II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/506 HATÁROZATA

(2014. február 20.)

a Németország által a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és különböző légitársaságok tekintetében hozott SA.15376 (C 27/07) (korábbi NN 29/07) számú intézkedésről

(az értesítés a C(2014) 868. 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 ([1]),

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felszólította az érdekelteket, hogy az említett rendelkezéseknek megfelelően ([2]) nyújtsák be észrevételeiket, és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2003 és 2006 között a Bizottsághoz különböző felek számos panaszt nyújtottak be, amelyek szerint bizonyos légitársaságok és a Berlin-Schönefeld repülőtér (a továbbiakban: Schönefeld) üzemeltetője az e repülőtéren folytatott tevékenységükkel kapcsolatban vélhetően jogellenes állami támogatásban részesültek.

(2) A Bizottság 2006. augusztus 17-én kelt levelében tájékoztatást kért Németországtól erre vonatkozóan. Németország erre a kérésre 2006. december 20-án kelt levelében válaszolt.

(3) A Bizottság 2007. július 10-én kelt levelében (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) értesítette Németországot arról, hogy a fent említett intézkedések miatt az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott. A Bizottság a 659/1999/EK rendelet ([3]) 10. cikkének (3) bekezdése szerint információnyújtási rendelkezést bocsátott ki mindazon dokumentumok, adatok és információk összegyűjtése érdekében, amelyek alapján a Bizottság vizsgálni tudja, hogy az érintett intézkedések állami támogatásnak minősülnek-e.

(4) Németország 2007. október 4-én kelt levelében küldte meg a Bizottságnak észrevételeit, amelyeket 2008. március 3-án további dokumentumokkal egészített ki.

([1]) Az EK-Szerződés 87. és 88. cikke 2009. december 1-jei hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107. és 108. cikkévé vált. Az EK-Szerződés 87. és 88. cikke, valamint az EUMSZ 107. és 108. cikke lényegileg azonosak. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107. és 108. cikkére történő hivatkozásokat – adott esetben – az EK-Szerződés 87. és 88. cikkére történő hivatkozásként kell érteni. Az EUMSZ bizonyos terminológiai módosításokat is bevezetett, például a „Közösség” kifejezése helyébe az „Unió” kifejezés, a „közös piac” helyébe a „belső piac” kifejezés lépett. Ez a határozat általánosan az EUMSZ terminológiáját használja.

([2]) HL C 257., 2007.10.30., 16. o.

([3]) A Bizottság 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

(5) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot 2007. október 30-án tették közzé ([4]) az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felszólította az érdekelt feleket, hogy az érintett intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket a közzétételtől számított egy hónapon belül tegyék meg.

(6) A Bizottság számos érdekelt féltől kapott észrevételeket. A Bizottság ezeket az észrevételeket 2008. január 16-án és 2008. február 20-án továbbította Németországnak. Németország az érdekelt felek észrevételeivel kapcsolatban 2008. május 15-én kelt levelében foglalt állást. A Bizottság 2009. augusztus 31-én kelt levelében kiegészítő információkat kért. Németország három (2009. szeptember 28-án, 2009. október 12-én és 2009. október 28-án kelt) levélben adott választ erre a megkeresésre. 2011. április 4-én a Bizottság további információkat kért Németországtól. Ezt követően Németország 2011. május 19-én újabb állásfoglalást közölt, és további dokumentumokat nyújtott be. 2011. október 10-én a Bizottság az érdekelt felek további észrevételeit továbbította Németországnak. Németország ezekre az észrevételekre 2011. november 7-én válaszolt. A Bizottság egy újabb, 2012. január 17-én kelt információkérésére Németország 2012. február 14-én újabb állásfoglalást küldött.

2. ÁLTALÁNOS HÁTTÉR

(7) Németország 1990-es újraegyesítése után a légi közlekedés terén Berlin igen sajátos helyzetbe került azt követően, hogy a város több évtizeden át keleti és nyugati részre volt osztva. A belvárosi Berlin-Tegel repülőtér (a továbbiakban: Tegel) és a Berlin-Tempelhof repülőtér (a továbbiakban: Tempelhof) a volt Nyugat-Berlin területén található. A Schönefeld repülőtér a volt Kelet-Berlin területén, Berlin tartomány és Brandenburg tartomány határán fekszik.

(8) A Tempelhof repülőteret 1923-ban nyitották meg, és rövid kifutópályái miatt csak kisrepülőgépek használhatták. Ennek a repülőtérnek a korszerűsítése fekvése miatt nem volt egyszerűen kivitelezhető, mivel egy adott történelmi helyszínhez, valamint a körülötte lévő lakóterületekhez való közelsége lehetetlenné tették a bővítést. A Tempelhof repülőtér üzemeltetését 2008. október 30-án beszüntették.

(9) A Tegel repülőteret 1948-ban nyitották meg annak érdekében, hogy Nyugat-Berlin szovjet blokádja alatt megteremtsék a város ellátásához szükséges légihidat. 1968-tól számos légitársaság áthelyezte működését a Tempelhofról a Tegelre, mivel a Tempelhof alkalmatlan volt a sugármeghajtású repülőgépek fogadására. 1975 óta a Tegel Berlin legjelentősebb utasforgalmi repülőterévé fejlődött. Az 1990-es évek elejére a csúcsidőszakokban a Tegel maximális kapacitással üzemelt. A jelentős kapacitáshiány elkerüléséhez hosszú távon az egyetlen megoldást a kifutópályák bővítése és egy nagyobb terminál kialakítása jelentette. Erre azonban nem volt lehetőség, mivel a Tegel a Tempelhofhoz hasonlóan szintén belvárosi repülőtér, amelyet lakónegyedek és bekötőutak vesznek körbe. A tegeli légi forgalom minden további növekedése ezenkívül további zajterhelést jelentett volna a repülőtér mellett lakók számára.

(10) A Schönefeld repülőteret 1946-ban a németországi szovjet katonai igazgatás utasítására nyitották meg. A repülőtér kezdetben elsősorban katonai repülőtérként szolgált, amelyet kereskedelmi légitársaságok, például az Aeroflot és később a kelet-német Interflug légitársaság is használt. A Németországban 1990-ben bekövetkezett politikai változásig a Schönefeld repülőteret többször kibővítették. A katonai repülőtérként kialakított terület nem felelt meg a modern kereskedelmi légi forgalom követelményeinek. A politikai helyzet változását követően a repülőtér már nem is volt jó állapotban. Az 1990-es években ezért jelentős beruházásokra volt szükség ahhoz, hogy hozzáigazítsák a repülőteret a nyugat-európai biztonsági előírásokhoz. A Schönefeld ezenkívül a Tempelhofhoz és a Tegelhez képest távolabb esik a városközponttól. A repülőteret ezért legalábbis az utasok és a légitársaságok bizonyos csoportjai kevésbé találták vonzónak.

(11) A berlini repülőtereket történelmi okokból különböző társaságok üzemeltették. Az újraegyesítés nyomán ezeket egyetlen holdingtársaságba, a Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (a továbbiakban: BBF) elnevezésű társaságba tömörítették, amely Berlin és Brandenburg tartomány (37–37 %) és a német szövetségi kormány (26 %) tulajdonában állt. 2003-ig ennek a holdingnak két leányvállalat volt a birtokában: a Tegel és a Tempelhof repülőtér üzemeltetésével foglalkozó Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (a továbbiakban: BFG), valamint a Schönefeld repülőtér üzemeltetésével foglalkozó Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (a továbbiakban: FBS). 2003 októberében a BBF és az FBS egyesült. A BFG így az FBS leányvállalata lett. 2012. január 1-jén az FBS felvette a Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (a továbbiakban: FBB) nevet.

(12) Az 1990-es években hamar világossá vált, hogy elengedhetetlen a meglévő – abban az időben a város addig politikai okokból fennálló két részre osztottsága miatt a berlini agglomerációban eloszló – repülőtéri kapacitás hatékonyabb kihasználása. Ez arra vezethető vissza, hogy – részben amiatt, hogy Berlint ismét Németország fővárosává kívánták tenni – összességében a Berlinből kiinduló és a Berlinbe irányuló légi forgalom növekedésével számoltak (lásd az 1. táblázatot).

([4]) Lásd a 2. lábjegyzetet.

1. táblázat

A forgalom alakulása a berlini repülőtereken (utasok száma millióban)

Év	Schönefeld	Tegel	Tempelhof
1991	1,1	6,7	n. a.
1992	1,4	6,6	n. a.
1993	1,6	7	1,1
1994	1,8	7,2	n. a.
1995	1,9	8,2	n. a.
1996	1,8	8,3	n. a.
1997	1,9	8,6	n. a.
1998	1,9	8,8	0,9
1999	1,9	9,5	n. a.
2000	2,1	10,3	n. a.
2001	1,9	9,9	n. a.
2002	1,6	9,1	n. a.
2003	1,7	11,1	0,5
2004	3,3	11	0,4
2005	5	11,5	0,5
2006	6	11,8	0,6
2007	6,3	13,5	0,4
2008	6,6	14,5	0,4
2009	6,8	14,2	bezárt
2010	7,3	15,0	bezárt
2011	7,1	16,9	bezárt
2012	7,1	18,2	bezárt

Forrás: Az NN 25/09 (korábbi N 167/09) számú, Németország – A Berlin Brandenburg nemzetközi repülőtér finanszírozása állami támogatásra vonatkozó bizottsági határozatból (HL C 179., 2009.8.1., 5. o.) származó, az FBB éves beszámolói alapján aktualizált adatok

(13) Ennek alapján közvetlenül Németország újraegyesítését követően a Berlin-Brandenburg régió esetében felmerült annak lehetősége, hogy egyetlen repülőteret kell kialakítani. A berlini repülőterek utasszámára vonatkozó előrejelzések alapján abból indultak ki, hogy a légi forgalom növekedése hatékonyan csak egyetlen, megfelelő méretű és a legmodernebb technikával felszerelt repülőtér segítségével kezelhető.

(14) A Berlin egyetlen repülőterének megépítésére vonatkozó tervek kidolgozását 1992 januárjában kezdték meg. Ezzel összefüggésben 1993. június 20-án bejelentették, hogy az új repülőtér megépítésének lehetséges helyszíneként a Schönefeldtől délre eső terület, valamint Sperenberg és Jüterbog repülőtere jöhet szóba. A Tegel és a Tempelhof két okból nem jöhetett számításba: először a belvárosi repülőterek mellett lakókra gyakorolt negatív hatások (különösen a repülőgépek által okozott zaj) miatt, másodszor amiatt, mert itt összességében nem állt rendelkezésre elegendő terület Berlin új és egyetlen repülőterének a szükséges méretben történő megépítésére. Végül amiatt

döntöttek Schönefeld mellett, mert – bár a repülőtér a városon kívül helyezkedik el – viszonylag közel fekszik a városközponthoz, valamint közúton és vasúton jól megközelíthető. Következésképpen az a döntés született, hogy a meglévő schönefeldi repülőteret Berlin-Brandenburg Willy Brandt (a továbbiakban: BER) néven központi repülőtérré építik át és korszerűsítik, és ezzel együtt a Tegel és a Tempelhof repülőteret bezárják. Ezt a döntést a német szövetségi kormány, valamint Berlin és Brandenburg tartomány 1996. május 28-án együttes határozatba foglalta.

(15) A BBF tulajdonosai a BER-re vonatkozó terveket egy magán-repülőtértulajdonoson és -üzemeltetőn keresztül kívánták megvalósítani. 1997-ben döntöttek a privatizációról, amelynek keretében minden BBF-részesedést egy magánbefektető részére kellett volna értékesíteni, és a jövőbeni vevő számára a repülőtérre vonatkozóan koncessziót kellett volna biztosítani.

(16) A BBF tulajdonosai és az ajánlattevők között azonban nem született megállapodás. Az állami tulajdonosok a privatizációt ezért 2003-ban eredménytelennek nyilvánították, és közölték, hogy a repülőteret közvállalkozásban kell megépíteni. ([5])

3. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉS AZOK HÁTTERÉNEK ISMERTETÉSE

3.1. A befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés

(17) A BBF és a BFG 1992. augusztus 6-án befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződést írt alá. A szerződés eredetileg öt évre szólt – ez az időtartam hallgatólagos megállapodással további két évre meghosszabbítható volt –, és egyéves felmondási időt írt elő. Hasonló szerződés született a BBF és az FBS között is. A német jog szerint egy adott társaság és egy leányvállalat között létrejött befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés olyan szerződés, amely alapján a leányvállalat irányítását az anyavállalat alá rendelik. A leányvállalat ezenkívül köteles nyereségét anyavállalatának továbbadni, vagy azt veszteségei kiegyenlítésére engedményezni. A gyakorlatban az ilyen szerződés alapján az anya- és a leányvállalat nyereségét és veszteségét összevezetik, és ennek megfelelően adóztatják. A BBF és a leányvállalatai között létrejött befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződések alapján a különböző társaságokat a társasági adó szempontjából egyetlen adóalanynak tekintették.

(18) 2003-ban a BBF és az FBS egyesülése nyomán a BFG-vel 1992. augusztus 6-án kötött befolyásolásgyakorlási és nyereségelvonási szerződésben meghatározott jogok és kötelezettségek a BBF-ről átszálltak az FBS-re. A BBF és az FBS között létrejött befolyásolásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés ezenkívül az egyesülés tekintetében elveszítette jelentőségét. Ezt a szerződést ezért e határozat a továbbiakban nem veszi figyelembe.

(19) A gyakorlatban a BBF és a BFG között 1992. augusztus 6-án létrejött befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés (a továbbiakban: befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés) – legalábbis bizonyos években – azt eredményezte, hogy a Schönefeld repülőtér üzemeltetése nyomán keletkező veszteségeket a Tegel repülőtér üzemeltetésével elért nyereség kiegyenlítette.

(20) A Schönefeld repülőtér üzemi tevékenysége legalábbis 2006-ig ténylegesen veszteséges volt. Ezt szemlélteti a következő táblázat, amely a 2003 és 2006 közötti időszakra vonatkozóan a repülőtér üzemeltetésével közvetlenül összefüggő kiadások és bevételek alapján a repülőtér EBITDA ([6]) és EBIT ([7]) adatait tartalmazza.

2. táblázat

A Schönefeld repülőtér EBITDA és EBIT adatai a 2003 és 2006 közötti időszakban

EBITDA/EBIT (millió EUR)	2003	2004	2005	2006
EBITDA	[…] ([1])	(…)	(…)	(…)
EBIT	(…)	(…)	(…)	(…)

([1]) Üzleti titkok jelölése az állami támogatásokra vonatkozó határozatokkal kapcsolatos szakmai titoktartásról szóló, 2003. december 1-jei C(2003) 4582 bizottsági közlemény szerint (HL C 297., 2003.12.9., 6. o).

Forrás: A hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően Németország 2007. október 4-én kelt észrevételéhez csatolt 19. melléklet

([5]) Lásd a Frankfurter Allgemeine Zeitung 2003. május 23-i 119. számának 16. oldalát. http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/luftfahrt-privatisierung-der-berliner-flughaefen-endgueltig-gescheitert-1101944.html

([6]) Earnings before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization (kamatfizetés, adózás, értékcsökkenés és immateriális javak amortizációja előtti eredmény).

([7]) Earnings before Interest and Taxes (kamatfizetés és adózás előtti eredmény).

(21) A Schönefeld repülőtér rossz eredményei miatt ugyanakkor az FBS-ből, a BFG-ből és – 2003-ig – a BBF Holdingból álló csoport (a továbbiakban: FBS-csoport) üzemeltetésének ésszerűségét nem kérdőjelezték meg. Az FBS-csoport folyamatosan elegendő saját pénzügyi forrást tudott rendelkezésre bocsátani, illetve a piacon be tudta szerezni a szükséges pénzügyi forrásokat. A Bizottság tudomása szerint az FBS-csoport állami pénzeszközöket külső forrásból csak a BER-rel kapcsolatos tervek finanszírozásával összefüggésben és ezzel kapcsolatosan a Bizottság jóváhagyásával kapott. ([8])

(22) Ez a körülmény különösen a Tegel viszonylag jó gazdasági teljesítményére vezethető vissza, amely csökkentette a Schönefeld működési vesztesége által az FBS-csoportra gyakorolt negatív hatást. 1990 és 2005 között a Tegel a Schönefelddel és a Tempelhoffal ellentétben korszerű repülőtérnek számított, amelyet a Berlinbe repülő összes fontos nemzetközi, átfogó szolgáltatásokat nyújtó légitársaság (Full Service Carrier) igénybe vett. Az utasok és a légi társaságok bizonyos csoportjai körében ezenkívül a berlini agglomeráció legvonzóbb repülőterének számított. A berlini utasforgalomban 1990 és 2005 között általános növekvő tendencia is megfigyelhető volt, amely összességében jót tett az FBS-csoportnak.

(23) Az 1. táblázatból kitűnik, hogy a Tegelen az utasforgalom az 1990-es években és 2004-től évente folyamatosan nőtt. A Schönefelden az évenkénti utasszám az 1990-es évek első felében jelentősen (1991 és 1995 között 1,1 millióról 1,9 millióra) nőtt, az 1990-es évek második felében stagnált, majd 2000 és 2003 között (évi 2,1 millióról 1,7 millióra) csökkent. 1991 és 2003 között a berlini forgalomnövekedés nagy részét – abszolút számokban mérve – nem a Schönefeld, hanem a Tegel adta. Miközben az említett időszakban az évi utasszám a Schönefelden 600 000-rel nőtt, addig a Tegelen 4,4 millióval emelkedett. Az 1. táblázatból látható, hogy 2003 és 2012 között mindkét repülőtéren folyamatosan nőtt az utasforgalom: a Schönefelden 417 %-kal (évi 1,7 millió utasról 7,1 millióra), a Tegelen 63 %-kal (évi 11,1 millió utasról 18,2 millióra). Az 1991 és 2003 közötti időszakkal ellentétben a két repülőtéren az utasforgalom növekedése abszolút számokban mérve közel kiegyensúlyozott volt, ami azt jelenti, hogy a forgalomnövekedés százalékban kifejezve jóval nagyobb mértékű volt a Schönefeldnél, mint a Tegel esetében.

3.2. **A Berlin-Schönefeld repülőtérre vonatkozó díjszabások**

(24) Az 1990-es években az FBS-csoport megpróbálta meggyőzni a légitársaságokat, hogy légi szállítási tevékenységüket a kapacitás tekintetében szinte teljes egészében kihasznált Tegelről helyezzék át a Schönefeldre, amelynek kapacitása közel sem volt kihasználva. ([9]) E törekvések célja a tegeli szűk keresztmetszetek megszüntetése és egyidejűleg a Schönefeld kapacitáskihasználásának optimalizálása volt. Ennek érdekében felvették a kapcsolatot olyan légitársaságokkal, amelyek már jelen voltak a Tegelen és a Tempelhofon, valamint olyan légitársaságokkal is, amelyek még nem végeztek légi szállítási tevékenységet egyik berlini repülőtéren sem. Több légitársaság jelezte érdeklődését, marketingmegfontolásokból azonban végül egyikük sem helyezte át működését a Schönefeldre. Ez különösen arra vezethető vissza, hogy egyrészt a Schönefelden hiányzott egy úgynevezett „mágnesbérlő” ([10]), másrészt a schönefeldi infrastruktúra nem volt olyan korszerű, mint a tegeli. Ezt a hátrányt nem ellensúlyozták vonzó repülőtéri díjakkal vagy más pénzügyi ösztönzőkkel sem. Az arra irányuló kísérlet, hogy a légi forgalom egy részét a Tegelről a Schönefeldre helyezzék át, valamint hogy a Schönefeldre olyan légitársaságok települjenek be, amelyek eddig nem

([8]) Az állami pénzeszközök rendelkezésre bocsátását a Bizottság a belső piaccal összeegyeztethetőnek ítélte. Lásd az NN 25/09 (korábbi N 167/09) számú és SA.35378 (12/N) számú, Németország – A Berlin Brandenburg nemzetközi repülőtér finanszírozása állami támogatásra vonatkozó bizottsági határozatot (HL C 36., 2013.2.8., 10. o.).

([9]) Németország a következő adatokat adta meg: i. a 2003 és 2004 közötti időszakban a Schönefeld repülőtér kapacitása utasszámban kifejezve évi 4,5 milliót tett ki, és 2005-ben elérte az évi 7 milliót (a 2003., 2004. és 2005. évi 1,7 millió, 3,3 millió és 5 millió fő utasforgalommal szemben); ii. a 2003 és 2004 közötti időszakban a Tegel repülőtér kapacitása utasszámban kifejezve évi 9,5 milliót tett ki, és 2005-ben elérte az évi 11,5 milliót (a 2003., 2004. és 2005. évi 11,1 millió, 11 millió és 11,5 millió fő utasforgalommal szemben). A repülőterek kapacitása nehezen mérhető, mivel az a különböző infrastrukturális elemek maximális kapacitásától függ. A mérésre nem mindig az utasok maximális száma a legalkalmasabb, bizonyos esetekben például a légijármű-mozgások maximális számát használják. Ezenkívül azokban az esetekben, amelyekben a megfelelő vonatkoztatási alap az utasok száma, a maximális kapacitás felső határának nem az utasok maximális évenkénti száma, hanem az óránkénti maximális utasforgalom felel meg. Ennek oka, hogy az utasforgalom a csúcsidőszakokban és azokon kívül (napszakokban és napokon) gyakran jelentősen ingadozik, valamint szezonális ingadozást is mutat. A fenti adatok ezért nem adhatnak teljes képet a schönefeldi és a tegeli kapacitáskihasználásról. Elképzelhető továbbá, hogy a repülőterek a tényleges üzemelés során bizonyos esetekben túllépik elméleti kapacitásukat (például azáltal, hogy több utast kezelnek, mint amennyi az óránkénti maximális utasforgalom alapján lehetséges volna). Ez ugyanakkor nem megfelelő körülményeket eredményezhet (hosszú várakozási idő, késések stb.). Vitathatatlan azonban, hogy a szóban forgó időszakban a Tegel kapacitását szinte teljes egészében kihasználták, miközben a Schönefeld kapacitása közel sem volt kihasználva.

([10]) „Mágnesbérlő” egy adott repülőtéren (a forgalom nagysága tekintetében) vezető szerepet betöltő légitársaság, amelynek hírneve és megítélése olyan hatást gyakorol, hogy az érintett repülőtérre más légitársaságok is betelepülnek, és ennek eredményeképpen a forgalom tovább emelkedik.

kínáltak Berlinből induló, illetve Berlinbe irányuló útvonalakat, így nagyrészt meghiúsult. Ez világosan látható abból a már említett adatból, hogy az 1991 és 2003 közötti időszakban az utasok száma a Schönefelden mindössze 600 000 fővel nőtt, míg ugyanebben az időszakban a Tegelen 4,4 millióval emelkedett az utasok száma.

(25) Felmerült tehát a kérdés, hogy a BER repülőtér megnyitása előtt stratégiai szempontból hogyan javítható a Schönefeld gazdasági helyzete. A repülőtér ideiglenes bezárásának lehetősége nem merült fel. A stratégiai megfontolások tárgyát képezte ugyanakkor többek között a repülőtéri díjak nagysága, valamint a forgalom növekedésének figyelembevételével történő megállapításuk.

(26) Németországban a repülőterek által nyújtott repülőtéri infrastrukturális szolgáltatásokért a légitársaságoktól kért díjakat az egyes repülőterek díjszabása alapján határozzák meg. A díjszabásokat a német légi közlekedés hivatalos lapjában, a *Nachrichten für Luftfahrer* elnevezésű lapban teszik közzé. Minden repülőtér összeállítja saját díjszabását, amelyről köteles értesíteni az érintett szövetségi tartomány polgári légiforgalmi hatóságát.

(27) 2003 után a Schönefelden különböző díjszabások voltak érvényben. A 2003. augusztus 1. és 2004. április 30. közötti időszakban a Tegel, a Tempelhof és a Schönefeld egységes díjszabást használt (a továbbiakban: 2003. évi díjszabás). Ennek a díjszabásnak a vonzereje elégtelennek bizonyult, mivel nem ösztönözte a légitársaságokat arra, hogy Berlinből induló, illetve Berlinbe irányuló új útvonalakat vegyenek fel, vagy növeljék a járatok sűrűségét.

(28) Ezzel összefüggésben az FBS tulajdonosai 2003-ban megbíztak egy vállalati tanácsadó céget ([…], a továbbiakban: vállalati tanácsadó cég), hogy a BER megnyitásáig dolgozzon ki egy, a schönefeldi repülőtér pénzügyi helyzetének javítására irányuló, gyorsan megvalósítható stratégiát.

(29) A vállalati tanácsadó cég elemzéséből kiderült, hogy több okból fennáll a berlini légi forgalom jelentős bővülésének lehetősége. A vállalati tanácsadó cég szerint Berlin vonzáskörzete évente 10 millió lehetséges utast is jelenthet. A vállalati tanácsadó cég egy sor, a légi forgalom bővülését elősegítő strukturális tényezőt sorolt fel. Központi tényezők között szerepelt a nagy multinacionális vállalatok telephely-létesítése, az a tény, hogy Berlin Németország legnagyobb egyetemi városa, valamint hogy az „etnikai forgalom” ([11]) központja és az a körülmény, hogy Berlint a 2000-es évek elején fejlődő fővárosnak és idegenforgalmi vonzerőnek ([12]) tekintették. A vállalati tanácsadó cég kifejtette, hogy a diszkont légitársaságok forgalmának kibontakozása és fejlődése terén Berlin 2003-ban más fővárosi repülőterekhez képest még jelentős potenciállal rendelkezett.

(30) Ugyanebben az időszakban a diszkont légitársaságok forgalma terén Európa egészében jelentős növekedés volt megfigyelhető. ([13]) Különböző elemzésekből kiderült, hogy a diszkont légitársaságok forgalmát nagyrészt új utasok tették ki, ennek megfelelően a szokásos forgalom mellett további utasforgalommal lehetett számolni. A vállalati tanácsadó cég előrejelzése szerint a diszkont légitársaságok forgalomnövekedése a Schönefelden rövid távon, azaz 2003 és 2005 között további 600 000–900 000, míg középtávon, azaz 2005 és 2010 között további 300 000 utast jelenthetett évente.

(31) A vállalati tanácsadó cég azt is megállapította, hogy a diszkont légitársaságok Schönefeldre településére irányuló stratégia végrehajtásához csupán csekély mértékű kiigazítások kellenek, és nincs szükség az infrastruktúrába való átfogó beruházásokra vagy a meglévő infrastruktúra jelentős módosítására.

(32) A vállalati tanácsadó cég ezért ilyen stratégiát javasolt (a továbbiakban: diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia). Ennek végrehajtásához a repülőtéri díjakra vonatkozóan mennyiségi engedmények és pénzügyi ösztönzők együttes alkalmazását javasolták. ([14])

(33) Az FBS a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtása mellett döntött, és ennek érdekében új díjszabást fogadott el (a továbbiakban: 2004. évi díjszabás). Ezt a díjszabást – a 2003. évi díjszabással ellentétben – kifejezetten a Schönefeldre szabták. Az új díjszabást 2004. április 30-án fogadták el, és 2004. május 1-jén lépett hatályba. A következő típusú díjakat tartalmazta:

a) fel- és leszállások után fizetendő díjak, különösen a repülőgép maximális felszállási tömege alapján;

([11]) Az „etnikai forgalom” azokra a lakosokra vezethető vissza, akik távoli országokból származnak és rendszeresen utaznak hazájukba légi úton, vagy látogatóként fogadnak barátokat, illetve rokonokat, akik ezekből az országokból szintén légi úton érkeznek. Berlinben nagy számban élnek első és második generációs bevándorlók.

([12]) Abban az időszakban Berlint Európában a turisták harmadik leglátogatottabb úti céljaként tartották számon, ahol a vendégéjszakák száma Németországban a legmagasabb volt, és jelentős volt az egy napra érkező turisták aránya.

([13]) A diszkont légitársaságok forgalma Európában a 2000-es évek elején minden évben növekedett, ami az ágazatban vezető szerepet betöltő Ryanair és easyJet nagy nyereséget ígérő terjeszkedésével, és egy sor új légitársaság belépésével magyarázható.

([14]) A vállalati tanácsadó cég értékelésének részletes leírása a 7.2.1. pontban található.

b) az induló utasok száma és a repülési úti cél alapján fizetendő utaskiszolgálási díjak;

c) a repülőgépek után fizetendő parkolási díjak a repülőgép maximális felszállási tömege, valamint a parkolóterületek használatának időtartama alapján.

(34) A díjszabás különböző pénzügyi ösztönzési rendszereket tartalmazott:

a) az utasszám alapján nyújtott mennyiségi engedmény, amelynek keretében az utaskiszolgálási díjakat a szállított utasok száma alapján arányosan visszatérítették a következő szerint:

3. táblázat

Utasszám alapján nyújtott mennyiségi engedmény a 2004. évi díjszabás szerint

Az utasok száma évenként	Visszatérítés mértéke %
50 000 felett	5
100 000 felett	10
150 000 felett	15
250 000 felett	20

b) a célállomás és a járatsűrűség alapján biztosított növekedési ösztönző, amelyet a Schönefeldről induló új útvonalak felvétele és a Schönefeldről induló meglévő járatok sűrűségének növelése alapján nyújtottak. A célállomás alapján biztosított ösztönzők mértéke az első évben – az egyes légijármű-mozgásokra vonatkozóan érvényben lévő, fel- és leszállási díjként és utaskiszolgálási díjként meghatározott – leszállási alapdíj 80 %-át, a második évben 60 %-át, a harmadik évben 40 %-át és a negyedik évben 20 %-át tette ki. A járatsűrűség alapján biztosított ösztönzők mértéke az első évben a leszállási alapdíj 60 %-át, a második évben 40 %-át tette ki. A pontos feltételeket mindenkor az FBS és a légitársaság közötti kétoldalú megállapodás határozta meg.

(35) A 2004. évi díjszabást 2005. júliusában ismét módosították. A módosítás szerint a légitársaságok abban az esetben részesülhettek a célállomás alapján biztosított ösztönzésben, ha a berlini repülőtérrendszerbe új útvonalakat vettek fel, azaz olyan célállomásokra indítottak járatokat, amelyeket korábban Berlinből nem szolgáltak ki közvetlenül. A módosítás előtt ezzel szemben a célállomás alapján biztosított ösztönző a Schönefeldről indított új útvonalakra vonatkozott, még abban az esetben is, ha ugyanezen az útvonalon más berlini repülőterekről működtettek közvetlen repülőjáratokat.

(36) 2006. január 19-én újabb díjszabást fogadtak el (a továbbiakban: 2006. évi díjszabás), amely visszamenőlegesen 2006. január 1-jével lépett hatályba. A 2004. évi díjszabáshoz képest kimaradt a járatsűrűség alapján biztosított ösztönző. A 2006. évi díjszabás lényegében három különböző pénzügyi ösztönzőt tartalmazott: egy növekedéssel összefüggő támogatást ([15]), azaz légijármű-mozgásonként a tonnasúly vagy az utasforgalom növelésével kapcsolatos ösztönzőt, egy célállomással összefüggő támogatást Berlin és egy új rendeltetési repülőtér közötti új közvetlen összeköttetés létesítése esetén, valamint az utasszám alapján nyújtott mennyiségi engedményt.

(37) A 2006. évi díjszabás szerint Berlinből induló új útvonal létesítése esetén a légitársaságnak választania kellett a célállomással összefüggő támogatás és a növekedéssel összefüggő támogatás között. Ezt a választási jogot az új útvonal felvétele előtt kellett gyakorolni, és ez az egyszeri döntés kötelező erejű volt.

(38) A célállomással összefüggő támogatás az új útvonal felvételét követően az első menetrendi időszakban a leszállási alapdíj 80 %-át, a második menetrendi időszakban 60 %-át, a harmadik menetrendi időszakban 40 %-át, a negyedik menetrendi időszakban 20 %-át és az ötödik menetrendi időszakban 10 %-át tette ki. A légitársaságok ezenkívül kötelezettséget vállaltak arra, hogy a következők szerint visszatérítik a célállomással összefüggő támogatást, ha az új útvonalat az ötödik menetrendi időszak lejárata előtt megszüntetik: az első menetrendi időszakban az esedékes leszállási alapdíj 60 %-át, a második menetrendi időszakban 40 %-át, a harmadik menetrendi időszakban 20 %-át, a negyedik menetrendi időszakban 10 %-át és az ötödik menetrendi időszakban 0 %-át.

([15]) Ez a növekedéssel összefüggő támogatás nem azonos a 2004. évi díjszabásban szereplő növekedési ösztönzővel.

(39) A növekedéssel összefüggő támogatást a légitársaságok abban az esetben vehették igénybe, ha légijármű-mozgásonként az előző évhez viszonyítva magasabb tonnasúly- vagy utasforgalmat értek el. A növekedéssel összefüggő támogatást a díjszabásban foglalt fokozatok alapján az elért növekedés mértéke szerint határozták meg; ennek alapján fokozatosan csökkenő kedvezményeket állapítottak meg a repülőtéri díjakra. A növekedéssel összefüggő támogatás időtartamát legfeljebb öt évben határozták meg.

(40) Az utasszám alapján nyújtott mennyiségi engedményt ugyanakkor a 2004. évi díjszabáshoz képest csak kisebb mértékben módosították, emellett bővítették. A 2006. évi díjszabás szerint az utasszám alapján nyújtott mennyiségi engedmény, amely a mennyiségi támogatás nevet kapta, a szállított utasok számától függően a felszállási és leszállási díj, valamint az utaskiszolgálási díj részarányos visszatérítéséből állt. Az engedménysávokat a következők szerint határozták meg:

4. táblázat

Mennyiségi támogatás: a 2006. évi díjszabás szerinti engedmények

Az utasok száma évenként	Visszatérítés mértéke %
50 000 felett	5
100 000 felett	10
250 000 felett	15
500 000 felett	20
1 millió felett	30
2 millió felett	40

3.3. **Az FBS és bizonyos légitársaságok között létrejött egyedi szerződések**

3.3.1. *Az easyJet mágnesbérlőként való betelepülése a Schönefeldre*

(41) 2003-ban az FBS a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtása keretében tárgyalásokat kezdett az easyJet Airline Company Ltd.-vel (a továbbiakban: easyJet), mivel a társaság Európa kontinentális területén új bázisnak keresett helyszínt. Vonzó repülőtéri díjakért és más pénzügyi ösztönzőkért cserébe az easyJet az ezen a repülőtérén folytatott működése első évében (2004-ben) négy, a második évben hat, majd 2006 és 2009 között évente további egy-egy repülőgép állomásoztatását ajánlotta fel. Németország szerint az FBS ezt olyan lehetőségnek tekintette, amelynek révén egy, a piacon stabilan berendezkedett diszkont légitársaságot mágnesbérlőként tudott a Schönefeldre telepíteni.

(42) 2003. december 19-én az FBS és az easyJet a fent említett feltételekkel szerződést kötött (a továbbiakban: az easyJettel kötött 2003. évi szerződés). A szerződés az easyJet számára az érvényes díjszabástól eltérő, különleges díjstruktúrát biztosított. A szerződésben csak az induló utasok száma alapján meghatározott díjakat rögzítettek. Emellett a szerződéssel olyan engedményrendszert is bevezettek, amely azon alapult, hogy az easyJet az adott évben az előző évhez képest mennyivel növelte a szállított utasok számát. Ez a különleges engedményrendszer a 2006. évi díjszabásban növekedéssel összefüggő támogatás megnevezés alatt szerepelt (lásd a (36)–(39) preambulumbekezdést.) Az FBS és az easyJet ezenkívül megállapodtak egy célállomással összefüggő támogatásban, amely az easyJet által újonnan felvett egyes napi járatfordulók után egyszeri […] EUR összegű kifizetés formájában valósult meg. Az ezen a rendszeren alapuló kifizetéseket azonban 2004-ben megszüntették. A rendszer keretében összesen 19, az easyJet által újonnan felvett napi járatforduló részesült támogatásban.

(43) Az FBS és az easyJet között megkötött szerződés időtartama eredetileg tíz év volt, amelyet az easyJet további tíz évre meghosszabbíthatott. 2007. szeptember 11-én az FBS és az easyJet a szerződés módosításáról állapodott meg (a továbbiakban: az easyJettel kötött 2007. évi módosított szerződés), amelyben módosították az eredeti szerződés időtartamát és más feltételeit. Ezzel a szerződésmódosítással az easyJettel kötött 2003. évi szerződés módosított változatának időtartamát a BER repülőtér megnyitásáig (az eredeti tervek szerint 2011-ig) tartó időtartamra korlátozták. A repülőtéri díjak tekintetében az easyJettel kötött 2007. évi módosított szerződés „dinamikus" utalást tartalmazott a repülőtér általános díjszabására. [16] Eszerint a Schönefelden érvényes díjszabás mindenkor érvényes volt az easyJetre is, még abban az esetben is, ha az FBS a díjszabást a szerződés megkötését követően módosítaná.

[16] Ez az utalás a repülőtári díjak mértékére, valamint az engedményrendszerre és a díjszabásban meghatározott egyéb pénzügyi ösztönzőrendszerekre vonatkozik.

(44) A 2003 és 2006 közötti időszakban az easyJet forgalma jelentősen megnőtt a Schönefelden. Ezenfelül a Schönefelden állomásozó repülőgépek számát az easyJet még az FBS-sel megkötött szerződésben meghatározottnál is gyorsabban tudta növelni. Ennek eredményeként a Schönefeld 2006-ban az easyJet Egyesült Királyságon kívüli legnagyobb bázisa lett.

(45) Ezt a helyzetet az 5. táblázat szemlélteti, amely az easyJet schönefeldi forgalmának alakulását mutatja (2004 és 2010 között az utasok számának alakulása mind abszolút számokban, mind a teljes utasszám arányában).

5. táblázat

Az easyJet schönefeldi forgalmának alakulása 2004 és 2010 között

Az easyJet által szállított utasok számának alakulása							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
easyJet	1 003 387	2 355 251	2 811 568	2 921 241	3 218 851	2 887 114	2 971 263
Az easyJet utasainak a schönefeldi teljes utasforgalomhoz viszonyított aránya	30 %	46 %	46 %	46 %	48 %	42 %	41 %

3.3.2. *Más légitársaságok Schönefeldre települése*

(46) Az easyJet mágnesbérlőként történő betelepülése mellett az FBS más diszkont légitársaságok megnyerésén is fáradozott. Ennek során a következő diszkont légitársaságokkal kötöttek egyedi szerződéseket: Germanwings GmbH (a továbbiakban: Germanwings), Ryanair Limited (a továbbiakban: Ryanair), Volare Airlines S.p.A. (a továbbiakban: Volare), V-Bird Airlines B.V. (a továbbiakban: V-Bird), Norwegian Air Shuttle AS (a továbbiakban: Norwegian Air Shuttle), Icelandair Reykjavik Airport (a továbbiakban: Icelandair), valamint az Aer Lingus Limited légitársaság (a továbbiakban: Aer Lingus), amely e határozat alkalmazásában diszkont légitársaságnak tekintendő ([17]).

(47) A Ryanair és a Germanwings esetében két további szerződés született, egy 2003-ban, egy pedig 2004-ben.

(48) A Ryanairrel, a Volaréval és a V-Birddel kötött szerződések, valamint a Germanwingsszel kötött első szerződés a 2004. évi díjszabás elfogadása és hatálybalépése előtt született (lásd a (33) preambulumbekezdést). Ezek a szerződések kitértek a Schönefeldről kiszolgált útvonalakra és az érintett járatsűrűségre. A szerződések az egyes légitársaságoknak biztosított kifizetés formájában megállapított pénzügyi ösztönzőket határoztak meg, amelyekről annak érdekében állapodtak meg, hogy meggyőzzék ezeket a légitársaságokat arról, hogy megkezdjék vagy kibővítsék schönefeldi működésüket anélkül, hogy pénzügyi ösztönzőket tartalmazó új díjszabás elfogadására kelljen várniuk. Ezeket a kifizetéseket ahhoz a feltételhez kötötték, hogy a légitársaságnak a szerződésben előirányzott működés keretében tervezett repülőjáratoknak legalább egy bizonyos részét meg kellett valósítania. ([18]) A Ryanairrel kötött első szerződés egy évre (a szerződés időtartamára) […] millió EUR kifizetését irányozta elő. A V-Birddel és a Volaréval kötött szerződés mindegyike három évre […] millió EUR kifizetését írta elő, fokozatosan csökkenő éves részletekben. A Germanwingsszel kötött első szerződés hároméves időszakra vonatkozóan a felmerülő repülőtéri díjak után csökkenő mértékű engedmények formájában történő kifizetést határozott meg. Ezenkívül megállapodás született arról, hogy az FBS a marketingtevékenységek költségeit évi […] EUR összegben átvállalja.

(49) A 2004. évi díjszabás hatálybalépésével egy időben vagy azt követően megkötött szerződések lényegében ugyanezeken az alapelveken alapultak. Ezek a szerződések a Schönefeldről kiszolgált útvonalakat és az érintett járatsűrűséget is meghatározták. Az érintett légitársaságok ily módon ki tudták használni a különböző pénzügyi ösztönzőket. A szerződések azonban „dinamikus" utalást tartalmaztak a repülőtér általános díjszabására. Eszerint a Schönefelden érvényes díjszabás mindenkor érvényes volt az érintett légitársaságra is, még abban az esetben is, ha az FBS a díjszabást a szerződés megkötését követően módosítaná. ([19]) A szerződésben szereplő kikötések szerint a díjszabásban meghatározott bizonyos ösztönzők alkalmazását ahhoz a feltételhez kötötték, hogy a légitársaságnak a szerződésben előirányzott működés keretében tervezett járatoknak legalább egy bizonyos részét meg kell valósítania. E szerződések némelyike azt is rögzítette, hogy az FBS hozzájárul az érintett légitársaságok által viselt

([17]) Az egyes szerződések áttekintését a 6. táblázat tartalmazza.

([18]) A Germanwings esetében például a szerződésben meghatározott kifizetést ahhoz a feltételhez kötötték, hogy a Germanwingsnek az előirányzott működés keretében tervezett repülőjáratoknak legalább […] %-át meg kellett valósítania.

([19]) Ugyanezt az elvet alkalmazták az easyJettel kötött 2007. évi módosított szerződés esetében is (lásd a (43) preambulumbekezdést).

marketingköltségek egy bizonyos részének finanszírozásához. A Norwegian Air Shuttle társasággal kötött szerződés például előírta, hogy a légitársaság igazolható marketingköltségeinek fedezéséhez az FBS […] EUR összeggel járul hozzá. Az Aer Lingus és az Icelandair marketingköltségei egy részének finanszírozásához ugyancsak előirányoztak […] EUR, illetve […] EUR egyszeri kifizetést.

(50) Az alábbi táblázat a különböző szerződések időtartamáról nyújt áttekintést.

6. táblázat

Az FBS és különböző diszkont légitársaságok között kötött szerződések időtartama

Légitársaság/Szerződés	Szerződés kelte	A szerződés tervezett időtartama ([1])
Ryanair (első szerződés)	2003. március 31.	2003. május 1-jétől 2004. április 30-ig
Ryanair (második szerződés)	2004. április 28.	2003. május 1-jétől 2008. április 30-ig
Germanwings (első szerződés)	2003. október 14. ([2])	2003. október 26-tól 2006. október 31-ig
Germanwings (második szerződés)	2004. december 23.	2004. május 1-jétől 2008. április 30-ig
Volare	2003. október 22. ([3])	2003. október 26-tól 2007. március 31-ig ([4])
V-Bird	2003. november 3. ([5])	2003. november 3-tól 2007. november 3-ig ([6])
Icelandair	2004. június 6.	2004. június 6-tól 2009. március 31-ig
Norwegian Air Shuttle	2004. május 17.	2004. március 29-től 2009. március 31-ig
Aer Lingus	2004. május 13.	2004. március 30-tól 2009. március 31-ig

([1]) Egyes szerződések időtartamát a szerződéskötés kelténél korábbi időponttól számítva, visszamenőleges hatállyal határozták meg. Ilyen volt például a Germanwingsszel kötött második szerződés, amely visszamenőlegesen, a 2004. évi díjszabás hatálybalépésének napjától volt hatályos. Ugyanez volt érvényes a Ryanairrel kötött második szerződésre is, amely az első Ryanair-szerződés helyébe lépett, és amely visszamenőlegesen 2003. május 1-jétől, az első Ryanair-szerződés hatálybalépésének napjától volt érvényes.

([2]) Nem sokkal azelőtt (2003. szeptember 29-én) írták alá az FBS és a Germanwings közötti szerződést, amelynek 2003. október 26-án kellett volna hatályba lépnie. Hatálybalépése előtt azonban a 2003. október 14-i szerződés lépett a helyébe. A 2003. szeptember 29-i szerződést ezért soha nem hajtották végre.

([3]) 2003. október 22-én az FBS és a Volare két szerződést írt alá, a „főszerződést" és a „mellékszerződést". E határozat alkalmazásában ezek a szerződések egy szerződésnek tekintendők.

([4]) A Volare azonban 2004-ben beszüntette működését a Schönefelden.

([5]) 2003. november 3-án az FBS és a V-Bird két szerződést írt alá, a „főszerződést" és a „mellékszerződést". E határozat alkalmazásában ezek a szerződések egy szerződésnek tekintendők.

([6]) A V-Bird azonban 2004-ben beszüntette működését a Schönefelden.

Forrás: A hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően Németország 2007. október 4-én kelt észrevételéhez csatolt 16. és 20. melléklet.

(51) A 7. táblázat az érintett légitársaságok 2003 és 2010 közötti schönefeldi forgalmának alakulását szemlélteti.

7. táblázat

A 2003 és 2010 közötti időszakban vizsgált légitársaságok által szállított utasok számának alakulása

A 2003 és 2010 közötti időszakban egyedi szerződéssel rendelkező légitársaságok által szállított utasok számának alakulása								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Germanwings	71 925	341 980	826 842	1 249 903	1 393 362	1 284 424	1 255 248	1 197 054
Ryanair	190 635	239 025	227 168	358 340	444 956	756 731	1 193 959	1 386 332
Norwegian Air Shuttle	—	35 381	59 035	102 682	169 376	191 742	204 508	221 237

A 2003 és 2010 közötti időszakban egyedi szerződéssel rendelkező légitársaságok által szállított utasok számának alakulása

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aer Lingus	—	31 992	96 991	119 750	133 014	142 728	133 670	123 269
Icelandair	—	7 000	12 937	15 395	20 027	21 582	9 655	8 609
Volare	19 240	138 828	—	—	—	—	—	—
V-Bird	10 978	95 925	—	—	—	—	—	—
A schönefeldi forgalomban az e légitársaságok által képviselt forgalom aránya	17 %	26 %	24 %	30 %	34 %	36 %	41 %	40 %

(52) A diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtása összességében a schönefeldi forgalom igen erőteljes növekedését eredményezte. Amint az az 1. táblázatból kiderül, az utasok száma 2003 és 2004 között közel megduplázódott (1,7 millióról 3,3 millióra nőtt). Az utasok száma ezt követően is jelentősen emelkedett, és 2005-ben elérte az 5 milliót, majd 2006-ban a 6 milliót. 2003 és 2009 között az utasok száma a négyszeresére nőtt.

3.4. **A B terminál és e terminálon helyiségek bérbeadása az easyJetnek**

(53) A Schönefeld repülőtéren az A és B terminált egybeépítették, és ezek együtt képezik az északi terminált. Kapacitás tekintetében a B terminál Schönefeld egyik legkisebb terminálja. Az utasok és a légitársaságok többsége a jóval nagyobb A terminált használja. A B terminálon csak az utasok és a poggyászok felvétele, valamint az utasok biztonsági ellenőrzése zajlik. Az utaskiszolgálás folyamatának minden más részét a szomszédos A terminálon végzik. Ide tartozik a felszállás előtti várakozás, a repülőgépbe történő beszállás előkészítése, valamint maga a beszállás. Ezenkívül az utasok és poggyászaik is az A terminálra érkeznek.

(54) Az easyJettel 2003-ban kötött szerződésből kiindulva, a Schönefelden várható jelentős többletforgalomra való felkészülés érdekében 2004 márciusában az FBS újabb szerződést kötött az easyJettel. Az FBS ezzel a további szerződéssel (a továbbiakban: az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés) az easyJetnek kizárólagos használati jogot biztosított a schönefeldi B terminál utasfelvételi pultjai és személyzeti helyiségei tekintetében. A szerződésben szereplő bérleti díjakat a repülőtéri díjaktól elkülönítetten kellett rendezni. A szerződés ezenkívül márkahasználatra (branding) is felhatalmazta az easyJetet, azaz bizonyos felületeket a légitársaság arculata szerint alakíthattak ki.

(55) A 2004 és 2007 közötti időszakban az easyJet irodahelyiségek és utasfelvételi pultok formájában mintegy […] m^2 területet bérelt, ami a B terminál teljes területének […] %-a. 2008 februárjában az easyJet külön irodahelyiségekbe költözött, így a B terminálon használt irodák területe […] m^2-re csökkent.

(56) A B terminál szabad területeit, többek között a csarnokokat és folyosókat, valamint az ott lévő kávézókat más légitársaságok utasai is használhatják, mivel az A terminál és a B terminál térben nincs különválasztva.

(57) A B terminálon az utaskiszolgálás a poggyászkezelési rendszer biztonsági berendezésének egyik műszaki jellemzőjében eltér a többi terminálon folyó utaskiszolgálástól. A B terminálon üzemelő rendszer a poggyászellenőrzéshez integrált röntgengépet használ. Az A terminálon a röntgenes ellenőrzés közvetlenül akkor történik meg, amikor az utasok belépnek az utasfelvételi területre. Németország szerint a B terminál berendezése a poggyászkezelő rendszer műszaki hatékonysága terén az A terminál berendezésének megfelelő.

3.5. **A hivatalos vizsgálati eljárásnak alávetett intézkedések**

(58) A hivatalos vizsgálati eljárás a következő intézkedésekre terjed ki:

— a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés (a továbbiakban: 1. intézkedés), amelynek lehetséges kedvezményezettjeként az eljárás megindításról szóló határozat az FBS-t jelölte meg,

— az easyJettel kötött 2003. évi szerződésben rögzített díjszabás (a továbbiakban: 2. intézkedés), amelynek lehetséges kedvezményezettje az easyJet,

— a 6. táblázatban felsorolt szerződések keretében több más diszkont légitársaságnak ajánlott feltételek, többek között a repülőtéri díjak utáni engedmények és különböző pénzügyi ösztönzők (a továbbiakban együttesen: 3. intézkedés), amelyek lehetséges kedvezményezettje a Ryanair, a Volare, a Germanwings, a V-Bird, a Norwegian Air Shuttle, az Aer Lingus és az Icelandair,

— az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés (a továbbiakban: 4. intézkedés), amelynek lehetséges kedvezményezettje az easyJet.

4. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

4.1. 1. intézkedés: a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés

(59) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megállapította, hogy a Schönefeld egy bizonyos időszakban veszteséges volt, és még jelenleg is veszteséges. Megállapította azt is, hogy az FBS túlélésének egyik legfontosabb eszköze az lenne, ha ezeket a veszteségeket a BFG által termelt nyereséggel kiegyenlítenék. A Bizottság előzetesen azt a következtetést vonta le, hogy az FBS ebből a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződésen alapuló kereszttámogatásból olyan gazdasági előnyhöz jutott, amelyet szokásos piaci feltételek között nem szerzett volna meg. A Bizottság ezt a gazdasági előnyt egyedi előnyként értékelte, mert csak egy vállalkozás javát szolgálta. Ezenkívül a Bizottság szerint az intézkedés torzítja a versenyt és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(60) A Bizottság előzetesen arra a következtetésre is jutott, hogy ezt a gazdasági előnyt állami forrásból finanszírozzák, és ezáltal az az államnak tudható be. Az állami forrás tekintetében a Bizottság hangsúlyozta, hogy az FBS közvállalkozás, amelynek a német szövetségi kormány és két szövetségi tartomány a tulajdonosa. Ezenfelül a felügyelő bizottság tizenkét tagjából nyolc tag német állami szervet képvisel. A Bizottságnak ezért az volt a véleménye, hogy az FBS forrásai állami forrásnak tekintendők. Az 1. intézkedés államnak való betudhatósága tekintetében a Bizottság különösen az FBS tevékenységeinek jellegét emelte ki, és kifejtette, hogy a repülőtereknek különböző szakpolitikai területeken rendkívüli jelentőségük van, és hogy az állami szervek általában „nem maradnak távol", ha egy repülőtér üzemeltetője az érintett infrastruktúra hosszú távú fejlesztésére vonatkozó döntéseket hoz.

(61) A Bizottság ezért megállapította, hogy a szóban forgó intézkedés állami támogatásnak minősülhet. Kétségbe vonta ennek a lehetséges támogatásnak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét, különösen az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében véve. A Bizottság megállapította, hogy a szóban forgó intézkedés – amennyiben állami támogatásnak minősíthető – működési támogatás, hogy nem tűnik közérdekű cél eléréséhez szükségesnek és azzal arányosnak, és hogy nem kapcsolódik szerkezetátalakítási folyamathoz. A Bizottság kétségbe vonta az intézkedésnek az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésében meghatározott rendelkezésekkel való összeegyeztethetőségét is és megemlítette, hogy a német hatóságok nem bizonyították, hogy az FBS-t általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal bízták meg. A Bizottság hivatkozott ezenkívül a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatások (a továbbiakban: légi közlekedésre vonatkozó iránymutatások) ([20]) (34) és (35) bekezdésére, amelyek szerint egy repülőtér üzemeltetése egészében véve csak rendkívüli esetekben minősülhet általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak.

4.2. 2. intézkedés: az easyJettel kötött 2003. évi szerződés

(62) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kifejtette, hogy az easyJet által fizetett repülőtéri díjak az érvényben levő díjszabásban szereplő díjaknál jelentősen alacsonyabbak voltak. A Bizottság ezenkívül hangsúlyozta, hogy bár a többi diszkont légitársaságnak a Schönefelden kínált engedmények a mindenkor érvényes díjszabáson alapultak, az easyJettel kötött 2003. évi szerződés nem tartalmazta ezt a díjszabásra vonatkozó „dinamikus" hivatkozást. A Bizottság ezért azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy az easyJettel kötött 2003. évi szerződés egyedi előnyt biztosít az easyJetnek, amely vélhetően torzítja a versenyt és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(63) A Bizottság ezenkívül többek között az 1. intézkedés esetében említett, és egyben a 2. intézkedésre is helytálló érvek alapján arra az előzetes következtetésre jutott, hogy ezt az intézkedést állami forrásból finanszírozták, és az az államnak tudható be. A Bizottság azt is kijelentette, hogy az easyJettel és más diszkont légitársaságokkal kötött szerződések megkötéséhez minden valószínűség szerint szükség lett volna a többségében állami szervek képviselőiből álló felügyelő bizottság jóváhagyására. A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy az FBS által közzétett díjszabást Brandenburg tartomány Városfejlesztési, Lakhatási és Közlekedési Minisztériumának jóvá kellett volna hagynia. Ezeket a szempontokat további utalásnak tekintették arra vonatkozóan, hogy a 2. intézkedés (és a 3. intézkedés) egyaránt az államnak tudható be. A Bizottság utalt arra is, hogy Brandenburg tartomány miniszterelnöke az FBS felügyelő bizottságának tagja volt, valamint hogy a Városfejlesztési, Lakhatási és Közlekedési Minisztérium is az ő ellenőrzése alá tartozott.

([20]) HL C 312., 2005.12.9., 1. o.

(64) A Bizottság, különösen a légi közlekedésre vonatkozó iránymutatások rendelkezéseinek tekintetbe vételével, kétségbe vonta az intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségét is, amennyiben az állami támogatásnak minősül.

4.3. **3. intézkedés: különböző más diszkont légitársaságokkal kötött szerződések**

(65) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kifejtette, hogy a Schönefelden az utasforgalom bővülésével összefüggésben bevezetett engedményrendszer csak bizonyos légitársaságok javát szolgálta, és kiemelte ezen engedményrendszer átláthatóságának hiányát. A Bizottság utalt arra, hogy egyes vizsgált díjszabásokról olyan időpontban állapodtak meg, amikor az érvényben lévő díjszabás egyáltalán nem szabályozta az engedményeket, és hogy a 2004. évi díjszabást külön alakították ki annak érdekében, hogy visszamenőlegesen megteremtsék ezeknek a rendelkezéseknek a jogalapját. A Bizottság szerint a 2004. évi díjszabás szerinti engedményrendszer jogszerűen nem léphetett hatályba, mivel a 2004. évi díjszabást az illetékes hatóság csak azzal a feltétellel hagyta jóvá, ha a vonatkozó engedményrendszert bejelentik az Európai Bizottságnak, ilyen bejelentés azonban nem történt ([21]). Mindezek figyelembevételével a Bizottság arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a szóban forgó rendelkezések az érintett légitársaságoknak egyedi előnyt biztosítottak. A Bizottság véleménye szerint ezenfelül ez a gazdasági előny vélhetően torzítja a versenyt és hátrányosan érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(66) A 3. intézkedés esetében az állami forrásfelhasználás és ezen intézkedés államnak való betudhatósága tekintetében a Bizottság ugyanazokat az érveket hozta fel, mint az easyJettel kötött 2003. évi szerződés esetében.

(67) A Bizottság végül, különösen a légi közlekedésre vonatkozó iránymutatások rendelkezéseinek tekintetbe vételével, kétségbe vonta a szóban forgó rendelkezések belső piaccal való összeegyeztethetőségét is, amennyiben azok állami támogatásnak minősülnek.

4.4. **4. intézkedés: az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés**

(68) A Schönefeld repülőtér B termináljának használatára vonatkozó, az FBS és az easyJet között létrejött megállapodással kapcsolatosan a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban hivatkozott a potsdami tartományi bíróság ítéletére ([22]). A tartományi bíróság megállapította, hogy a repülőtér egyik terminálja (B terminál) teljes egészében az easyJet kizárólagos használatába került, és hogy minden más, ezt a terminált korábban használó légitársaságnak le kellett mondania arról. Ez a terminál olyan előnyöket nyújt, amelyekkel a Berlin-Schönefeld repülőtér többi terminálja nem rendelkezik. A terminált például többszintes poggyászszállító berendezéssel szerelték fel, amely jelentősen gyorsabb poggyászkezelést biztosít, mint amilyet a többi terminál egyszintes szállítórendszerei nyújtanak.

(69) A Bizottság szerint a tartományi bíróság megállapította, hogy nem indokolt az easyJet számára kizárólagos jogot biztosítani a B terminál használatára. A Berlin-Schönefeld repülőteret használó más légitársaságok ugyanannyi utast kezeltek és hasonló számú útvonalat kínáltak, mint az easyJet. A Bizottság ezenfelül úgy ítélte meg, hogy az FBS által az easyJettel szemben felszámított havi […] EUR összegű bérleti díj nem éri el a piacon szokásos bérleti díjat.

(70) A Bizottságnak ezért az volt az előzetes véleménye, hogy az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés egyedi előnyt jelent az easyJet számára. A Bizottság véleménye szerint ezenfelül ez a gazdasági előny vélhetően torzítja a versenyt és hátrányosan érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(71) A 4. intézkedés esetében az állami forrásfelhasználás és ezen intézkedés államnak való betudhatósága tekintetében a Bizottság ugyanazokat az érveket hozta fel, mint az easyJettel kötött 2003. évi szerződés esetében.

(72) A Bizottság végül, különösen a légi közlekedésre vonatkozó iránymutatások rendelkezéseinek tekintetbe vételével, kétségbe vonta az intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségét, amennyiben az állami támogatásnak minősül.

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

5.1. **Air France**

(73) Az Air France tájékoztatása szerint az FBS által a Schönefelden felszámított, csökkentett díjak esetében nem egy általános intézkedésről volt szó, mivel ebben az esetben elmaradt a szükséges nyilvános közzététel. Az easyJettel kötött 2003. évi szerződés időtartama (20 év) ezenkívül ellentétben áll a Bizottság döntéshozatali gyakorlatával. Nincs objektív jogalapja a hosszú távú pénzügyi támogatásnak, és az ösztönző hatás nem bizonyítható.

([21]) Ezen előzetes következtetés alátámasztásához a Bizottság a potsdami tartományi bíróság 2004. október 20-i ítéletére (ügyiratszám: 2 O 70/04, 5. oldal) hivatkozott.

([22]) A potsdami tartományi bíróság 2004. október 20-i ítélete (ügyiratszám: 2 O 70/04).

(74) A B terminál easyJet általi használata tekintetében az Air France-nak az volt a véleménye, hogy ez volt az egyetlen olyan terminál, amelynek kizárólagos használatát egyetlen légitársaság számára biztosították. Az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződést nem pályázati eljárás keretében ítélték oda. Az easyJet az egyetlen légitársaság, amely a Schönefelden kényelmes és megbízható poggyászkiadást tud nyújtani.

5.2. **Lufthansa**

(75) A német Lufthansa AG (a továbbiakban: Lufthansa) észrevételében felhívta a figyelmet arra, hogy a három berlini repülőtér (Tegel, Schönefeld és Tempelhof) üzleti fejlődése különösen kedvezően alakult, és az árbevétel-arányos nyereség az utóbbi három évben mintegy […] % körül volt. A Lufthansa véleménye szerint a Schönefeld működését a Tegelen működő légitársaságok révén támogatták.

5.3. **Germania**

(76) A Germania Fluggesellschaft mbH (a továbbiakban: Germania) szerint az FBS és a BFG közötti befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződésből eredően a Schönefelden nyújtott előnyöket a tegeli repülőtér utasai révén finanszírozták. A Germania szerint a díjszámítás jellegének és módjának, valamint a Schönefeld és a Tegel repülőtér üzemeltetői közötti kapcsolatoknak köszönhetően keresztfinanszírozás valósul meg, amelyet a Germania szerint összejátszásként kell értékelni. A Germania véleménye szerint az FBS a veszteségek kiegyenlítése terén nem úgy járt el, mint egy piacgazdasági befektető. A Germania valószínűtlennek tartja, hogy az FBS Schönefelden felmerült költségei a működéssel fedezhetők voltak.

(77) A Germania kifejtette, hogy a repülőtéri díjakra vonatkozó egyedi szerződések alapján egyes légitársaságok a Schönefelden működési támogatásban részesültek. A Germania szerint ezenfelül a 2004. évi díjszabást nem hagyták jóvá és nem tették közzé.

(78) A Germania szerint a B terminál használatáért az easyJettől beszedett bérleti díj nem a piacon szokásos árnak felelt meg. Ez kedvezményes elbánást és állami támogatást jelent. A terminál egészének kizárólagos használata lehetővé tette, hogy az easyJet hatékonyabb szolgáltatást nyújtson, miközben más légitársaságoknak nem volt meg ez a lehetőségük.

5.4. **DBA**

(79) Az Air Berlin leányvállalataként üzemelő (működését 2008-ban megszüntető) diszkont légitársaság, a DBA Luftfahrtgesellschaft (a továbbiakban: DBA) tájékoztatása szerint az árverseny a berlini légi forgalmi piacon különösen nagy volt. A versenyfeltételek a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia schönefeldi végrehajtásával, különösen a Germanwings és az easyJet belépésével tovább éleződtek. Ezáltal a Tegelen működő légitársaságok, köztük elsősorban más diszkont légitársaságok, például az Air Berlin/DBA nyomás alá kerültek.

(80) A DBA szerint az easyJet által a B terminálért fizetett bérleti díj nem felelt meg a piacon szokásos árnak. A B terminál poggyászszállító berendezésének kizárólagos használata ezenkívül kedvezményes bánásmódot jelentett, amely a támogatásokkal kapcsolatos jogszabályok tekintetében releváns.

5.5. **Association of European Airlines**

(81) Az európai légitársaságok érdekeit képviselő Association of European Airlines (Európai Légitársaságok Szövetsége, a továbbiakban: AEA) véleménye szerint a Tegel és a Schönefeld közötti, valamint az elsősorban a Tegelen működő AEA-tagok és a schönefeldi telephellyel rendelkező, támogatott versengő légitársaságok közötti kereszttámogatás hátrányos megkülönböztetést valósít meg. Az AEA szerint a Schönefelden működő légitársaságok e nélkül a versenyellenes kereszttámogatás nélkül gazdasági szempontból életképtelenek lettek volna, és a tegeli díjak jelentősen alacsonyabbak lehettek volna. A Tegel és a Schönefeld földrajzi közelsége alapján a támogatások a közérdek szempontjából szükségtelenek voltak.

(82) Az AEA véleménye szerint ezenfelül az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő intézkedések objektív okokkal nem indokolhatók, az engedmények és az ösztönzők önkényesek és hátrányos megkülönböztetést jelentenek, és ennek alapján nem egyeztethetők össze a légi közlekedésre vonatkozó iránymutatásokkal.

5.6. **Germanwings**

(83) A Germanwings tájékoztatása szerint az FBS a társaságokkal szemben folyamatosan úgy lépett fel, mint egy magánbefektető. A nyújtott engedmények fokozatos csökkentése ellenére a Germanwings útvonalhálózatát a Schönefeldről építette ki. A társaság abból indult ki, hogy az FBS-sel kötött pénzügyi megállapodások összhangban állnak a jogszabályokkal, különösen azért, mert a három berlini repülőtér egységes repülőtérrendszert képezett.

(84) A Germanwings kifejtette, hogy a hamburgi, a drezdai, a lipcsei vagy a lübecki ([23]) repülőtér a Schönefelddel szemben nem tekinthető megfelelő versenyképes alternatívának, mivel a légitársaság elsősorban német belföldi útvonalakat szolgál ki. Tekintettel arra, hogy a belföldi útvonalakon a repülés időtartama rövid, az említett repülőterek túl messze vannak Berlintől ahhoz, hogy a Schönefeld megfelelő alternatívájaként számításba jöjjenek.

(85) A Germanwings kifejtette még, hogy a B terminál easyJet általi bérlete nem felel meg a versenyre és az állami támogatásra vonatkozó előírásoknak, mivel az easyJet semmilyen módon nem vett részt a B terminál finanszírozásában, és a bérbeadás megfelelő pályázati eljárás nélkül történt. Ezenkívül a bérleti díj túl alacsonynak tekinthető annak figyelembevételével, hogy a B terminál az A és a C terminállal ellentétben korszerű poggyászszállító berendezéssel rendelkezik.

5.7. **A lübecki repülőtér**

(86) A lübecki repülőtér szerint az FBS üzleti stratégiája nem gyakorolt kedvezőtlen hatást a piacra.

5.8. **Ryanair**

(87) A Ryanair véleménye szerint a rövid és közepes távolságra repülő járatok esetében egyrészt a drezdai, a hamburgi és a lübecki repülőtér, másrészt a schönefeldi repülőtér között nem volt verseny. A Schönefeld és Drezda, Hamburg, illetve Lübeck közötti távolság az efféle verseny kialakulásához túl nagy. Egy Schönefelddel kötött szerződés tehát nem befolyásolja a többi említett repülőteret.

(88) A Ryanair kijelentette, hogy az általa a Schönefelden fizetett díjak a díjszabásban meghatározott, az ágazat szokásos gyakorlatával összhangban álló díjaknak feleltek meg. Az FBS-sel kötött szerződés hasonló azokhoz a szerződésekhez, amelyeket számos magánrepülőtérrel kötöttek, és ezt a szerződést egy piacgazdasági befektető ugyanígy kötötte volna meg. A Ryanair benyújtotta a(z) […] vállalati tanácsadó cég által készített, a Ryanair és az FBS közötti szerződéses megállapodásokat vizsgáló tanulmányt. A vállalati tanácsadó cég a schönefeldi repülőtér, valami a liverpooli és a lutoni repülőtér összehasonlító elemzéséből kiindulva arra a következtetésre jutott, hogy az FBS Ryanairrel szembeni magatartása egybecseng azzal a magatartással, amely egy piacgazdasági magánbefektetőtől elvárható.

(89) A Ryanair véleménye szerint Berlin Londonhoz vagy Milánóhoz hasonlóan jelentős európai gazdasági és közigazgatási központ, és így fontos európai repülési célállomás. A Berlinben letelepedett légitársaságok ezért bízhatnak abban, hogy elegendő utas kíván odautazni.

5.9. **easyJet**

(90) Az easyJettel kötött 2003. évi szerződéssel kapcsolatosan az easyJet kifejtette, hogy az FBS helyében álló piacgazdasági szereplő ugyanezt a stratégiát alkalmazta volna. Az intézkedés révén az FBS ténylegesen jelentős utasszámnövekedést és jobb éves eredményt könyvelhetett el.

(91) Az easyJet kijelentette azt is, hogy az FBS és az easyJet közötti egyedi díjmegállapodás megléte nem feltétlenül jelenti, hogy megkülönböztetésen alapuló engedményt nyújtottak. Az easyJet véleménye szerint hasonló növekedési célokkal rendelkező más légitársaságok számára pontosan ugyanolyan feltételeket biztosítottak volna, mint az easyJetnek. Mindenesetre az engedmények, tekintettel az easyJet által kínált méretgazdaságossági előnyökre, indokoltak voltak. A schönefeldi repülőtér utasainak nagy része az easyJet utasa volt, ezáltal az easyJet jóval nagyobb arányban járult hozzá az FBS eredményének javulásához.

(92) A B terminál használatával kapcsolatosan az easyJet kifejtette, hogy nem egy elzárt repülőtéri terminálról van szó. Az easyJet valójában a schönefeldi repülőtér északi terminálján egy külön utasfelvételi területet és a hozzá tartozó irodahelyiségeket bérelte. A terület nagy része nyilvánosan megközelíthető volt, és azt más légitársaságok utasai is használták. Az easyJettel történő szerződéskötés időpontjában a B terminál elegendő szabad kapacitással rendelkezett. Más légitársaságok ezért nem szenvedtek hátrányt. Az easyJet hangsúlyozta, hogy a társaság a schönefeldi légi szállítási tevékenység 2004. évi elindítása óta messze a legnagyobb utasforgalommal rendelkező légitársaság. A B terminál bizonyos területeinek kizárólagos használatát ezért objektív okok támasztják alá.

(93) A B terminál poggyászkezelő rendszere továbbá az easyJet adatai szerint mindössze a szokásos műszaki előírásoknak felelt meg, és az easyJet ezáltal semmiféle előnyt nem élvezett a többi légitársasággal szemben.

(94) A B terminál piaci értékével kapcsolatosan az easyJet kijelentette, hogy a fizetett bérleti díj a B terminál piaci értéke felett volt, mivel a terminál nem fedezte az easyJet kapacitásigényét. A bérletre vonatkozó összehasonlítás tehát csak a schönefeldi repülőtéren található, összehasonlítható területekkel vagy – az irodák esetében – a repülőtér közvetlen közelében található irodahelyiségekkel lehetséges.

([23]) Ezeket a repülőtereket az eljárás megindításáról szóló határozat olyan példaként hozta fel, amelyekre a vizsgált intézkedések kedvezőtlen hatást gyakorolhattak (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (151) preambulumbekezdését).

5.10. **FBS**

(95) Az FBS utalt Berlin különleges helyzetére, nevezetesen a repülőtérrendszerre (amely eredetileg három repülőtérből állt) és a Berlin-Brandenburg központi repülőtér (BER) építésére vonatkozó tervekre. 2003-ban a Schönefeld forgalmi kapacitásának csak mintegy felét használták ki, és a repülőtér üzemeltetése nem fedezte a költségeket. Az FBS adatai szerint a Schönefeld bezárása többek között e repülőtér működési engedélyének elvesztését eredményezte volna, az engedély azonban a BER működéséhez elengedhetetlen volt.

(96) Az FBS utalt arra, hogy a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban valószínűsíthető versenytársként említett repülőterek a valóságban nem voltak a berlini repülőterek versenytársai, mivel az egyes repülőterek közötti földrajzi távolság túl nagy.

(97) A befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződéssel kapcsolatosan az FBS azzal érvelt, hogy az egyazon csoporthoz tartozó társaságok között az ilyen típusú szerződések az üzleti világban mindennaposak. Az FBS szerint a három berlini repülőtér közötti nyereségátcsoportosítás a társaságok tisztán belső ügye. Az FBS véleménye szerint a repülőtérrendszer egyetlen társaságnak tekinthető, amely közös érdekeket követett, és a társasági jog révén kölcsönösen összekapcsolódott. A repülőtérrendszer egyetlen földrajzi és termékpiacot képez. Szokásos piaci gyakorlatról van tehát szó, amely a szóban forgó esetben gazdasági szempontból is ésszerűnek tekinthető.

(98) Az FBS vitatott bizonyos előzetes következtetéseket, amelyek az állami források alkalmazásával kapcsolatosan az eljárás megindításáról szóló határozatban szerepelnek. A társaság szerint abból, hogy a díjszabást állami részről jóvá kell hagyni, nem vonható le az a következtetés, hogy az FBS forrásai állami ellenőrzés alatt álltak. Az FBS szerint a díjszabási rendszer a repülőterek állami és magántulajdonosaira egyformán vonatkozik, és a légi közlekedés működtetésénél a közérdeket a jogi előírásokkal összhangban figyelembe vette. Az FBS tájékoztatása szerint Brandenburg tartomány miniszterelnöke, aki az FBS felügyelő bizottságának is tagja volt, a díjszabások jóváhagyásáért felelős minisztérium felett nem rendelkezett hatáskörrel. A díjak meghatározásánál a repülőtér és a légitársaságok közötti jogviszony ezenkívül kizárólag a magánjog hatálya alá esik, és az illetékes szerv jóváhagyásától függetlenül, polgári jogi szempontból kötelező érvényű.

(99) Az FBS kifejtette még, hogy a díjszabás hatálya az általános szerződési feltételek hatályával megegyező, és a hivatalos jóváhagyásoktól függetlenül központi elemét képezi az egy adott repülőtér és egy adott légitársaság között létrejött szerződésnek. A díjszabást – a benne foglalt engedményrendszerrel együtt – 2004. május 1-jétől minden légitársaságnak megkülönböztetéstől mentesen kínálták fel. Egyedi szerződéses rendelkezések csak kétoldalú lebonyolítási feltételekről és a célkitűzések részletes meghatározásáról történő megállapodásokra szolgáltak. Ezekkel a szerződésekkel nem nyújtottak egyedi előnyöket.

(100) Az FBS azzal érvelt, hogy 2003-ban a meghiúsult privatizációt követően a két legfontosabb berlini repülőtér eltérő kapacitáskihasználtsága miatt – a Tegelen közel teljes kihasználtság, említésre méltó bővítési lehetőségek nélkül, míg a később megvalósítani tervezett BER területén, a Schönefelden jelentős szabad kapacitás – intézkedéseket kellett hoznia annak érdekében, hogy a berlini agglomerációban a légi forgalmat fenntarthatóan és gazdaságosan működtetni tudja.

(101) Az FBS azt is kifejtette, hogy az FBS-csoport érdekében állt, hogy a BER repülőtér jövőbeli működésére tekintettel fenntartsa a működést a Schönefelden. Az FBS szerint még a Schönefeld átmeneti bezárása is ténylegesen lehetetlenné tette volna a hosszú távú stratégiai cél, azaz Schönefeld területén egy központi berlini repülőtér működtetésének az elérését.

(102) Az FBS tájékoztatása szerint ezért 2003 és a BER repülőtér megnyitása között a schönefeldi működést a lehető leggazdaságosabb módon kellett biztosítani. Az FBS hozzátette, hogy a Schönefeld rendelkezésre álló kapacitásának jobb kihasználásához egy neves vállalati tanácsadó cég javaslatára döntöttek a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtása mellett. A diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégiát az FBS esetében a leggazdaságosabb megoldásnak ítélték, mivel valószínűsítették, hogy a javasolt díjszabás az abban előirányzott, célzott és fokozatosan csökkenő pénzügyi ösztönzőket tartalmazó rendszerrel együtt rövid távon a schönefeldi forgalom emelkedését eredményezi.

(103) Az FBS szerint a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia rendkívül sikeres volt. Az utasok száma a Schönefelden anélkül nőtt meg ugrásszerűen, hogy a többi berlini repülőtéren csökkent volna az utasforgalom. Az FBS hangsúlyozta, hogy a magasabb forgalom magasabb bevételeket eredményezett, és a gazdasági nehézségeket gyorsan le tudták küzdeni. Az FBS üzemi eredménye (EBIT) már 2006-ban pozitív lett, amire korábban nem volt példa. Az FBS szerint abból indultak ki, hogy ez a pozitív tendencia folytatódik, ami mindenekelőtt az új repülőtér finanszírozási forrásokhoz való hozzáférése tekintetében bírt jelentőséggel.

(104) Az FBS kifejtette, hogy a 2003-ban elindított stratégiai váltás gazdasági okokból elengedhetetlen volt, és az FBS ezáltal úgy járt el, mint egy körültekintő piacgazdasági befektető. Az FBS a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia alapját képező üzleti terv alapján jelezhette előre, hogy a repülőtér üzemeltetése nem marad veszteséges. Az FBS hivatkozott a(z) […] könyvvizsgáló cégnél megrendelt tanulmányra (a továbbiakban: az első szakértő tanulmánya). Ez a 2007-ben elkészült tanulmány megerősítette, hogy a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia és egy megfelelő díjszabás bevezetése piacgazdasági befektetői szempontból ésszerűnek tekinthető.

(105) Az FBS kijelentette, hogy a 2004. évi díjszabás hatálybalépése előtt bizonyos diszkont légitársaságokkal megkötött egyedi szerződések szükségesek voltak a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtásához annak érdekében, hogy a légitársaságokat a Schönefeldre való betelepülésre ösztönözzék. Az FBS hivatkozott egy második, a(z) […] könyvvizsgáló cégnél megrendelt tanulmányra, amely szintén 2007-ben készült el. E tanulmány keretében a(z) […] elemezte a 3. intézkedés körébe tartozó különböző szerződések jövedelmezőségét, és megállapította, hogy az FBS e szerződések megkötésénél körültekintő piacgazdasági befektetőhöz hasonlóan járt el. A különböző légitársaságokkal az egyedi szerződések mindegyikét tisztán gazdasági megfontolások alapján, az FBS gazdasági helyzetének gyors javulását szem előtt tartva kötötték.

(106) Az easyJettel kötött 2003. évi szerződéssel kapcsolatosan az FBS azt a véleményt képviselte, hogy az a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtásának lényeges elemét jelentette, ezáltal nem testesített meg állami támogatást. A diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia az easyJetet, Európa egyik vezető diszkont légitársaságát arra ösztönözte, hogy a Schönefeldre települjön.

(107) A mágnesbérlőként kezelt easyJettel történő sikeres szerződéskötés alapján az FBS olyan helyzetbe került, hogy más légitársaságokat is meg tudott győzni arról, hogy a Schönefeldre települjenek. Az easyJethez fűződő szerződéses kapcsolat (beleértve a légitársaság azon kötelezettségvállalását, hogy egy minimális számú repülőgépet állomásoztat a Schönefelden) mindkét fél számára nagyban megkönnyítette a biztonságos tervezést, és jelentősen hozzájárult a Schönefeld jövedelmezőségének növeléséhez.

(108) Az FBS azzal érvelt, hogy az easyJettel kötött 2003. évi szerződés alapvetően nem tér el a 2004. évi díjszabástól, és nem járt megengedhetetlen előnyök nyújtásával. Az FBS arra is hivatkozott, hogy az easyJettel kötött 2007. évi módosított szerződés kifejezetten utal az akkor érvényes 2006. évi díjszabásra.

(109) Az FBS hangsúlyozta továbbá, hogy a diszkont légitársaságokkal az egyedi szerződések a légi közlekedésre vonatkozó, 2005. évi iránymutatások elfogadása előtt születtek. Egyes szerződések aláírása ráadásul még a *Charleroi*-ügyben hozott bizottsági határozat ([24]) elfogadása előtt történt.

(110) Az FBS véleménye szerint ezenkívül az easyJet a B terminál helyiségeinek bérlete révén nem részesült egyedi előnyben. Egy terminál egészének az easyJet számára történő rendelkezésre bocsátása gazdasági és gyakorlati okokból, a légitársaság jelentős schönefeldi utasforgalma miatt történt. Az easyJet a szokásos piaci árat fizette meg, amelyről a Schönefelden éppen megemelt bérleti díjak alapján állapodtak meg. A terminálterületek rendelkezésre bocsátása a német és a nemzetközi repülőtereken bevett gyakorlat. Nem voltak továbbá olyan reklámjogok sem, amelyek az easyJet számára más légitársaságokkal szemben előnyt biztosítottak volna, mivel az easyJet – miként minden más légitársaság – csak saját utasfelvételi területére kapott márkahasználati jogokat.

6. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

6.1. Állami beavatkozás

(111) Németország kijelentette, hogy az FBS forrásai nem állnak az állam ellenőrzése alatt, és azok alkalmazása nem az államnak tudható be. Németország szerint a szóban forgó ösztönzőket és engedményeket nem állami forrásból finanszírozták, hanem azok egy, a magánjog keretében működő társaság üzleti tevékenységének eredményéből származtak.

(112) Németország ezzel összefüggésben kifejtette, hogy az FBS és leányvállalatai, annak ellenére, hogy állami részvényesekkel rendelkeznek, nem tartoznak állami igazgatás alá, hanem kifejezetten a verseny és a szabad piac elveinek vannak alárendelve. Németország megemlítette, hogy az FBS állami részvényesei nyereségességet vártak el.

([24]) A Bizottság 2004. február 12-i 2004/393/EK határozata a vallon régió és a Brussels South Charleroi Airport által a Ryanair légitársaság számára a Charleroi-ban való működésének megkezdésekor nyújtott előnyökről (HL L 137., 2004.4.30., 1. o.).

6.2. **A befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés (1. intézkedés)**

(113) Németország véleménye szerint a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés nem tartalmazott esetlegesen állami támogatást jelentő kereszttámogatást.

(114) Németország hangsúlyozta, hogy a közjog, valamint az uniós jogszabályok ([25]) tekintetében a berlini repülőterek olyan módon kapcsolódtak egymáshoz, hogy egyetlen „repülőtérrendszert" alkottak. Egy ilyen repülőtérrendszer célja, hogy a különböző repülőtereket egyetlen, több le- és felszállópályával rendelkező repülőtérként kezelje. Az FBS és a BFG így egyetlen társaságnak tekintendő. Németország utalt arra, hogy egy adott csoporton belül az egyes társaságok nem önálló társaságként való besorolásának feltételeként maga a Bizottság határozta meg a következőket: befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés, közös informatikai rendszer, központosított kulcspozíciók és egységes vállalati tervek. ([26])

(115) Németország szerint a nyereségátcsoportosítás nem jelentette a schönefeldi költségeknek a Tegelre és a Tempelhofra való átcsoportosítását. Ez nem befolyásolta a tegeli repülőtéri díjakat. A felszámított díjak mindhárom repülőtéren az egyes repülőtereken felmerülő költségeken alapultak.

(116) Németország kifejtette továbbá, hogy az FBS, mint minden más magánvállalkozás, a hosszú távú nyereség elérése érdekében stratégiai tervet követett. Ennek a tervnek a fő jellemzője, hogy Schönefeld területén egyetlen berlini repülőteret kívántak létrehozni.

6.3. **A 2004. évi díjszabás jog szerinti érvényessége**

(117) Németország szerint az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozat előzetes következtetése, amely szerint az illetékes tartományi hatóság fenntartás nélküli jóváhagyását nélkülöző díjszabások jogilag nem érvényesek ([27]), nem tükrözi helytállóan a Németországban uralkodó jogi helyzetet. A légi közlekedés engedélyezéséről szóló rendelet (Luftverkehrszulassungsordnung) 43. cikke szerinti, az illetékes tartományi hatóság által kiadott jóváhagyás ([28]) nem előfeltétele a díjszabás jog szerinti érvényességének. A Bundesgerichtshof (a továbbiakban: BGH) és az alapeljárásban eljáró német bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata szerint a közzétett repülőtéri díjszabások a német polgári jog értelmében általános szerződési feltételeknek felelnek meg ([29]). Ez azt jelenti, hogy a díjszabások – függetlenül attól, hogy az illetékes hatóságok azokat jóváhagyták-e vagy sem – szerződési feltételek funkcióját hordozzák, és e feltételeket a repülőteret használó légitársaságok számára egységesen kínálják fel ([30]).

(118) Németország véleménye szerint a potsdami tartományi bíróság 2004. október 20-i ítélete, amelyre a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat (22) preambulumbekezdésében ([31]) hivatkozott, rosszul ítélte meg az összefüggéseket. Ez ellen az ítélet ellen fellebbezést is benyújtottak. Ezzel összefüggésben a brandenburgi tartományi legfelsőbb bíróság azt a bírói iránymutatást adta ki, hogy a potsdami tartományi bíróság ítélete nem hagyható helyben. Németország kifejtette, hogy ezt követően a keresetet a jogvitában érintett felek között folyó alapeljárás keretében történő megegyezésben visszavonták. A potsdami tartományi bíróság ítélete tehát sohasem vált jogerőssé, és a kereset visszavonásával hatályát vesztette, jóllehet kifejezetten nem semmisítették meg. Németország utalt arra, hogy a potsdami tartományi bíróság időközben megváltoztatta jogértelmezését, és egy későbbi, nagyrészt a fent említettel megegyező jogvitában a schönefeldi díjszabást érintő keresetet elutasított.

6.4. **Az FBS és bizonyos légitársaságok között létrejött egyedi szerződések (2. és 3. intézkedés)**

(119) Németország kifejtette, hogy a schönefeldi repülőtér díjrendszerét és a különböző légitársaságokkal kötött egyedi szerződéses megállapodásokat a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtásával összefüggésben kell vizsgálni.

([25]) Lásd a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet 2. cikkének h) pontját (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

([26]) A Németország által a Deckel Maho Seebach GmbH javára nyújtott C 27/2000 számú állami támogatásról szóló, 2001. október 17-i 2002/346/EK bizottsági határozat (HL L 126., 2002.5.13., 14. o.) (16) preambulumbekezdése; a Németország által a Klausner Nordic Timber GmbH & Co. KG, Wismar, Mecklenburg-Vorpommern javára nyújtott C 41/2001 számú állami támogatásról szóló, 2002. január 15-i 2002/468/EK bizottsági határozat (HL L 165., 2002.6.24., 15. o.) (67) preambulumbekezdése.

([27]) Lásd a (65) preambulumbekezdést.

([28]) A légi közlekedés engedélyezéséről szóló rendelet korábbi változatának 43. cikke.

([29]) Lásd: a BGH 1977. november 24-én hozott ítélete, ügyiratszám: III ZR 27/76, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW), 1979, 140 (143); a Landgericht Berlin 2000. augusztus 25-én hozott ítélete, ügyiratszám: 96 O 197/99, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, 2001, 475 (479); a BGH 1997. január 23-án hozott ítélete, ügyiratszám: III ZR 27/96, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, 1997, 510.

([30]) Lásd: a BGH 1977. november 24-én hozott ítélete, ügyiratszám: ZR III 27/76, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, 1979, 140 (148); a Bundesverwaltungsgericht 1977. július 8-án hozott ítélete, ügyiratszám: VII C 72/74, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, 1977, (49); Giemulla, in: Giemulla/Schmid (kiadó), Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Köln, 2007, a Luftverkehrszulassungsordnung 43. cikkének (16) bekezdése.

([31]) Lásd a 20. lábjegyzetet.

(120) Németország megemlítette, hogy ebben az összefüggésben a berlini repülőterek, mivel egyetlen repülőtérrendszert alkotnak, egymással nem versengenek. A Schönefeld repülőtér a kapacitásának határát elérő Tegel repülőtér tehermentesítése érdekében kiegészítő funkciót töltött be. A diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia a forgalomterhelés közvetett kezelésének jogszerű módját képezte. Ez a stratégia nem eredményezte a tegeli utasok számának csökkenését. Éppen ellenkezőleg, a hivatalos vizsgálati eljárás megindítása előtti években mindkét repülőtér jelentősen növelni tudta utasai számát. Ezenkívül egymástól való földrajzi távolságuk alapján a berlini repülőterek, különösen a diszkont légitársaságok költségérzékeny utasai tekintetében, nem versengtek a lipcsei, a drezdai, a hamburgi vagy a lübecki repülőtérrel.

(121) Németország szerint a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtásához fontos volt, hogy mágnesbérlőként megnyerjenek egy légitársaságot, amely bázisként a Schönefeldet használja. Ezen a repülőtéren ez volt az első lépés a nagy volumenű forgalom megvalósítása terén, amelynek célja az volt, hogy a Schönefeldet más légitársaságok számára is vonzóvá tegye. Ha a Schönefeld esetében a feltételek a tegeli feltételekkel megegyezőek lettek volna, lehetetlen lett volna egy ilyen mágnesbérlő megnyerése, amint azt az 1990-es évek során tett sikertelen kísérletek mutatták, amelyek során légitársaságokat próbáltak meggyőzni arról, hogy a Tegelről a Schönefeldre települjenek át. A forgalom átirányításához és a Schönefeld kapacitásának hatékonyabb kihasználásához szükség volt a schönefeldi repülőtér légi forgalmának ösztönzésére. A diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtása révén a légitársaságok megfelelő ösztönzőket kaptak, többek között egy olyan díjszabást, amely mennyiségi engedményeket és más pénzügyi ösztönzőket kínált.

(122) A Schönefeld által felhalmozott veszteségek mielőbbi korlátozása és a diszkont légitársaságok abban az időben gyorsan fejlődő piacán kedvezőnek ítélhető pozíció megszerzése érdekében szükség volt arra, hogy a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtása a 2004. évi díjszabás hatálybalépése előtt számos légitársasággal kötött egyedi szerződések révén megtörténjen. Ezzel kapcsolatosan Németország kifejtette, hogy a repülőtéri díjszabás hivatalos módosítása jelentős adminisztratív terhet jelentett volna, és megvalósítása nem lett volna elég gyors ahhoz, hogy a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtása a lehető leghamarabb, azaz 2003 végén elindulhasson.

(123) Németország azzal érvelt, hogy az FBS a szóban forgó intézkedések foganatosításával úgy járt el, mint egy piacgazdasági befektető, mivel az FBS üzleti döntései a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégián alapultak, és az egyedi szerződéseket a vállalati tanácsadó cég által kidolgozott, megalapozott üzleti terv alapján kötötték meg. Németország hivatkozott továbbá a két könyvvizsgáló cég, a(z) […] és a(z) […] által végzett értékelésekre, amelyekre az FBS adott megbízást annak vizsgálata érdekében, hogy a piacgazdasági befektető elve összhangban van-e a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégiával és az egyedi szerződésekkel; ez megerősítést nyert.

(124) Németország szerint a könyvvizsgáló cégek arra a következtetésre jutottak, hogy mind az új stratégiai iránnyal kapcsolatos vezetői döntések, mind a pénzügyi ösztönzők rendszerének bevezetése tekintetében bizonyítható volt, hogy egy piacgazdasági befektető hasonló helyzetben ugyanilyen döntéseket hozott volna. Az easyJettel kötött 2003. évi szerződés és (a V-Birddel kötött szerződés kivételével) a 6. táblázatban felsorolt egyedi szerződések tekintetében a(z) […] kiszámította a vonatkozó nettó jelenértékeket, amelyek minden esetben pozitívak voltak. A(z) […] ennek alapján arra a következtetésre jutott, hogy egy piacgazdasági befektető ugyanúgy járt volna el, mint az FBS. A(z) […] azonban különösen az easyJettel kötött 2003. évi szerződésben a felek által eredetileg meghatározott időtartammal kapcsolatos aggályainak adott hangot. A(z) […] felhívta a figyelmet arra, hogy tekintettel erre a szerződéses időtartamra (tíz év, majd lehetőség a további tíz évvel történő meghosszabbításra) egy körültekintő piacgazdasági befektető a szóban forgó szerződés megkötésénél vélhetően figyelembe vette volna, hogy a megkötött szerződés milyen hatást gyakorol az easyJettel kötött 2003. évi szerződés lejárata előtt megnyitandó BER repülőtér jövőbeni működésére. ([32]) A(z) […] szerint az easyJettel kötött 2003. évi szerződés megléte adott esetben kedvezőtlenül befolyásolta volna azokat a díjakat, amelyekről az FBS a BER használatért más légitársaságokkal megállapodhatott volna, ami hatással lehetett volna a jövőben megnyitandó repülőtér jövedelmezőségére. Németország azonban kifejtette, hogy az easyJettel kötött 2003. évi szerződés eredetileg tervezett időtartamával kapcsolatos ezen aggályok már nem időszerűek, mert ez a szerződés az easyJettel kötött 2007. évi módosított szerződés révén módosult. A módosított szerződés egyik rendelkezése szerint a szerződés a BER akkori, 2011-re tervezett megnyitásának időpontjában megszűnik.

(125) Németország a többi érdekelt fél észrevételeivel kapcsolatos megjegyzéseiben kifejtette, hogy a néhány érdekelt fél által a 2004. évi díjszabással és a diszkont légitársaságokkal kötött egyedi szerződésekkel kapcsolatosan felvetett észrevételek részben nem helytállóak és az összefüggésekből kiragadottak. Németország hangsúlyozta, hogy a

([32]) Ezt a hatást a kalkulációnál nem vették figyelembe, ami az easyJettel kötött 2003. évi szerződés esetében az eredetileg tervezett szerződéses időtartam időszakára (tíz év vagy húsz év, attól függően, hogy az easyJet az első tíz évet követően él-e a további tíz évre történő meghosszabbításra vonatkozó opcióval) pozitív nettó jelenértéket eredményezett.

Schönefeldre vonatkozó díjszabás célja új útvonalak felvételének ösztönzése volt, és nem tartalmazott hátrányos megkülönböztetést, mivel minden légitársaság, amelynek sikerült elegendő számú utast magához vonzania, illetve új útvonalakat vagy új járatokat felvennie, részesült az engedményekben.

6.5. **Az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés (4. intézkedés)**

(126) A B terminál easyJet általi használata tekintetében Németország arra hivatkozott, hogy az easyJet a B terminál hasznos területének mindössze egy részét (24 %-át) vette bérbe. Németország szerint a nemzetközi repülőtereken szokásos gyakorlat volt, hogy egy légitársaság jogot kap egy terminál meghatározott részén lévő irodahelyiségek és utasfelvételi pultok használatára, ami nem jelent kedvezményes elbánást.

(127) Az easyJetnek biztosított kizárólagos joggal kapcsolatosan Németország kijelentette, hogy tekintettel az easyJet által szállított utasok jelentős számára, a B terminál más légitársaságok általi használata egyszerűen gyakorlati okokból vált lehetetlenné, mivel a terminál kapacitását az easyJet már maga is túllépte.

(128) Németország kifejtette még, hogy a schönefeldi repülőtér terminálján bizonyos területek kizárólagos használatára más légitársaságok is lehetőséget kaptak. Eredetileg különösen a Lufthansa-csoport (Condor, SunExpress és Germanwings) számára biztosították a D terminál kizárólagos használatát, amikor ezt a terminált 2004–2005-ben kialakították.

(129) Németország megkérdőjelezte továbbá egyes érdekelt felek 4. intézkedéssel kapcsolatos észrevételeit, és azt állította, hogy az ezen érdekelt felek némelyike által megnevezett bérleti díjak nem helytállóak és alaptalanok. Az easyJet által fizetett bérleti díjat a piacon szokásos schönefeldi bérleti díjak alapján határozták meg. Németország véleménye szerint egyes érdekelt felek állításával ellentétben a schönefeldi bérleti díjak nem hasonlíthatók össze a tegeli bérleti díjakkal.

(130) A B terminál különleges poggyászszállító berendezéséből adódóan az easyJet számára nyújtott esetleges előnnyel kapcsolatosan Németország kijelentette, hogy ezt a poggyászszállító berendezést ugyanaz a vállalat gyártotta, mint az A terminál poggyászszállító berendezését, és hogy mindkettőt ugyanazon műszaki előírások szerint alakították ki. A röntgentechnika integrációjának köszönhetően azonban a B terminál berendezése összetettebb; ebből adódóan kisebb a műszaki kapacitása, hosszabb a poggyászszállítási idő és nagyobb a meghibásodás lehetősége. Ebben az értelemben a B terminál poggyászszállító rendszere azon légitársaságokkal összehasonlítva, amelyek a légi forgalmat az A terminálon keresztül bonyolítják, valójában hátrányt jelent az easyJet számára. Ezenkívül az épület elrendezése miatt a poggyász az A terminálból jóval rövidebb idő alatt szállítható a várakozó repülőgéphez, mint a B terminálból. Ez további hátrányt jelent az easyJet számára az A terminálon lévő légitársaságokkal szemben.

(131) Németország megjegyezte, hogy egyes érdekelt felek észrevételeivel ellentétben a poggyászszállító berendezést nem újították fel az easyJet számára. 2003-ban mindössze a röntgenberendezést építették be a meglévő poggyászszállító rendszerbe biztonsági okokból.

(132) Németország végül megjegyezte, hogy az easyJet által kezelt utasforgalom B terminálra történő átvitele hátrányos megkülönböztetéstől mentes és megfelelő kritériumok alapján történt, bár előzetes pályázati eljárás nélkül, amelyet azonban ilyen esetekben sem a német, sem az uniós jog nem ír elő. Amikor az easyJet 2004-ben légi szállítási tevékenységének Schönefelden történő elindítása mellett döntött, Németország szerint világos volt, hogy a légitársaság a repülőtér összforgalmából kezdettől fogva jelentős részesedéssel fog rendelkezni. Az easyJet forgalma már 2004-ben valóban elérte a teljes schönefeldi forgalom 30 %-át. Helyes és ésszerű volt az easyJet forgalmát egyetlen terminálra szervezni, és ebben az esetben a B terminál, tekintettel szabad kapacitására, a legmegfelelőbb terminálnak volt tekinthető. Németország szerint más légitársaságok számára nem tiltották meg és nem is korlátozták a Schönefeldhez való hozzáférést, mivel a repülőtér minden potenciálisan érdeklődő légitársaság számára elegendő kapacitást kínált.

7. **AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE**

(133) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy 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.

(134) A 107. cikk (1) bekezdésében említett kritériumok halmozódó jellegűek. Annak megállapításához tehát, hogy egy intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint állami támogatásnak minősül-e, a következő feltételek mindegyikének teljesülnie kell: a pénzügyi támogatást

— az állam nyújtja, vagy állami eszközökből nyújtják,

— meghatározott vállalkozásokat vagy gazdasági ágazatokat részesít előnyben,

— torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és

— érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(135) A szóban forgó ügyben Németország azzal érvelt, hogy az FBS minden esetben úgy járt el, ahogy a jövedelmezőségi célokat szem előtt tartó, körültekintő piacgazdasági befektető hasonló helyzetben eljárt volna, ezáltal a szóban forgó intézkedésekből nem származott olyan gazdasági előny, amelyet a vállalkozás szokásos piaci feltételek mellett ne ért volna el. Amennyiben ez az érvelés ténylegesen helytálló, az FBS intézkedései nem minősülnek állami támogatásnak.

7.1. **A piacgazdasági befektető elve – általános szempontok**

(136) Annak értékeléséhez, hogy egy közvállalkozás és egy harmadik fél között megkötött, áruk szállítására vagy szolgáltatások nyújtására vonatkozó szerződés harmadik fél számára gazdasági előnnyel jár-e, a Bizottság megvizsgálja, hogy egy körültekintő, jövedelmezőségi kilátások által vezérelt piacgazdasági befektető hasonló helyzetben hasonló intézkedéseket tett volna-e. Az FBS-hez hasonlatos közvállalkozás magatartását egy elméletileg feltételezett, körültekintő piacgazdasági befektető magatartásával kell összehasonlítani azzal kapcsolatosan, hogy az adott időpontban rendelkezésre álló információk és a várható fejlemények figyelembevételével, a későbbi eseményektől függetlenül ez a piacgazdasági befektető a kérdéses ügylet megkötésénél hogyan járt volna el.

(137) Az érintett közvállalkozás esetében várható jövedelmezőséggel kapcsolatos kritérium tehát kulcsfontossággal bír. Ez nem jelenti feltétlenül, hogy a befektetőnek egy ügyletet kizárólag rövid távú jövedelmezőséget szem előtt tartva kell megkötnie ahhoz, hogy az ügylet ne minősüljön állami támogatásnak. A Bíróság ítélete szerint egy állami befektető magatartása olyan magánbefektető magatartásával vethető össze, amelyet hosszabb távú jövedelmezőségi kilátások vezérelnek ([33]).

(138) A szóban forgó ügyben a Bizottság először megvizsgálta, hogy a diszkont légitársaságokkal kapcsolatosan az FBS által 2003 óta követett stratégia közép- és hosszú távon pozitív eredményekkel járhatott volna-e, és hogy jövedelmezőségi okokból ésszerű lett volna-e a Schönefeld bezárása. A Bizottság ezt követően a piacgazdasági befektető elve alapján a hivatalos eljárás hatálya alá tartozó valamennyi intézkedést megvizsgálta. E vizsgálat kiderítette, hogy a vizsgált intézkedések nem minősülnek állami támogatásnak.

7.2. **Előzetes elemzés: az FBS stratégiai lehetőségeinek egy piacgazdasági befektető szempontjából történő értékelése**

(139) A 2., 3.1. és 3.2. pont ismerteti azokat a gazdasági összefüggéseket, amelyek közepette az FBS a schönefeldi repülőteret az 1990-es években és 2003-ban üzemeltette.

(140) Az említett pontok ismertetik, hogy a többi berlini repülőteret – a Tempelhofot és a Tegelt – is az FBS üzemeltetett. A Tempelhof infrastruktúrája sajátos adottságai és belvárosi fekvése miatt kezdettől fogva nem volt bővítésre alkalmasnak tekinthető. A Tegel korszerű repülőtérnek számított, amely mind a légitársaságok, mind az utasok számára összességében vonzóbb volt a Schönefeldnél, mivel modernebb infrastruktúrával rendelkezett, és közelebb feküdt a városközponthoz. Az 1990-es években a Tegel kihasználtsága már szinte elérte a maximumot, és hosszú távon a kapacitáshiány elkerülése érdekében nem lehetett lényegesen bővíteni. Ezzel szemben a Schönefeld kapacitása közel sem volt kihasználva, és a repülőtér szükség esetén bővíthető volt.

(141) Ezzel összefüggésben további fontos elemnek volt tekinthető az a lehetőség, hogy Schönefelden kialakítható Berlin számára egy repülőtér, amely mindhárom meglévő repülőteret kiváltja. A (14) preambulumbekezdésben említettek szerint az ennek a tervnek a kivitelezésre irányuló döntést a német szövetségi kormány, valamint Berlin és Brandenburg tartomány 1996 májusában együttes határozatba foglalta.

(142) Harmadik fontos elemként vehető számításba az az 1990-es években tett sikertelen kísérlet, amellyel a légi forgalom egy részét a Tegelről a Schönefeldre próbálták áthelyezni, valamint az, hogy az 1990-es évek második felében tapasztalt stagnálás után a schönefeldi légi forgalom 2000 és 2003 között folyamatosan csökkent. 2003-ban az állami szerveknek be kellett látniuk, hogy a berlini repülőterek privatizációja meghiúsult.

([33]) A Bíróság C-305/89. sz., Olaszország kontra Bizottság (Alfa Romeo) ügyben 1991. március 21-én hozott ítéletének (EBHT 1991., I-1603. o.) 20. pontja; lásd még a Bíróság T-228/99 sz., Westdeutsche Landesbank Girozentrale kontra Bizottság ügyben 2003. március 6-án hozott ítéletének (EBHT 2003., II–435. o.) 250–270. pontját.

(143) Ez vezetett 2003-ban ahhoz, hogy a hatóságok és az FBS megvizsgálták, hogy az FBS-nek milyen különböző stratégiai lehetőségei vannak. A fentiekben kifejtettek szerint akkor nem kérdőjelezték meg azt a célt, hogy Berlin számára Schönefeld területén és a Schönefelden meglévő infrastruktúra egy részének bevonásával új és egyetlen repülőteret hozzanak létre ([34]). Az FBS és az állami szervek célja tehát az volt, hogy 2003 és a BER 2011-re tervezett megnyitása közötti időszakra a Schönefeld számára optimális stratégiát találjanak. Ezzel összefüggésben, a (28) preambulumbekezdésben már említettek szerint, a vállalati tanácsadó cég megbízást kapott egy tanulmány (a továbbiakban: a vállalati tanácsadó cég tanulmánya) elkészítésére, amelyben a diszkont légitársaságoknak szóló ösztönzők bevezetésére irányuló stratégiára (a továbbiakban: a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia) tettek javaslatot.

(144) A diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia (a továbbiakban: 1. lehetőség) mellett az FBS számára fennállt még két másik lehetőség: az addig Schönefelden alkalmazott stratégia továbbvitele (a továbbiakban: 2. lehetőség), illetve az új repülőtér, a BER megnyitásáig Schönefeld ideiglenes bezárása (a továbbiakban: 3. lehetőség).

7.2.1. *Az 1. és a 2. lehetőség összehasonlítása*

(145) A későbbiekben ismertetettek szerint az FBS helyében eljáró, közép- és hosszú távú jövedelmezőségi kilátások által vezérelt, körültekintő piacgazdasági befektető számára ésszerű választást jelentett volna, ha a 2. lehetőség helyett az 1. lehetőség mellett dönt.

A vállalati tanácsadó cég tanulmánya

(146) A (29) és a (30) preambulumbekezdésben említettek szerint a vállalati tanácsadó cég kimutatta, hogy számos strukturális okból megvolt a lehetőség a berlini légi közlekedés jelentős kibővítésére, és a diszkont légi társaságok forgalmának megteremtésére és növelésére Berlin más fővárosok repülőtereihez képest 2003-ban még jelentős lehetőségekkel rendelkezett.

(147) A vállalati tanácsadó cég a diszkont légitársaságok forgalma tekintetében Berlint más nagyvárosokkal hasonlította össze. Kiderült, hogy a diszkont légitársaságok esetében az egy lakosra vetített járatsűrűség a berlini térségben jóval alacsonyabb volt (0,011), mint más európai nagyvárosokban, például Londonban (0,029), Brüsszelben (0,040), Kölnben (0,030) vagy Dublinban (0,051). Az összehasonlítás szerint a diszkont légitársaságok esetében a járatsűrűség aránya a teljes berlini járatsűrűséget tekintve is jóval alacsonyabb volt, mint más fontos európai városokban. Ezekből a számadatokból kiindulva a százalékos arány hozzávetőlegesen […]-ról/-ről legalább […]-ra/-re, illetve akár […]-ra/-re is növelhető lett volna.

(148) A vállalati tanácsadó cég más fontos városok tapasztalatai alapján úgy ítélte meg, hogy a diszkont légitársaságok forgalmának kiépítését célzó intézkedések esetén a diszkont légitársaságok által bonyolított pótlólagos forgalom kétharmadát „új utasok", azaz olyan utasok képviselnék, akik nem Berlinből repülnének, ha a szóban forgó intézkedések révén nem jönne létre a diszkont légitársaságok által kínált pótlólagos utazási lehetőség. ([35]) A vállalati tanácsadó cég szerint ezen „új utasok" egy része várhatóan más közlekedési módokról, például a vasútról vagy az autóbuszról tér át ide.

(149) Ezen elemzések alapján a vállalati tanácsadó cég előrejelzése szerint a diszkont légitársaságok forgalomnövekedése a Schönefelden rövid távon, azaz 2003 és 2005 között további 600 000–900 000, míg középtávon, azaz 2005 és 2010 között további 300 000 utast jelenthetett évente. Az akkori várakozások szerint e jelentős növekedésnek köszönhetően az utasok száma a Schönefelden 2003-hoz viszonyítva 3–4,2 millióval emelkedhetett. Ennek tükrében az FBS abban bízhatott, hogy 2010-re a Schönefelden az utasok száma elérheti a 4,7–5,9 milliót. ([36])

(150) A vállalati tanácsadó cég tanulmánya ezt követően részletesen értékelte a diszkont légitársaságokra irányuló, a Schönefelden végrehajtandó stratégia megvalósíthatóságát, és ennek során meghatározta a lehetséges nehézségeket és azokat a tényezőket, amelyek egy ilyen stratégia sikerét csorbíthatják.

(151) Először is behatóan elemezték a diszkont légitársaságok működéssel kapcsolatos elvárásait, amelyek a hagyományos légitársaságok elvárásaitól több tekintetben eltérnek. Az elemzés egy sor olyan európai repülőtér helyzetét vette alapul, amelyeket diszkont légitársaságok használnak. Eszerint a diszkont légitársaságok főbb elvárásai a következők:

— rövid fordulóidők (25–30 perc ([37])) – a legfontosabb elvárás,

([34]) Lásd a 8. lábjegyzetet.
([35]) A vállalati tanácsadó cég kifejtette, hogy az európai és amerikai piacok rendelkezésre álló elemzéséből kiderül, hogy egy új diszkont légitársaság belépését követően az általa szállított utasok 50–80 %-a „új utas"; a pontos arány az adott útvonaltól függ.
([36]) Valójában az FBS ennél is nagyobb utasszámot ért el (7,3 millió fő).
([37]) 2003-ban, azaz a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia bevezetése előtt 32 légitársaságból 26 esetében a Schönefelden a fordulóidő 45 és 90 perc között volt.

— az utaskiszolgálásnál és a poggyászkezelésnél minimálisra korlátozódó repülőtéri szolgálat, ugyanakkor az igényelt szolgáltatások magas minőségi színvonala,

— a költséges utashídhasználat helyett az ún. „walk-boarding" ([38]) beszállási mód alkalmazása, ahol a terminál és a forgalmi előtér között rövid a távolság,

— egyszerű és funkcionális infrastruktúra, költséges informatikai rendszer nélkül, a repülőtéren belül egyértelmű és egyszerű útvonalvezetés,

— megfelelő közlekedési összeköttetés a repülőtérrel,

— a diszkont légitársaságok számára beszállókapuk, értékesítési és utasfelvételi pultok kizárólagos használatának, valamint elegendő irodaterületnek a biztosítása.

(152) A vállalati tanácsadó cég szerint a Schönefeld ezeket az elvárásokat nagyrészt teljesíteni tudta. A Schönefelden működési szempontból különösen a rövid fordulóidők teljesíthetők voltak. A vállalati tanácsadó cég hangsúlyozta még, hogy a repülőtér optimális közlekedési összeköttetéssel rendelkezik autóbusszal, vasúton vagy közúton keresztül. A tanulmány azonban különböző, viszonylag jelentéktelen hiányosságokat és gyenge pontokat állapított meg a „walk-boarding", a terminálterületek és irodahelyiségek kizárólagos használata, a repülőtéren belüli egyértelmű útvonalvezetés, valamint a terminál és a forgalmi előterek közötti távolság terén. A vállalati tanácsadó cég részben a diszkont légitársaságok által használt más repülőtereken alkalmazott megoldások figyelembevételével egy sor viszonylag kis léptékű lehetséges módosítást javasolt annak érdekében, hogy teljes mértékben teljesíthetők legyenek azoknak a diszkont légitársaságoknak az elvárásai, amelyek fontolóra vették légi szállítási tevékenységük Schönefelden történő elindítását. Az infrastruktúrát érintő átfogó beruházást vagy a meglévő infrastruktúra jelentős módosítását nem tartották szükségesnek. Különösen a „walk-boarding" területén tűnt lehetségesnek, hogy a meglévő infrastruktúra néhány hónapon belül és alacsony költséggel kibővíthető további „walk-boarding" kapukkal.

(153) Arra az esetre, ha az FBS a diszkont légitársaságok betelepítése mellett döntene, a vállalati tanácsadó cég értékelte a diszkont légitársaságok működése nyomán a Schönefelden kialakuló versenykényszert. A vállalati tanácsadó cég megállapította, hogy a versenykényszer korlátozott lenne, mindenekelőtt azért, mert a legközelebb fekvő nemzetközi repülőterek, mint például Drezda, Lipcse vagy Hannover, amelyek a diszkont légitársaságokkal jelentős forgalmat tudnának lebonyolítani, túl messze vannak ahhoz, hogy jelentős fenyegetést jelentsenek. A vállalati tanácsadó cég szerint ez azt igazolja, hogy a berlini régióban a diszkont légitársaságok forgalma terén kínálkozó jelentős lehetőségek ténylegesen a Schönefelden valósíthatók meg.

(154) A vállalati tanácsadó cég ezenkívül megvizsgálta és elemezte, hogy milyen különböző lehetőségek állnak az FBS rendelkezésére ahhoz, hogy vonzó repülőtéri díjakat kínáljon a diszkont légitársaságoknak. Ezt a szempontot a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos lehetséges stratégia meghatározó elemének tekintették. Valóban vitathatatlan, hogy a diszkont légitársaságok az utasokkal szemben alkalmazott, a nagy forgalomra és a vonzó árakra épülő stratégiából adódó árpolitikájuk alapján alacsony repülőtéri díjakat várnak el a repülőtér-üzemeltetők részéről. Mivel a diszkont légitársaságok esetében ezenkívül gyakran olyan légitársaságokról van szó, amelyek gyűjtő-elosztó útvonalak helyett két adott pont között közvetlen összeköttetést biztosító útvonalakat kínálnak, a diszkont légitársaságok igen rugalmasan és dinamikusan tudnak új légi útvonalakat felvenni, meglévő útvonalakat beszüntetni, illetve a járatsűrűséget növelni vagy csökkenteni. Ezáltal nagyobb nyomást tudnak gyakorolni a repülőtér-üzemeltetőkre annak érdekében, hogy a lehető legalacsonyabb repülőtéri díjakat érjék el. Ezzel világossá vált, hogy a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia vonzó schönefeldi repülőtéridíj-rendszer nélkül bukásra lenne ítélve.

(155) A vállalati tanácsadó cég által egyenként megvizsgált és értékelt lehetőségek a következők voltak: i. a repülőtéri díjak általános csökkentése, ii. mennyiségi engedmények, iii. teljesítményfüggő differenciálás és iv. az említett alaplehetőségek kombinációja. Az említett lehetőségek jogszerűségének vizsgálata és üzemgazdasági szempontból való értékelése alapján a repülőtéri díjak általános csökkentésének, az utaskiszolgálási díjak utáni mennyiségi engedménynek és a kínált szolgáltatásoktól függően a díjak differenciálásának a kombinációjából álló megközelítésre tettek javaslatot, amelynek keretében a differenciálás mindenekelőtt a 30 percnél rövidebb fordulóidők esetén a parkolási díjak alóli mentességet jelentette. A repülőtéri díjak általános csökkentése mellett ezen intézkedések kifejezetten arra irányultak, hogy csak a Schönefeldre áttelepülő diszkont légitársaságokat részesítsék előnyben, és nem a Schönefeldet már használó légitársaságoknak szóltak. Ennek a stratégiának az volt a célja, hogy a Schönefelden működő többi légitársaságnak köszönhetően befolyó bevételre gyakorolt negatív hatás nélkül nyerjenek meg új légitársaságokat.

([38]) Az ún. „walk-boarding" esetében a repülőgépbe történő beszálláshoz az utasoknak ki kell lépniük a terminálból, és át kell menniük a forgalmi előtéren.

(156) A vállalati tanácsadó cég végül különböző lehetséges intézkedéseket mérlegelt és elemzett, amelyek révén növelhetők a légi forgalommal nem összefüggő – különösen az éttermekből és élelmiszerláncokból, parkolókból, repülőtéri buszokból, reklámfelületekből stb. származó – bevételek. Ezeknél a javaslatoknál a diszkont légitársaságokkal kapcsolatosan javasolt stratégiából eredő többletforgalom volumenét és jellegét vették figyelembe ([39]).

(157) A vállalati tanácsadó cég tanulmányában megalapozott módszertant alkalmazott és részletes értékelést végzett, amely során minden vonatkozó tényezőt figyelembe vett. Különösen gondos elemzésről tanúskodik a diszkont légitársaságok által lebonyolított többletforgalomban rejlő lehetőségek számszerűsítése, amely a berlini térség egyedi jellemzőin és a referenciaként figyelembe vett nagy repülőterek tapasztalatain alapul. Indokolt volt továbbá annak vizsgálata, hogy a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégiát a versengő repülőterek milyen mértékben akadályozhatják; az ebből az elemzésből levont következtetések meggyőzőek. A schönefeldi működésük megkezdését mérlegelő diszkont légitársaságok elvárásainak vizsgálata, valamint azoknak az intézkedéseknek az értékelése, amelyekkel ezek az elvárások teljes mértékben teljesíthetők, szintén alapos. Ez az elemzés valóban módszeres és igen részletes. Ugyanez érvényes azoknak a különböző lehetséges repülőtéri díjrendszereknek az elemzésére, amelyekkel a diszkont légitársaságokat meg kívánták nyerni.

(158) Felhívták a figyelmet arra is, hogy a vállalati tanácsadó cég elemzése keretében számos dokumentumot készített az FBS számára, amelyek az FBS által készített dokumentumokkal együtt (beleértve a jövedelmezőségi kilátásokat tartalmazó, 2003. szeptember 5-i előzetes finanszírozási tervet) képezték az FBS döntésének alapját. A 8. táblázat a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia alapján és annak a stratégiának az alapján 2003-ban várható pénzügyi eredmény áttekintését tartalmazza, amely szerint az FBS továbbra is a hagyományos forgalomra összpontosítana (ez utóbbit a második szakértő tanulmány 1. lehetőségként említi). A diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia tekintetében két forgatókönyvet, egy „pesszimista forgatókönyvet" és egy „reális forgatókönyvet" vettek figyelembe, amelyek a diszkont légitársaságok által lebonyolított várható többletforgalom nagyságában különböznek egymástól.

8. táblázat

Az 1. lehetőség és a 2. lehetőség pénzügyi következményei a Schönefelden 2003 és 2012 között várható haszonkulcs tekintetében (millió EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Haszonkulcs a diszkont légitársaságok nélkül (1. lehetőség)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Haszonkulcs a diszkont légitársaságokkal (2. lehetőség – „pesszimista forgatókönyv")	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Haszonkulcs a diszkont légitársaságokkal (3. lehetőség – „reális forgatókönyv")	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Forrás: Az FBS finanszírozási terve

(159) A fenti becslések mind a „reális", mind a „pesszimista" forgatókönyv esetében a diszkont légitársaságok többletforgalmának a vállalati tanácsadó cég által felállított előrejelzése alapján készültek. Ezek a becslések rendre azt igazolják, hogy a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia, összehasonlítva azzal a helyzettel, amelyben az FBS továbbra is a hagyományos légitársaságokra épít, kedvezőbb pénzügyi helyzetet eredményez. Az FBS-nek az 1. lehetőség választásánál konkrétan abból kellett kiindulnia, hogy 2012-ig továbbra is jelentős veszteségeket kell

([39]) A vállalati tanácsadó cég azt javasolta például, hogy a diszkont légitársaságokkal repülő, jelentős számú utas igényeinek kielégítésére településen be a repülőtérre egy gyorsérttermi lánc.

elszenvednie, anélkül, hogy ezeket a veszteségeket jelentősen csökkenthetné. Ezzel ellentétben a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtásától a veszteségek jelentős és folyamatos csökkenése volt várható, és a „reális forgatókönyv" esetében 2009-től a jövedelmezőség visszatérésével lehetett számolni.

(160) A vállalati tanácsadó cég következtetéseit az FBS saját előrejelzéseivel együtt egy közép- és hosszú távú jövedelmezőségi kilátásoktól vezérelt, körültekintő piacgazdasági befektető egy stratégiai döntés szilárd alapjának tekintette volna. Egy ilyen körültekintő piacgazdasági befektető számára következésképpen a 2. lehetőség helyett az 1. lehetőség választása ésszerű döntést jelentett volna.

Az első szakértő tanulmánya

(161) A fentiekben kifejtettek szerint az FBS a(z) […] könyvvizsgáló céget (a továbbiakban: első szakértő) tanulmány elkészítésével bízta meg annak érdekében, hogy stressztesztnek vesse alá azt az anyagot, amelyre az FBS a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégiáról szóló döntésénél támaszkodott (a továbbiakban: az első szakértő tanulmánya). A 2007-ben elkészült tanulmány azt a következtetést vonta le, hogy egy körültekintő piacgazdasági befektető szempontjából ésszerű, hogy a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégiát a megfelelő díjszabással, azaz a 2004. évi díjszabással vezesse be. Az első szakértő ezen elemzés alapjául számos 2003. évi dokumentumot használt fel, különösen egy, az FBS által a 2004 és 2012 közötti időszakra vonatkozóan felállított finanszírozási tervet, valamint olyan dokumentumokat, amelyeket a vállalati tanácsadó cég az FBS-nek készített tanulmánya keretében dolgozott ki.

(162) Az első szakértő következtetései összhangban állnak a vállalati tanácsadó cég tanulmányának következtetéseivel. Annak ellenére, hogy az első szakértő tanulmánya a Bizottság értékelése tekintetében nem mértékadó, mégis egy további olyan elemet képvisel, amely azt igazolja, hogy egy körültekintő piacgazdasági befektető részéről ez lett volna ésszerű, ha a 2. lehetőség helyett az 1. lehetőség mellett döntött volna.

Következtetés

(163) A fent említettekre tekintettel az a következtetés vonható le, hogy az FBS helyében eljáró, közép- és hosszú távú jövedelmezőségi kilátásoktól vezérelt, körültekintő piacgazdasági befektető részéről ésszerű lett volna, ha 2003-ban a 2. lehetőség helyett az 1. lehetőséget választja.

7.2.2. A 3. lehetőség összehasonlítása az 1. és a 2. lehetőséggel

(164) A fentiekben említettek szerint az FBS előtt állt az a lehetőség, hogy a Schönefeldet – legalábbis a BER megnyitásáig – bezárja (3. lehetőség). Az FBS ezt a döntést nemcsak 2003-ban (abban az évben, amikor az FBS a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia bevezetése mellett döntött), hanem korábban vagy később is meghozhatta volna. A rendelkezésre álló dokumentumokból kiderül, hogy az FBS ezt a lehetőséget vélhetően soha, de legalábbis a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés 1992-es megkötése óta nem mérlegelte komolyan. Ennek a lehetőségnek az előnyeit a vállalati tanácsadó cég tanulmányában sem elemezték.

(165) Annak megítéléséhez, hogy egy jövedelmezőségi kilátások által vezérelt, körültekintő piacgazdasági befektető ezt a lehetőséget az 1. és a 2. lehetőségnél kedvezőbbnek ítélte volna-e meg, alapvető fontosságú a BER-rel kapcsolatos tervek figyelembevétele. A (14) preambulumbekezdésben említettek szerint 1992 januárjában kezdődött az azzal kapcsolatos tervek elkészítése, hogy Berlin számára egyetlen repülőteret hozzanak létre, és 1993. június 20-án jelentették be, hogy a Schönefeldtől délre eső, a meglévő repülőtér melletti terület az új BER repülőtér egyik lehetséges helyszíneként megjelölt területek között szerepel. Így az, hogy az új és egyetlen berlini repülőtér Schönefeldben valósulhat meg, már 1992-1993-ban több volt, mint bizonytalan lehetőség. Ez a lehetőség a szövetségi kormány, valamint a Berlin és a Brandenburg tartomány között 1996. május 28-án aláírt együttes határozattal bizonyossággá vált, amelyet azóta soha nem kérdőjeleztek meg.

(166) Ezzel összefüggésben a Schönefeld bezárása egy körültekintő piacgazdasági befektető számára egy sor jelentős hátránnyal járt volna. Emlékeztetni kell továbbá arra, hogy a Tegel – miközben a Tempelhof fokozatosan beszüntette működését – az 1990-es évek óta egyre inkább kapacitása határain üzemelt; ráadásul a tegeli forgalom, amint ez az 1. táblázatból kiderül, ettől az időszaktól kezdve jelentősen megnőtt. ([40]) A Tegel semmiképp sem tudott a berlini térség teljes forgalmával megbirkózni. A Schönefeldre szükség volt ahhoz, hogy Berlinben elegendő repülőtéri kapacitást tudjanak biztosítani, és a Schönefeld bezárása jelentős szűk keresztmetszethez vezetett volna. 1991 és 2003 között a Schönefelden konkrétan a teljes berlini légi utasforgalom 13–20 %-át bonyolították le. A Schönefeldre mindenekelőtt a csúcsidőszakokban, azaz olyankor volt szükség, amikor Berlinben nagy számú charterjáratot kellett kiszolgálni. A Schönefeld ezenkívül a teherszállító repülőjáratok kiszolgálásához is elengedhetetlen volt, mivel a Schönefeld a Tegellel ellentétben 24 órás engedéllyel rendelkezik, és ezáltal ott éjszakai repülés is lehetséges. Ezenkívül a Tegelt és a Tempelhofot nem lehetett oly módon bővíteni, hogy hosszú távon megszüntessék a kapacitáshiányt ([41]).

([40]) Abban az időben a tempelhofi forgalom a két másik berlini repülőtér forgalmához képest igen mérsékelt volt.
([41]) Lásd a (9) és a (14) preambulumbekezdést.

(167) Ráadásul a Schönefeld jelentős szabad kapacitással rendelkezett, és ezáltal további forgalmat tudott volna lebonyolítani. Amint az 1. táblázatból kiderül, a Schönefeld rendelkezésre állása lehetőséget nyújtott arra, hogy a berlini légi forgalom idővel, különösen a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia 2003-ban történő bevezetése után jelentősen bővüljön. A berlini utasforgalom 2003 és 2006 között konkrétan 13,3 millió főről 18,4 millió főre emelkedett, és ennek a növekedésnek több mint 80 %-át a Schönefeld vette fel. A Schönefeld bezárása ezért Berlintől nemcsak a meglévő forgalom egy jelentős részét vette volna el, hanem jelentős növekedési lehetőségtől is megfosztotta volna.

(168) Az az eshetőség, hogy egy repülőtér bezárása a repülőtér térségében kapacitáshiányt eredményezhet, és e térség légi forgalmának a növekedési lehetőségeit korlátozhatja, önmagában nem feltétlenül tartana vissza a bezárástól egy olyan körültekintő piacgazdasági befektetőt, amelyet nem annyira közpolitikai célok, hanem inkább jövedelmezőségi kilátások vezérelnek. A szóban forgó esetben a Schönefeld bezárása és annak következményei hatással lettek volna a berlini térség repülőtéri infrastruktúrájának teljes kapacitására és következésképpen a térség teljes légi forgalmára, de működése kezdetén jelentős mértékben a BER, mint a berlini térség jövőbeni egyetlen repülőterének a forgalmára is. A BER a Schönefeld bezárása esetén jóval kedvezőtlenebb működési feltételekkel, azaz jóval alacsonyabb forgalommal tudta volna megkezdeni működését annál, mint ha a Schönefeld tovább üzemel. Ez az FBS helyében eljáró, körültekintő piacgazdasági befektetőt visszatartott volna a Schönefeld bezárásától, mivel a bezárás hatással lett volna a vállalkozás jövedelmezőségére.

(169) Ha a Schönefeldet a BER megnyitása előtt bezárták volna, az FBS-nek a teljes kezdeti forgalmat a BER-ben kellett volna lebonyolítania. Ezenkívül a Tegelen működő légitársaságokat meg kellett volna győznie arról, hogy működésüket tegyék át az új repülőtérre (a működés egyszerű beszüntetése helyett). Az FBS-nek továbbá rá kellett volna vennie olyan légitársaságokat, amelyek nem repülnek Berlinbe, hogy létesítsenek légi útvonalat Berlin viszonylatában. Egy ilyen helyzet jóval kedvezőtlenebb lett volna annál, mint ha a Schönefeld a BER megnyitásakor még üzemel. Ez utóbbi esetben az új repülőtér kezdeti forgalmának jelentős részét „természetes" módon a már a Schönefelden működő légitársaságok és azok a légitársaságok bonyolították volna le, amelyeket a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia alapján 2003-tól már meg tudtak nyerni.

(170) A Schönefeld bezárása a BER-rel kapcsolatos tervekre nézve közigazgatási téren is messze ható következményekkel járt volna. A Schönefeld bezárása működési engedélyének visszavonását jelentette volna. Ezáltal az új repülőtérnek egy teljesen új tervezési eljárásra és egy teljesen új működési engedélyre lett volna szüksége. Ezzel ellentétben a Schönefeld üzemeltetésének a BER megnyitásáig történő folytatása esetén mindössze a Schönefeld működési engedélyének a meghosszabbítása lett volna szükséges. Ez egyértelműen kevesebb költséggel járó, jelentősen egyszerűbb közigazgatási eljárást és kevesebb időt igényel, és a folyamat kimenetele tekintetében jóval kisebb bizonytalansággal jár. Egy teljesen új tervezési eljárás és egy új működési engedély esetében különösen a terv környezeti hatásvizsgálatának bizonytalan kimenetele magas bizonytalansági tényezőt jelent. Egyetértés van abban is, hogy a társadalmi elfogadottság tekintetében egy teljesen új repülőtéri projekt jóval kényesebb ügy, mint egy már használatban lévő repülőtéri infrastruktúra bővítése.

(171) A Schönefeld működésének leállítása a munkaerő elbocsátásával, valamint a BER megnyitásánál az új munkatársak később szükséges toborzásával, felvételével és oktatásával összefüggésben is költségekkel járt volna. Ez többletköltségeket és további működési nehézségeket okozott volna azzal a forgatókönyvvel szemben, amely esetében a schönefeldi személyzet az új repülőtér megnyitásakor az ottani alkalmazáshoz azonnal rendelkezésre áll.

(172) A fenti szempontok számszerűsítése mindenekelőtt azért nagyon nehéz, mert e szempontok egy jövőben üzembe álló repülőtér rövid, közép- és hosszú távú gazdasági helyzetét érintik. Vitathatatlan azonban, hogy ezek a szempontok a BER megnyitásának és működésének gazdasági feltételeit, valamint az FBS számára komoly stratégiai jelentőségű terv megvalósíthatóságát erősen befolyásolják. Ezeket a negatív körülményeket ezért még minőségi alapon is kellően fajsúlyosnak kell tekintetni, így azok felülmúlják azokat az esetleges előnyöket, amelyek a Schönefeld bezárásával az állandó költségeknél tapasztalható megtakarítás formájában várhatóak lennének. Ez különösen érvényes abban az esetben, amikor várható, hogy a diszkont légitársaságok schönefeldi forgalmának bővítésére irányuló stratégia pozitív pénzügyi eredményekkel jár.

7.2.3. *Az előzetes elemzésből levont következtetés*

(173) A fentiek figyelembevételével az a következtetés vonható le, hogy egy körültekintő piacgazdasági befektető szempontjából nem lett volna ésszerű a Schönefeld 1992 és a BER megnyitása közötti időpontban történő bezárása. A jövedelmezőségi kilátásoktól vezérelt, körültekintő piacgazdasági befektető ezenkívül a 2003-ban rendelkezésre álló három stratégiai lehetőségből az 1. lehetőséget, azaz a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégiát, nem pedig a 2. vagy a 3. lehetőséget választotta volna. E stratégia részeként a diszkont légitársaságoknak vonzó repülőtéri díjakat (és/vagy a repülőtéri díjak kapcsán felmerülő költségek csökkentésére irányuló pénzügyi ösztönzőket) kínált volna, hogy megnyerje őket ahhoz, hogy a Schönefeldre településenek.

7.3. **A befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés (1. intézkedés) értékelése**

(174) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság azt a kérdést vetette fel, hogy az FBS, tekintettel a Schönefeld folyamatosan veszteséges működésére, körültekintő piacgazdasági befektetőhöz hasonlóan járt-e el, amikor az FBS-csoport szintjén felmerülő veszteségeket a tegeli és a tempelhofi üzemeltetésből eredő nyereséggel ellensúlyozta. ([42])

(175) A befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződést 1992. augusztus 6-án írták alá, azaz jóval azelőtt, hogy az *Aéroports de Paris* ügyben ([43]) 2000. december 12-én ítélet született. Németország ezért jogosan indulhatott ki abból, hogy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása nem minősül állami támogatásnak; következésképpen ezeket az intézkedéseket nem kell bejelenteni a Bizottságnál. Ebből következik, hogy a Bizottság most nem kérdőjelezheti meg az állami támogatási szabályok alapján azoknak a finanszírozási intézkedéseknek a jogszerűségét, amelyeket az *Aéroports de Paris* ügyben ([44]) hozott ítélet, azaz 2000. december 12. előtt hoztak ([45]). A befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés ezért csak az említett dátumtól minősülhet állami támogatásnak. Ezen intézkedés esetében tehát a bizottsági vizsgálat a 2000. december 12-től a hivatalos vizsgálati eljárás megindításának napjáig terjedő időszakra korlátozódik.

(176) A Németország által említettek szerint a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződések valamely vállalatcsoporton belüli megkötése elterjedt gazdasági gyakorlat, különösen társaságiadó-jogi megfontolásokból. Ezenkívül az egy adott csoport különböző társaságaiban keletkező veszteségek és nyereségek „összevezetése" szintén szokásos gyakorlat. Ez történhet nyereségelvonási szerződés formájában éppúgy, mint a leányvállalatoktól az anyavállalatoknak történő puszta osztalékfizetés formájában. Önmagában a tény, hogy az FBS-csoport 1992-ben befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződést kötött, és azt azóta fenntartotta, nem minősülhet állami támogatásnak.

(177) A Bizottság a piacgazdasági befektető elvével kapcsolatosan már megállapította a következőket: „*(…) minden üzleti befektetési döntés jelentős mérlegelési mozgásteret feltételez. Az elveket [a piacgazdasági befektető elvét] azonban abban az esetben kell alkalmazni, ha vitán felül áll, hogy az állami források rendelkezésre bocsátásának nincs más nyilvánvaló magyarázata mint az, hogy azok állami támogatásnak minősülnek. Abban az esetben is alkalmazni kell azokat, ha egy állami holdingvállalaton belül a veszteséges vállalatot a nyereséges vállalaton keresztül finanszírozzák. Ez történik magánvállalkozásoknál, ha az érintett vállalkozás hosszabb távon elérhető nyereséggel kecsegtető stratégiai tervet követ, vagy ha a kereszttámogatás a vállalatcsoport egészére nézve előnyös. Állami holdingvállalatok kereszttámogatása esetén a Bizottság hasonló stratégiai célokat vesz figyelembe.*" ([46])

(178) Ebben az esetben tehát a kereszttámogatás nem tekinthető a Schönefeldnek nyújtott előnynek, ha az hosszabb távon elérhető nyereséget hozó stratégiai terv része, vagy ha az az FBS-csoport egésze számára előnyös.

(179) Tekintettel a 7.2.2. pontban említett okokra, legalább 1992-től, és ezáltal jóval az *Aéroports de Paris* ügyben ([47]) hozott ítélet előtt egyértelmű volt, hogy a repülőtér bezárása helyett a Schönefeld működését fenn kell tartani, még akkor is, ha több éven át veszteséget könyvel el. A Schönefeld bezárása a BER repülőtérnek (amelynek Berlin jövőbeni egyetlen repülőtereként legalábbis hosszú távon nyereségesnek kell lennie) igen súlyos gazdasági kárt okozott volna, ráadásul ennek a fontos stratégiai tervnek a megvalósíthatóságát is kérdésessé tette volna. Az a döntés, hogy egyetlen berlini repülőteret kell építeni, nemcsak a területhasználatot és a környezetet érintő megfontolásokon alapult, hanem a várható forgalomnövekedést és a bevételek emelkedését is figyelembe vette. A BER repülőtér támogatásának engedélyezésére vonatkozó bizottsági határozatban említettek szerint a Berlinben várható utasszám-növekedés megvalósulása ([48]) az egyetlen repülőtértől függött ([49]). A Schönefeld működésének fenntartásához és végső soron annak a célnak az eléréséhez, hogy a Schönefeld nyereséges repülőtérré váljon (azáltal, hogy először is légitársaságokat győznek meg arról, hogy településjenek át a Schönefeldre, majd végrehajtják a diszkont

([42]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (69)–(71) preambulumbekezdése.
([43]) A Bíróság T-128/98 sz., Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben 2000. december 12-én hozott ítélete (EBHT 2000., II-3929. o.), amelyet a Bíróság C-82/01 sz. ügyben 2002. október 24-én hozott ítélete helyben hagyott (EBHT 2002., I-9297. o., 75–79. pont).
([44]) A Bizottság 2012. október 3-i határozata a C 38/2008 számú, A müncheni repülőtér 2-es termináljára vonatkozó finanszírozási megállapodások állami támogatásról (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), (74)–(81) preambulumbekezdés.
([45]) Annak meghatározásánál, hogy melyik nap minősül az állami támogatás nyújtása napjának, döntő kritérium a támogatás alapjául szolgáló azon jogi aktusnak a dátuma, amellyel a hatóságok kötelezettséget vállalnak arra, hogy a támogatás kedvezményezettjének biztosítják a szóban forgó intézkedést. E tekintetben lásd a Bíróság T-358/94. sz., Compagnie nationale Air France kontra Bizottság ügyben 1996. december 12-én hozott ítéletének (EBHT 1996., II-02109. o.) 79. pontját; a Bíróság T-109/01. sz., Fleuren Compost BV kontra Bizottság ügyben 2004. január 14-én hozott ítéletének (EBHT 2004., II-127. o.) 74. pontját, valamint a T-427/04. és T-17/05. sz., Francia Köztársaság (T-427/04.) és France Télécom SA (T-17/05.) kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2009., II-4315. o.) 321. pontját.
([46]) A Bizottság közleménye a tagállamoknak (HL C 307., 1993.11.13., 3. o.) – *Az EGK-Szerződés 92. és 93. cikkének és* **a** *80/723/EGK bizottsági irányelv 5. cikkének a feldolgozóipari ágazat közvállalkozásaira történő alkalmazása,* 29. pont (HL C 307., 1993.11.13., 3. o.).
([47]) Lásd a 42. lábjegyzetet.
([48]) Lásd különösen az NN 25/09 (korábbi N 167/09) számú állami támogatás ügyében hozott határozat (82) preambulumbekezdését.
([49]) Lásd különösen az NN 25/09 (korábbi N 167/09) számú állami támogatás ügyében hozott határozat (78) preambulumbekezdését.

légitársaságokkal kapcsolatos stratégiát), biztosítani kellett a repülőtér jövedelmezőségét, amely során a Tegel és a Tempelhof által megtermelt nyereséget a Schönefeld finanszírozására használták fel. Ezáltal a keresztfinanszírozás ebben az esetben „*hosszabb távon elérhető nyereséggel kecsegtető stratégiai terv*" része, és összehasonlítva azzal a helyzettel, amelyben Schönefeldet bezárják, az FBS-csoport egésze számára mindenképpen előnyös. Az FBS joggal várhatta el, hogy ezek a hosszú távú előnyök – a berlini térségben új és egyetlen repülőtér sikeres megnyitása és nyereséges üzemeltetése (éppúgy, mint a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia néhány éves gyakorlati alkalmazását követően a Schönefeld üzemeltetéséből származó nyereség) – felülmúlják a Schönefeld által a BER megnyitása előtt felhalmozott veszteséget.

(180) Az FBS-csoport a befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés megkötésével és megvalósításával, valamint a Schönefeld üzemeltetésének fenntartásával nem biztosított gazdasági előnyt a schönefeldi repülőtérnek ([50]). A befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés megkötése és 2000. december 12. óta történő végrehajtása így nem minősül állami támogatásnak.

7.4. **Az FBS és különböző légitársaságok közötti szerződések: előzetes megjegyzések**

(181) Az FBS és különböző légitársaságok közötti szerződések értékelése előtt néhány előzetes megjegyzést kell tenni, különösen a Bíróság *Charleroi*-ügyben hozott ítéletének (a továbbiakban: a *Charleroi*-ügyben hozott ítélet) ([51]) figyelembevételével, amely azt követően született, hogy a szóban forgó ügyben megindult a hivatalos vizsgálati eljárás.

7.4.1. *A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása az FBS és különböző légitársaságok közötti szerződésekre*

(182) Egyes érdekelt felek lényegében azt állították, hogy a szóban forgó szerződések az érintett légitársaságokat gazdasági előnyben részesítették, mert az ezekben a szerződésekben kínált feltételek eltértek a repülőtéri díjak tekintetében a Schönefelden érvényes általános szabályozástól, illetve mert nem kínáltak minden légitársaságnak kivétel nélkül egyforma feltételeket.

(183) Az ezen érvek által felvetett alapvető kérdés a következő: Amennyiben egy közvállalkozás által üzemeltetett repülőtér esetében nyilvános díjrendszer van érvényben, és ha a repülőtér üzemeltetője ezekre a díjakra vonatkozóan engedményeket vagy ezen engedményekkel megegyező hatású pénzügyi ösztönzőket ([52]) kínál, ezek az engedmények és ösztönzők ([53]) önmagukban véve és feltétlenül gazdasági előnyben részesítik-e az érintett légitársaságot?

(184) Erre a kérdésre nemmel kell válaszolni. A *Charleroi*-ügyben hozott ítéletben, amelyben arról volt szó, hogy a vallon régió egy légitársaságnak egy olyan repülőtéren, amelynek repülőtéri díjait a régió határozhatta meg, engedményt kínált, a Bíróság a következőket állapította meg: „*Kizárólag azon körülmény, hogy a jelen ügyben a vallon régió a repülőtéri illetékek megállapítása területén szabályozási jellegű jogkörökkel rendelkezik, nem zárja ki, hogy az említett illetékekre vonatkozó engedmények rendszerét a piacgazdasági magánbefektető elvének fényében kelljen megvizsgálni, mivel ilyen rendszert magánszereplő is bevezethet.*" ([54]) Ebből következik, hogy a repülőtéri díjak utáni engedmények (vagy pénzügyi ösztönzők, amelyek a légitársaságoktól a repülőtér üzemeltetőjéhez befolyó nettó összegeket csökkentik) nem jelentenek automatikusan gazdasági előnyt. Annak megítéléséhez, hogy ebben az esetben erről van-e szó, meg kell vizsgálni, hogy a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt, körültekintő piacgazdasági befektető az érintett légitársaságnak hasonló engedményeket és ösztönzőket nyújtott volna-e ([55]).

(185) Egy repülőteret üzemeltető, körültekintő piacgazdasági befektető esetében számos oka lehet annak, ha nem kínál minden légitársaságnak egyenlő feltételeket. Különösen ésszerű lehet, hogy azoknak a légitársaságoknak, amelyek a

([50]) Feltéve, hogy a schönefeldi repülőtér az FBS-csoport részét képező vállalatnak tekinthető, még akkor is, ha ebben az esetben nem egy külön jogi személyről van szó, és hogy az FBS „részéről" állami támogatásban részesülhetett.

([51]) A Bíróság T-196/04. sz., Ryanair kontra Bizottság ügyben 2008. december 17-én hozott ítélete (EBHT 2008., II-3643. o.).

([52]) Például egy új útvonal vagy járat felvétele esetén történő kifizetések vagy a díjak csökkentése, vagy olyan marketingtámogatás, amely a légitársaságnál például egy új útvonal felvételekor felmerülő marketingköltségek egy részének fedezésére szolgál.

([53]) Ezek az ösztönzők kétoldalú szerződések keretében vagy pénzügyi ösztönzők olyan rendszerén keresztül valósulnak meg, amely különböző paramétereken, például az utasok számán alapul, és amelyet közzétett jogi aktusban, például díjszabásban rögzítenek.

([54]) A *Charleroi*-ügyben hozott ítélet 101. pontja.

([55]) A Bizottság hasonló megközelítést alkalmazott az SA.31662 – C/2011 (korábbi NN/2011) számú, Románia – Temesvári nemzetközi repülőtér – Wizz Air állami támogatással kapcsolatos hivatalos vizsgálati eljárás megindítására vonatkozó, 2011. május 24-i C(2011) 3497 végleges számú határozatában (HL C 270., 2011.11.13., 11. o.). Lásd még a (129) preambulumbekezdést, amelyben a Bizottság a következő véleményt képviselte: „*A vonatkozó ítélkezési gyakorlat szerint meg kell vizsgálni, hogy hasonló körülmények között egy magán-repülőtérüzemeltető ugyanolyan vagy hasonló kereskedelmi feltételeket alkalmazott volna-e mint a temesvári repülőtér; ennek során különösen a rendelkezésre álló információkat és az ezen hozzájárulások időpontjában várható fejleményeket kell figyelembe venni.*"

repülőtérnek jelentős utasforgalmat biztosítanak, meghatározott pénzügyi ösztönzőket (akár marketingtámogatás formájában) és a közzétett repülőtéri díjak utáni egyedi engedményt nyújtsanak. Az ilyen kedvező feltételek a várható többletforgalommal és az e többletforgalom révén a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből származó bevétel alapján objektíven indokolhatók. ([56]) További magyarázat, hogy az utasonkénti árrés, amely a légitársaság által fizetett repülőtéri díjból ered, a szóban forgó légiutas-forgalom figyelembevételével abszolút mértékben jelentős lehet, még abban az esetben is, ha ezt az árrést az engedmények és a pénzügyi ösztönzők csökkentik.

(186) Egy repülőteret üzemeltető piacgazdasági befektető a légitársaságoknak kínált feltételek meghatározásánál számos tényezőt vehet figyelembe. Nemcsak a várható többletforgalom tartozik ide, hanem az az időpont is, amikor a légitársasággal kötendő szerződésről tárgyalnak (ideértve a repülőtér pillanatnyi helyzetét, különös tekintettel a kapacitáskihasználtságra), a légitársaság által kiszolgálni kívánt útvonalak ([57]), a légitársaság működési követelményei a repülőtéren, a repülőtéren igényelt szolgáltatások jellege és azok jellemzői, a légitársaságok által a tárgyalások alatt kifejtett nyomás ([58]) stb.

(187) Egy repülőteret üzemeltető, körültekintő piacgazdasági befektető esetében ezért indokolt lehet, ha a repülőtéri díjak és a pénzügyi ösztönzők tekintetében a különböző légitársaságoknak különböző feltételeket kínál, történjen ez kétoldalú szerződés formájában vagy a díjak meghatározására irányuló jogi aktusokban szereplő engedmény- vagy ösztönzőrendszerek formájában ([59]). Annak megítéléséhez, hogy az ilyen engedmények és pénzügyi ösztönzők gazdasági előnyt jelentenek-e, meg kell állapítani, hogy a repülőtér üzemeltetője az engedmények és ösztönzők biztosításáról történő döntése időpontjában körültekintő mérlegelést követően feltételezhette-e, hogy ez a döntés jövedelmező, vagy más szóval, hogy egy ezzel ellentétes helyzettel összehasonlítva ez a döntés nagyobb nyereséget (vagy kisebb veszteséget) eredményez.

(188) Egy körültekintő piacgazdasági befektetőnek továbbá – egyes érdekelt felek állításaival ellentétben – nincs oka arra, hogy azokkal a feltételekkel kapcsolatosan, amelyeket egy repülőtér üzemeltetője a légitársaságoknak kétoldalú szerződéseken keresztül biztosít (például új útvonalak felvétele esetén egyedi juttatások), és amelyek nem egy közzétett díjszabás általános engedmény- vagy ösztönzési rendszeréből erednek, biztosítsa, hogy ezek a feltételek olyan általános és átlátható kritériumokon alapuljanak, amelyek minden légitársaságra vonatkoznak. Egy légitársasággal kötendő kétoldalú megállapodás tárgyalásánál egy körültekintő piacgazdasági befektetőtől elvárható, hogy ne egy sor olyan, előre meghatározott, átlátható kritérium vezérelje, amelyek tárgyalási mozgásterét szűkítik, hanem hogy inkább a légitársaság által javasolt szolgáltatások minden érintett vetületét megfontolja. Emiatt azok az észrevételek, amelyeket egyes érdekelt felek az FBS által kínált engedményekkel és pénzügyi ösztönzőkkel kapcsolatban megemlítettek, ebben az ügyben a körültekintő piacgazdasági befektető elvének alkalmazásával összefüggésben lényegtelenek.

7.4.2. *A 2004. évi díjszabás, valamint az FBS és különböző légitársaságok közötti kétoldalú szerződések nemzeti jogszabályok szerinti jogszerűsége*

(189) Az a kérdés, hogy a 2004. évi díjszabás a nemzeti jog szerint hatályossá vált-e, a piacgazdasági befektető elvének alkalmazásával összefüggésben lényegtelen, még ha a német jog szerint fontos is. Lényegtelen, hogy egy engedményt az általánosan érvényes repülőtéri díjakból, vagy hogy hasonló hatást kifejtő pénzügyi ösztönzőt kétoldalú szerződés formájában, nem pedig egy közzétett díjszabásban szereplő általános rendszeren keresztül biztosítanak. Tény, hogy egy körültekintő piacgazdasági befektető eldöntheti, hogy a két mechanizmus valamelyikén keresztül engedményeket vagy ösztönzőket biztosít, és egy ilyen döntés jövedelmezősége nem a választott mechanizmustól függ. Lényegtelen tehát az a kérdés, hogy az FBS által bizonyos légitársaságoknak kínált feltételek egy érvényben lévő díjszabás puszta alkalmazásából vagy kétoldalú megállapodásból erednek-e.

([56]) Ez alatt a parkolók, az üzletek, az éttermek stb. mint a repülőtér üzemeltetőjének kiegészítő üzleti tevékenységei révén befolyó bevételeket kell érteni, amelyeket a megnövekedő utasforgalomnak köszönhetően érnek el.

([57]) Különböző útvonalak különböző típusú utasokat vonzhatnak, különösen a repülőtereken való vásárlási magatartás tekintetében, és a repülőtereknek a légi forgalommal nem összefüggő bevételek eléréséhez ennek megfelelő lehetőségeket kínálhatnak. Ezzel két különböző útvonalcsoport különböző hatást gyakorolhat a repülőtér üzemeltetőjének bevételeire.

([58]) Mivel a diszkont légitársaságoknak az a céljuk, hogy az utasoknak a lehető legalacsonyabb árat kínálják, az alacsonyabb repülőtéri díjak elérése érdekében általában a hagyományos légitársaságoknál nagyobb nyomást gyakorolnak a repülőtér üzemeltetőjére.

([59]) Mint például a 2004. évi díjszabásban foglalt, utasszám alapján nyújtott mennyiségi engedményen, a járatsűrűségen és a célállomáson alapuló ösztönzési rendszer.

(190) Szintén lényegtelen az a kérdés, hogy az FBS a nemzeti jog szerint jogosult volt-e arra, hogy olyan kétoldalú szerződéseket kössön, amelyek az érvényes díjszabástól eltérő feltételeket kötnek ki ([60]). Ezzel kapcsolatosan a Bíróság a *Charleroi*-ügyben hozott ítéletében a következőket állapította meg: „*(…) azt, ha a támogatást nyújtó hatóság magatartása megfelel a nemzeti jognak, nem kell figyelembe venni azon kérdés megválaszolásakor, hogy ez utóbbi a piacgazdasági magánbefektető elvének megfelelően járt-e el, vagy hogy az EK 87. cikk (1) bekezdését sértő gazdasági előnyt nyújtott-e.*” ([61])

7.4.3. *A Tegelen működő légitársaságoknak kínált feltételek hatásai*

(191) Egyes érdekelt felek észrevételeikben azzal érveltek, hogy a Schönefelden működő légitársaságokat alacsony repülőtéri díjakon és más kedvező feltételeken keresztül a Tegelen működő légitársaságok támogatják. Ez a feltételezett kereszttámogatás abból ered, hogy az FBS az alacsony schönefeldi díjak hatását magas tegeli díjakkal ellensúlyozza.

(192) Ezen észrevételek szerint a Schönefelden kínált feltételek csak abban az esetben nem jelentenének állami támogatást, ha azok a tegeli feltételekkel megegyezőek volnának.

(193) Erről azonban nincs szó. Először is a Tegel és a Schönefeld nemcsak a repülőtéri díjak tekintetében, hanem sokféle vonatkozásban, elsősorban a repülőtéri infrastruktúra és a városközponttól való távolság vonatkozásában is különbözik egymástól. Az egymáshoz való viszonyuk tekintetében ezért nem tekinthetők egymással minden tekintetben helyettesíthetőnek. Ez azzal a sikertelen próbálkozással bizonyítható, amellyel a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtása előtt arra kívánták rábírni a légitársaságokat, hogy működésüket a Tegelről helyezzék át a Schönefeldre.

(194) A légitársaságokat továbbá semmi nem „kényszeríti” arra, hogy a Tegelről vagy a Schönefeldről működjenek. A légitársaságoknak ezenkívül további két lehetőségük van: ne működjenek sem a Tegelen, sem a Schönefelden, vagy használják ezeket a repülőtereket kisebb kapacitással (és repülőgépeiket és személyzetüket Berlintől eltérő, más útvonalakon indítsák, mivel a diszkont légitársaságok bizonyíthatóan nagyon gyorsan hozzá tudják igazítani kapacitásaikat új piaci feltételekhez). Ezzel az FBS minden arra irányuló próbálkozása, hogy a légi szállítási tevékenységének Schönefelden való megkezdését mérlegelő légitársaságnak a Tegelen érvényes feltételekkel azonos feltételeket kínáljon, ahhoz vezethet, hogy a légitársaság feladja terveit és úgy dönt, hogy sem a Schönefeldről, sem a Tegelről nem indít járatokat, vagy Berlinből kevesebb járatot indít.

(195) Egy körültekintő piacgazdasági befektetőnek tehát nincs oka arra, hogy a Schönefeldre vonatkozó díjak megállapításánál figyelembe vegye a Tegelen érvényes feltételeket. Ugyanilyen megfontolásból és tekintettel a Tempelhof korlátozott gazdasági jelentőségére, visszafejlődésére és bezárására, semmi nem indokolná, hogy egy körültekintő piacgazdasági befektető a Schönefeldre vonatkozó feltételek megállapításánál figyelembe vegye a tempelhofi feltételeket.

7.4.4. *A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása a repülőtér és a légitársaságok közötti szerződésekre*

(196) A Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó szerződéseket a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia végrehajtása részének kell tekinteni, amelynek közép- és hosszú távon Schönefeld esetében pozitív pénzügyi eredményekkel kellett járnia.

(197) Annak megítéléséhez, hogy a szóban forgó szerződések valamelyike gazdasági előnnyel járt-e, meg kell vizsgálni, hogy a szerződéskötés időpontjában egy körültekintő piacgazdasági befektető abból indult volna-e ki, hogy az érintett szerződéssel magasabb nyereség érhető el, mint ami egyébként lehetséges. Ez a nagyobb nyereség a várhatóan a szerződés révén elért bevételnövekmény (azaz a szerződés megkötése esetén elért bevétel és a szerződés megkötésének elmaradása esetén elért bevétel különbözete) és a várhatóan a szerződésből eredő költségnövekmény (azaz a szerződés megkötése esetén felmerülő költségek és a szerződés megkötésének elmaradása esetén felmerülő költségek különbözete) közötti különbség; a kapott pénzáramlást megfelelő diszkontkamatlábbal kell csökkenteni.

(198) Az említett vizsgálatnál az ügylettel összefüggő valamennyi vonatkozó bevétel- és költségnövekményt is figyelembe kell venni. A különböző elemeket (repülőtéri díjakra vonatkozó engedményeket, marketingtámogatásokat, más pénzügyi ösztönzőket) nem szabad külön értékelni. Ezzel kapcsolatosan a *Charleroi*-ügyben hozott ítélet következő szakaszát kell figyelembe venni: „A magánbefektető kritériumának alkalmazása keretében a kereskedelmi ügyletet

([60]) Ez a kérdés mindenekelőtt az easyJettel kötött 2003. évi szerződéssel kapcsolatosan merül fel, amelynek megkötésekor a 2003. évi díjszabás volt hatályban, és az említett szerződés e díjszabás feltételeitől jelentősen eltért (lásd a (42) preambulumbekezdést). Ezenkívül a Ryanairrel kötött első szerződés, a Gerrmanwingsszel kötött első szerződés, valamint a Volaréval és a V-Birddel kötött szerződés akkor született, amikor a 2003. évi díjszabás volt hatályban. Ezek a szerződések olyan hozzájárulások fizetését írták elő, amelyek a díjszabásban nem szerepeltek (lásd a (48) preambulumbekezdést). Hasonlóképpen az Aer Lingusszal, az Icelandairrel és a Norwegian Air Shuttle-lel kötött szerződés akkor jött létre, amikor a 2004. évi díjszabás volt hatályban. Ezek a szerződések előírták, hogy az FBS hozzájárul az érintett légitársaság által viselt marketingköltségek egy részének finanszírozásához, ami nem szerepelt a díjszabásban (lásd a (49) preambulumbekezdést).

([61]) A *Charleroi*-ügyben hozott ítélet 98. pontja.

egészében kell figyelembe venni annak megvizsgálásakor, hogy a közjogi jogalany és az általa ellenőrzött jogalany együtt racionális piacgazdasági szereplőként jártak-e el. A Bizottság a vitatott intézkedések értékelése során ugyanis köteles valamennyi releváns elemet és azok összefüggéseit figyelembe venni […].” ([62])

(199) A várható bevételnövekménynek különösen magában kell foglalnia az engedményeket is tartalmazó repülőtéri díjakból, valamint a szerződésből eredően várható többletforgalomból származó bevételeket, valamint a többletforgalomból eredő, a légi forgalommal nem összefüggő tevékenységből várható bevételeket. A várható költségnövekménynek elsősorban minden olyan működési és beruházási költséget tartalmaznia kell, amelyek nem merültek volna fel, ha a szerződés nem jött volna létre; ezenkívül a költségnövekménynek magában kell foglalnia a marketingtámogatásokkal és a többi pénzügyi ösztönzővel kapcsolatos költségeket.

7.5. **Az easyJettel kötött 2003. évi szerződés (2. intézkedés) értékelése**

(200) Az easyJettel kötött 2003. évi szerződést a 2004. évi díjszabás hatálybalépése előtt, eredetileg tíz éves időtartamra, a szerződés további tíz évre történő meghosszabbítására vonatkozó opcióval kötötték meg.

(201) A Németország által benyújtott dokumentumokból megismerhetők a tervvel kapcsolatos előzetes pénzügyi előrejelzések, amelyek különösen az FBS 2003. december 17-i, azaz az FBS és az easyJet között 2003. december 19-én történt szerződéskötés előtti előrejelzésén alapulnak (ezzel kapcsolatosan lásd a (37) preambulumbekezdést). Az FBS abból indult ki, hogy a szerződésnek köszönhetően üzemi eredménye a 2004 és 2012 közötti időszakban minden évben nő, és 2010-ben eléri a nullszaldót.

9. táblázat

Az FBS előrejelzése szerint az easyJettel kötött 2003. évi szerződésnek köszönhetően elérhető üzemieredmény-növekedés (millió EUR)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Üzemi eredmény az easyJet nélkül	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Az easyJetnek köszönhető üzemieredmény-növekedés	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Üzemi eredmény összesen	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(202) A Bizottság ezeket az előrejelzéseket és az azok alapjául szolgáló feltevéseket az easyJettel kötött 2003. évi szerződés aláírását alátámasztó szilárd alapnak tekinti.

(203) Az easyJettel kötött 2003. évi szerződés alapján várható forgalmi előrejelzéseket a szerződés szerint idővel Schönefelden állomásoztatott repülőgépek száma alapján, valamint a diszkont légitársaságok szokásos kihasználtsági rátájának figyelembevételével valószínűsíthető, […] kihasználtsági ráta alapján határozták meg.

(204) Az üzleti tervben figyelembe vették az összes vonatkozó költség- és bevételnövekménnyel, köztük a légi forgalommal összefüggő és a légi forgalommal nem összefüggő bevételi kategóriákkal kapcsolatos előrejelzéseket, valamint az easyJetnek biztosított pénzügyi ösztönzők költségeit. Ezekben az előrejelzésekben figyelembe vették különösen a szerződés és a szerződési feltételek alapján várható többletforgalmat és megnövekvő légijármű-mozgásokat is.

(205) E stratégiai döntés stressztesztjének a lefolytatásához az FBS végül a(z) […] könyvvizsgáló céget (a továbbiakban: második szakértő) annak vizsgálatával bízta meg, hogy a jövedelmezőségi célok által vezérelt körültekintő piacgazdasági befektető ezt a 2003. évi szerződést aláírta volna-e. Ebben a 2007-ben elkészült szakértői véleményben (a továbbiakban: a második szakértő tanulmánya) a többi légitársasággal kötött szerződéseket is megvizsgálták.

(206) A második szakértő az easyJettel kötött 2003. évi szerződés elemzését a (158) preambulumbekezdésben már említett, az FBS által készített előrejelzésekre alapozta.

(207) A második szakértő behatóan megvizsgálta az FBS által készített költség- és bevételi előrejelzés megalapozottságát, és a szerződéskötés időpontjában rendelkezésre álló információk alapján kiigazította az FBS feltevéseit, amennyiben az volt a véleménye, hogy azok nem voltak megfelelőek.

([62]) A *Charleroi*-ügyben hozott ítélet 59. pontja.

(208) Ezzel összefüggésben a második szakértő például az easyJet számára a B terminálon pótlólagosan kialakítandó beszállókapuk megvalósítását érintő, […] millió EUR összegű beruházási költség bevonása érdekében igazította ki az üzleti tervet. Kiigazítások történtek továbbá annak figyelembevétele érdekében, hogy az FBS előrejelzései az easyJettel kötendő szerződés tervezetén alapultak, amely nem teljesen egyezett meg a végül aláírt szerződéssel. Ezt követően a második szakértő az üzleti terv és az aláírt szerződés feltételeinek teljes körű megegyezősége érdekében kiigazította az üzleti tervet.

(209) Ezenkívül a második szakértő az FBS előrejelzései alapján (az említett kiigazításokkal) meghatározta az easyJettel kötött 2003. évi szerződés 2004 és 2007 közötti időszakra vonatkozó, 2003. december 30-i értéken vett nettó jelenértékét. Az adott idősoron várható pénzáramlás (be- és kifizetések) nettó jelenértéke a vonatkozó időtartam alatt várható egyes pénzáramlások diszkontált összege. A jelenérték olyan üzemgazdasági mutatószám, amelyet a vállalkozások egy adott terv jövedelmezőségének értékelésére alkalmaznak. A második szakértő az easyJettel kötött 2003. évi szerződés összesített jelenértékét a szerződés lejáratáig minden év végére vetítve meghatározta. Ennek érdekében a második szakértő a pénzáramlás diszkontálásához alkalmazandó diszkontkamatlábat a Capital Asset Pricing Model (CAPM) ([63]) klasszikus módszere alapján határozta meg úgy, hogy a diszkontkamatláb az FBS 2003-as tőkeköltségeit ténylegesen tükrözte.

(210) A kapott jelenértékeket a 10. táblázat tartalmazza.

10. táblázat

Az easyJettel kötött 2003. évi szerződésnek köszönhetően várható pénzáramlás jelenértéke

Összesített jelenértékek az év végén (2003. december 30-i érték):	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Jelenérték (millió EUR)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Forrás: a második szakértő tanulmánya

(211) Ezen jelenértékek mindegyike pozitív és arról tanúskodik, hogy 2003-ban ésszerű döntés volt a szerződés megkötése az easyJettel.

(212) A második szakértő jelentésében megjegyezte, hogy a szerződés eredeti, azaz tíz évre szóló és további tíz évre történő meghosszabbítására vonatkozó opciót tartalmazó változatának a BER repülőtérre gyakorolt hatását az FBS 2003-ban, a szerződés megkötésének vizsgálatakor nem vette figyelembe. A második szakértő megállapítása szerint az easyJettel kötött 2003. évi szerződés, eredeti feltételeivel együtt, a BER 2011-re tervezett megnyitását követően még több évig érvényben maradt volna. Ezenkívül az említett szerződés nyilvánvalóan kedvezőbb feltételeket kötött ki, mint a BER esetében a megnyitást követően tervezett általános díjszabás. A második szakértő szerint így fennállt annak a kockázata, hogy az easyJettel kötött 2003. évi meglévő szerződés azt eredményezi, hogy más légitársaságok az FBS-t jelentős nyomás alá helyezik, hogy csökkentse a BER-ben érvényes általános díjak és az easyJettel kötött megállapodás szerinti díjak közötti különbséget. Ez a kockázat 2003-ban mindenesetre rendkívül alacsony, a diszkont légitársaságok gyorsan változó piacának figyelembevételével alig valószínűsíthető és szinte számszerűsíthetetlen volt. Ez a kockázat ténylegesen soha nem vált valóra. Az easyJettel kötött 2007. évi módosított szerződés, amelyben kikötötték, hogy az a BER repülőtér megnyitásának napján hatályát veszti, az easyJettel kötött 2003. évi szerződés helyébe lépett.

(213) A második tanulmány így megerősíti, hogy egy körültekintő piacgazdasági befektető megkötötte volna az easyJettel kötött 2003. évi szerződést.

(214) Következésképpen meg kell állapítani, hogy az easyJettel kötött 2003. évi szerződés nem foglal magában állami támogatást.

([63]) Eszerint az „ra” diszkontkamatláb kiszámításához a következő képletet használják:
ra = rrf + Ba (rm − rrf)
ahol
rrf = egy kockázatmentes értékpapír hozama
rm = a piac egészére vonatkozóan várható hozam
Ba = az eszköz béta együtthatója

7.6. **A többi légitársasággal kötött szerződések (3. intézkedés) értékelése**

(215) Az FBS-nek a Ryanairrel, a Germanwingsszel, a Volaréval, az Icelandairrel, a Norwegian Air Shuttle-lel és az Aer Lingusszal történő szerződéskötésre vonatkozó döntései szintén a forgalomnövekedéssel, valamint a bevétel- és költségnövekménnyel kapcsolatos előzetes előrejelzésekre alapultak, amelyekből kiderül, hogy ezeknek a szerződéseknek a megkötése jövedelmező volt.

(216) E szerződések esetében a várható forgalomra vonatkozó előrejelzéseket a légitársaságok tervezett működésének tekintetbevételével várható légijármű-mozgások száma és az azok kihasználtsági rátájával kapcsolatos alátámasztható feltevések alapján határozták meg. Ezekben az előrejelzésekben figyelembe vették az összes vonatkozó költség- és bevételnövekménnyel, köztük a légi forgalommal összefüggő és a légi forgalommal nem összefüggő bevételi kategóriákkal kapcsolatos előrejelzéseket, valamint az FBS által a légitársaságoknak biztosított pénzügyi ösztönzők költségeit.

(217) A második szakértő az easyJettel kötött 2003. évi szerződéshez hasonlóan az FBS előzetes előrejelzéseit is stressztesztnek vetette alá. A stressziteszt kimutatta, az ezekkel a légitársaságokkal megvalósuló szerződéskötés eredményeképpen minden szerződés esetében a szerződés időtartamának minden egyes éve bevételnövekedést eredményez, amely meghaladja a költségnövekedést (más, jobbára óvatosabb következtetésekkel ellentétben). Erre a következtetésre jutott az az elemzés, amelyet a második szakértő minden szerződés esetében az említett, a 7.4.4. és a 7.5. szakaszban leírt módszerrel minden tekintetben összhangban álló, kiigazított előrejelzések alapján folytatott le. A második szakértő vizsgálatát és kiigazításait kizárólag azokra az adatokra és előrejelzésekre alapozta, amelyek az FBS rendelkezésére álltak, amikor a szerződéskötést mérlegelte.

(218) A 11. táblázat azokat az egyes szerződések időpontjában érvényes, előzetes jelenértékeket tartalmazza, amelyeket a második szakértő az összesen kilenc érintett szerződésből nyolc szerződés esetében a szerződés tervezett időtartamára vonatkozóan meghatározott.

11. táblázat

Az FBS és különböző diszkont légitársaságok között kötött szerződések jelenértéke

Légitársaság/Szerződés	A szerződés tervezett időtartama	Jelenérték a szerződés időtartamára vonatkozóan (EUR)
Ryanair (első szerződés)	2003. május 1-jétől 2004. április 30-ig	(…)
Ryanair (második szerződés)	2003. május 1-jétől 2008. április 30-ig	(…)
Germanwings (első szerződés)	2003. október 26-tól 2006. október 31-ig	(…)
Germanwings (második szerződés)	2004. május 1-jétől 2008. április 30-ig	(…)
Volare	2003. október 26-tól 2007. március 31-ig	(…)
Icelandair	2004. június 6-tól 2009. március 31-ig	(…)
Norwegian Air Shuttle	2004. március 29-től 2009. március 31-ig	(…)
Aer Lingus	2004. március 30-tól 2009. március 31-ig	(…)

Forrás: a második szakértő tanulmánya.

(219) Amint az a fenti táblázatból kiderül, minden jelenérték pozitív. A jövedelmezőségi célok által vezérelt, körültekintő piacgazdasági befektető számára ezért ésszerű döntést jelentene, ha e szerződések feltételeit azok aláírásának időpontjában elfogadná.

(220) A V-Birddel kötött szerződésre ([64]) vonatkozó jelenérték meghatározása elmaradt. A második szakértő szerint e szerződés esetében nem állt rendelkezésre előzetes üzleti terv. A szerződés feltételei azonban a Volaréval megkötött szerződés feltételeihez nagyon hasonlóak. Mindkét szerződés közel ugyanakkor kelt, és közel ugyanolyan időtartamra (három és fél, illetve négy évre) szólt. A szerződések a repülőtéri díjak meghatározásához a 2003. évi díjszabás alkalmazását, valamint mind a Volare, mind a V-Bird esetében ugyanazt az […] EUR összegű hozzájárulás formájában nyújtott ösztönzést kötötték ki. A két szerződésben meghatározott működési feltételek igen hasonló légijárműmozgás-számot és ugyanazt a repülőgéptípust írták elő. E szerződések megkötésének időpontjában az is valószínűsíthető volt, hogy mindkét légitársaság hasonló kihasználtsági rátával számolhat. A szerződésekből eredő

([64]) A diszkont légitársaságokkal kötött szerződések közül ez az egyetlen, amelyre a hivatalos vizsgálati eljárás kiterjedt, de amely nem szerepel a 11. táblázatban.

forgalomnövekmény így összehasonlítható volt. Végül mindkét szerződés alapján feltételezhető volt, hogy az FBS számára hasonló működésiköltség-növekményt jelentenek. A két szerződés közötti hasonlóság alapján valószínűsíthető volt az a következtetés, hogy a V-Birddel kötött szerződés kiállja a piacgazdasági befektető próbáját.

(221) A V-Bird 2004. október 8-án beszüntette légi szállítási tevékenységét, és kérelmezte a csődeljárás megindítását, amelyre 2004. október 18-án került sor. A V-Birdöt 2005. január elején felszámolták. Nincs már tehát olyan vállalkozás, amelyet egy lehetséges állami támogatás a V-Birddel kötött szerződéssel kapcsolatosan közvetlenül vagy közvetve előnyben részesített volna.

(222) A fentiek alapján a 6. táblázatban felsorolt szerződések egyike sem foglal magában állami támogatást.

7.7. **Az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés (4. intézkedés) értékelése**

(223) Egyes érdekelt felek szerint az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés az easyJet számára a schönefeldi repülőtér B terminálja kizárólagos használatát biztosította, és más légitársaságokat kizárt a B terminálhoz való hozzáférésből.

(224) Az (55) preambulumbekezdésben említettek szerint az easyJet 2004 és 2007 között irodahelyiségek és utasfelvételi pultok formájában mintegy […] m^2 területet bérelt, ami a B terminál teljes területének […] %-át teszi ki. A B terminál nyilvánosan hozzáférhető területei (folyosók, csarnokok és a kávézó) más légitársaságok utasai számára is elérhetők, mivel a B terminál és az A terminál térben nincs különválasztva.

(225) Az európai és a nemzetközi repülőtereken az utasfelvételi területek meghatározott légitársaságok számára történő kijelölése és e területek közvetlen környezetében e légitársaságoknak márkahasználati és reklámjogok biztosítása általános gyakorlat, és az ilyen megállapodások széles körben elterjedtek.

(226) Különösen abban az esetben, ha egy adott repülőtérről vagy repülőtérre egy légitársaság vagy légitársaságok szövetsége jelentős számú utast szállít, üzemeltetési (és így üzleti) szempontból ésszerű, ha az érintett légitársaságok tevékenységét egyetlen terminálhoz kötik. Ezáltal mind a repülőtér, mind a légitársaság operatív folyamatai optimalizálhatók.

(227) Eszerint a repülőtér üzemeltetője a légitársaságnak nem feltétlenül nyújt gazdasági előnyt azáltal, hogy egy terminál minden utasfelvételi pultjának és irodahelyiségének a kizárólagos használatát biztosítja számára. Erről adott esetben csak akkor lenne szó, ha a repülőtér üzemeltetője a légitársaságnak olyan területek kizárólagos használatát biztosítaná, amelyek meghaladják a légitársaság szükségleteit (miközben más légitársaságokat hátráltatnak abban, hogy a ténylegesen rendelkezésre álló kapacitásokat használják), vagy ha a légitársaságnak felszámított bérleti díj túlzottan alacsony volna. Az alábbiakban kifejtettek szerint az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés egyik említett feltételnek sem felel meg.

(228) Légi szállítási tevékenységének a Schönefelden való megkezdése óta az easyJet volt messze a legmeghatározóbb légitársaság. 2004 és 2007 között az easyJet szállította az összes schönefeldi utas […]–[…] %-át. Már 2003-ban is úgy becsülték, hogy a forgalom tekintetében az easyJet lesz messze a legnagyobb légitársaság. Az easyJet azon szerződéses kötelezettsége alapján, hogy meghatározott számú repülőgépet állomásoztat a Schönefelden, az FBS megfelelően magas utasszámokkal számolhatott attól az időponttól kezdve, hogy az easyJet megkezdte légi szállítási tevékenységét.

(229) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet szerint a B terminál kapacitása évi 600 000 utas; ez a szám jelentősen alacsonyabb azon utasok számánál, akiket az easyJet 2004-től a várakozások szerint a Schönefeldről, illetve a Schönefeldre szállított ([…] millió ([65])). Ebből látható, hogy az FBS az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződéssel semmiképpen sem a „kapacitáshalmozás" stratégiáját folytatta, amelynek az a célja, hogy az easyJettel versengő többi légitársaságot távol tartsa a Schönefeldtől. 2006-ban a B terminálon […] millió utast szolgáltak ki, és mindez jelentős műszaki módosítások nélkül történt; ez az elméleti kapacitás több mint kétszerese. Az, hogy ilyen nagy utasforgalmat kezelni tudtak, mindenekelőtt annak volt köszönhető, hogy a terminál létesítményeit csak egy légitársaság használta, ezáltal az utasok áramlását optimalizálni tudta.

(230) A bérleti díj vonatkozásában a különböző repülőtereken alkalmazott bérleti díjakkal való összehasonlításnak nincs értelme, mivel a repülőterek kapacitás, piaci feltételek és a létesítmények minősége terén különbözőek. Az easyJet által fizetett bérleti díj konkrétan összhangban állt az FBS bérletidíj-rendszerével, engedmények nyújtása nélkül.

(231) A B terminálon az easyJet az utasfelvételi pultok területéért négyzetméterenként […] EUR-t, míg az irodaterületekért négyzetméterenként […] EUR-t fizetett. Más légitársaságokkal más terminálokon, hasonló létesítmények esetében hasonló díjakról állapodtak meg. A Germanwings például az A terminálon az utasfelvételi területekért négyzetméterenként szintén […] EUR-t fizetett. Az Aeroflotnak az A terminálon egy irodahelyiségért négyzetméterenként […] EUR-t számítottak fel. A B terminálon az easyJet előtt a Condor bérelt irodaterületeket, és a B terminál ugyanolyan jellegű létesítményeiért alacsonyabb bérleti díjat fizetett. Miközben az easyJet az irodaterületekért négyzetméterenként […] EUR-t fizetett, a Condornak négyzetméterenként csak […] EUR-t kellett fizetnie.

([65]) A második szakértő tanulmányának 22. oldalán található 2. táblázat.

(232) Ez az összehasonlítás alkalmas annak eldöntésére, hogy az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés tartalmazott-e gazdasági előnyt. Egy légitársaság repülőtéri működését, valamint a légitársaság és a repülőtér közötti alapvető pénzügyi kapcsolatokat szabályozó szerződéssel ([66]) ellentétben az utasfelvételi területekre és irodaterületekre vonatkozó bérleti szerződés olyan létesítményekhez való hozzáférésre vonatkozik, amelyek legalábbis egy meghatározott repülőtéren belül általában szokásos létesítményeknek tekinthetők. Az ilyen szerződésekben szabályozott bérleti díjak ezenkívül a repülőtéri díjakkal, a marketingtámogatásokkal és más pénzügyi ösztönzőkkel összehasonlítva alacsonyabb összegeket tesznek ki. A repülőtér üzemeltetőjének ezért nincs érdemi késztetése arra, hogy személyre szabott bérleti díjakat állapítson meg, vagy a légitársaságokkal a lehető legmagasabb bérleti díjakban állapodjon meg. A repülőtér üzemeltetőjének gazdasági érdeke sokkal inkább abban áll, hogy egy adott légitársaság működését egyetlen helyhez kösse, hogy ügyfele érdekében biztosítsa a működési hatékonyságot. Ez különösen abban az esetben érvényes, ha a repülőtér üzemeltetője, mint például az FBS, légitársaságokat próbál megnyerni és azokat forgalmuk növelésére próbálja ösztönözni.

(233) Az érdekelt felek érveivel szemben így nem lenne ésszerű, ha a légitársaságok számára pályázati eljárások alapján jelölnének ki területeket. Ez a gyakorlat az európai repülőtereken valójában nagyon szokatlannak tűnik. A jövedelmezőségi kilátások által vezérelt, körültekintő repülőtér-üzemeltetőtől elvárt magatartás abban áll, hogy a repülőtéren működő fontos légitársaságok mindegyike számára a kapacitás és más jellemzők tekintetében megfelelő területeket találjanak, és a repülőtéren szokásos gyakorlattal összhangban álló, arányos bérleti díjakat számoljanak fel.

(234) Egy adott bérleti díj mértéke ezért nem jelent gazdasági előnyt, ha többnyire megfelel a repülőteret használó, más légitársaságoknak felszámolt bérleti díjaknak, és az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés esetében erről van szó.

(235) A repülőtér üzemeltetője szempontjából ésszerű továbbá, ha az ilyen szerződéseket a légitársaság repülőtéri működését szabályozó „főszerződés" időtartamának megfelelő időtartamra kötik, és az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés esetében erről van szó.

(236) A poggyászszállító berendezés tekintetében az A terminálon és a B terminálon üzemelő rendszer műszaki szempontból egyforma; egyetlen eltérés van közöttük: a B terminál poggyászszállító berendezése magában foglal egy beépített röntgenberendezést is. A berendezést a német szövetségi rendőrség kérésére építették be. Ellenkező esetben a B terminál működési engedélyét visszavonták volna. A B terminál poggyászszállító berendezésének műszaki felszereltsége az easyJetnek nem nyújt olyan operatív előnyt, mint például a poggyászok gyorsabb vagy zökkenőmentesebb be- vagy kirakodása. Sokkal inkább integrált röntgenellenőrzést tesz lehetővé, ami azonban nem befolyásolja a légitársaság utasfelvételi eljárását.

(237) Az integrált biztonsági rendszer valójában az easyJetnek inkább operatív nehézséget jelent. Ha egy poggyásszal szemben kifogás merül fel, ami kézi ellenőrzést igényel, az utast ismét a B terminál ellenőrző termébe kell szólítani. Az utas ebben az időpontban azonban már az indulási váróteremben tartózkodik, így őt itt kell tájékoztatni és vissza kell vinni. Ez időigényes eljárás, ami miatt a Schönefeld a legkésőbbi utasfelvételi időpontot a B terminál utasai esetében legalább 30 percben adta meg. Az easyJet jelenlegi gyakorlata szerint ez 40 perc, mivel ellenkező esetben a folyamatok időben történő lezárása nem garantálható. Az A terminálon nincsenek ilyen korlátok. Az indulás előtti 20 perces időkorlát itt szokásos gyakorlatnak számít, és műszaki szempontból nem okoz problémát.

(238) További gondot jelent, hogy a B terminál és az A terminál poggyászszállító berendezése a meghibásodás gyakoriságában különbözik egymástól. Az integrált biztonságtechnikából és az abból adódó összetettségből eredően a B terminál poggyászszállító berendezése 2004 májusa és decembere között az üzemidő […] %-ában, míg az A terminál poggyászszállító berendezése az üzemidő […] %-ában volt üzemkész.

(239) Mindezek alapján az a következtetés vonható le, hogy az easyJettel kötött 2004. évi bérleti szerződés egyik feltétele sem nyújtott gazdasági előnyt. Ez a szerződés tehát nem minősül állami támogatásnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Németország által az alábbi a)–l) pontban említett vállalkozások számára nyújtott következő intézkedések az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek állami támogatásnak:

a) az 1992. augusztus 6-án a Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH és a Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH között létrejött befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés;

b) a 2003. december 19-én a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és az easyJet Airline Company Ltd. között létrejött szerződés;

([66]) Mint az easyJettel kötött 2003. évi szerződés.

c) a 2003. március 31-én a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és a Ryanair Limited között létrejött szerződés;

d) a 2004. április 28-án a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és a Ryanair Limited között létrejött szerződés;

e) a 2003. október 14-én a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és a Germanwings GmbH között létrejött szerződés;

f) a 2004. december 23-án a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és a Germanwings GmbH között létrejött szerződés;

g) a 2003. október 22-én a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és a Volare Airlines S.p.A. között létrejött szerződés;

h) a 2003. november 3-án a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és a V-Bird Airlines B.V. között létrejött szerződés;

i) a 2004. június 6-án a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és az Icelandair Reykjavik Airport között létrejött szerződés;

j) a 2004. május 17-én a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és a Norwegian Air Shuttle AS között létrejött szerződés;

k) a 2004. május 13-án a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és az Aer Lingus Limited között létrejött szerződés;

l) a 2004 márciusában a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és az easyJet Airline Company Ltd. között létrejött, a schönefeldi repülőtér B terminálján bizonyos területek és létesítmények használatáról szóló bérleti szerződés.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Németországi Szövetségi Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. február 20-án.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök