a repülőtér további veszteséges üzemeltetése, illetve a repülőtér eladása. A repülőtér eladásával Lübeck Hanza-város a gazdaságilag legkedvezőbb döntést hozta meg. A 2005. évi részesedésszerzési szerződés konkrét feltételeinek értékelése során figyelembe kell venni a két forgatókönyv (I. vételár eladási opcióval, valamint a II. vételár) kölcsönhatását. Mivel megállapították, hogy *előzetesen* szemlélve az ügyletet az is lehetségesnek tűnt, hogy megfizetik a II. vételárat, és az is, hogy gyakorolják az eladási opciót, figyelembe kell venni az ebből adódóan mindkét fél számára felmerülő kockázatokat. A Bizottság – különös tekintettel azokra a lehetséges pénzügyi veszteségekre, amelyeket az Infratil az eladási opció gyakorlása esetén szenvedett volna el – valószínűtlennek tartja, hogy egy magán eladó Lübeck Hanza-város helyében egy kedvezőbb szerződést tudott volna kialkudni.

(262) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy Lübeck Hanza-város a 2005. évi részesedésszerzési szerződésről folytatott tárgyalások során piacgazdasági szereplőként járt el. Következésképpen az Infratil semmilyen gazdasági előnyhöz nem jutott, így az intézkedés nem minősül állami támogatásnak.

7.3.2. ***A 2009. évi kiegészítő megállapodás és az eladási opció újratárgyalása – További veszteségek, beruházások és az FLG egyéb költségeinek átvállalása 2009-ben***

(263) Ahogy már említettük, a 2005. évi részesedésszerzési szerződés alapján az eladási opcióért fizetett árat a 2009. évi kiegészítő megállapodás nem módosította, hanem a veszteségek, a megállapodás szerinti beruházások és 2009-ben a lübecki repülőtér üzemeltetéséből eredő egyéb költségek átvállalását írta elő; ebből adódóan az eladási opció teljes ára […] EUR volt (lásd a (90) preambulumbekezdést).

(264) Az eljárás megindításáról szóló 2012. évi határozatában a Bizottság két külön intézkedéssel kapcsolatban indított eljárást, nevezetesen:

a) a veszteségek, beruházások és az FLG egyéb 2009-es intézkedéseinek átvállalása;

b) az eladási opció 2005-ben elfogadott ára és az opcióért tényleges fizetett ár közötti különbség.

A beérkezett információk alapján azonban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy csak egy intézkedésről van szó, nevezetesen a Lübeck Hanza-város és az Infratil között 2009-ben létrejött kiegészítő megállapodásról.

7.3.2.1. **Előny**

(265) Hogy az eladási opció 2009. évi kiegészítő megállapodás szerinti ára gazdasági előnyt jelent-e az Infratil számára, attól függ, hogy a teljesül-e a piacgazdasági szereplő kritériuma. Annak megállapítása érdekében, hogy Lübeck Hanza-város a rendelkezésre álló lehetőségek közül a pénzügyileg legkedvezőbbet választotta-e, a Bizottságnak egy olyan pozíciót kell elfoglalnia, amelyben egy magán társasági tag a megállapodást megkötésének időpontjában lett volna ([1]).

(266) A Bizottság megállapítja, hogy Lübeck Hanza-városnak a következő választási lehetőségei voltak azt követően, hogy 2009-ben az Infratil bejelentette az opciós jog gyakorlására irányuló szándékát:

a) a repülőtér bezárása; vagy

b) egy magánüzemeltető keresése, időközben pedig

— a repülőtér üzemeltetésének folytatása, vagy

— a 2009. évi kiegészítő megállapodás aláírása, hogy az Infratil üzemeltesse tovább a repülőteret, amíg egy új üzemeltetőt nem találnak.

(267) A repülőtér bezárása esetén (az a) lehetőség) Lübeck Hanza-városnak azonnal meg kellett volna fizetnie az eladási opció […] EUR összegű árát (lásd a (238) preambulumbekezdést), és meg kellett volna indítania a repülőtér bezárására irányuló eljárást, ami további költségekkel járt volna (lásd a 9. táblázatban bemutatott Berenberg-tanulmányt).

(268) A b) lehetőség első forgatókönyve esetén (Lübeck Hanza-város átveszi a repülőtér üzemeltetését, amíg nem talál egy új magánbefektetőt) Lübeck Hanza-városnak meg kellett volna fizetnie az Infratil részére a 2005. évi részesedésszerzési szerződésben az eladási opcióra rögzített árat, és az új befektető megtalálásáig át kellett volna vállalnia a repülőtér üzemeltetéséből eredő költségeket. Az eladási opcióért 2009-ben fizetett árat alapul véve (lásd a 3. táblázatot) csak az üzemi veszteségek, a beruházások, valamint a tervezési engedélyezési eljárás és a bírósági eljárás költségei […] EUR-t tettek volna ki. Következésképpen Lübeck Hanza-városnak már 2009 októberében is mintegy […] EUR összegű költségei halmozódtak volna fel (az eladási opció 2005. évi részesedésszerzési szerződés szerinti ára, plusz a 2008. november és 2009. október közötti időszak üzemeltetési költségei).

(269) Németország kifejtette, hogy az FLG-nek egy új magánbefektető részére történő eladása egy újabb uniós szintű közbeszerzési eljárást követelt volna meg, egy ilyen eljárás pedig a becslések szerint 12 hónapig vagy akár tovább is tartott volna. A Bizottság megállapítja, hogy egy magánvállalkozás valójában figyelembe vette volna a közbeszerzési eljárás becsült időtartamát.

(270) A b) lehetőség másik forgatókönyve szerint aláírják a 2009. évi kiegészítő megállapodást, hogy eltérítsék az Infratil társaságot attól, hogy 2009. október 22. előtt éljen az eladási opcióval. Ha az Infratil 2009 októberében gyakorolta volna opciós jogát, akkor Lübeck Hanza-városnak meg kellett volna fizetnie az eladási opció 2009. évi kiegészítő megállapodásban meghatározott árát. Mivel ez az ár magában foglalja az eladási opció 2005. évi részesedésszerzési szerződés szerinti árát, valamint a repülőtér 2009-es üzemeltetésének további költségeit, Lübeck Hanza-város potenciális költségei a b) lehetőség első forgatókönyvében megadott költségekhez hasonlíthatók.

([1]) A Bíróság C-482/99. számú *Franciaország kontra Bizottság („Stardust Marine”)* ügyben 2002. május 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2002:294) 71. pontja.

(271) A 2009. évi kiegészítő megállapodásnak azonban volt egy előnye Lübeck Hanza-város számára: időt nyert ahhoz, hogy egy új befektető megtalálása érdekében előkészítsék az új közbeszerzési eljárást. Az Infratil azonnali kilépése azt a kockázatot is maga után vonta volna, hogy a Ryanair csökkenti a lübecki repülőtéren nyújtott szolgáltatásainak körét, ami a későbbiekben még nagyobb üzemi veszteségeket okozott volna. A Ryanair által kínált szolgáltatási kör szűkülése negatívan hatott volna a tervezési engedélyezési eljárásra is, hiszen az FLG elsősorban azzal indokolta a repülőtér fejlesztésére irányuló kérelmét, hogy növekedni fog a diszkont járatok szegmense.

(272) Mindezek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy Lübeck Hanza-város a 2009. évi kiegészítő megállapodás aláírásával a legkedvezőbb lehetőség mellett döntött, és ebből adódóan piacgazdasági szereplőként járt el.

7.3.2.2. **Következtetés**

(273) A különböző lehetőségek és az azokhoz kapcsolódó mindenkori költségek összehasonlítása azt mutatja, hogy a 2009. évi kiegészítő megállapodás összhangban van a piacgazdasági szereplő elvével, hiszen a megállapodás aláírása az adott időpontban a leginkább költségkímélő és gazdaságilag legéletképesebb lehetőséget jelentette.

(274) Ezt az eredmény az a megalapozott feltevés támasztja alá, hogy Lübeck Hanza-város nem tudott volna 2009-ben egy új befektetőt találni. Ez utólag be is igazolódott, hiszen csak 2012-ben találtak új befektetőt.

(275) Emellett az eladási opcióra vonatkozó ár elemei megfelelnek a 2005. évi részesedésszerzési szerződés szerinti árelemeknek, 2009-ben pedig csupán a költségekre terjesztették ki az árelemeket. A 2005. évi részesedésszerzési szerződéshez hasonlóan a 2009. évi kiegészítő megállapodás is egy felső határt szab a Lübeck Hanza-város által átvállalt üzemi veszteségekre és beruházási költségekre.

(276) E megfontolások alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az Infratil nem részesült gazdasági előnyben, következésképpen az intézkedés nem minősül állami támogatásnak.

7.4. *A RYANAIR SZÁMÁRA NYÚJTOTT LEHETSÉGES ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

7.4.1. ***Gazdasági előny***

(277) Ha állami források állnak egy repülőtér rendelkezésére, egy légitársaságnak nyújtott támogatás elvben kizárható, ha a repülőtér és a légitársaság közötti kapcsolat megfelel a piacgazdasági szereplő tesztjének.

(278) A 2014. évi légiközlekedési iránymutatás szerint ([1]) egy bizonyos repülőteret használó légitársaság esetében alapvetően kizárható a támogatás fennállása, ha a repülőtéri szolgáltatásokért felszámolt díjak összege megfelel a piaci árnak („első megközelítés"), vagy ha az *előzetes* elemzések alapján – azaz olyan elemzések alapján, amelyek a támogatás nyújtásának időpontjában rendelkezésre álló információkon és ebben az időpontban előre látható fejleményeken alapul – kimutatható, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás többletnyereséget fog eredményezni a repülőtér részére, és egy olyan átfogó stratégia részét képezi, amely legalábbis hosszú távon nyereségességet eredményez („második megközelítés").

(279) A második megközelítés esetén azt kell megvizsgálni, hogy egy körültekintőbb piacgazdasági szereplő a megállapodás megkötésének időpontjában abból indult volna ki, hogy az többletnyereséget fog eredményezni. Ezt a megállapodásból származó várt többletbevételek (a többletbevételek a megállapodás megkötése esetén realizálható bevételek, levonva azokat a bevételeket, amelyeket a megállapodás nélkül realizálnának) és a megállapodásból származó várt többletköltségek (a többletköltségek a megállapodás megkötése esetén felmerülő költségek, levonva azokat a költségeket, amelyek a megállapodás nélkül is felmerülnének) különbözete alapján lehet mérni, az ebből eredő cash-flow-ra pedig egy megfelelő diszkontrátát kell alkalmazni.

(280) Az első megközelítést illetően (összevetés a „piaci árral") a Bizottság szerint jelenleg nem állapítható meg megfelelő referenciaérték a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározására ([2]). Ezért a Bizottság a többletnyereség *előzetes* elemzését tartja a legalkalmasabb megközelítésnek a repülőterek és az egyes légitársaságok közötti megállapodások értékeléséhez.

([1]) Lásd a 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 53. pontját.
([2]) Lásd a 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 59. pontját.

(281) Meg kell jegyezni, hogy általában a piacgazdasági szereplő elvének a más hasonló piac átlagárán alapuló alkalmazása alapvetően akkor lehet hasznos, ha ilyen ár észszerűen megállapítható vagy a piaci mutatószámokból kikövetkeztethető. Ez a módszer azonban a repülőtéri szolgáltatások esetében kevésbé alkalmazható, mivel a költségek és bevételek struktúrája repülőtérről repülőtérre gyakran igen erőteljesen változik. Függ különösen a repülőtér fejlesztési szakaszától, a repülőteret használó légitársaságok számától, az utaskapacitástól, az infrastruktúra állapotától, illetve a kapcsolódó beruházásoktól, a szabályozási kerettől, amely tagállamonként eltérő lehet, valamint a repülőtér múltbeli tartozásaitól és kötelezettségeitől ([1]).

(282) A légi közlekedési piac liberalizálása továbbá nehezíti a tisztán összehasonlító elemzéseket. Amint az ebben az ügyben is látható, a repülőterek és a légitársaságok közötti üzleti kapcsolatok nem mindig kizárólag a közzétett díjjegyzéken alapulnak, hanem éppen hogy nagyon eltérően alakulhatnak. Magukban foglalják az utasforgalommal kapcsolatos kockázatok és az ahhoz kapcsolódó gazdasági és pénzügyi kötelezettségek megosztását, az általános ösztönző rendszereket, valamint a kockázatmegosztásnak a szerződés futamideje alatti módosítását. Éppen ezért a kiszolgálási díj vagy az utasonkénti díj alapján nem lehet célravezető módon összehasonlítani az ügyleteket.

(283) Ráadásul a referenciaértékek alkalmazása nem feltétlenül megfelelő módszer a piaci ár meghatározására, ha a rendelkezésre álló referenciaértékeket nem a piaci megfontolásokra tekintettel határozták meg, vagy ha a meglévő árakat az állami beavatkozás jelentősen torzította. A légiközlekedési ágazatban nyilvánvalóan léteznek ilyen torzulások, ahogy azt a 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 57–59. pontja is kifejti:

> „A hatóságok az állami tulajdonban álló repülőtereket hagyományosan a helyi fejlesztést elősegítő infrastruktúrának tekintették, és nem olyan vállalkozásoknak, amelyek a piaci szabályok szerint működnek. Az ezen repülőterek által felszámolt díjak ezért általában nem a piaci megfontolásokkal, valamint a megalapozott előzetes nyereségességi kilátásokkal összhangban kerülnek meghatározásra, hanem elsősorban a szociális vagy regionális szempontoknak megfelelően.
>
> Bár néhány repülőtér magántulajdonban áll, vagy üzemeltetését magánvállalkozás végzi a szociális vagy regionális szempontok figyelembevétele nélkül, az e repülőterek által felszámolt díjak összegét lényegesen befolyásolhatják az állami finanszírozásban részesülő repülőterek által felszámolt díjak, mivel ez utóbbiakat veszik figyelembe a légitársaságok a magántulajdonban álló, vagy magánvállalkozás által üzemeltetett repülőterekkel történő tárgyalás során.
>
> Ilyen körülmények között a Bizottság oldalán komoly aggályok merültek fel azzal kapcsolatban, hogy egyáltalán megállapítható-e megfelelő referenciaérték a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározására. Ez a helyzet megváltozhat […]” ([2]).

(284) Ezen túlmenően az uniós bíróságok megállapították, hogy az adott ágazatra vonatkozó referenciaértékek használata csak egyike annak a számos eljárásnak, amelyekkel elemezni lehet, hogy a kedvezményezett olyan gazdasági előnyben részesült-e, amelyhez rendes piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá ([3]). A Bizottság ugyan követheti ezt a megközelítést, nem köteles azonban ezt megtenni, ha a megközelítés az adott esetben nem lenne célravezető.

(285) A Ryanair lényegében azt a nézetet képviseli, hogy alkalmazható a piacgazdasági szereplő elve, mégpedig úgy, hogy összehasonlítják a szóban forgó helyzetet más európai repülőterek üzleti megállapodásaival. Ezért a vállalat összehasonlította az általa Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes és Prestwick repülőterein fizetendő díjakat a lübecki repülőtérrel kötött megállapodások alapján fizetendő díjakkal. A tanulmány nem vizsgálta, hogy ezek referencia-repülőterek eleget tesznek-e a 2014. évi légiközlekedési iránymutatásban említett valamennyi feltételnek, mivel a vizsgálat során csak a forgalom nagyságát, a repülőtéri forgalom típusát és a környező terület jólétét vették figyelembe ([4]).

(286) Miután az eljárás megindításáról szóló 2012. évi határozatban összehasonlította a 2010. márciusi és októberi kiegészítő megállapodásokban meghatározott díjakat a hamburgi repülőtéren alkalmazott díjakkal, a Bizottság kétségbe vonta, hogy a kiegészítő megállapodásokban meghatározott díjak megfelelnek a piaci feltételeknek. A Bizottság megállapítja, hogy Lübeck forgalma lényegesen kisebb, mint a hamburgi repülőtéré. Hamburg Észak-Németország legnagyobb forgalmú repülőtere. A hamburgi repülőteret a légi közlekedés minden területe használja, míg a lübecki repülőtér a diszkont járatokra specializálódott, amelyeknél kevesebb utasfelvételi pultra és átszálló utasokat kiszolgáló létesítményre, kevesebb utasszállító buszra, kevesebb poggyászkezelő személyzetre és

([1]) Lásd a Bizottság 2010. január 27-i 2011/60/EU határozatát a C 12/2008 számú állami támogatásról (ex NN 74/07) – Szlovákia – Megállapodás a pozsonyi repülőtér (Bratislava Airport) és a Ryanair között (HL L 27., 2011.2.1., 24. o.); (88) és (89) preambulumbekezdés.

([2]) Lásd a 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 57–59. pontját.

([3]) A nyereségességre (és nem az árképzésre) vonatkozó referenciaértékeknek az ágazatban való alkalmazásával kapcsolatban lásd a Törvényszék T-319/12. és T-321/12. számú *Spanyolország és Ciudad de la Luz kontra Bizottság* egyesített ügyekben 2014. július 3-án hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2014:604) 44. pontját.

([4]) További mutatók: lásd a 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 60. pontját.

létesítményre, valamint kisebb takarítószemélyzetre van szükség, és amelyeknél a fordulóidő is rövidebb. Következésképpen a hamburgi repülőtér nem hasonlítható össze kellő mértékben a lübecki repülőtérrel.

(287) E megfontolások alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ebben az ügyben a 2014. évi légiközlekedési iránymutatásban a piacgazdasági szereplő elvének a repülőtér és a légitársaságok közötti üzleti kapcsolatokra történő alkalmazása tekintetében általánosan ajánlott megközelítést kell követni, azaz a többletnyereség *előzetes* elemzését ([1]).

(288) Ezt a megközelítést az indokolja, hogy egy repülőtér-üzemeltetőnek akkor állhat objektív érdekében ügyletet kötni egy légitársasággal, ha észszerűen arra lehet számítani, hogy az ügylet következtében a nyeresége nagyobb mértékben nő (illetve a vesztesége nagyobb mértékben csökken), mint egy ezzel ellentétes helyzetben, amikor nem jön létre ügylet, és figyelmen kívül kell hagyni minden olyan összehasonlítást, amely a más repülőtér-üzemeltetők által a légitársaságoknak kínált üzleti feltételeket vagy akár a repülőtér-üzemeltető által más légitársaságoknak kínált feltételeket veti össze.

(289) Annak érdekében, hogy a repülőtér-üzemeltető számára nyújtott, belső piaccal összeegyeztethető támogatásból származó előnyt ne ruházzák bizonyos légitársaságokra, a repülőtéri infrastruktúrának minden légitársaság számára rendelkezésre kell állnia, és azt nem szabad egy bizonyos társaság számára fenntartani.

(290) A Bizottság ezzel összefüggésben azt is megállapítja, hogy a differenciált árképzés bevett üzleti gyakorlat. Az ilyen jellegű differenciált árpolitikának azonban üzleti szempontból megalapozottnak kell lennie.

(291) A Bizottság véleménye szerint a légitársaságok és egy repülőtér között létrejött megállapodások akkor felelnek meg a piacgazdasági szereplő elvének, ha *előzetes* szemszögből nézve többletnyereséget fognak eredményezni a repülőtér részére. A repülőtérnek a légitársasággal kötött megállapodás (például egyedi megállapodás vagy átfogó repülőtéri díjjegyzék) kidolgozásakor megbízható középtávú kilátások alapján ki kell tudnia mutatni, hogy képes észszerű nyereségráta mellett fedezni a megállapodásból eredő díjakat a megállapodás időtartama alatt ([2]).

(292) Annak megítélése érdekében, hogy a repülőtér és a légitársaság közötti megállapodás megfelel-e a piacgazdasági szereplő elvének, a légitársaság légi forgalommal nem összefüggő tevékenységeiből származó várható bevételeket is figyelembe kell venni a repülőtéri díjak mellett (figyelmen kívül hagyva a kamattámogatásokat, marketingtámogatásokat vagy ösztönző programokat). A repülőtérnél a légitársaság repülőtéri tevékenységéből várhatóan felmerülő többletköltséget szintén figyelembe kell venni. Ezek a többletköltségek magukba foglalhatják a költségek vagy beruházások minden kategóriáját, így a személyzettel és a felszereléssel és beruházásokkal kapcsolatos többletköltségeket, amelyeket a légitársaság repülőtéren való jelenléte idéz elő ([3]).

(293) A Bizottság állandó határozathozatali gyakorlata alapján viszont azokat a költségeket, amelyek a repülőtérnél a légitársasággal kötött megállapodástól függetlenül merültek volna fel, nem kell figyelembe venni a piacgazdasági szereplő teszt során ([4]).

(294) A *Charleroi*-ítélet ([5]) értelmében Bizottság a vitatott intézkedések értékelése során köteles valamennyi releváns elemet és azok összefüggéseit is figyelembe venni, azaz ebben az ügyben a Bizottságnak meg kell vizsgálnia a Ryanair légitársasággal kötött szerződésnek az FLG-re gyakorolt várható hatásait, és ennek során figyelembe kell vennie az adott intézkedés valamennyi releváns szempontját.

(295) A *Stardust Marine* ügyben hozott ítéletben a Bíróság kimondta, hogy „annak vizsgálata érdekében, hogy az állam a piacgazdaságban tevékenykedő tájékozott befektetőként járt-e el, vagy sem, azon időszak kontextusába kell visszahelyezkedni, amelynek során a pénzügyi támogatási intézkedéseket megtették annak megítélése érdekében, hogy az állam magatartása gazdaságilag észszerű volt-e, és következésképpen tartózkodni kell minden olyan értékeléstől, amely valamely későbbi helyzeten alapul” ([6]).

([1]) Lásd a 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 59. és 63. pontját.
([2]) Lásd a 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 63. pontját.
([3]) Lásd a 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 64. pontját.
([4]) Lásd a 2014. évi légiközlekedési iránymutatás 64. pontját. a Bizottság 2014. július 23-i (EU) 2015/1226 határozata az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara, az SNC-Lavalin, a Ryanair és az Airport Marketing Services javára Franciaország által nyújtott az SA.33963 (2012/C –korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról (HL L 201., 2015.7.30., 48. o.). a Bizottság 2014. október 1-jei (EU) 2015/1584 határozata az Olaszország által a Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. és az algherói repülőtéren működő különböző légi fuvarozók számára nyújtott SA.23098 (C 37/07) (korábbi NN 36/07) számú állami támogatásról (HL L 250., 2015.9.25., 38. o.); a Bizottság 2014. október 1-jei (EU) 2016/2069 határozata a Belgium által a Brussels South Charleroi Airport és a Ryanair javára végrehajtott SA.14093 (C76/2002) számú intézkedésekről (HL L 325., 2016.11.30., 63. o.).
([5]) A Törvényszék T-196/04. sz. *Ryanair kontra Bizottság* ügyben 2008. december 17-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2008:585) 59. pontja.
([6]) A Bíróság C-482/99. számú *Franciaország kontra Bizottság („Stardust Marine”)* ügyben 2002. május 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2002:294) 71. pontja.

(296) A piacgazdasági szereplő elvének alkalmazásához a Bizottságnak azt az időszakot kell alapul vennie, amikor a megállapodást megkötötték. Emellett az értékelés során a Bizottságnak a megállapodás megkötésekor az FLG rendelkezésére álló információkból és előfeltevésekből kell kiindulnia.

7.4.2. *A piacgazdasági szereplő elvének alkalmazása a 2000. évi szerződésre*

7.4.2.1. **Előzetes megjegyzések**

(297) Az Air Berlin szerint a Ryanair és a lübecki repülőtér közötti szerződés nem volt jövedelmező, és felhívta a figyelmet arra, hogy az FLG veszteségei a Ryanair érkezés után folyamatosan nőttek (8. táblázat). Mivel csupán a Ryanair és a Wizz Air üzemeltetett menetrend szerinti járatokat erről a repülőtérről, az Air Berlin arra következtetett, hogy a két légitársaság volt felelős az FLG veszteségeiért.

(298) Ezzel szemben a Bizottság azt állapítja meg, hogy – még ha szignifikáns összefüggést is lehetne kimutatni a Ryanair lübecki repülőtéren elért utasszáma és az FLG veszteségei között – az utasforgalom és a gazdasági veszteségek közötti korreláció nem szükségszerűen jelenti azt, hogy a veszteségek a Ryanair működésére vezethetők vissza. Németország adatai szerint a 2000 és 2005 között felhalmozódott veszteségek több mint […] %-a az ahhoz szükséges beruházásokra volt visszavezethető, hogy a repülőteret hozzáigazítsák a magasabb utasszámhoz. Beruházásokra volt szükség ahhoz, hogy egy esetleges privatizáció esetére fenntartsák a repülőtér értékét, az új légitársaságok számára pedig megőrizzék a vonzerejét.

(299) Emlékeztetni kell arra is, hogy a piacgazdasági szereplő tesztjének elvégzésekor az adott események vagy intézkedések előtti helyzet a mérvadó. A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint az a magánbefektetői magatartás, amelyhez a gazdaságpolitikai célkitűzések szerint eljáró állami befektető beavatkozását hasonlítani kell, nem feltétlenül egyezik meg a többé-kevésbé rövid távú megtérülés céljával tőkét elhelyező hagyományos befektető magatartásával; sokkal inkább hosszabb távú jövedelmezőségi kilátások vezérelhetik ([1]). Még ha egy repülőtér a Ryanair jelenléte alatti időszakban veszteséget is termel, lehetséges, hogy a repülőtér és a légitársaság által kötött szerződés hosszú távú előretekintésben többletnyereséget ígér.

(300) Végezetül pedig a Bizottság megemlíti, hogy e vizsgálat keretében megbízta az Ecoryst, hogy készítsen jelentést a Lübeck Hanza-város és a Ryanair között 2000-ben létrejött szerződés nyereségességéről ([2]). A jelentés azonban az összköltségen alapuló megközelítésből indult ki, nem pedig a többletköltségeken alapuló megközelítésből, ezért a Bizottság ebben az értékelésben nem vette azt figyelembe.

7.4.2.2. **A különbözeti költségek és bevételek értékelése**

(301) Egy piacgazdasági szereplő a szerződés értékelése céljából a szerződés aláírásától, azaz 2000. május 29-től kezdődő időszakot vette volna alapul. Az időszak végeként a 2000. évi szerződés futamidejének végét, azaz 2010. május 31-ét jelölte volna meg.

(302) A szóban forgó szerződés értékelése során – a (282)–(301) preambulumbekezdésben megfogalmazott megállapítások fényében – meg kell vizsgálni egyrészt azt a kérdést, hogy az említett szerződés állami támogatásnak minősül-e, másrészt pedig az esetleges támogatás mértékét, amihez az aláírása időpontjában fennálló helyzetet, valamint az akkoriban rendelkezésre álló információkat és belátható fejleményeket kell alapul venni,

(303) A szerződésről folytatott tárgyalások időpontjában az FLG abból indult ki, hogy a Ryanair üzleti tevékenysége folytán növekedni fog az utasszám a lübecki repülőtéren, aminek eredményeként magasabb bevételekre tesznek szert a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből, bővülni fognak a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységek, és nőni fog a repülőtér vonzereje más légitársaság letelepedése számára is. Bár a szerződéskötés előtti években az FLG veszteséget termelt, mégis azzal számot, hogy a Ryanair által a repülőtéren folytatott üzleti tevékenység közép- és hosszú távon mérsékelt nyereséget von majd maga után.

(304) Németország adatokat mutatott be az utasforgalom korábban várt növekedésére, valamint a várt többletköltségekre és -bevételekre vonatkozóan (amelyek előrejelzéseket is tartalmaztak a legkedvezőbb, illetve a legkedvezőtlenebb esetekre).

([1]) A Bíróság C-305/89. számú *Olasz Köztársaság kontra Bizottság (Alfa Romeo)* ügyben 1991. március 21-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:1991:142).

([2]) A jelentést korábban már megemlítettük 7.3.1.1. szakaszban a Lübeck Hanza-város és az Infratil között létrejött szerződés nyereségességével összefüggésben.

(305) A piacgazdasági magánszereplő észszerű módon a következő többletbevételekre számított volna a szerződés alapján:

a) légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek növekedése a Ryanair által fizetett utas- és leszállási díjaknak köszönhetően; és

b) légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó többletbevételek, például parkolási díjak, franchise üzletek vagy közvetlenül üzemeltetett üzletek.

(306) A „single till" („közös kassza") megközelítés alkalmazásakor a Bizottság szerint figyelembe kell venni a légi forgalommal összefüggő és nem összefüggő tevékenységekből származó bevételeket is ([1]).

(307) Németország szerint a repülőtér a 2000. évi szerződésben meghatározott díjak alapján a légi forgalommal összefüggő tevékenységekből utasonként átlagosan […] EUR bevételre számított. A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételeket a légi forgalommal összefüggő üzletág bevételeinek […] %-ára becsülték.

(308) A piacgazdasági magánszereplő észszerű módon a következő többletköltségekre számított volna a szerződés alapján:

a) közvetlenül a Ryanair légitársasággal kötött szerződés által okozott működési többletköltségek;

b) a marketingszolgáltatások költségei;

c) közvetlenül a Ryanair légitársasággal kötött szerződéshez kapcsolódó beruházási költségek.

(309) Németország közlése szerint az FLG-nek a várt utasforgalom kezelése érdekében további személyzetet kellett felvennie. Az FLG utasonként […] EUR működési és személyzeti többletköltséggel számolt.

(310) A 2000. évi szerződés alapján az FLG a 2000 és 2012 közötti időszakra a legkedvezőbb esetben […] EUR, a legkedvezőtlenebb esetben pedig […] EUR marketingköltség-növekedéssel számolt.

(311) A beruházási költségeket illetően Németország kifejtette, hogy a repülőtéri infrastruktúra már a Ryanair légitársasággal kötött szerződés előtt is rendelkezésre állt, és a Ryanair eredetileg tervezett működése ott semmilyen további infrastrukturális beruházást nem tett szükségessé.

(312) Németország a következő kimutatást nyújtotta be a bevételekről és a működési költségekről, a legkedvezőbb (11. táblázat) és a legkedvezőtlenebb (12. táblázat) esetet is megadva:

11. táblázat

Költségek és bevételek – legkedvezőbb eset

Év	Utasszám	Légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Működési költségek
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Lásd a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 64. pontját.

Év	Utasszám	Légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Működési költségek
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Összesen	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

12. táblázat

Költségek és bevételek – legkedvezőtlenebb eset

Év	Utasszám	Légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Működési költségek
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Összesen	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

(313) Az FLG pozitív pénzügyi hatásokra számított a Ryanair légitársasággal kötött 2000. évi megállapodás alapján. Ennek megítéléséhez egy táblázatban (13. táblázat) foglalták össze a légi forgalommal összefüggő és nem összefüggő tevékenységekből származó bevételeket, valamint a közvetlenül a Ryanair repülőtéri működésének betudható költségeket és a marketingköltségeket.

13. táblázat

***Előzetes* nyereségességelemzés**

A nyereségesség értékelése	Legkedvezőbb eset (EUR-ban)	Legkedvezőtlenebb eset (EUR-ban)
Légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek	[…]	[…]
Légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek	[…]	[…]
Működési költségek	[…]	[…]
marketingköltségek	[…]	[…]
Összesen	**[…]**	**[…]**

(314) A legkedvezőbb esetre vonatkozó forgatókönyvben Németország […] főre kerekítette az utasszámot; emiatt a légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek […] EUR-t tettek ki. A legkedvezőtlenebb esetre vonatkozó forgatókönyvben összesen […] utasból indultak ki, aminek eredményeként a légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételeket […] EUR-ra tették. Mivel azt feltételezték, hogy a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek a légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek […] %-t teszik ki, a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételeket a legkedvezőbb esetben […] EUR-ban, a legkedvezőtlenebb esetben pedig […] EUR-ban határozták meg. Ezen túlmenően a működési költségeket a legkedvezőbb esetben […] EUR-ra, a legkedvezőtlenebb esetben pedig […] EUR-ra tették. A marketingköltségeket nem utasonként számították ki, hanem megbecsülték: a legkedvezőbb esetben […] EUR-t, a legkedvezőtlenebb esetben pedig […] EUR-t becsültek.

(315) A 13. táblázat azt mutatja be, hogy a 2000. évi szerződésből adódó bevételek a becslések szerint meghaladják a költségeket, ami a legkedvezőbb esetben […] EUR, a legkedvezőtlenebb esetben pedig […] EUR éves többletet eredményezett volna.

(316) A Bizottság megalapozottnak tartja Németország megközelítését. A légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó becsült bevételek a Ryanair légitársasággal 2000-ben kötött szerződés kondícióin alapultak. Az a becslés, amely a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételeket a légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek […] %-ában határozta meg, láthatóan összhangban van a más repülőtereken elvégzett idevágó általános kalkulációkkal (lásd a 6. táblázatot). Az is észszerű várakozásnak tűnik, hogy az utasforgalom növekedésével a munkaerő-szükséglet is nőni fog.

(317) A lübecki repülőtér bővítésével kapcsolatos beruházások nem a Ryanair légitársaságra voltak szabva, hanem más légitársaságoknak is hasznára válhattak. Ezért nincs szükség arra, hogy a beruházási költségeket hozzászámítsuk a Ryanair légitársasággal kötött szerződés többletköltségeihez. Ahogy Németország is hangsúlyozta, az FLG folyamatosan azon dolgozott, hogy más légitársaságok is bázist hozzanak létre a repülőtéren, és ezek a törekvések sikerrel is jártak (például a Wizz Air). Emellett Németország szerint a repülőtér éveken át sikertelenül próbált tárgyalásokat kezdeményezni az Air Berlin légitársasággal.

(318) Németország azzal érvel, hogy a lübecki repülőtér sikeres privatizációjához elengedhetetlen volt az utasforgalom jelentős növelése. A Bizottság elfogadta, hogy azzal a céllal hajtották végre a beruházásokat, hogy felkészüljenek a nagyobb utasforgalomra ([1]).

(319) Mindazonáltal a 2000. évi szerződés nem kötelezte az FLG-t beruházások végrehajtására ([2]). Az FLG anélkül is eleget tehetett volna az említett szerződésből eredő kötelezettségeinek, hogy beruházott volna a repülőtér bővítésébe.

(320) Mindezek alapján a Bizottság megalapozottnak tartja, hogy a lübecki repülőtéren végrehajtott beruházásokat ne kössék össze a Ryanair légitársasággal 2010-ben megkötött megállapodással.

(321) Németország adatainak elemzését követően azonban a Bizottság egy pontban nem tud egyetérteni, és ezért módosítást eszközöl. A 2000. évi szerződésben abban állapodtak meg, hogy az 2010. május 30-ig tart. Németország az említett szerződésből eredő többletnyereség kiszámításakor a 2011-es és 2012-es év többletköltségeit és -bevételeit is figyelembe vette. A Bizottság csupán a szerződés futamideje alatt keletkezett többletköltségek és -bevételek figyelembevételét tartja indokoltnak. E szükséges módosítás fényében a Bizottság elvégezte a saját elemzését. Ennek során a többletnyereség Németország által elvégzett értékelésére támaszkodott, és szükség esetén korrigálta azt; így készült elé a 14., 15. és 16. táblázatban látható kimutatás:

14. táblázat

Költségek és bevételek – legkedvezőbb eset

Év	Utasszám	Légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Működési költségek
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Lásd az (EU) 2015/1226 határozatot.
([2]) Az (EU) 2015/1584 határozat.

Év	Utasszám	Légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Működési költségek
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Összesen	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

15. táblázat

Költségek és bevételek – legkedvezőtlenebb eset

Év	Utasszám	Légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek	Működési költségek
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Összesen	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

16. táblázat

***Előzetes* nyereségességelemzés**

A nyereségesség értékelése	Legkedvezőbb eset (EUR-ban)	Legkedvezőtlenebb eset (EUR-ban)
Légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek	[…]	[…]
Légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek	[…]	[…]
Működési költségek	[…]	[…]
marketingköltségek	[…]	[…]
Összesen	**[…]**	**[…]**

(322) A Bizottság kivette a 2011-re és 2012-re várt bevételeket és működési költségeket, mivel a 2000. évi szerződésnek ekkora már meg kellett szűnnie (lásd a 14. és 15. táblázatot). Ehelyett a 2000 és 2010 közötti évekre alapozta a várható bevételeket és működési költségeket, amelyeket a következő 16. táblázat mutat be. A marketingköltségek tekintetében a Bizottság a legkedvezőbb és legkedvezőtlenebb esetre is kiszámította az utasonkénti átlagköltséget, amihez a német hatóságok adatait vette alapul. Ezt követően az egy főre jutó átlagértéket felszorozta a 2000 és 2010 közötti évek várható utasforgalmával, aminek eredményeként a marketingköltségek becsült értéke a legkedvezőbb esetben […] EUR, a legkedvezőtlenebb esetben pedig […] EUR (16. táblázat).

(323) Még ha a Németország által az FLG-ről benyújtott előzetes elemzés nem is számította le a kifizetéseket a szerződéskötés időpontjában érvényes árakra, a számokból egyértelműen kitűnik, hogy a szerződés előzetesen nyereségesnek bizonyult.

(324) A Németország által benyújtott adatok mellett az Oxera benyújtotta a 2000. évi szerződés nyereségességelemzését ([1]). Az Oxera lehetőség szerint tényleges adatokat, azaz a szerződéskötés előtti időkből származó költségeket és bevételeket használt az elemzéséhez, hogy ezekből feltevéseket vezessen le az FLG szerződéskötés előtti várakozásaival kapcsolatban. Ehhez az Oxera a szerződéskötés napjáig rögzített utasszámokat használta fel. A légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételeket és a marketingköltségeket a 2000. évi szerződés szerinti díjakra és kifizetésekre alapozta. A légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek és a működési költségek kiszámításához az Oxera a szerződéskötés után időszak tényleges számait használta fel.

(325) A 2000-ben a Ryanair légitársasággal kötött szerződés nettó jelenértékét […] EUR-ra becsülték. Ezért arra számítottak, hogy a megállapodás nyereséges lesz.

(326) Az Oxera úgy számította ki a nettó jelenértéket, hogy nem rendelt beruházási költségeket a 2000. évi szerződéshez. Ez egybevág a Bizottság megállapításával (lásd a (316)–(320) preambulumbekezdést), miszerint a lübecki repülőtéren végrehajtott beruházásokat nem lehetett összefüggésbe hozni a 2000. évi szerződéssel.

(327) A Bizottság megállapítja, hogy az Oxera az utasforgalom, a légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételek és a marketingköltségek kiszámításához *előzetes* adatokat, ezzel szemben a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételek és a működési költségek kiszámításához *utólagos* adatokat vett alapul. Saját bevallása szerint az Oxera nem fért hozzá a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységekből származó bevételekre és a működési költségekre vonatkozó *előzetes* prognózisokhoz. A Bizottság megállapítja, hogy ha azt akarjuk értékelni, hogy a szerződés összhangban van-e a piacgazdasági szereplő elvével, akkor csak azokat a bevételeket és költségeket lehet figyelembe venni, amelyeket a repülőtér egy légitársasággal kötött szerződés időpontja előtt prognosztizált. Segítségképpen viszont fel lehet használni a részben utólagos adatokon alapuló értékelést, hogy igazolják az előre megbecsült bevételek és költségek alapját képező feltevéseket. A légi forgalommal összefüggő tevékenységekből származó bevételekre vonatkozóan az Oxera által rekonstruált *előzetes* adatok ([…] EUR) szintén abban a tartományban voltak, amelyet Németország FLG-prognózisainak legkedvezőbb ([…] EUR) és legkedvezőtlenebb esetei jelöltek ki. Az Oxera által a marketingköltségekre vonatkozóan rekonstruált *előzetes* adatok még el is maradtak a Németország által benyújtott prognózisoktól: az FLG a marketingköltségeket a legkedvezőbb esetben […] EUR-ra, a legkedvezőtlenebb esetben pedig […] EUR-ra prognosztizálta. Ez megerősíti, hogy az FLG-prognózisok kellően konzervatívak voltak.

7.4.3. ***Következtetés***

(328) A Németország által benyújtott információkból kitűnik, hogy az FLG pozitív növekményt várhatott a 2000. évi szerződéstől. Az e várakozás alapjául szolgáló előfeltevések észszerűnek tűnnek. Ezt az is alátámasztja, hogy az utasforgalom várt növekedését a valós növekedés a 2000 és 2005 közötti időszakban meghaladta. Az utasforgalom növekedésének megtorpanása nagyrészt arra volt visszavezethető, hogy nem adták ki a tervezési engedélyt, ami ellehetetlenítette a repülőtér bővítését. Ezt a 2000. évi szerződés aláírásának időpontjában nem lehetett előre látni. Az FLG várakozásait az Oxera tanulmánya alátámasztja.

(329) Így észszerűen azzal lehetett számolni, hogy a 2000-ben a Ryanair légitársasággal kötött szerződés többletnyereséget fog hozni az FLG számára. Következésképpen egy körültekintőbb piacgazdasági szereplő ugyanúgy megkötötte volna a szerződést, hiszen *előzetes* szemszögből nézve a szerződés hozzájárult volna a repülőtér nyereségességének növekedéséhez. Egyértelműen pozitív hozzájárulása miatt a 2000. évi szerződés a repülőtér átfogó stratégiájának részeként is értelmezhető, amely legalábbis hosszú távon a nyereségességet tűzte ki célul.

([1]) Az Oxera jelentése: „Lübeck airport – Economic MEOP assessment:" (Lübecki repülőtér – Gazdasági szakvélemény a piacgazdasági szereplő elvéről), 2014. szeptember 1.

(330) Az FLG és a Ryanair között 2000-ben létrejött szerződés ezért semmilyen olyan gazdasági előnnyel nem járt, amely rendes piaci feltételek között nem jelentkezett volna a Ryanair számára. Ezért a szerződés nem tekintendő az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak. Ez a megállapítás nem érinti annak vizsgálatát, hogy a 2010. évi megállapodás állami támogatást jelent-e a Ryanair számára.

7.5. *A REPÜLŐGÉPEK JÉGTELENÍTÉSÉÉRT FELSZÁMÍTOTT DÍJAK*

7.5.1. ***Szelektív jelleg***

(331) Az állami támogatási intézkedések akkor tartoznak az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, ha „bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését” előnyben részesítik. Következésképpen csak azok az intézkedések tartoznak az állami támogatás fogalmába, amelyek szelektív módon részesítenek előnyben vállalkozásokat.

(332) Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata szerint meg kell vizsgálni, hogy egy adott jogrendszeren („hivatkozási keretrendszeren”) belül egy állami intézkedés alkalmas-e arra, hogy előnyben részesítsen „bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését” más olyan vállalkozásokkal vagy árukkal szemben, amelyek az adott intézkedés céljára figyelemmel hasonló ténybeli és jogi helyzetben vannak. Nyilvánvalóan szelektív jellegű az az intézkedés, amely különbséget tesz hasonló helyzetben lévő vállalkozások között. Amennyiben egy prima facie szelektív intézkedést a rendszer jellege és felépítése igazol, az nem minősül szelektívnek, és ezért nem tartozik az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá ([1]).

(333) A Bizottságnak ezért háromlépcsős elemzést kell végeznie: Az első lépésben meg kell határozni a hivatkozási keretrendszert. Másodszor meg kell határozni, hogy egy adott intézkedés az említett rendszertől való eltérésnek minősül-e, amennyiben különbséget tesz a rendszerből fakadó célok tekintetében hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő gazdasági szereplők között. Ha megállapítható az eltérés (és ezért az intézkedés prima facie szelektív), az elemzés harmadik lépésében meg kell állapítani, hogy a (hivatkozási) keretrendszer jellege és felépítése igazolja-e az eltérést.

(334) Ebben az ügyben a Bizottság a repülőgépek jégtelenítéséért felszámított díjak miatt indította meg a hivatalos vizsgálati eljárást.

(335) Ennek során először azt kell megállapítania, hogy a szóban forgó díjak milyen szabályozáson alapulnak. A Bizottság megállapította, hogy a vonatkozó díjakat egy különdíjakra vonatkozó szabályozásban rögzítik. Ez a különdíjakra vonatkozó szabályozás nem része az infrastruktúrahasználat általános díjszabásának, vannak azonban bizonyos közös jellemzőik. A szabályozás felsorolja a repülőtér által a légitársaságok számára nyújtott meghatározott szolgáltatások árait, valamint az ezekhez szükséges anyagok árát. A szabályozás minden légitársaságra alkalmazandó, amely a repülőteret használja. Néhány évente rendszeresen aktualizálják azt, hogy figyelembe vegyék e különleges szolgáltatások költségeinek alakulását. Csak a repülőtér jogosult a különdíjakra vonatkozó szabályozás elkészítésére.

(336) A lübecki repülőtérről szóló ítéletében a Bíróság megállapította, hogy a 2006. évi díjszabás mérvadó hivatkozási keretrendszernek tekintendő ([2]). Az általános díjszabás és a különdíjakra vonatkozó szabályozás hasonlóságait figyelembe véve a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a különdíjakra vonatkozó szabályozás a lübecki repülőtéren olyan hivatkozási keretrendszernek tekintendő, amelynek alapján meg lehet vizsgálni a repülőgépek jégtelenítéséért felszámított díjakat.

(337) Másrészt a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a különdíjakra vonatkozó szabályozás különbséget tesz-e olyan gazdasági szereplők között, amelyek hasonló ténybeli és jogi helyzetben vannak. A különdíjakra vonatkozó szabályozás minden olyan légitársaságra alkalmazandó, amely a lübecki repülőteret használja. A jégtelenítési szolgáltatások igénybevétele során nem tesz különbséget a légitársaságok között. Minden, a lübecki repülőtéren jégtelenített repülőgépre ugyanazok a díjak érvényesek; a díjakat a felszállótömeg, valamint a felhasznált jégtelenítő folyadék és meleg víz mennyisége alapján határozzák meg. A lübecki repülőtéren a jégtelenítési szolgáltatásokért felszámított díjak ezért nem térnek el a hivatkozási keretrendszertől, mivel nem tesznek különbséget a repülőteret használó légitársaságok között. A Bizottság megítélése szerint tehát a jégtelenítés díja nyilvánvalóan nem szelektív.

([1]) A T-210/02 *RENV*. sz. *British Aggregates Association kontra Európai Bizottság* ügyben 2012. március 7-én hozott ítélet (ECLI:EU:T:2012:110) 82. és 83. pontja. A C-106/09. P. és C-107/09. P. sz. *Bizottság és Spanyolország kontra Government of Gibraltar és Egyesült Királyság* egyesített ügyekben 2011. november 15-én hozott ítélet (ECLI:EU:C:2011:732) 74. és 75. pontja. A C-518/13. sz. *Eventech kontra The Parking Adjudicator* ügyben 2015. január 14-én hozott ítélet (ECLI:EU:C:2015:9) 54. és 55. pontja.

([2]) A C-524/14 P. sz. *Európai Bizottság kontra Hansestadt Lübeck* ügyben 2016. december 21-én hozott ítélet (ECLI:EU:C:2016:971) 62. pontja.

(338) Ezért nem kell vizsgálni, hogy igazolja-e a díjakat a (hivatkozási) keretrendszer jellege és felépítése.

7.5.2. ***Következtetés***

(339) A repülőgépek jégtelenítéséért felszámított díjak tehát nem tekintendők az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

8. **KÖVETKEZTETÉS**

(340) Nem szükséges olyan határozatot hozni, amely megállapítja, hogy az FLG számára nyújtott esetleges állami támogatások az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősülnek-e, és ha igen, összeegyeztethetőnek tekinthetők-e a belső piaccal. Az FLG mint jogi személy már nem létezik, és megszüntette gazdasági tevékenységét. Még ha lenne is gazdasági folytonosság az FLG és a Yasmina között, a támogatást nem lehetne visszatéríttetni a Yasmina társasággal, mivel a Yasmina társaságot felszámolták, eszközeit pedig a német jog szerint fizetésképtelenségi eljárás keretében bírósági felügyelet mellett értékesítették.

(341) 2005-ben az FLG tulajdonrészének az Infratil részére történő eladása nem juttatta előnyhöz az Infratilt, mivel a részesedés eladásakor Lübeck Hanza-város piacgazdasági szereplőként járt el. 2009-ben az eladási opció újratárgyalása, valamint a további veszteségeknek és a beruházási és egyéb költségeknek a 2009. évi szerződéskiegészítés szerinti átvállalása szintén nem juttatta előnyhöz az Infratilt. Lübeck Hanza-város ezekben az ügyekben is piacgazdasági szereplőként járt el.

(342) Az FLG és a Ryanair között 2000-ben létrejött szerződés az *előzetes* elemzés alapján hozzájárult volna a repülőtér nyereségességéhez. Következésképpen egy piacgazdasági elvek szerint eljáró üzemeltető megkötötte volna ezt a szerződést, így a Ryanairt ez a szerződés nem juttatta előnyhöz.

(343) A lübecki repülőtéren a jégtelenítési szolgáltatásokért felszámított díjak szemmel láthatólag nem szelektív jellegűek,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Nem szükséges olyan határozatot hozni, amely megállapítja, hogy az FLG számára nyújtott esetleges állami támogatások az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősülnek-e, és ha igen, összeegyeztethetőnek tekinthetők-e a belső piaccal, mivel az FLG megszüntette gazdasági tevékenységét, és a támogatást már nem lehet visszatéríttetni.

2. cikk

Az FLG 90 %-os tulajdonrészének az Infratil részére történő eladása és az eladási opció 2009-ben újratárgyalt feltételei az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek állami támogatásnak.

3. cikk

A Ryanair és a lübecki repülőtér között 2000-ben létrejött szerződés nem alapoz meg az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatást.

4. cikk

A repülőgépek jégtelenítéséért felszámított díjak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek állami támogatásnak.

5. cikk

E határozat címzettje a Németországi Szövetségi Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2017. február 7-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja