II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1469 HATÁROZATA

(2014. július 23.)

az SA.30743 (2012/C) (korábbi N 138/10) számú ügyben – Németország A lipcse-hallei repülőtér infrastrukturális projektjeinek finanszírozása (2)

(az értesítés a C(2014) 5071. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol 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 felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a fent említett rendelkezéseknek megfelelően ([2]),

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2010. április 12-i levelében Németország jogbiztonsági okokból bejelentette a Bizottságnak, hogy a Mitteldeutsche Flughafen AG (a továbbiakban: MFAG) és a Flughafen Leipzig/Halle GmbH (a továbbiakban: FLH) javára tőkeinjekciót kíván végrehajtani. Németország arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy a bejelentett tőkeinjekciót a Bizottság jóváhagyásától függően hajtja végre. Az erre vonatkozó döntésig a projektet tulajdonosi kölcsönből finanszírozzák, amelyet Németország szerint piaci feltételek mellett nyújtottak.

(2) A Bizottság 2010. június 10-i, 2010. november 26-i és 2011. március 3-i leveleiben további tájékoztatást kért a bejelentett intézkedésekkel kapcsolatban (ideértve a tulajdonosi kölcsön feltételeit is). 2010. szeptember 29-én, 2011. január 4-én és 2011. április 26-án Németország kiegészítő információkat nyújtott be.

(3) 2011. június 15-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Németországot, hogy az FLH-nak nyújtott tulajdonosi kölcsönökre és a tervezett tőkeinjekcióval kapcsolatban az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) megindításáról határozott. Németország 2011. augusztus 15-én nyújtotta be észrevételeit az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban.

(4) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. ([3]) A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy a szóban forgó intézkedés kapcsán a közzétételt követő egy hónapon belül nyújtsák be észrevételeiket.

([1]) 2009. december 1-jei hatállyal az EK-Szerződés 87. és 88. cikke helyébe az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107., illetve 108. cikke lépett. A két-két cikk lényegét tekintve azonos. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107. és 108. cikkére történő hivatkozásokat – adott esetben – az EK-Szerződés 87., illetve 88. cikkére történő hivatkozásként kell érteni. Az EUMSZ bizonyos terminológiai változásokat is bevezetett, például a „Közösség” helyébe az „Unió”, a „közös piac” helyébe pedig a „belső piac” kifejezés lépett. Ez a határozat az EUMSZ szóhasználatát követi.

([2]) HL C 284., 2011.9.28., 6. o.

([3]) Lásd a 2. lábjegyzetet.

(5) A Bizottság 34 érdekelt féltől kapott az említett intézkedésre vonatkozó észrevételeket. Az észrevételeket 2011. november 21-én továbbította Németországnak. Németországnak ezekre egy hónapon belül kellett válaszolnia. A Bizottság 2011. december 20-án megkapta Németország észrevételeit.

(6) 2012. március 14-én a Bizottság további tájékoztatást kért. Erre 2012. április 26-án kapott választ Németországtól.

(7) A Bizottság 2012. május 15-én, 2012. július 20-án és 2012. december 21-én további tájékoztatást kért. Ezekre Németország 2012. június 28-i, 2012. szeptember 10-i és 2013. január 15-i levelében válaszolt.

(8) 2014. március 31-én a Bizottság elfogadta a 2014. évi légi közlekedési iránymutatást ([4]), amely az 1994. évi légi közlekedési iránymutatás ([5]) és a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás helyébe lépett ([6]). 2014. április 15-én a Bizottság felhívást tett közé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, amelyben felhívta az érdekelt feleket, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás közzétételi dátumát követő egy hónapon belül nyújtsák be az iránymutatásnak a szóban forgó esetben való alkalmazására vonatkozó észrevételeiket ([7]).

(9) 2014. április 14-én a Bizottság további tájékoztatást kért a támogatás összeegyeztethetőségének értékelésére vonatkozó általános elveknek a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás figyelembevételével történő alkalmazásáról. Németország 2014. május 19-i, 2014. május 26-i, 2014. július 10-i és 2014. július 11-i levelében válaszolt.

(10) 2014. július 17-i levelével Németország jóváhagyta, hogy a Bizottság angol nyelven fogadja el és jelentse be ezt a határozatot.

2. **AZ INTÉZKEDÉSEK ISMERTETÉSE**

2.1. A VIZSGÁLAT ÉS AZ INFRASTRUKTURÁLIS PROJEKT HÁTTERE

2.1.1. **A lipcse-hallei repülőtér**

(11) A lipcse-hallei repülőtér a közép-németországi Szászország szabadállamban található. A repülőteret az FLH ([8]) üzemelteti, amely az MFAG ([9]) leányvállalata. Az MFAG holdingtársaság, amelynek négy leányvállalata van (FLH, Dresden Airport GmbH és PortGround GmbH).

(12) Németország újraegyesítését követően főtervet dolgoztak ki a repülőtér fejlesztésére. A tervben szerepelt egy két futópályás rendszer jövőbeli megépítése. 1997-ben jóváhagyták az északi futópálya megépítését. 2004-ben a tulajdonosok határoztak a déli futópálya megépítésének finanszírozásáról ([10]).

(13) A déli futópálya 2007. évi átadását követően a DHL Express Brüsszelből Lipcsébe helyezte át európai központi tevékenységét. A DHL Express mellett a lipcse-hallei repülőteret használja a Lufthansa Cargo, továbbá más légi teherszállító társaságok is. Ennek köszönhetően a lipcse-hallei repülőtér 2011-ben a Frankfurt am Main-i repülőtér után Németország második legnagyobb légi teherszállítást végző repülőtere lett. Az 1. táblázat a repülőtéren zajló légi utas- és teherszállítás alakulását foglalja össze 2006-tól.

([4]) A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).

([5]) Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedést érintő állami támogatásokra való alkalmazása (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.)

([6]) A Bizottság közleménye a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokról (HL C 312., 2005.12.9., 1. o.).

([7]) HL C 113., 2014.4.15., 3. o.

([8]) Az FLH fő tulajdonosa a Mitteldeutsche Flughafen AG, amely az FLH-ban 94 %-os részesedéssel rendelkezik. A többi részesedés Szászország szabadállam, Nordsachsen járás és Schkeuditz város tulajdonában van. A társaságnak nincsenek magánszemély tulajdonosai.

([9]) Az MFAG tulajdonosai: Szászország szabadállam: 76,64 %, Szász-Anhalt tartomány: 18,54 %, Drezda: 2,52 %, Halle: 0,2 %, Lipcse: 2,1 %. A társaságnak nincsenek magánszemély tulajdonosai.

([10]) Az FLH hatósági tulajdonosai által az új déli futópálya megépítésére és egyéb intézkedések finanszírozására irányuló, 2006-ig elhatározott 350 millió EUR összegű tőke-hozzájárulás vizsgálata már megtörtént; ennek alapján a Bizottság C-48/06. (ex N 227/06)sz., *DHL és lipcse-hallei repülőtér* ügyben hozott 2008. július 23-i 2008/948/EK határozata (HL L 346., 2008.12.23., 1. o.) a tőke-hozzájárulásokat a belső piaccal összeegyeztethetőnek találta, így azokra a jelen vizsgálat nem terjed ki.

1. táblázat

A légi utas- és teherszállítás alakulása a lipcse-hallei repülőtéren (2006–2013)

Év	Utasforgalom alakulása	Légi teherszállítási és postai szolgáltatások (tonna)	Repülőgép-forgalom (teher- és utasszállítás)
2006	2 348 011	29 330	42 417
2007	2 723 748	101 364	50 972
2008	2 462 256	442 453	59 924
2009	2 421 382	524 084	60 150
2010	2 352 827	663 059	62 247
2011	2 266 743	760 355	64 097
2012	2 286 151	863 665	62 688
2013	2 240 860	887 101	61 668

Forrás: Lipcse-hallei repülőtér (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Az infrastrukturális beruházási program áttekintése**

(14) A tulajdonosi kölcsön és a tőkeinjekció célja a 2. táblázatban összefoglalt, 255,6 millió EUR összegű infrastrukturális és infrastruktúrával kapcsolatos intézkedések finanszírozása.

2. táblázat

A lipcse-hallei repülőtér infrastrukturális beruházási programjának áttekintése

Elem	Megnevezés	Tervezett/várható költség (EUR)
M1	Terület vásárlása/áttelepítés/zajcsökkentés/kapcsolódó tájvédelmi tervezés	[…] (*)
M2	Hajtóműpróbázó létesítmény	(…)
M3	E7 Gurulóút és felüljáró	(…)
M4	Északi fel- és leszálló futópálya bővítése: tervezési költségek	(…)
M5	A „Victor” gurulóút megépítését előkészítő tereprendezés, valamint új tűzvédelmi állomásépület és I. sz. többcélú hangár	(…)
M6	„Victor” párhuzamos gurulóút	(…)
M7	További jégmentesítő helyek	(…)
M8	Helikopter-repülőtér	(…)
M 9.1 – M 9.4	Egyéb infrastrukturális intézkedések: Az I. sz. ellenőrzési pont átépítése Funkcionális biztonsági épület Műszaki eszközök beszerzése Állat-egészségügyi határállomás	(…)

Elem	Megnevezés	Tervezett/várható költség (EUR)
M10	További zajcsökkentés	(…)
M11	A délkeleti zóna nyilvános területeinek fejlesztése (I. fázis)	(…)
M12	A déli bővítésre vonatkozó végső tervezési eljárás	(…)
M13	Északi forgalmi előtér bővítése	(…)
M14	Keleti forgalmi előtér bővítése	(…)
M15	Infrastruktúra-átalakítás	(…)
M16	Egyéb infrastrukturális intézkedések: Hangárbővítés az északi zónában (M16.1) Új gépterminál és kisgéphangár építése (M16.2)	(…)
	Összesen	**255,625 millió EUR**

(*) Szakmai titoktartási kötelezettség alá esik.

(15) M1 – Átfogó zajcsökkentő intézkedések (ideértve terület vásárlását, az áttelepítést, a kapcsolódó tájvédelmi tervezést): a déli futópályára és forgalmi előterekre vonatkozó végső tervezési határozat ([11]) értelmében a lipcse-hallei repülőtérnek zajcsökkentő intézkedéseket kell végrehajtania az éjszakai zajvédelmi övezetben. Az éjszakai zajvédelmi övezet eredetileg mintegy 211 km^2-re és 6 000 lakóépületre terjedt ki. Az éjszakai zajvédelmi övezet 2009. február végi első újraszámítását követően az eredeti védelmi övezetet további megközelítőleg 4 000 lakóházra kell kiterjeszteni.

(16) M2 – Hajtóműpróbázó létesítmény: a lipcse-hallei repülőtér új hajtóműpróbázó létesítménye 2007 és 2008 között épült. A lipcse-hallei repülőtér napi 24 órában működik, ezért olyan létesítményre van szükség, ahol a repülőgépek hajtóműpróbája minden napszakban elvégezhető. A hajtóműpróbázó létesítményt a zajkibocsátás csökkentése érdekében zárt építményként alakították ki.

(17) M3 – E7 Gurulóút és felüljáró: az E7 gurulóút és felüljáró a repülőtér keleti zónájában épült a meglévő gurulóutak és felüljárók tehermentesítése, valamint baleset vagy műszaki hiba esetén alternatív útvonal biztosítása céljából. Technikai okokból az infrastrukturális projektet három részprojektre osztották: a felüljáró ([12]), a gurulóút és a műszaki berendezések (világítás) kivitelezésére. A projekt munkálatai 2008-ban kezdődtek meg.

(18) M4 – Az északi fel- és leszálló futópálya bővítése (tervezési költségek) a jelenlegi 3 600 méterről 3 800 méterre: az északi futópálya bővítésének célja, hogy a nagy maximális felszállósúllyal (MFS) rendelkező teherszállító repülőgépek terhelési korlátozások nélkül szállhassanak fel. Az infrastrukturális projekt tervezése 2008-ban kezdődött meg.

(19) M5 – A „Victor” gurulóút megépítését előkészítő tereprendezés, valamint új tűzvédelmi állomásépület és I. sz. többcélú hangár: a tűzoltósági épületet és a többcélú hangárt le kell bontani és újjá kell építeni. Az I. sz. többcélú hangár és a tűzvédelmi állomásépület átépítésének munkálatai 2009 májusában kezdődtek meg. Az új többcélú hangárt a téli üzemi felszerelések tárolására fogják használni. A munkálatok keretében tűzoltósági oktatóközpont is épül.

([11]) Az illetékes német hatóság 2004. november 4-i végső tervezési határozata a déli fel- és leszálló futópályára, valamint forgalmi előtérre vonatkozóan, valamint a határozat 2005. december 9-i első módosítása.

([12]) A lipcse-hallei repülőtérnek két olyan gurulóútja van, amely közlekedési útvonalat keresztez (A14-es autópálya, gyorsvasúti pálya, négysávos autóút), így a gurulóutak számára felüljárót kell építeni.

(20) M6 – „Victor" párhuzamos gurulóút: a bejelentés szerint a „Victor" párhuzamos gurulóút két meglévő gurulóút közötti megépítése alapvető fontosságú a lipcse-hallei repülőtér kapacitásának további bővítéséhez, valamint ahhoz, hogy a repülőtér délnyugati zónájának kapacitása csúcsidőben és keleti időjárás esetén biztosítható legyen.

(21) M7 – További jégmentesítő helyek: a további jégmentesítő helyekre a repülőgépek zökkenőmentes jégmentesítéséhez, valamint az elégtelen infrastruktúra miatti késések elkerülése érdekében van szükség.

(22) M8 – Helikopter-repülőtér: 2008–2009-ben a lipcse-hallei repülőtéren burkolati átalakítással és jelöléssel helikopter-parkoló létesült, amelyet légi mentéshez, illetve sürgősségi műveletek bázisaként használnak.

(23) M9.1 – Az I. sz. ellenőrzési pont átépítése: az I. sz. ellenőrzési pont átépítése az Európai Parlament és a Tanács 2320/2002/EK rendeletének ([13]) való megfelelés érdekében szükséges. Ez az ellenőrzési pont lesz a bázisa a repülőtér-védelemmel kapcsolatos valamennyi szervezési tevékenységnek (belépési engedélyek és kulcsok kezelése, biztonsági oktatás, irányítási feladatok), ellenőrzésnek (személy- és rakományellenőrzés) és biztonsági szolgáltatásnak (pl. látogatói szolgáltatások, VIP).

(24) M9.2 – Funkcionális biztonsági épület: az új biztonsági épületet a szövetségi rendőrség, a regionális rendőrség, a vámhatóság és a Deutscher Wetterdienst (a német meteorológiai szolgálat) fogja használni.

(25) M9.3 – Műszaki eszközök beszerzése: az új infrastruktúrához illeszkedően a lipcse-hallei repülőtérnek további téli üzemi felszereléseket, valamint tűzoltó felszereléseket kell beszereznie. A repülőteret körülvevő kerítést ezenkívül utólagosan fel kell szerelni intelligens mozgásérzékelésre alkalmas érzékelőkkel és digitális videokamerás megfigyelőrendszerrel.

(26) M9.4 – Állat-egészségügyi határállomás: a projekt a repülőtér területén különálló, állat-egészségügyi eszközökkel felszerelt, a harmadik országokból származó export/import állatok elhelyezésére szolgáló épület kialakítására irányul.

(27) M10 – További zajcsökkentés: a lipcse-hallei repülőtér – főként a légi fuvarozás terén – tervezett forgalomnövekedésére tekintettel a repülőtér bővítésével középtávon várhatóan további zajcsökkentő intézkedésekre (és kapcsolódó munkálatokra) lesz szükség.

(28) M11 – A délkeleti zóna nyilvános területeinek fejlesztése (I. fázis): a lipcse-hallei repülőtér meglévő nyilvános földi létesítményeinek (hangár és üzemi épület) keleti oldalával szomszédos területeken 2010-re teljes körűen ki kell építeni az áram- és vízellátást, valamint a szennyvíz- és csapadékvíz-elvezetést. Az ezzel kapcsolatos munkálatok 2008-ban kezdődtek meg. Ha a légiáru-átrakó terminálnál jelenleg található körforgalomnak a közúthálózattal való összekapcsolása megtörtént, további zajcsökkentő intézkedésekre lesz szükség.

(29) M12 – A déli bővítésre vonatkozó végső tervezési eljárás: a lipcse-hallei repülőtér déli futópályáját (3 600 méter) és forgalmi előterét hosszú távon bővíteni kell. Ehhez végső tervezési eljárásra lesz szükség.

(30) M13 – Északi forgalmi előtér bővítése: 2020-ig tizenkét új állóhely megépítését tervezik. A repülőtér északi zónájában fejlesztett terminállétesítmények lehetővé teszik a repülőgép-forgalom egyenletesebb eloszlását a két futópálya között.

(31) M14 – Keleti forgalmi előtér bővítése: a keleti forgalmi előtér határát délebbre helyezik, hogy biztosítsák a futópálya-felhasználáshoz szükséges akadálymentes területeket. A forgalmi előtérnek ezenkívül kapcsolódnia kell a gurulóút-rendszerhez és a jégmentesítő pontokhoz is.

(32) M15 – Infrastruktúra-átalakítás: az északi zóna terminállétesítményeit át kell alakítani annak szem előtt tartásával, hogy az északi zónában új forgalmi előtér épül, és a zónába teherszállítási funkciókat helyeznek át. Ennek érdekében a hangárt és a szükséges kiegészítő funkciókat az F kategóriájú repülőgépekhez kell igazítani.

(33) M16.1 – Hangárbővítés az északi zónában: ennek kapcsán új forgalmi előtér építése az északi zónában, teherszállítási funkciók áthelyezése a zónába és karbantartó állomások kialakítása.

([13]) Az Európai Parlament és a Tanács 2002. december 16-i 2320/2002/EK rendelete a polgári légiközlekedés biztonsága területén közös szabályok létrehozásáról (HL L 355., 2002.12.30., 1. o.).

(34) M16.2 – Új gépterminál és kisgéphangár építése: Új gépterminál és kisgéphangár építése szükséges. A korábbi gépterminált az új déli futópálya építésekor elbontották.

2.2. A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK ÉS A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

(35) Az eljárás megindításáról szóló határozat a lipcse-hallei repülőtér beruházási projektjének (infrastrukturális és infrastruktúrához kapcsolódó intézkedéseinek) finanszírozására irányuló alábbi intézkedéseket vizsgálta:

i. az FLH-nak nyújtott tulajdonosi kölcsönök, amelyek összege elérheti a 255,6 millió EUR-t („részben már megvalósult áthidaló finanszírozás”);

ii. az FLH javára végrehajtott 255,6 millió EUR összegű tőkeinjekció.

(36) A Bizottságnak kételyei vannak azt illetően, hogy a bejelentett infrastrukturális intézkedések állami hatáskörbe tartozó feladatnak tekinthetők-e, így azt illetően is, hogy finanszírozásuk nem minősül-e állami támogatásnak.

(37) A Bizottság megállapította, hogy az MFAG-nak nyújtott tulajdonosi kölcsönök és tőkeinjekciók nem minősülnek állami támogatásnak, mivel a forrásokat mindkét esetben az FLH-nak kívánják továbbadni. Az MFAG mindössze az FLH-nak szánt forrásokat közvetítő társaságnak tekinthető, és nem a támogatás kedvezményezettjének.

2.2.1. **Az FLH-nak nyújtott tulajdonosi kölcsönök**

(38) Az infrastrukturális és infrastruktúrához kapcsolódó projekteket először tulajdonosi kölcsönből finanszírozzák, amelyet kizárólag azt követően tőkésítenek, hogy a finanszírozási intézkedéseket az Európai Bizottság jóváhagyta. A 2006 és 2011 között ([14]) az FLH-nak nyújtott tulajdonosi kölcsönök együttes összege […] millió EUR.

(39) A 2006 és 2008 között nyújtott tulajdonosi kölcsönök feltételeit a Sachsen LB és az MFAG közötti hitelmegállapodás alapján határozták meg. A kölcsönök alapkamata a 3 hónapos EURIBOR, amelyhez […] bázispontos kockázati felár járul. 2009-ben a kölcsönök alapkamata a 3 hónapos EURIBOR, amelyhez […] bázispontos kockázati felár járul. 2010-ben a kölcsönök alapkamata a 3 hónapos EURIBOR, amelyhez […] bázispontos kockázati felár járul.

A támogatás meglétének előzetes bizottsági értékelése

(40) Az FLH-nak nyújtott tulajdonosi kölcsönök támogatás-jellegével kapcsolatban a Bizottság kétségét fejezte azt illetően, hogy az FLH tulajdonosi kölcsöneit a piacon szokásosan elérhető feltételekkel nyújtották-e. Így különösen a hasonló hitelmegállapodásokkal kapcsolatban a Bizottság kétségét fejezte ki azt illetően, hogy az e-mailben, kötelező jogi erejű hitelmegállapodás megkötésének szándéka nélkül, továbbá a nemteljesítés valószínűségének és a biztosítékkal történő fedezés kapcsolódó vizsgálata nélkül adott tájékoztató ajánlatok megbízható piaci referenciának tekinthetők-e.

(41) Piaci referencia hiányában a Bizottság a referencia-kamatlábról szóló 2008. évi közleménye ([15]) szerinti helyettesítő kamatlábra alapozta az értékelését. Az FLH és a kölcsönök mögé bevont biztosítékok minősítésének hiányában tehát az FLH tulajdonosi kölcsöneinek feltételei előnyösebbnek tűntek a Bizottság által a piaci kamatláb helyettesítésére a referencia-kamatlábról szóló 2008. évi közlemény alkalmazásával megállapított kamatlábnál.

(42) Az esetleges támogatási elem a piaci kamatláb és a tényleges kamatláb különbözete.

2.2.2. **Az FLH javára végrehajtott tőkeinjekciók**

(43) Az FLH javára végrehajtott, az infrastrukturális és infrastruktúrával kapcsolatos intézkedések (lásd a 2. táblázatot) finanszírozására irányuló tőkeinjekciókhoz a Bizottság jóváhagyása szükséges. Ebből adódóan az FLH tulajdonosi kölcsöneinek tőkésítését csak a támogatás jóváhagyását követően tervezik.

(44) Az infrastrukturális és infrastruktúrával kapcsolatos projektek költségeinek megtérítésére irányuló finanszírozás teljes összege 255,6 millió EUR. Az MFAG tőketartalékában összesen 240,3 millió EUR-t helyeznek el, amelyet az FLH-nak való átadásra különítenek el az utóbbi tőkeemelése (saját tőketartalékának növelése) céljából. Az FLH tulajdonosai a fennmaradó összeget közvetlenül fizetik be az FLH tőketartalékába.

([14]) 2011. április 1-ig.

([15]) A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.).

(45) Németország szerint a tőkeinjekciókat üzleti terv és hosszú távú jövedelmezőségi elvárások nélkül hajtják végre.

(46) A tervezett tőkeinjekciókból finanszírozandó infrastrukturális projektek némelyikét már megkezdték annak ellenére, hogy a hatósági tulajdonosok mindegyik esetben úgy nyilatkoztak, hogy az intézkedéseket a munkálatok megkezdése előtt kívánják finanszírozni. Magukra a tőkeinjekciókra még nem került sor.

A támogatás meglétének előzetes bizottsági értékelése

(47) A tőkeinjekciók támogatás-jellegével kapcsolatban a Bizottság kétségét fejezte ki azt illetően, hogy hosszú távú jövedelmezőségi elvárások hiányában az FLH tulajdonosai piacgazdasági szereplőként jártak-e el. Ezért a Bizottság kétségbe vonta, hogy a tőkeinjekciók nem minősülnek állami támogatásnak.

2.2.3. **A támogatás összeegyeztethetősége**

(48) Mivel az FLH tulajdonosi kölcsönei és az azokat követő tőkeinjekciók állami támogatásnak minősülhetnek, a Bizottságnak meg kellett vizsgálnia, hogy a támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető-e a belső piaccal. Ezzel kapcsolatban a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás összefoglalta a repülőtéri infrastruktúra finanszírozásához az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint nyújtott támogatás összeegyeztethetőségi vizsgálatára vonatkozó közös alapelveket.

(49) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megállapította, hogy a vizsgált esetben teljesülnek a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban rögzített bizonyos feltételek. Ebben a tekintetben a Bizottság megállapította, hogy a támogatás megfelel egy világosan meghatározott általános érdekű célkitűzésnek, különösen azért, mert javítja a régió összeköttetését az árufuvarozási szolgáltatások terén, és kedvező hatással van a helyi fejlődésre. A repülőtér fejlődésével kapcsolatban várható kedvező fejleményekre tekintettel a Bizottság megállapította, hogy a repülőtér középtávon jó kilátásokkal rendelkezik a kihasználtság terén, és hogy az infrastruktúra-fejlesztési programra szükség van.

(50) Az eljárás megindításáról szóló határozatban azonban a Bizottság kétségét fejezte ki azt illetően, hogy a szóban forgó infrastrukturális intézkedések arányosak-e a kitűzött céllal. Ezenkívül a Bizottság aggodalmának adott hangot azzal kapcsolatban, hogy a repülőtér nem minden felhasználó számára biztosít egyenlő feltételek melletti és megkülönböztetéstől mentes hozzáférést. A Bizottság kijelentette továbbá, hogy mivel légi teherszállítást végző szakosodott repülőtérként az FLH versenyben áll más tagállamok repülőtereivel, egyelőre nem állapítható meg, hogy a kereskedelem fejlődése nem sérül-e a közös érdekkel ellentétes mértékben. Ezenfelül a Bizottságnak kétségei voltak a támogatás szükségességével és arányosságával kapcsolatban is.

(51) Ebből következően a Bizottság kétségét fejezte ki azt illetően, hogy a bejelentett intézkedések finanszírozása a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében.

3. **NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

3.1. A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK HÁTTERE

(52) Észrevételeiben Németország először a vizsgált intézkedések hátterét mutatta be részletesebben. Ezzel összefüggésben kijelentette, hogy a lipcse-hallei repülőtér továbbfejlesztéséről már az 1990. évi újraegyesítési egyezmény is rendelkezett. Németország szerint főtervet dolgoztak ki a repülőtér fejlesztésére, és két párhuzamos futópályából álló rendszer fejlesztéséről döntöttek. Németország kifejtette továbbá, hogy az északi futópálya építését 1997-ben hagyták jóvá és 2000-ben kezdte meg működését, míg a déli futópálya építését 2004-ben hagyták jóvá és 2007-ben kezdte meg működését.

(53) Ennek alapján Németország kijelentette, hogy párhuzamos futópálya-rendszerének és több nagy légi teherárufuvarozó áttelepülésének köszönhetően a lipcse-hallei repülőtér a második legnagyobb légi teherszállítási központtá válhatott Németországban. Ezzel összefüggésben Németország kijelentette, hogy a repülőtér 2010 óta folyamatosan Európa egyik legfontosabb légiáru-átrakodási központja. Németország hozzátette, hogy a repülőtéren jelenleg 133 vállalkozás folytat tevékenységet, amelyek 2010-ben összesen 5 106 főt foglalkoztattak (ez 2009-hez képest 14,4 %-os növekedést jelent).

(54) Németország véleménye szerint a repülőtér ezért elősegíti a régió gazdasági fejlődését, és fontos szerepet játszik a regionális foglalkoztatásban. Németország hangsúlyozta, hogy mindezt megerősíti a repülőtér árbevételének és teherforgalmának növekedése: 2005 és 2009 között az FLH árbevétele 47 millió EUR-ról 80 millió EUR-ra nőtt. Az áruforgalom kapcsán Németország kijelentette, hogy más repülőterekkel összehasonlítva a lipcse-hallei repülőtér folyamatos növekedést ér el (2007-ben a feldolgozott rakomány mennyisége 101 364 tonna volt, amely 2008-ban

442 453, 2009-ben 524 084, majd 2010-ben 663 059 tonnára nőtt). Állítását kiegészítve Németország rámutatott, hogy a légi teherszállítás forgalma 2009-ben 18,5 %-kal, míg 2010-ben 26,5 %-kal nőtt. Németország szerint az áruforgalomban további növekedés várható. Erre vonatkozóan Németország közölte, hogy 2020-ra a repülőtéren évente várhatóan mintegy 820 000 tonna légiárut kezelnek majd. ([16]) Németország azonban hozzátette, hogy az előrejelzés már 2015-ben teljesül. ([17])

(55) Ezenkívül Németország kijelentette, hogy a repülőtér utasforgalma fokozatosan nőtt az elmúlt években (az utasok száma 2002-ben 1 988 854, 2007-ben 2 723 748 fő volt). Az utasforgalom 2007 óta tapasztalható csökkenése ellenére (2010-ben mindössze 2 352 827 fő volt) Németország szerint az éves utasforgalom közép- és hosszú távon emelkedni fog, és 2020-ra várhatóan eléri a 4,6 millió főt.

(56) Németország közölte, hogy az Unió számos más repülőterével, így Németország három nagy légi teherszállítást végző repülőterével (Frankfurt am Main, Köln-Bonn és München) szemben a lipcse-hallei repülőtér a kereskedelmi célú légiáru-forgalomra korlátlan éjszakai repülési engedéllyel rendelkezik. Németország szerint a repülőtérnek részben emiatt vannak jó kilátásai a jövőt illetően. Németország rámutatott továbbá arra, hogy a Szövetségi Közigazgatási Bíróság (Bundesverwaltungsgericht) 2012. április 4-i ítéletében helybenhagyta a legnagyobb németországi légi teherszállítási központra, a Frankfurt am Main-i repülőtérre vonatkozó éjszakai repülési tilalmat. Németország közlése szerint a Frankfurt am Main-i repülőtéren ennek megfelelően 23.00 és 5.00 óra között teljes körű fel- és leszállási tilalom van érvényben.

(57) Németország kijelentette továbbá, hogy az FLH a tervezett infrastrukturális intézkedéseket nem képes saját forrásból finanszírozni. Ezzel összefüggésben Németország hangsúlyozta, hogy az egykori Német Demokratikus Köztársaság időszakából eredő beruházási lemaradás miatt a repülőtérnek a Németország nyugati területein található repülőterekhez képest sokkal rövidebb idő alatt kell beruházásokat végrehajtania. Németország szerint így az FLH saját forrásaiból a beruházások volumene (225,6 millió EUR) és a repülőtér éves árbevétele (2009-ben 80 millió EUR) közötti számottevő különbség miatt különösen a jelentős rövid távú beruházások nem finanszírozhatók.

3.2. A GAZDASÁGI TEVÉKENYSÉG ÉS AZ ÁLLAMI HATÁSKÖRBE TARTOZÓ FELADATOK FOGALMA

3.2.1. **A gazdasági tevékenység fogalma és az állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazhatósága a repülőtéri infrastruktúrára**

(58) Németország először felhívta a figyelmet arra, hogy nem ért egyet a Bizottság azon álláspontjával, amely szerint a repülőtéri infrastruktúra kiépítése gazdasági tevékenységnek minősül. Németország szerint ezért a bejelentett intézkedések nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

(59) Ezzel kapcsolatban Németország kijelentette, hogy a vállalkozásnak az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett fogalma nem irányadó a repülőterekre, legalábbis ami a repülőtéri infrastruktúra finanszírozását illeti. Németország hangsúlyozta, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítése nem gazdasági tevékenységnek, hanem általános közlekedés-, regionális és gazdaságpolitikai intézkedésnek minősül. Németország az 1994. évi légi közlekedési iránymutatás 12. pontjára hivatkozott, amely kimondja, hogy „az infrastrukturális projektek […] megvalósítása vagy bővítése olyan gazdaságpolitikai intézkedés, amelyet a Bizottság nem vizsgálhat a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó előírásainak alapján. Az infrastruktúra-fejlesztésre vonatkozó döntésekre a jelen közlemény alkalmazási köre nem terjed ki”, majd azzal érvelt, hogy a rendelkezés a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban is szerepel.

(60) Németország azt állította továbbá, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítése nem minősül gazdasági tevékenységnek, mert ilyen tevékenységet magánbefektető nem végezne. Erre vonatkozóan Németország kijelentette, hogy a beruházás jövedelmezőségére nincs semmilyen kilátás, mivel az építési költségek repülőtéri díjak révén nem háríthatók át a repülőtér használóira. Németország szerint ennek oka, hogy Németországban ezeket a repülőtéri díjakat a repülőtér helye szerinti tartomány (Land) repülőtéri hatóságának kell engedélyeznie, a magánbefektetőknek pedig e díjak mértékére nincs semmilyen befolyásuk. Németország szerint tehát a díjak összegét az üzemeltető nem határozhatja meg szabadon, gazdasági megfontolások alapján, és azok megállapítása valójában a beruházás költségeitől függetlenül történik. Ami a légiforgalmi műveleteken kívüli, kereskedelmi célra bérbe adott helyiségeket illeti, azoknak Németország szerint nincs jelentősége.

(61) Németország ezzel kapcsolatban hozzáfűzte, hogy a repülőterek infrastruktúrával, felszereléssel és működéssel kapcsolatos állandó költségei az átlagosnál magasabbak. Ezenkívül a mozgásterük a terhek mértéke és a szigorú jogi kötelmek által korlátozott.

([16]) 2011 előtti becslések alapján.
([17]) 2011. évi becslések alapján.

(62) Németország ezenkívül tárgytalannak ítélte az *Aéroports de Paris* ([18]) és a *Lipcse-Halle* ([19]) ügyekben hozott ítéletekre történő hivatkozást. Az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet kapcsán Németország kijelentette, hogy az nem a repülőtéri infrastruktúra kiépítésére, hanem egy repülőtér üzemeltetésére vonatkozott. Ezenkívül Németország szerint az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítéletnek nem az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti vállalkozás fogalmának értelmezése képezte a tárgyát, hanem az erőfölénnyel való visszaélés EUMSZ 102. cikk szerinti tilalmának megsértését vizsgálta. A *Lipcse-Halle* ügyben hozott ítélettel kapcsolatban Németország szerint a Törvényszék ítélete az ítélkezési gyakorlat szempontjából nem precedensértékű, mivel ellene fellebbezést nyújtottak be.

3.2.2. **Állami hatáskörbe tartozó feladatok**

(63) Németország szerint, ha az infrastrukturális intézkedések finanszírozása az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatálya alá tartozna is, az ilyen finanszírozás akkor sem minősülne az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak, mivel az infrastrukturális intézkedések finanszírozása főként a kizárólagos állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátása során felmerült költségek szükséges és arányos visszatérítését jelenti. Ezzel kapcsolatban Németország kijelentette, hogy a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás szerint az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendesen hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá.

(64) Németország azt állította, hogy az állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátását illetően a Bizottság gyakorlata a biztonsággal kapcsolatos intézkedéseken belül legalább a következő három csoportot különbözteti meg: a légi közlekedés védelme a külső fenyegetésekkel, pl. a gépeltérítéssel és a légi közlekedés elleni egyéb erőszakos cselekményekkel szemben, a légi közlekedés védelme a működési kockázatokkal szemben, valamint a harmadik felek védelme a légi közlekedésből eredő működési kockázatokkal szemben. Németország szerint a légi közlekedés működési kockázatokkal szembeni védelmével kapcsolatban a repülőtér üzembentartójának kötelessége a repülőtéri infrastruktúra felújítása, korszerűsítése és bővítése a működési kockázatok megelőzése érdekében. Németország kijelentette, hogy az intézkedések harmadik csoportja jellemzően harmadik feleknek a légi járművek okozta zajjal és egyéb káros környezeti hatásokkal szembeni védelmét foglalja magában.

(65) A szóban forgó különféle infrastrukturális intézkedésekkel kapcsolatban Németország kifejtette, hogy azok főként az állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátásának ellentételezését jelentik, mivel a harmadik feleknek a légi közlekedésből származó működési kockázatokkal szembeni védelmére irányulnak.

(66) A zajcsökkentő intézkedésekkel kapcsolatban Németország közölte, hogy azok a végső tervezési eljárással összefüggésben mintegy 10 000 lakóépületet érintenek. Németország kifejtette, hogy a légi járművek okozta zajról szóló, a közelmúltban módosított törvény (*Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm*, FluglärmG) rendelkezései alapján a zajcsökkentő intézkedések csak 78 km^2-re és mintegy 3 000 lakóépületre terjednének ki, amelynek költsége […] EUR lenne. Németország szerint azonban az FLH nem használta ki a FluglärmG e módosítását, és továbbra is szigorúbb zajvédelmi övezetet alkalmaz. Ezzel kapcsolatban Németország azt állította, hogy a lipcse-hallei repülőtérnek lényegesen magasabb költségeket kell viselnie, mint Németországban és az Unión kívül található versenytársainak.

(67) Ezenkívül a repülőtér kártérítés fejében átvette a súlyosan érintett lakosok ingatlanait. Németország kijelentette továbbá, hogy a repülőtér az építési tevékenységét természetvédelmi intézkedésekkel is ellensúlyozza. Németország kifejtette, hogy ezek célja a légi járművek okozta zaj és az építési munkálatok harmadik feleket érő hatásának megelőzése, illetve mérséklése, így állami hatáskörbe tartozó feladatnak minősül. Németország szerint a harmadik felek zajjal, különösen a légi járművek okozta zajjal szembeni védelme az állam egyik alapvető hatósági feladata.

(68) Németország úgy érvelt továbbá, hogy a repülőgépek hajtóműzaját vizsgáló létesítmény (M2) működtetése állami hatáskörbe tartozó feladatnak minősülő intézkedés. Állítása szerint a déli futópálya építésére vonatkozó végső tervezési határozat kapcsán előírt zajkibocsátási határértékek nappal (6.00 és 22.00 óra között) zárt hajtóműpróbázó létesítmény nélkül is teljesíthetők. Németország szerint azonban a 2007. július 31-én kelt működési engedély értelmében a repülőtérnek nappal is zárt épületben kell elvégeznie a hajtóműpróbákat. Ezenkívül Németország kifejtette, hogy a hajtóműpróbák a repülőgépek üzemeltetési biztonságának fenntartása miatt szükségesek, és ha azokat éjszaka zárt helyiségen kívül végeznék, akkor azzal túllépnék az előírt zajkibocsátási határértékeket. Németország szerint tehát a zárt épületként megépült hajtóműpróbázó létesítmény a helyi lakosság védelmét szolgálja a légi járművek okozta, határértéken felüli zajjal szemben.

([18]) A T-128/98. sz., *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2000., II-3929. o.).

([19]) A T-443/08. sz. és T-455/08. sz., *Mitteldeutsche Flughafen AG és Flughafen Leipzig-Halle GmbH kontra Európai Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet („A lipcse-hallei repülőtérre” vonatkozó ítélet) (EBHT 2011., II-1311. o.).

(69) Az M3 intézkedés kapcsán Németország azzal érvelt, hogy az érintett infrastruktúraelemek kiépítése állami hatáskörbe tartozó feladatnak minősül, mivel célja a légi közlekedés védelme volt a működési kockázatokkal szemben. A jövőben lebonyolítandó forgalom nagyságától függetlenül a meglévő gurulóút-kapcsolatok már korábban sem biztosították megfelelően a légi forgalom biztonságos és problémamentes kezelését. Ezenkívül Németország kifejtette, hogy a tűzoltóság számára az új gurulóút vészhelyzeti felvonulási útvonalként szolgál a keleti tűzvédelmi állomás és a repülőtér északi területe között. Németország szerint, ha az állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazhatók lennének is, nem szabad elfelejteni, hogy a gurulóút említett költségei részben a világításhoz kapcsolódnak. A világítást illetően Németország rámutatott, hogy a *Memmingen*-ügyben ([20]) hozott határozatában a Bizottság korábban már megállapította, hogy a világítás a légi járművek tájékoztatására és irányítására szolgáló elem, ezért az állami hatáskörbe tartozó feladatok közé sorolható, amely nem tartozik az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatálya alá.

(70) Németország szerint az M4 intézkedésre szintén állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátása keretében kerül sor, mivel az üzemi kapacitás miatt és biztonsági okokból a megengedett MFS mellett üzemelő széles törzsű repülőgépek számára bizonyos időjárási körülmények között nagyobb felszállási úthosszt, sikertelen felszállás esetén pedig nagyobb fékezési területet kell biztosítani.

(71) Az M5 intézkedést illetően Németország véleménye szerint a „Victor" gurulóút megépítését előkészítő tereprendezésre állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátása keretében került sor, mivel a „Victor" gurulóútra a biztonságos működés, valamint a balesetek, a biztonsági kockázatok és a kedvezőtlen környezeti hatások megelőzése érdekében van szükség. Németország szerint a Bizottság véleményével szemben a „Victor" gurulóút megépítésének célja nem a repülőtér kapacitásának és ezáltal közvetetten az árbevételének növelése volt. Németország azt állította, hogy a gurulóút kizárólag üzemeltetési biztonsági és környezetvédelmi okokból épül.

(72) Ezenkívül Németország szerint a két új tűzvédelmi épület megépítésére állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátásának keretében került sor, mivel a Bizottság gyakorlata szerint a tűzvédelemmel kapcsolatos intézkedések, így különösen a repülőtéri tűzvédelmi épületek építése és üzemeltetése, valamint a kapcsolódó felszerelések beszerzése állami hatáskörbe tartozó feladatnak minősül. Németország rámutatott arra, hogy a tűzvédelmi létesítmények építése a német repülőtereken általában állami forrásból valósul meg.

(73) Ezenkívül Németország szerint a többcélú hangár építésére szintén állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátása keretében került sor, mivel a hangárt kizárólag téli üzemi felszerelések tárolására és menedékhelyként fogják használni. Németország kifejtette, hogy a téli üzemi felszerelések tárolásához helyiség biztosítása az állam hatósági feladata, mivel a téli időszakban ez biztosítja a repülőtér biztonságos üzemelését. Németország kijelentette továbbá, hogy a hangárnak köszönhetően a repülőtér megfelel a folyamatos üzemre vonatkozó jogszabályi kötelezettségének.

(74) Németország kifejtette, hogy a menedékhely biztosítása közérdek, mivel az emberi élet védelmét szolgálja. Németország a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) előírásaira hivatkozott, amelyek szerint a repülőtér-üzembentartóknak vészhelyzet esetén helyet kell biztosítaniuk a sebesültek ellátásához és a holttestek elhelyezéséhez. Ezenkívül Németország szerint a többcélú hangárban elhelyezhetők azok az utasok is, akik természeti jelenségek (pl. a 2010. évi hamufelhő) miatt nem folytathatják útjukat.

(75) Németország hangsúlyozta továbbá az új hangár megépítésének szükségességét azt állítván, hogy a többcélú hangár az előző helyén nem lett volna bővíthető.

(76) Az M6 intézkedésre vonatkozóan Németország az M5 intézkedés kapcsán előadott érvekre hivatkozott. Ezenkívül közölte, hogy a „Victor" gurulóút megépítését elhalasztották.

(77) Németország szerint a jégmentesítő helyek bővítésére (M7) szintén állami hatósági feladatok ellátása keretében kerül sor, mivel a létesítményekre üzemeltetési biztonsági és környezetvédelmi okokból van szükség. Németország kifejtette továbbá, hogy az új jégmentesítő helyek nem azért szükségesek, hogy növekvő forgalom esetén megfelelő kapacitást biztosítsanak, mivel a lipcse-hallei repülőtér új jégmentesítő helyek nélkül is képes kezelni a növekvő forgalmat. Érvelése szerint a jégmentesítő helyek bővítése a 2008/2009-es téli üzem tapasztalatai miatt vált szükségessé. Németország szerint az új jégmentesítő helyekkel biztosítható a repülőgépek akadálymentes

([20]) A Bizottság 2007. március 7-i határozata az N 620/06. sz., *Memmingen/Allgäu regionális repülőtér* ügyben (HL C 133., 2007.6.15., 8. o.).

jégmentesítése, továbbá megelőzhetők a repülőtér elégtelen jégmentesítési infrastruktúrája miatti késések. Ezzel kapcsolatban Németország kijelentette, hogy a késések kedvezőtlen környezeti hatással, pl. kerozinfogyasztással, károsanyag-kibocsátással és zajjal járnak.

(78) Az M8 intézkedéssel kapcsolatban Németország kifejtette, hogy a helikopter-repülőtér a repülőtéren és általánosságban is elősegíti a légi mentést.

(79) Az M9.1 intézkedéssel kapcsolatban Németország kijelentette, hogy az I. sz. ellenőrzési pont átépítése az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete ([21]) alapján elkerülhetetlen. Németország rámutatott, hogy az említett átépítés állami hatáskörbe tartozó feladat, valamint arra, hogy az átépítés finanszírozása csak a felmerült költségek mértékéig terjed.

(80) Emellett Németország véleménye szerint a funkcionális biztonsági épület megépítése (M9.2) állami hatáskörbe tartozó feladat, és a finanszírozás csak a felmerült költségek mértékéig terjed. Németország kijelentette, hogy az új funkcionális biztonsági épület elősegíti a 300/2008/EK rendeletnek való megfelelést, emellett a szövetségi és regionális rendőrség, a vámhatóság, valamint a Deutscher Wetterdienst (a német meteorológiai szolgálat) igényeinek teljesítéséhez szükséges.

(81) A műszaki eszközök beszerzésére irányuló M9.3 intézkedések (további téli üzemi, illetve tűzoltó felszerelések beszerzése, a repülőteret körülvevő kerítés utólagos felszerelése érzékelőkkel és digitális videokamerás megfigyelőrendszerrel) kapcsán Németország kifejtette, hogy a három intézkedés állami hatáskörbe tartozó feladatnak minősül.

(82) Az új téli üzemi felszerelésekkel kapcsolatban Németország kijelentette, hogy azok lehetővé teszik a futópályák párhuzamos tisztítását, ami a repülőtér biztonságos működését biztosítja, így állami hatáskörbe tartozó feladatnak minősül.

(83) Ezenkívül Németország rámutatott arra, hogy a 300/2008/EK rendeletet végrehajtó német repülésbiztonsági törvény (LuftSiG) 8. §-a előírja a repülőtér körbekerítését. Németország hangsúlyozta, hogy a Bizottság gyakorlata szerint a repülőtér-védelmi infrastruktúra, például a repülőteret körülvevő kerítés kiépítése állami hatáskörbe tartozó feladat.

(84) Az M9.4 intézkedéssel (állat-egészségügyi határállomás építése) kapcsolatban Németország azt is kifejtette, hogy a szóban forgó épület létesítése állami hatáskörbe tartozó feladatnak minősül, mivel célja az állat- és egyéb betegségek Németországba és az Európai Unióba való bejutásának megelőzése.

(85) Az M12 intézkedéssel kapcsolatban Németország kijelentette, hogy a légiáru-forgalom továbbfejlesztése és a földi balesetek kockázatának mérséklése érdekében engedélyeztetés szükséges.

(86) Az M11 és M13–M16 intézkedésekkel kapcsolatban Németország rámutatott arra, hogy bejelentésében nem állította azt, hogy az említett intézkedések állami hatáskörbe tartozó feladatnak minősülnek. Németország szerint az intézkedések a délkeleti zóna nyilvános területeinek fejlesztését, az északi és a keleti forgalmi előtér bővítését, az északi zóna infrastruktúra-átalakítását, valamint az északi zónában végrehajtandó egyéb infrastrukturális intézkedéseket foglalják magukban.

3.3. AZ INFRASTRUKTÚRA FINANSZÍROZÁSA AZ FLH TULAJDONOSI KÖLCSÖNEIBŐL

3.3.1. **Finanszírozási feltételek**

(87) A szóban forgó infrastrukturális intézkedésekkel kapcsolatban Németország kijelentette, hogy az intézkedések finanszírozása tulajdonosi kölcsönökből történik, amelyeket a rendes piaci feltételek mellett nyújtottak, így azok nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak. Németország rámutatott arra, hogy a tulajdonosi kölcsönöket eddig nem tőkésítették, valamint arra, hogy a tőkésítésre a Bizottság jóváhagyó határozata alapján kerülhet sor.

(88) Németország pontosította, hogy a kölcsönöket a kivitelezés szükségleteinek megfelelően nyújtják, így együttes összegük havonta változik. Németország szerint az egyes kölcsönök futamideje a folyósítás napjával kezdődik. Kifejtette továbbá, hogy mindegyik kölcsön a folyósítás évének végén (december 31-én) jár le. Ezzel összefüggésben kijelentette, hogy a kölcsönöket ezt követően további egy évre meghosszabbítják. Németország szerint a futamidő többször is meghosszabbítható egészen addig, amíg a Bizottság a várakozásoknak megfelelően engedélyezi a tőkeinjekciót.

([21]) Az Európai Parlament és a Tanács 2008. március 11-i 300/2008/EK rendelete a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 97., 2008.4.9., 72. o.).

(89) Németország hozzáfűzte, hogy a kölcsön összege és kamata lejáratkor (minden évben december 31-én) esedékes, de a kölcsön futamideje további egy évvel meghosszabbítható. Kifejtette, hogy ez a lehetőség lehetővé teszi a kölcsön meghosszabbítását a végleges bizottsági határozat elfogadásának napjáig.

(90) Az egyes kölcsönök kamatlábával kapcsolatban Németország közölte, hogy annak mértékét az adott részfolyósítás időpontjában érvényes EURIBOR alapján kockázati felár alkalmazásával állapítják meg. Németország közlése szerint a július 1-jén nyújtott kölcsön esetében (az év végéig tartó) futamidő hat hónap, a kamatláb pedig a 6 hónapos EURIBOR kockázati felárral növelt mértéke. Németország ezenkívül pontosította, hogy a május 1-jén (év végéig 8 hónapos futamidővel) nyújtott kölcsön esetében az irányadó alapkamat mértékét a 6 és 9 hónapos EURIBOR interpolációjával számítják ki. Pontosította továbbá, hogy a kölcsönnyújtás évét követő januártól alkalmazott érvényes kamat mértéke a kockázati felárral növelt 12 hónapos EURIBOR. Németország áttekintést nyújtott a kölcsönök felhalmozott összegéről és feltételeiről, amelyet a 3. táblázat foglal össze.

3. táblázat

Az FLH tulajdonosi kölcsöneinek áttekintése (2006.12.13.–2012.1.1.)

Dátum	Összeg (millió EUR) (halmozott)	EURIBOR	Kockázati felár	Teljes kamatláb (EURIBOR+felár)
2006.12.13.	(…)	3,90	(…)	(…)
2007.1.1.	(…)	3,90	(…)	(…)
2008.1.1.	(…)	4,73	(…)	(…)
2009.1.1.	(…)	3,03	(…)	(…)
2010.1.1.	(…)	1,25	(…)	(…)
2011.1.1.	(…)	1,50	(…)	(…)
2012.1.1.	(…)	1,94	(…)	(…)

Forrás: Németország 2012. április 26-i adatközlése, 14. melléklet.

(91) A kockázati felárakkal kapcsolatban Németország közölte, hogy a 2006 és 2008 közötti időszakra vonatkozóan […] bázispontos kockázati felárat alkalmaztak. Németország pontosította, hogy ennek mértékét az alábbi hitelmegállapodások feltételeinek összehasonlításával határozták meg:

a) az MFAG és a Sachsen LB között 2003. augusztus 19-én (22-én) létrejött hitelmegállapodás, amely […] bázispont/év felárat rögzít;

b) az MFAG és a Sachsen LB/Nord LB között 2007. május 16-án létrejött hitelmegállapodás, amely […] bázispont/év felárat rögzít;

c) az MFAG és a Postbank között 2007. június 28-án (2007. július 15-én) létrejött hitelmegállapodás, amely […] bázispont/év felárat rögzít.

(92) Németország közölte, hogy a számított átlagos kockázati felárat […] bázispontról átlagosan […] bázispontra kerekítették.

(93) A 2009-ben rögzített […] bázispontos kockázati felárral kapcsolatban Németország pontosította, hogy annak mértékét a Sachsen LB és a Nord LB egy-egy tájékoztató ajánlata (2009. január 8. és 9.), valamint az MFAG és a Sachsen LB, illetve a Postbank közötti hitelmegállapodások (2003. augusztus 19. és 22.; 2007. június 28. és július 15.) feltételeinek összehasonlításával határozták meg. Németország közölte, hogy prudenciális megfontolásból a felárat […] bázispontról átlagosan […] bázispontra kerekítették.

(94) Németország közlése szerint a kockázati felár mértéke 2010-ben […] bázispont volt. Ismertette továbbá, hogy a felár mértékét a Sachsen LB ([22]) és a Nord LB ([23]) egy-egy tájékoztató ajánlata (sorrendben 2010. január 11. és 14.),

([22]) A Sachsen LB 2010. január 14-i hitelajánlata, amelyben a felár ajánlott mértéke a hitelösszegre vetítve 55–80 bázispont/év a hitelösszegtől függően (az ajánlott felár a hitelösszeg növekedésével csökken).

([23]) A Nord LB 2010. január 11-i hitelajánlata, amelyben a felár ajánlott mértéke a hitelösszegre vetítve 22–238 bázispont/év a hitelösszegtől függően.

valamint az MFAG és a Sachsen LB közötti hitelmegállapodások (2003. augusztus 19. és 22.) összehasonlításával határozták meg. Németország közölte, hogy prudenciális megfontolásból az átlagos felárat ismét […] bázispontról átlagosan […] bázispontra kerekítették.

(95) Németország közölte, hogy 2011-ben az alkalmazott kamatrés mértéke […] bázispont volt, továbbá kifejtette, hogy a számítást a Sachsen LB és a Nord LB egy-egy tájékoztató ajánlata (2011. június 29.), a Postbank és az MFAG közötti hitelmegállapodások (2007. június 28. és július 15.), valamint a Sachsen LB és az MFAG közötti hitelmegállapodások (2003. augusztus 19. és 22.) összehasonlítása alapján végezték el. Németország közölte, hogy a számított felárat ismét […] bázispontról átlagosan […] bázispontra kerekítették.

3.3.2. **Az FLH piaci kamatlábának megállapítása összehasonlító piaci adatok alapján**

(96) Németország kijelentette, hogy véleménye szerint az FLH tulajdonosi kölcsöneinek piaci megfelelőségét összehasonlító piaci adatok, és nem a referencia-kamatlábról szóló 2008. évi közlemény alapján kell vizsgálni.

(97) Ezenfelül Németország szerint az MFAG és a Sachsen LB közötti hitelmegállapodás (2013. augusztus 19. és 22.) megfelelő referenciának tekinthető, amelynek alapján megállapítható a tulajdonosi kölcsönök kamatlábának piaci mértéke. Németország nem értett egyet azzal, hogy az MFAG és a Sachsen LB közötti hitelmegállapodás nem tekinthető megfelelő referenciának amiatt, hogy kedvezményezettje nem azonos az FLH-val. Rámutatott, hogy maga a Bizottság is mindössze az FLH-nak szánt forrásokat közvetítő társaságnak tekinti az MFAG-t, és nem a támogatás kedvezményezettjének. Németország kifejtette, hogy az MFAG és az FLH közötti befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés alapján az FLH köteles teljes nyereségét átadni az MFAG-nak, míg az MFAG köteles az FLH teljes veszteségét fedezni, így az FLH éves nettó eredménye mindig nulla. Ebből adódóan a csoporttagnál alkalmazott kamatrés minden esetben megegyezik az anyavállalatnál alkalmazott kamatréssel, és fordítva.

(98) Németország szerint annak ellenére, hogy a hitelmegállapodást 2003-ban kötötték, az hosszú lejáratú, 2013-ig tartó futamidejű rulírozó hitel, amelynek kamatát egyszerre 3 hónapos időszakokra rögzítik. Ezzel kapcsolatban Németország kijelentette, hogy a […] bázispontos kockázati felár ennélfogva 2006 és 2008 között is érvényes volt, és jelenleg is érvényes. Ezenfelül Németország nem értett egyet azzal bizottsági érveléssel, hogy a Sachsen LB a […] bázispontos kamatrést csak az Európai Beruházási Bank (EBB) által nyújtott finanszírozás kedvezményes kamata miatt tudta kínálni. Németország szerint az EBB-finanszírozás nem befolyásolta a […] bázispontos kamatrés megállapítását.

(99) Németország elutasította továbbá azt a bizottsági megállapítást is, hogy a Postbank és az MFAG közötti hitelmegállapodás nem tekinthető referenciának. A megállapodás az FLH javára és nem eltérő időpontban jött létre, továbbá a folyósítást nem kötötték külön feltételekhez. Németország szerint emellett a Sachsen LB és a Nord LB 2007. május 16-i kötelező erejű pénzügyi ajánlata megfelelő referenciának tekinthető.

(100) Annak kapcsán, hogy a Bizottság kétségét fejezte ki azt illetően, hogy az e-mailben, kötelező jogi erejű hitelmegállapodás megkötésének szándéka nélkül adott tájékoztató ajánlatok megbízható piaci referenciának tekinthetők-e ([24]), Németország kifejtette, hogy mind a Nord LB, mind a Sachsen LB tartós üzleti kapcsolatokat ápol az MFAG-val, és rendszeres tájékoztatást kap az FLH és az MFAG gazdasági helyzetéről, így a tájékoztató ajánlatok körültekintő kockázatértékelésen alapulnak.

(101) Németország rámutatott továbbá arra, hogy az állami támogatás meglétét akkor sem lehetne megállapítani, ha a hitelek piaci megfelelőségét, azok támogatási egyenértékét, vagy mindkettőt a referencia-kamatlábról szóló 2008. évi közlemény alapján vizsgálnák. Németország hangsúlyozta, hogy a referencia-kamatláb számításának új módszere csak 2008. július 1-jétől alkalmazandó. Az e dátum előtt létrejött hitelmegállapodásokra tehát az előző referencia-kamatlábról szóló közleményt kell alkalmazni.

3.3.3. **Az MFAG/FLH hitelminősítése**

(102) Németország megerősítette, hogy az FLH-t független hitelminősítő intézet nem minősítette. Ettől függetlenül Németország kijelentette, hogy vannak a vállalat hitelképességére utaló körülmények. Hozzáfűzte, hogy az FLH fő tulajdonosa az MFAG, amely az FLH-ban 94 %-os részesedéssel rendelkezik. Németország szerint mivel az MFAG és az FLH között 2000. december 6. óta *befolyásgyakorlási és nyereségelvonási szerződés* van érvényben, amelynek alapján az MFAG köteles az FLH teljes veszteségét fedezni, az FLH hitelminősítése legalább az anyavállalat MFAG minősítésével azonos (vagy annál jobb) kell, hogy legyen.

([24]) Az eljárást megindító határozat (95) preambulumbekezdése.

(103) Németország közölte, hogy az MFAG-t független hitelminősítő intézet nem minősítette. Ettől függetlenül Németország megadott az MFAG-ra vonatkozó banki belső hitelminősítéseket. Állítása szerint 2006-ban a Nord LB saját belső hitelminősítési skáláján […] kategóriába sorolta az MFAG-t ([…] %-os nemteljesítési valószínűséggel), amely a Standard & Poor's skáláján […]–[…], a Moody's skáláján […]–[…], míg a Fitch skáláján […]–[…] kategóriának felel meg. Németország emellett kijelentette, hogy az MFAG 2006 óta ebben a kategóriában van. Hozzátette, hogy 2011. augusztus 2-án és 2012. április 20-án a Nord LB megerősítette az értékelést. Közölte továbbá, hogy a Deutsche Kreditbank AG (DKB) tájékoztatást adott ki, amelyben megerősítette, hogy 2006. évi pénzügyi beszámolói alapján az MFAG […] besorolást kapott a bank belső hitelminősítési skáláján, amely a Standard & Poor's skáláján […], a Moody's skáláján […] kategóriának felel meg.

(104) A 4. táblázat az MFAG hitelminősítéseit foglalja össze a vizsgált időszakban, 2006 és 2012 között.

4. táblázat

Az MFAG hitelminősítése (2006–2012)

(…) ([25])

3.3.4. **A nemteljesítéskori veszteségráta (LGD) értékelése**

(105) A kölcsönök biztosítékkal történő fedezésével és az LGD-mutatóval kapcsolatban Németország pontosította, hogy a kölcsönöket az FLH tulajdonosai áthidaló finanszírozás formájában nyújtják, ami azt jelenti, hogy azokat a Bizottság engedélyét követően tőkésíteni kell. Ezzel kapcsolatban Németország jelezte, hogy a kölcsönök mögé emiatt nem vontak be fedezetet.

(106) Németország közölte, hogy a tulajdonosi kölcsönök törlesztési módját nem határozták meg, mivel feltételezték, hogy a kölcsönöket tőkésítik, így törlesztésre nem kerül sor. Németország szerint abban az esetben, ha a kölcsönöket nem tőkésítik, mert a Bizottság nem hagyja jóvá az infrastrukturális intézkedések finanszírozását, a német polgári törvénykönyv *(Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch)* 488. §-ának (3) bekezdése értelmében a hitelmegállapodások 3 hónapon belül felmondhatók. A megállapodás felmondásakor a kölcsön kamattal növelt összege esedékessé válik.

(107) Németország szerint annak ellenére, hogy a kölcsönök mögött nincs fedezet, az FLH LGD-mutatóját legalább […] % alattinak, vagy akár […] % közelinek kell tekinteni, mert az FLH eszközeinek értéke (2010-ben […] millió EUR) meghaladja a kötelezettségek értékét (2010-ben […] millió EUR). Németország véleménye szerint csőd esetén az FLH eszközei elegendő fedezetet nyújtanának a követelésekre.

(108) Németország kijelentette, hogy az FLH eszközeit, amelyek többek között földterületből, épületekből, műszaki létesítményekből és gépekből állnak, nem vonták be fedezetként a tulajdonosokkal vagy külső hitelezőkkel szemben.

3.3.5. **A tőkeinjekciókból nem származik előny**

(109) A repülőtér építésére irányuló tőkeinjekciókkal kapcsolatban Németország hangsúlyozta, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható, mivel a repülőtér építése olyan általános gazdaságpolitikai intézkedés, amely nem tartozik az állami támogatás szabályozási körébe.

3.4. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

(110) Németország kijelentette, hogy még akkor is, ha a tervezett intézkedések finanszírozása állami támogatásnak minősülne, az összeegyeztethető lenne a belső piaccal, mivel teljesíti a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás (61) bekezdésében foglalt feltételeket. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás hatálybalépését követően Németország közölte, hogy a támogatás az új iránymutatás 5. szakaszában rögzített közös elveknek is megfelel.

3.4.1. **Jól meghatározott közös érdekű célkitűzés**

(111) Németország állítása szerint a szóban forgó beruházások finanszírozása jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez járul hozzá.

([25]) Üzleti titok.

(112) Ezzel összefüggésben Németország közölte, hogy a légi fuvarozási szektor, különösen az expressz szolgáltatások üzletága, erőteljes növekedést mutat, különösen a lipcse-hallei repülőtéren (2007 és 2010 között a teherforgalom 101 364 tonnáról 663 059 tonnára bővült). Németország hozzáfűzte, hogy a légi fuvarozási vállalkozások jelenleg bővítik az üzleti kapacitásaikat. Németország szerint az ország három nagy légi fuvarozási központjában – Frankfurt am Main, München és Köln-Bonn – éjszakai repülési korlátozások vannak érvényben. Hozzátette, hogy egy 2012. április 4-i bírósági ítélet értelmében a Frankfurt am Main-i repülőtér a továbbiakban nem bonyolíthat éjszakai légi forgalmat. Németország szerint az FLH ezáltal hozzájárul Németország más légi teherszállítást végző repülőtereinek tehermentesítéséhez.

(113) A repülőtérnek a régió összeköttetéséhez való hozzájárulását illetően Németország kijelentette, hogy a projekt a repülőtér fejlesztéséről szóló stratégia része, amely a 2004-es transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó (2020-ig tartó) áttekintő tervben „*közösségi hálózati pontként*" szerepel. Németország kifejtette, hogy a repülőtér Közép-Németországban található (a transzeurópai közlekedési hálózat és a páneurópai folyosó öt főútvonalának közelében), két szövetségi autópálya találkozási pontjában, amelyek Észak- és Dél-Európát (A9), valamint Nyugat- és Kelet-Európát (A14) kötik össze. Ezenkívül összeköttetéssel rendelkezik a vasúti és közúthálózathoz. Németország hozzátette, hogy a vasúti és közúthálózattal meglévő összeköttetés megkönnyíti a hatékonyabb teherszállítást. Németország szerint továbbá a projekt az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési terv ([26]) 12. pontja szerinti „*integrált európai légiközlekedési hálózatok szempontjából*" fontosak; a cselekvési terv szerint „*ajánlatos lenne a regionális repülőterek kihasználatlan kapacitásának felszabadítása, feltéve, hogy a tagállamok tiszteletben tartják az állami támogatásokhoz kapcsolódó közösségi jogi aktusokat*".

(114) Németország hozzátette, hogy a projekt megvalósítása kedvezően érintheti az egész régiót, és lényegesen befolyásolhatja annak gazdasági és társadalmi fejlődését. Németország szerint a beruházási projekt révén különösen javul a régió külső összeköttetése, a beruházók és a látogatók számára pedig vonzóbbá válik. Ezzel kapcsolatban Németország kifejtette, hogy a beruházási projekt kedvezően befolyásolja a foglalkoztatást is. Ennek alátámasztására Németország elmondta, hogy a munkanélküliség aránya Szászországban 10,3 %, Szász-Anhalt tartományban 11,2 %, amely meghaladja a 6,9 %-os németországi átlagot.

(115) Így Németország szerint az állami támogatás jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez járul hozzá.

3.4.2. **Az állami beavatkozás szükségessége**

(116) Németország szerint egyetlen magánbefektetőnek sem érdeke ezen infrastrukturális intézkedések finanszírozása. Ezzel kapcsolatban hozzátette, hogy a lipcse-hallei repülőtéren történelmi okokból beruházási lemaradás tapasztalható. Ezenkívül Németország szerint az intézkedések hosszú távú infrastrukturális beruházásokra irányulnak, amelyek az áruszállítás jövőbeli bővülése miatt jelentkező repülőtéri igényeket elégítik ki. Németország azzal érvelt, hogy az intézkedések sem terjedelmükben, sem költségük tekintetében nem aránytalanok, viszont ezt bizonyítékokkal nem támasztotta alá. Németország azzal érvelt, hogy az állami finanszírozás további csökkentése nem lehetséges, mivel az ilyen nagyságrendű infrastruktúra a repülőtér-üzembentartók saját forrásaiból nem finanszírozható.

(117) Németország emellett azzal érvelt, hogy a repülőtéri szolgáltatások bevételei nem fedezik az infrastruktúra kiépítésének költségeit, amit finanszírozási hiánnyal és kontrafaktuális elemzéssel támasztott alá.

(118) Németország véleménye szerint tehát a támogatás lényeges javulást eredményez a beruházási projekt szempontjából, amelyet a piac nem képes biztosítani, így állami beavatkozás szükséges.

3.4.3. **A támogatási intézkedés megfelelősége**

(119) Németország szerint a támogatás megfelelő támogatási intézkedésnek minősül. Ezzel kapcsolatban Németország kifejtette, hogy az egykori Német Demokratikus Köztársaság területén való elhelyezkedése miatt a repülőtérnek beruházási lemaradása van, és más repülőterekhez képest rövidebb idő alatt kell jelentős beruházásokat végrehajtania.

([26]) Az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési terv, COM(2006) 819 végleges (2007. január 14.).

(120) Németország hozzátette, hogy állami támogatás nélkül az infrastrukturális intézkedések egyáltalán nem valósultak volna meg. Ennek alátámasztására Németország közölte, hogy 2005-ben az MFAG csoport 83,8–118 millió EUR, az FLH pedig 47–80 millió EUR árbevételt ért el. Németország szerint tehát a 255,625 millió EUR összegű beruházás az MFAG konszolidált árbevételének több mint 2–3-szorosa, az FLH árbevételének több mint 3–5-szöröse volt abban az időszakban, amikor az infrastrukturális projektekről döntöttek.

(121) Végül Németország kijelentette, hogy az árbevételnek a beruházás volumenéhez viszonyított aránya bizonyítja, hogy az érintett vállalkozások a szóban forgó intézkedéseket állami támogatás nélkül nem hajtották volna végre.

3.4.4. **Ösztönző hatás**

(122) Az ösztönző hatással kapcsolatban Németország kijelentette, hogy a szóban forgó infrastrukturális intézkedésekhez indokolt összegű és intenzitású állami támogatást nyújtottak. Németország szerint állami finanszírozás nélkül az infrastrukturális intézkedések egyáltalán nem valósultak volna meg (lásd a 3.4.3. szakaszt).

(123) A Bizottság véleményével szemben Németország szerint az, hogy egyes beruházási projektek már befejeződtek, nem csökkenti az ösztönző hatást, mivel a tulajdonosok még az infrastrukturális intézkedések végrehajtása előtt kötelezettséget vállaltak a finanszírozásra. Németország szerint a Bizottság azon állítása, hogy az infrastrukturális projektek számottevő tőkemegtérülést eredményezhetnek, a szóban forgó intézkedések téves értelmezéséről árulkodik, ezenkívül ellentétes a Bizottság eddigi határozathozatali gyakorlatával is. Németország szerint a Bizottság korábban számos alkalommal elismerte, hogy az ilyen típusú intézkedések általában nem eredményeznek számottevő tőkemegtérülést.

3.4.5. **A támogatás arányossága (minimumra korlátozott támogatás)**

(124) Németország szerint az infrastrukturális intézkedések arányosságát az is bizonyítja, hogy hozzájárulnak Németország más légi teherszállítást végző repülőtereinek tehermentesítéséhez.

(125) Hozzátette, hogy a finanszírozás összege és intenzitása az infrastrukturális intézkedések végrehajtásához feltétlenül szükséges minimumra korlátozódott. Németország szerint a költségeket előzetesen határozták meg költségbecslések és előzetes tervek alapján. Kijelentette továbbá, hogy a Bizottság állításával ellentétben a repülőtér nem képes a bevételeit a repülőtéri díjak megemelésével növelni. Németország véleménye szerint ez azért van így, mert a beruházások többsége olyan infrastrukturális intézkedésekhez kapcsolódik, amelyek után nem számítható fel külön díj.

(126) Németország hozzátette, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítésének költségei általában nem fedezhetők a repülőtér felhasználóit terhelő díjak emelésével. Németország szerint mivel a repülőtéri díjakat az adott repülőtér fekvése szerinti szövetségi tartomány repülőtéri hatósága hagyja jóvá, a repülőtéri infrastruktúra kiépítésének beruházási költségeit az üzemeltető nem háríthatja át saját belátása szerint az infrastruktúra felhasználóira. Németország szerint a lipcse-hallei repülőtér repülőtéri díjainak további emelése nem piackonform, és nem érvényesíthető a repülőteret használó légitársaságokkal szemben. Németország szerint szem előtt kell tartani, hogy az FLH díjai már jelenleg is magasabbak a piaci díjaknál.

(127) Hozzátette, hogy a tervezett támogatási intenzitás indokolt mértékű. Németország szerint csak a tervezett mértékű állami finanszírozás garantálhatja, hogy a beruházásokat a szükséges mértékben és ütemezésben végre lehessen hajtani. Németország szerint azt, hogy az ilyen típusú regionális repülőtéri infrastrukturális intézkedések a magánszférában nem finanszírozhatók, kellőképpen bizonyítja mind a Bizottság határozathozatali gyakorlata, mind pedig az, hogy magánbefektetők egyetlen ismert esetben sem finanszíroztak saját forrásból ilyen intézkedéseket.

(128) Németország azzal érvelt, hogy a Bizottság gyakran, ismétlődő jelleggel engedélyezett akár 100 %-os támogatási intenzitást. Németország szerint a szóban forgó intézkedésekhez hasonló beruházások esetében a Bizottság gyakorlata azt mutatja, hogy az ilyen beruházások megvalósításához legalább 75 %-os támogatási intenzitás szükséges.

(129) Németország kijelentette, hogy mivel az FLH létrehozására Németország közérdeke miatt került sor, az infrastrukturális intézkedések nem üzleti terven, jövedelmezőségi számításon vagy pénzügyi kimutatásokon alapulnak.

(130) A Bizottság kérésére Németország a finanszírozási hiányra vonatkozó számításokat nyújtott be, amelyeket az 5. és 6. táblázat foglal össze.

5. táblázat

Finanszírozási hiányra vonatkozó számítás – I. forgatókönyv – A 2014-ben végrehajtott tőkeinjekciókból finanszírozott beruházások

I. forgatókönyv – A 2014-ben végrehajtott tőkeinjekciókból finanszírozott beruházások	Millió EUR
Leszámítolási kamatláb (1)	[…] %
Az FLH összesített pénzforgalmának nettó jelenértéke (2006–2055)	(…)
Az M1–M16.2 bejelentett beruházási intézkedés nettó jelenértéke (az állami hatáskörbe tartozó feladatok költségeivel együtt)	189,4
A finanszírozási hiány nettó jelenértéke	166,9
Támogatási intenzitás (2)	88,1 %

(1) A leszámítolási kamatláb megállapítása a tőkeeszköz-árazási modellel történt: $r_e = r_f + ß_i$ (MRP), ahol
R_f = Alapkamat = […] % (2005.12.30.)
$ß_i$ = Bétatényező = […] (2006.1.1.)
MRP = Adózás előtti kockázati prémium = […] % (2006.1.1.)
(2) A finanszírozási hiány nettó jelenértéke a beruházások nettó jelenértéke arányában = 166,9 millió EUR/189,4 millió EUR = 88,10 %.

6. táblázat

Finanszírozási hiányra vonatkozó számítás – II. forgatókönyv – A beruházásokkal párhuzamosan végrehajtott tőkeinjekciókból finanszírozott beruházások

II. forgatókönyv – A finanszírozási szükségletek időpontjában végrehajtott tőkeinjekciókból finanszírozott beruházások (1)	millió EUR
Leszámítolási kamatláb	[…] %
Az FLH összesített pénzforgalmának nettó jelenértéke (2006–2055)	(…)
Az M1–M16.2 bejelentett beruházási intézkedés nettó jelenértéke (az állami hatáskörbe tartozó feladatok költségeivel együtt)	189,4
A finanszírozási hiány nettó jelenértéke	142,1
Támogatási intenzitás (2)	75,00 %

(1) A beruházások ütemezése megegyezik a tőkeinjekciókból megvalósított finanszírozással.
(2) A finanszírozási hiány nettó jelenértéke a beruházások nettó jelenértéke arányában = 142,1 millió EUR/189,4 millió EUR = 75,00 %.

3.4.6. **A tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése**

(131) A tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése kapcsán Németország hangsúlyozta, hogy a lipcse-hallei repülőtéren végrehajtott infrastrukturális intézkedések összesített egyenlege pozitív, továbbá az intézkedések nem gyakorolnak indokolatlan hatást a tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre. Ezzel összefüggésben Németország közölte, hogy a szóban forgó infrastrukturális intézkedések nem expanzív jellegűek, és nincsenek hatással a forgalom nagyságára. Németország felhívta a figyelmet arra, hogy a Bizottság más határozataiban már elismerte, hogy a nem expanzív jellegű intézkedéseknek nincs számottevő hatásuk a repülőterek közötti forgalomra.

(132) Németország az FLH potenciális versenytársait három fő kategóriára osztotta: i. a lipcse-hallei repülőtér közelében található repülőterek; ii. Németország légi teherszállítást végző egyéb repülőterei; valamint iii. az Unió légi teherszállítást végző nagyobb repülőterei.

(133) A lipcse-hallei repülőtér közelében található repülőterek tekintetében Németország megjegyezte, hogy azok egyike sem szakosodott légi teherszállításra. Hozzátette, hogy Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Drezda, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt és Prága repülőtereinek egyike sem közvetlen versenytársa a lipcse-hallei repülőtérnek. Ennek alátámasztására Németország kifejtette, hogy a felsorolt repülőterek közül egyeseknél a földrajzi távolságok túl nagyok, a repülőterek más gazdasági régióban találhatók, a vonzáskörzetük eltérő, vagy méretük igen kicsi.

(134) Más légi teherszállítást végző repülőtereivel kapcsolatban Németország kijelentette, hogy a köztük és a lipcse-hallei repülőtér közötti verseny korlátozott, mivel az utóbbival versenyző nagy német légi teherszállítási központok (Frankfurt am Main, München és Köln-Bonn) kapacitásai szűkösek, vagy éjszakai repülési korlátozások alá esnek.

(135) Németország szerint a lipcse-hallei repülőtér nem áll versenyben az Unió más légi teherszállítást végző repülőtereivel – mindenekelőtt a brüsszeli és a vatry-i repülőtérrel – sem,. Ezzel összefüggésben Németország kifejtette, hogy a lipcse-hallei repülőtér Európán belüli központi elhelyezkedésének köszönhetően egyedi módon képes kiszolgálni Nyugat- és Kelet-Európát egyaránt, továbbá azt, hogy ugyanakkor sem Brüsszel, sem Vatry helyzete nem biztosít hatékony hozzáférést az egyre fontosabbá váló közép- és kelet-európai piacokhoz. Vatry kapcsán Németország felhívta a figyelmet arra, hogy a vatry-i repülőtér igen kis repülőtér, továbbá kiemelte, hogy pl. 2010-ben a lipcse-hallei repülőtér légiáru-forgalma több mint 80-szorosa volt a francia repülőtérének. Németország hozzátette, hogy Vatrynak nincs a lipcse-hallei repülőtéréhez hasonló jó összeköttetése a vasúti és közúthálózattal. A brüsszeli repülőtérrel kapcsolatban Németország kifejtette, hogy míg a lipcse-hallei repülőtér légiáru-forgalma az elmúlt években nőtt, Brüsszelé ugyanebben az időszakban visszaesett. Németország hozzátette továbbá, hogy a brüsszeli repülőtér jelentős éjszakai repülési korlátozás alá esik, ami szűkíti a versenyt.

(136) Ezenkívül Németország kijelentette, hogy a Bizottság véleményével szemben a repülőtéri infrastruktúrához minden lehetséges felhasználó egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen hozzáfér. Németország szerint a repülőtér egyes felhasználói nem kapnak indokolatlan mennyiségi alapú kedvezményt. Ezenkívül Németország úgy véli, hogy a repülőtérhez való egyenlő feltételek melletti és megkülönböztetésmentes hozzáférés kérdésével a Bizottság már foglalkozott a lipcse-hallei repülőtér finanszírozására vonatkozó korábbi határozatában ([27]).

(137) Ezért Németország véleménye szerint az esetleges állami támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető.

4. HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI

4.1. MITTELDEUTSCHE FLUGHAFEN AG (MFAG)

(138) 2011. október 26-án az MFAG és az FLH közös észrevételeket nyújtott be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. Az MFAG észrevételei általánosságban összhangban állnak Németország észrevételeivel.

4.1.1. **A gazdasági tevékenység és az állami hatáskörbe tartozó feladatok fogalma**

(139) Az MFAG ezenkívül azt állította, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítése nem minősül gazdasági tevékenységnek. Az MFAG szerint ezért a szóban forgó finanszírozás nem tartozik az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá. Ennek kapcsán az MFAG közölte, hogy egy magánbefektető sem korábban, sem most nem hajtaná végre a szóban forgó intézkedéseket. Kijelentette, hogy emiatt a repülőtéri infrastruktúrának nincs piaca. Ezzel összefüggésben az MFAG hozzátette, hogy a repülőterek nem képesek önállóan finanszírozni infrastrukturális beruházásaikat. Az MFAG tart attól, hogy ha az állami támogatásra vonatkozó szabályokat a repülőtéri infrastruktúrára alkalmazzák, az a repülőtéri infrastruktúrára irányuló beruházások visszaeséséhez vezet.

(140) Hozzátette, hogy a lipcse-hallei repülőtér fejlesztése közérdek, valamint azt, hogy a piacgazdasági szereplő tesztje a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására nem alkalmazható. Erre vonatkozóan az MFAG közölte, hogy az Unióban egyetlen olyan eset sem fordult elő, hogy egy magánbefektető saját forrásból repülőteret épített, vagy azt számottevően fejlesztette volna. Az MFAG szerint ezért a piacgazdasági szereplő tesztjének alkalmazása helyett a Bizottságnak azt kell vizsgálnia, hogy az infrastruktúrát minden felhasználónak nyitottan és megkülönböztetésmentesen bocsátják-e rendelkezésére. Az MFAG azt állította, hogy a lipcse-hallei repülőtéren ez így van. Az MFAG szerint ezért az infrastrukturális intézkedések nem üzleti terven vagy hosszú távú jövedelmezőségi kilátásokon alapultak.

([27]) A Bizottság 2008/948/EK határozata.

(141) Az MFAG hozzátette, hogy a repülőtér építése regionális politikai célok megvalósítását segíti, és egy gazdaságilag hátrányos helyzetű régiót támogat. Az MFAG hangsúlyozta, hogy ez jellemzően olyan feladat, amelyet magánbefektető nem láthat el, így nem vizsgálható az állami támogatásra vonatkozó szabályok alapján.

(142) Hozzátette, hogy még ha az infrastruktúra finanszírozása általában gazdasági tevékenységnek számít is (mint ahogyan nem az), a szóban forgó intézkedések állami hatáskörbe tartozó feladatnak minősülnek, így nem tekinthetők állami támogatásnak.

(143) Az állami hatáskörbe tartozó feladatok tekintetében az MFAG szerint a Bizottságnak meg kell különböztetnie a légi közlekedés külső fenyegetésekkel szembeni védelmét, a légi közlekedés működési kockázatokkal szembeni védelmét, valamint a harmadik felek légi közlekedésből eredő működési kockázatokkal szembeni védelmét. Ezzel összefüggésben az MFAG kijelentette, hogy a működési kockázatokkal szembeni védelmet és a harmadik felek jogainak védelmét állami hatáskörbe tartozó feladatnak kell tekinteni. Az MFAG hozzátette, hogy határozathozatali gyakorlatában a Bizottság a tűzvédelmet, a légi közlekedést és a légiforgalmi irányítást, így különösen a Deutscher Wetterdienst (a német meteorológiai szolgálat) és a Deutsche Flugsicherung (a német légiellenőrzés) szervezetét érintő intézkedéseket korábban is az állami hatáskörbe tartozó feladatok közé sorolta.

4.1.2. **Az FLH tulajdonosi kölcsöneinek piaci megfelelősége**

(144) Az MFAG szerint a tulajdonosi kölcsönöket piaci feltételek mellett nyújtották. Hozzátette, hogy figyelembe kell venni a Nord LB és a Deutsche Kreditbank AG által az MFAG-ra vonatkozóan kiadott hitelminősítést. Ezzel összefüggésben az MFAG közölte, hogy a Nord LB és a Deutsche Kreditbank AG az MFAG-t és az FLH-t a […] kategóriába sorolta, […] %-os átlagos nemteljesítési valószínűséggel. Az MFAG pontosította, hogy a […] hitelminősítési kategória a Standard & Poor's […]–[…], a Moody's […]–[…], illetve a Fitch […]–[…] kategóriájával egyenértékű.

(145) Hozzátette, hogy az FLH tulajdonosi kölcsöneit nagymértékű biztosítékkal fedezték. Az MFAG pontosította továbbá, hogy az FLH kölcsöneit fenntartható infrastrukturális beruházások finanszírozására fordítják. Közölte továbbá, hogy az FLH eszközeit nem terheli jelzálog *(Grundpfandrechte)*. Az MFAG véleménye szerint tehát az igen jó hitelminősítésre és a nagymértékű, biztosítékkal történő fedezésre tekintettel legfeljebb […] bázispontos kockázati felár alkalmazható.

(146) Mivel az FLH kölcsönei esetében a kockázati felár mértéke […] és […] bázispont közötti, az MFAG véleménye szerint a kölcsönöket piaci feltételek mellett nyújtották, így azok nem tartalmaznak állami támogatást.

4.1.3. **A támogatás összeegyeztethetősége**

(147) Az MFAG véleménye szerint a tőkeinjekciók mindenképpen összeegyeztethetők a belső piaccal.

(148) Rámutatott, hogy a lipcse-hallei repülőtér a közvetlenül a repülőtéren dolgozó 5 100 munkavállalón (ideértve az MFAG, a légitársaságok, éttermek, vendéglátó-ipari vállalkozások, az állami hatóságok és az egyéb vállalkozások munkavállalóit), továbbá a mintegy 8 100 közvetett munkavállalón keresztül jelentős kedvező hatást gyakorol a régióbeli foglalkoztatottságra.

(149) Az MFAG hangsúlyozta továbbá, hogy az egyéb repülőterek (például Frankfurt am Main, München, Berlin, Düsseldorf és Hamburg) szűkös kapacitására és az őket érintő éjszakai repülési korlátozásokra tekintettel a lipcse-hallei repülőtérnek fontos szerepe van az említett repülőterek tehermentesítésében, így hozzájárul Németország általános ellátásbiztonságához.

(150) A repülőtéri díjak megkülönböztetésmentes jellegét illetően az MFAG kijelentette, hogy a lipcse-hallei repülőtér díjszabását nem egy adott légitársaságra nézve kedvező módon alakították ki, és közölte, hogy minden légitársaság azonos mértékű leszállási díjat fizet. Az MFAG szerint tehát minden felhasználó egységes feltételekkel, megkülönböztetésmentesen veheti igénybe az infrastruktúrát.

(151) A támogatás szükségességét és ösztönző hatását illetően az MFAG kijelentette, hogy az intézkedéseket a tulajdonosi kölcsönök vagy tőkeinjekciók nélkül nem hajtották volna végre. Az MFAG szerint a 225,6 millió EUR teljes beruházási összeg az MFAG átlagos árbevételének kétszeresét-háromszorosát, az FLH átlagos éves árbevételének pedig több mint ötszörösét tette ki az infrastrukturális projektekkel kapcsolatos döntés időszakában. Az MFAG szerint az, hogy az intézkedések egy részét már végrehajtották, nem zárja ki az ösztönző hatás meglétét, mivel az intézkedésekre csak azt követően került sor, hogy a finanszírozásra vonatkozó garanciákat és határozatokat átadták a hatósági tulajdonosok, amelyek egyébként a tulajdonosi kölcsönök formájában áthidaló finanszírozást is nyújtottak.

(152) Az MFAG kijelentette, hogy a szóban forgó intézkedéseknek nincs kedvezőtlen versenytorzító hatásuk. Az MFAG szerint ezenkívül az intézkedések nem érintik hátrányosan a brüsszeli és a vatry-i repülőteret. Az MFAG rámutatott, hogy a brüsszeli repülőtérre éjszakai repülési korlátozások vonatkoznak, és a DHL emiatt települt át tartósan a lipcse-hallei repülőtérre. Vatry vonatkozásában az MFAG közölte, hogy sajtóbeszámolók szerint a francia repülőtér minimális áruforgalmat bonyolít (hetente mindössze 5-6 járattal).

4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) Az ADV 2011. október 27-én nyújtotta be észrevételeit az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. Az ADV észrevételei teljes mértékben összhangban állnak az MFAG észrevételeivel. Az ADV rámutatott, hogy a lipcse-hallei repülőtér fontos a regionális fejlődés szempontjából.

4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) A DFS 2011. október 28-i levelében nyújtotta be észrevételeit.

(155) Kijelentette, hogy az M3–M8 és M10 infrastrukturális projektek (lásd a 2. táblázatot) hozzájárulnak a lipcse-hallei repülőtéren a légi közlekedés biztonságos és problémamentes kezeléséhez. Ezzel összefüggésben a DFS kifejtette, hogy az M3 hozzájárul a meglévő gurulóutak és felüljárók tehermentesítéséhez, az M5 sürgős intézkedés, amely biztosítja az akadálymentes gurulást a repülőtér déli részén, az M8 pedig a légi mentés és sürgősségi műveletek bázisaként szolgál. A DFS hozzátette, hogy az M10 a német légi közlekedési törvény (*Luftverkehrsgesetz*, „LuftVG") 29b. §-ának (2) bekezdése alapján végzett munkáját segíti a lakosság indokolatlan zajártalommal szembeni védelmében.

4.4. AZ MFAG ÉS/VAGY AZ FLH TULAJDONOSAI

4.4.1. **Nordsachsen (Észak-Szászország) járás**

(156) Nordsachsen járás 2011. október 27-i levelében nyújtotta be észrevételeit.

(157) Kijelentette, hogy a repülőtér fontos szerepet játszik a régió gazdasági fejlődésének és foglalkoztatásának fellendítésében. Rámutatott továbbá, hogy a repülőtér esetében történelmi okokból más németországi repülőterekhez képest nagyobb szükség van további beruházásokra. Kijelentette, hogy az állami hatáskörbe tartozó feladatok fogalmát tágabban kell értelmezni.

(158) Hozzátette, hogy a repülőtéri díjakból származó bevétel nem elegendő a szükséges beruházások finanszírozásához. Véleménye szerint a tervezett tőkeinjekció ösztönző hatással jár. Észrevételeiben Nordsachsen járás végül kijelentette, hogy finanszírozás hiányában a repülőtér nem lett volna képes az infrastrukturális projekt megvalósítására.

4.4.2. **Drezda**

(159) Drezda város, az MFAG kisebbségi tulajdonosa 2011. október 28-án nyújtotta be észrevételeit. Drezda város észrevételei összhangban állnak az MFAG és Nordsachsen járás észrevételeivel.

(160) Drezda város kijelentette, hogy a repülőtér a régió legnagyobb munkáltatója, amely közvetlenül 5 100 munkavállalót foglalkoztat. Hangsúlyozta, hogy a repülőtér ennélfogva fontos tényező a régió gazdaságának fellendítésében. Hozzátette, hogy éjszakai repülési engedélyének köszönhetően a lipcse-hallei repülőtér fontos szerepet játszik más német repülőterek tehermentesítésében.

(161) Drezda város kijelentette, hogy a repülőtéri infrastruktúrával kapcsolatos beruházási költségek nem finanszírozhatók teljes mértékben a repülőtér felhasználóit terhelő repülőtéri díjakból. Hozzátette, hogy a repülőtéri fejlesztések hagyományosan állami finanszírozással valósulnak meg. Ezenkívül felhívta a figyelmet arra, hogy Németországban a repülőtéri díjakat a repülőtér-üzembentartók nem saját belátásuk szerint határozzák meg, hanem azokat állami hatóságoknak kell jóváhagyniuk.

(162) Drezda kijelentette továbbá, hogy a lipcse-hallei repülőtéren végrehajtott infrastrukturális intézkedések nem befolyásolják indokolatlanul a belső piacot, mivel a versenytárs németországi és külföldi repülőterek közel teljes kapacitással működnek, míg a vatry-i repülőtér minimális forgalmat bonyolít.

4.4.3. **Lipcse**

(163) 2011. október 28-án a Bizottsághoz észrevételek érkeztek Lipcse várostól, amely az MFAG egyik tulajdonosa. Lipcse város észrevételei teljes mértékben összhangban állnak az MFAG és Drezda város észrevételeivel.

4.5. LÉGIÁRU-FUVAROZÓ ÉS EXPRESSZ CSOMAGSZÁLLÍTÓ TÁRSASÁGOK

4.5.1. **European Air Transport Leipzig (EAT)**

(164) A lipcse-hallei repülőtéren központtal rendelkező EAT légiáru-fuvarozó társaság 2011. október 27-én nyújtotta be észrevételeit az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. Az EAT közölte, hogy a Deutsche Post AG kizárólagos tulajdonú leányvállalata, és a lipcse-hallei repülőteret elsődleges központként használja.

(165) Kijelentette, hogy tudomása szerint az infrastruktúrához minden lehetséges felhasználó egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen fér hozzá. Hozzátette, hogy ezt különösen az átlátható díjszabási rendszer támasztja alá, amely minden felhasználóra érvényes.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) A Lufthansa Cargo 2011. október 26-án nyújtotta be észrevételeit. Észrevételei teljes mértékben összhangban állnak az EAT észrevételeivel. A Lufthansa Cargo megerősítette, hogy a repülőtérhez minden lehetséges felhasználó egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen fér hozzá.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) Az Emons Spedition 2011. október 18-án nyújtotta be észrevételeit. Észrevételei teljes mértékben összhangban állnak az EAT észrevételeivel. Az Emons kiemelte, hogy a repülőtéri infrastruktúra fejlesztésének állami finanszírozása alapvető fontosságú a repülőterek és azok felhasználói számára.

4.5.4. **Spero Logistics Europe GmbH**

(168) A Spero Logistics Europe GmbH 2011. október 28-án nyújtotta be észrevételeit. Észrevételei teljes mértékben összhangban állnak az EAT és az Emons Spedition észrevételeivel.

(169) A Spero kijelentette továbbá, hogy az éjszakai járatok üzemeltetésére szóló engedély különösen fontos a légi teherszállítás szempontjából. A Spero kifejtette, hogy azért döntött amellett, hogy központja a lipcse-hallei repülőtéren legyen, mert annak Európán belüli központi elhelyezkedése révén hozzáfér a legnagyobb európai piachoz, és rövidebb repülési időn belül éri el Ázsiát.

4.5.5. **Deutsch-Russische Wirtschaftsallianz e.V. (Német–Orosz Gazdasági Szövetség)**

(170) 2011. október 25-én a *Deutsch-Russische Wirtschaftsallianz e.V.* (a továbbiakban: Wirtschaftsallianz) közölte, hogy a repülőtér fejlesztése a régió gazdasági fejlődése szempontjából alapvető fontosságú.

(171) Kijelentette, hogy a lipcse-hallei repülőtér fontos szerepet játszik a SALIS projekttel összefüggésben, amelyet a NATO afganisztáni hadműveleteihez szükséges különleges szállítási feladatok céljából hoztak létre. Érvelése szerint a projekt megvalósításának feltételei jelenleg csak Lipcsében adottak. A Wirtschaftsallianz hozzátette, hogy ez különösen a NATO-irányelvek szerinti biztonsági előírásokat, a folyamatos működési engedélyt, a 3 000 méteres futópályákat, az elegendő tároló- és rakodóterületeket, valamint a SALIS projektben használt orosz légi járművekhez szükséges műszaki karbantartási kapacitást érinti.

4.5.6. **Egyéb szállítmányozók és egyesületek**

(172) A Bizottság megkapta ezenkívül a Skyline Air Services, a Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., a Kühne+Nagel, a Jet-Speed, a Jade Cargo, a Baring, az Aircargo Club Deutschland, az Aerologic, valamint a Volga-Dnepr észrevételeit is. Észrevételeik teljes mértékben összhangban állnak az EAT észrevételeivel, és hangsúlyozzák a lipcse-hallei repülőtérnek a régió fejlődésében és megközelíthetőségében játszott fontos szerepét.

4.6. SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSSAL FOGLALKOZÓ LÉGITÁRSASÁGOK ÉS IDEGENFORGALMI SZÖVETSÉGEK

4.6.1. **Germanwings**

(173) A Germanwings, a Deutsche Lufthansa AG leányvállalata, 2011. október 26-án nyújtotta be észrevételeit.

(174) Kijelentette, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítése és fejlesztése nem finanszírozható teljes mértékben a repülőtéri díjakból. Kifejtette, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban megjelölt intézkedések igen jelentős része a légi közlekedés biztonságát érintő vagy a biztonsági szabályokat érvényesítő intézkedésekhez kapcsolódik. Hozzátette, hogy az intézkedések nem tartoznak az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatálya alá.

(175) Hangsúlyozta, hogy a Bizottságnak figyelembe kell vennie a lipcse-hallei repülőtér Németország újraegyesítéséből adódó sajátos helyzetét, továbbá lemaradását a repülőtéri infrastruktúrára irányuló beruházások terén.

(176) Hozzátette, hogy a lipcse-hallei repülőtér infrastruktúrája megkülönböztetés vagy bármely légitársasággal szembeni tényleges kedvezményes bánásmód nélkül valamennyi lehetséges felhasználó rendelkezésére áll.

4.6.2. **Egyéb légitársaságok és idegenforgalmi szövetségek**

(177) A Bizottság megkapta ezenkívül az Austrian Airlines, az Alltours, a Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (a német légi közlekedési szövetség), a Deutscher Reise Verband (a német utazási szövetség), valamint a Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (a német idegenforgalmi szövetség) észrevételeit is. Észrevételeik teljes mértékben összhangban állnak a Germanwings észrevételeivel.

4.7. A REPÜLŐTÉR KÖZELÉBEN TALÁLHATÓ VÁLLALKOZÁSOK ÉS EGYESÜLETEK

4.7.1. **BMW Werk Leipzig (BMW)**

(178) A BMW 2011. október 27-i levelében nyújtotta be észrevételeit.

(179) Kijelentette, hogy a lipcse-hallei repülőtér fontos a helyi ipar szempontjából, továbbá kedvező külső hatást gyakorol a régióra és az ott letelepedett vállalkozásokra. Hozzátette, hogy a Bizottságnak figyelembe kell vennie azt a lemaradást, amely a lipcse-hallei repülőtéren Németország újraegyesítését megelőzően keletkezett a beruházások terén. A repülőtér regionális jelentőségére tekintettel a BMW úgy ítéli meg, hogy az állami finanszírozást a piaccal összeegyeztethetőnek kell tekinteni.

4.7.2. **EADS Elbe Flugzeugwerke (EADS)**

(180) Az EADS 2011. október 27-i levelében nyújtotta be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit.

(181) Rámutatott, hogy a lipcse-hallei repülőtér rendkívül fontos a régió gazdasága szempontjából, és fontos tényező volt az EADS abban a döntésében, hogy leányvállalatát a régióba hozza.

4.7.3. **European Energy Exchange AG (EEX)**

(182) A lipcsei székhelyű, energiakereskedelemmel foglalkozó EEX 2011. október 27-én nyújtotta be észrevételeit.

(183) Kijelentette, hogy a lipcse-hallei repülőtér igen fontos a régió és az EEX munkavállalói számára. Hozzátette: nem lát lehetőséget arra, hogy az FLH helyett más európai repülőteret vegyen igénybe.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Halle-Dessau-i Kereskedelmi és Iparkamara] (IHK)**

(184) Az IHK 2014. október 26-án nyújtotta be észrevételeit.

(185) Kijelentette, hogy az uniós repülőtér-piaci versenyből számos pozitív kölcsönhatás származik. Ezzel összefüggésben rámutatott, hogy egy repülőtér infrastrukturális fejlesztése kedvezően hat a többi repülőtérre is. Hozzátette, hogy ebben az értelemben a lipcse-hallei repülőtér infrastruktúra-programjának túlnyomórészt pozitív hálózati hatásai érvényesültek. Véleménye szerint figyelembe kell venni a régió strukturális fejletlenségét, valamint Kelet-Németország lemaradását a beruházások terén. Végül az IHK kijelentette, hogy kezdeti állami beruházás nélkül a magánszektor későbbi kiterjedt beruházásai sem valósulhatnak meg.

4.7.5. **Egyéb egyesületek**

(186) A Bizottsághoz beérkeztek ezenkívül a Handwerkskammer zu Leipzig (a lipcsei kézműveskamara), az Industrie- und Handelskammer zu Leipzig (a lipcsei kereskedelmi és iparkamara), a Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland (közép-németországi gazdasági kezdeményezés), valamint a Leipziger Messe észrevételei is. E partnerek észrevételei teljes mértékben összhangban állnak a BMW és az EADS észrevételeivel.

4.8. SCHKEUDITZ LAKOSSÁGI KEZDEMÉNYEZÉSE A ZAJÁRTALOM ELLEN

(187) A lakossági kezdeményezés 2011. augusztus 24-én nyújtotta be észrevételeit.

(188) A kezdeményezásben az állt, hogy tagjainak megfigyelése szerint a déli futópályát szinte kizárólag a DHL használja. Hozzátette, hogy futópálya mellett a DHL a repülőtér délkeleti területét is szinte kizárólagos jelleggel használja. A kezdeményezés kifejtette, hogy a DHL intenzív infrastruktúra-használatára tekintettel nem feltételezhető, hogy a beruházások a személyszállításhoz kapcsolódnának.

5. NÉMETORSZÁG MEGJEGYZÉSEI A HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

(189) Megjegyzéseiben Németország mindenekelőtt kijelentette, hogy a bejelentett intézkedések végrehajtását 34 harmadik fél támogatta észrevételeiben.

(190) Kijelentette, hogy a harmadik felek észrevételei megerősítették azt az álláspontját, hogy a szóban forgó infrastrukturális intézkedések állami hatáskörbe tartozó feladatnak minősülnek. Ezzel összefüggésben Németország nyomatékosította, hogy – amint ezt a DFS is hangsúlyozta – az M3–M8, valamint az M10 intézkedést kormányzati feladatkör gyakorlása keretében hajtották, illetve hajtják végre. Németország kiemelte továbbá, hogy harmadik felek egy csoportja szerint az állami támogatásra vonatkozó szabályok a szóban forgó intézkedésekre nem alkalmazhatók.

(191) Rámutatott továbbá, hogy az észrevételekből egyértelműen kiderül, hogy az állami finanszírozás megfelel az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdésében előírt feltételeknek. Felhívta a figyelmet arra, hogy különösen a városok, a helyi önkormányzatok és kereskedelmi kamarák, valamint a régióban tevékenykedő vállalkozások hangsúlyozták a repülőtér gazdasági és regionális jelentőségét. Németország szerint ezért a repülőtér építése és üzemeltetése kétségtelenül egy világosan meghatározott közös érdekű célkitűzés megvalósulását szolgálja. Németország hozzátette, hogy a harmadik felek észrevételei megerősítették az állami finanszírozás szükségességét és arányosságát is.

(192) A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatásokat illetően rámutatott, hogy sem a vatry-i, sem a brüsszeli repülőtér nem nyújtott be észrevételt az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. Németország szerint ez arra utal, hogy az említett repülőterek egyike sem tart a szóban forgó intézkedések kedvezőtlen hatásaitól. Rámutatott, hogy ezt a véleményt támasztják alá más harmadik felek, pl. a Lufthansa Cargo, az Austrian Airlines, a Germanwings és a Jade Cargo észrevételei is. Németország hozzátette, hogy az Alltours, a Deutscher Reise Verband, a Baring és Aircargo Club Deutschland szerint sincs versenybeli átfedés a lipcse-hallei, a brüsszeli és a vatry-i repülőterek vonzáskörzete között.

(193) A repülőtérhez egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított hozzáféréssel kapcsolatban Németország szerint a harmadik felek észrevételei megerősítették azt, hogy a repülőtéri díjak megállapítása megkülönböztetésmentesen történt.

6. ÉRTÉKELÉS

(194) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „*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.*”

(195) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében említett kritériumok halmozódó jellegűek. Ezért annak megállapítására, hogy a szóban forgó intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősülnek-e, azt kell megvizsgálni, hogy az intézkedések valamennyi felsorolt feltételt teljesítik-e:

a) az állam nyújtja vagy állami forrásból nyújtják;

b) meghatározott vállalkozásokat vagy gazdasági ágazatokat részesítenek előnyben;

c) torzítják a versenyt vagy azzal fenyegetnek; és

d) befolyásolják a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1. A VÁLLALKOZÁS ÉS A GAZDASÁGI TEVÉKENYSÉG FOGALMA

6.1.1. **A vállalkozás fogalma**

(196) Egy állami támogatás megléte esetén az a kérdés a döntő, hogy a kedvezményezett folytat-e gazdasági tevékenységet, és ennélfogva az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vállalkozásnak tekinthető-e ([28]).

([28]) Lásd a C-35/96. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyet (EBHT 1998., I-3851. o.), valamint a C-180/98–C-184/98. sz., *Pavlov és társai* egyesített ügyeket (EBHT 2000., I-6451. o.).

(197) Ezzel kapcsolatban Németország kijelentette, hogy a vállalkozásnak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett fogalma nem irányadó a repülőterekre, legalábbis ami a regionális repülőtéri infrastruktúra finanszírozását illeti. Németország véleménye szerint az ilyen jellegű infrastruktúra-fejlesztés nem gazdasági tevékenység, hanem általános intézkedés, amely közlekedés-, gazdaság- és regionális politikai megfontolásokat tart szem előtt. Németország azt állította továbbá, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítése nem minősül gazdasági tevékenységnek, mert ilyen tevékenységet magánbefektető nem végezne. Németország ezzel kapcsolatban hozzáfűzte, hogy a repülőterek infrastruktúrával, felszereléssel és működéssel kapcsolatos állandó költségei az átlagosnál magasabbak. Ezenkívül a mozgásterük a terhek mértéke és a szigorú jogi kötelmek által korlátozott. Németország ezenkívül a szóban forgó intézkedések szempontjából tárgytalannak ítélte az *Aéroports de Paris* és a *Lipcse-Halle* ügyekben hozott ítéletekre történő hivatkozást. Az *Aéroports de Paris*-ügyben hozott ítélet kapcsán Németország kijelentette, hogy az nem a repülőtéri infrastruktúra kiépítésére, hanem repülőtér üzemeltetésére vonatkozott. Ezenkívül Németország szerint az *Aéroports de Paris*-ügyben hozott ítélet tárgya nem az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti vállalkozás fogalmának értelmezése, hanem az erőfölénnyel való visszaélés EUMSZ 102. cikk szerinti tilalmának megsértése volt. A *Lipcse-Halle*-ügyben hozott ítélettel kapcsolatban Németország szerint a Törvényszék ítélete az ítélkezési gyakorlat szempontjából nem precedensértékű, mivel ellene fellebbezést nyújtottak be.

(198) A vállalkozás fogalmával kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy az Európai Unió Bírósága a vállalkozásokat következetesen gazdasági tevékenységet ellátó jogalanyokként határozta meg azok jogállásától vagy tulajdonosi szerkezetétől és finanszírozási módjától függetlenül ([29]). Bármely tevékenység, amelynek keretében valamely piacon árukat és szolgáltatásokat kínálnak, gazdasági tevékenységnek minősül ([30]). Egy tevékenység gazdasági természete önmagában nem függ attól, hogy a tevékenység nyereséget termel-e ([31]).

(199) Az Európai Bíróság az *Aéroports de Paris* ([32]) ügyben hozott ítéletében azt állapította meg, hogy gazdasági tevékenységnek minősül a repülőtér működtetése is, amely a légitársaságoknak és egy adott repülőtéren működő különféle szolgáltatóknak nyújtott repülőtéri szolgáltatásokból áll. A Törvényszék a *lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítéletében* ([33]) egyértelművé tette, hogy a repülőtér-működtetés gazdasági tevékenység, a repülőtéri infrastruktúra létrehozása pedig e gazdasági tevékenység elválaszthatatlan része.

(200) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a *lipcse-hallei repülőtérre* vonatkozó ítéletében a Törvényszék megállapította, hogy a 2000. évtől kezdődően már nem lehet kizárni az állami támogatási szabályoknak a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására való alkalmazását ([34]). Következésképpen a 2000. december 12-i *Aéroports de Paris* ítélet elfogadásától kezdődően a repülőtéri infrastruktúra megépítését és üzemeltetését az állami támogatások ellenőrzésének hatáskörébe tartozó feladatnak kell tekinteni.

(201) A Törvényszék a *lipcse-hallei repülőtérre* vonatkozó ítéletében azt is megállapította, hogy nincs jelentősége annak, hogy egy repülőtéri infrastruktúra létrehozása vagy bővítése regionális, gazdaság- vagy közlekedéspolitikai célkitűzések érdekében történik. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint nem az a lényeges, hogy az adott intézkedéseket milyen célkitűzések érdekében hajtják végre, hanem az, hogy milyen hatást fejtenek ki ([35]).

(202) A Törvényszék a *lipcse-hallei repülőtérre* vonatkozó ítéletében megerősítette továbbá, hogy repülőtéri infrastruktúra piacának fennállását bizonyítja, hogy a lipcse-hallei repülőtér a DHL európai légi fuvarozási központjának telepítése kapcsán versenyben állt más regionális repülőterekkel, különösen a franciaországi Vatry és a belgiumi Brüsszel repülőterével.

([29]) Lásd az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.) 2.1. részét és a kapcsolódó ítélkezési gyakorlatot, különösen a C-180/98–C-184/98. sz., *Pavlov és társai* egyesített ügyekben hozott ítéletet (EBHT 2000., I-6451. o.), valamint a C-222/04. sz., *Cassa di Risparmio di Firenze és társai* (EBHT 2006., I-289. o.), a C-205/03 P. sz., *FENIN kontra Bizottság* (EBHT 2006., I-6295. o.), és a C-49/07. sz., *MOTOE* (EBHT 2008., I-4863. o.) ügyekben hozott ítéleteket.

([30]) A C-118/85. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítélet (EBHT 1987., 2599. o.) 7. pontja; a C-35/96. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., I-3851. o.) 36. pontja; a *Pavlov és társai* egyesített ügyekben hozott ítélet 75. pontja.

([31]) A 209/78–215/78. sz., és 218/78. sz., *Van Landewyck* egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1980., 3125. o.) 88. pontja; a C-244/94. sz., *FFSA és társai* ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., I-4013. o.) 21. pontja, és a C-49/07. sz., *MOTOE* ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., I-4863. o.) 27. és 28. pontja.

([32]) A T-128/98. sz., *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügy (EBHT 2000., II-3929. o.), amelyet a C-82/01. sz. ügy erősített meg (EBHT 2002., I-9297. o.), 75–79. pont.

([33]) A T-443/08 sz. és T-455/08. sz., *Mitteldeutsche Flughafen AG és Flughafen Leipzig-Halle GmbH kontra Európai Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet („a lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélet") (EBHT 2011., II-1311. o.), különösen a 93. és a 94. pontja, amelyet a (még nem közzétett) C-288/11. P. sz., *Mitteldeutsche Flughafen* és a *Lipcse-Halle kontra Bizottság* ügy (2012) erősített meg.

([34]) Lásd a lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélet 106. pontját.

([35]) A lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélet 102. és következő pontjai.

(203) Az ítélkezési gyakorlat szerint meg kell állapítani továbbá, hogy az infrastruktúra-fejlesztési intézkedések állami finanszírozásával összefüggésben a repülőtér-üzembentartó tevékenysége gazdasági jellegének vizsgálatakor nem indokolt különválasztani az infrastruktúra kiépítését vagy bővítését annak utólagos használatától ([36]).

(204) A Törvényszék a lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítéletében megállapította továbbá, hogy „*[a] le- és felszállópályák ugyanis a repülőtér üzemeltetője által végzett gazdasági tevékenységek elengedhetetlen elemeit képezik. A le- és felszállópályák építése így lehetővé teszi a repülőtér számára a fő gazdasági tevékenységének gyakorlását, illetve további leszállópálya építése vagy meglévő leszállópálya kibővítése esetén e tevékenység fejlesztését.*"

(205) A (196) és (204) preambulumbekezdésben idézett ítélkezési gyakorlatra tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a jelen határozat tárgyát képező infrastruktúrát a repülőtér-üzembentartó (FLH) közvetlenül kereskedelmi alapon működteti, vagy az közvetlenül segíti és lehetővé teszi a repülőtér egészének kereskedelmi jellegű üzemben tartását.

(206) Ebben a tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy a német jog és különösen a […] alapján a díjakat a repülőtér-üzembentartónak kell meghatároznia és jóváhagyásra benyújtania a Szövetségi Közlekedési Minisztériumhoz. A Bizottság megállapítja, hogy a repülőtéri díjakat a repülőtér-üzembentartók a jogszabályban rögzített korlátok között határozhatják meg, hogy elkerülhető legyen a repülőtér felhasználói közötti indokolatlan megkülönböztetés, valamint a repülőtér-üzembentartó domináns helyzetével való esetleges visszaélés. A Bizottság azonban úgy ítéli meg, hogy ez nem akadályozza a repülőtér-üzembentartókat abban, hogy a repülőtéri díjak mértékét a szükséges beruházások és azok költségeinek figyelembevételével határozzák meg. Ezt megerősítik különösen a […] foglalt előírások ([…] és […]).

(207) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a jelen határozat tárgyát képező infrastruktúra megépítése és kibővítése lehetővé fogja tenni az FLH számára, hogy növelje kapacitását és a lipcse-hallei repülőtér üzemeltetőjeként végzett gazdasági tevékenységét. Az FLH, a repülőtér üzemben tartója, a repülőtéri szolgáltatásokat pénzért nyújtja, amely különösen a repülőtéri díjakból, ezenkívül az infrastruktúra hasznosításával és kiegészítő szolgáltatások nyújtásával (pl. hangárok bérbeadásával) kapcsolatos egyéb bevételekből származik, és azt a nyújtott szolgáltatások ellentételezésének kell tekinteni.

(208) Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jelen határozat tárgyát képező infrastruktúra kereskedelmileg hasznosítható. Az FLH tehát az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül.

6.1.2. **Állami hatáskörbe tartozó tevékenységek**

(209) Azonban egy repülőtér nem minden tevékenysége szükségszerűen gazdasági jellegű ([37]). Mivel egy jogalany vállalkozásként történő osztályozása mindig egy adott tevékenységgel kapcsolatos, ezért megkülönböztetést kell alkalmazni az adott repülőtér tevékenységei között, és meg kell határozni, hogy ezek a tevékenységek milyen mértékben gazdasági természetűek. Amennyiben egy repülőtér egyaránt végez gazdasági és nem gazdasági tevékenységet, csak az előbbi alapján tekintendő vállalkozásnak.

(210) A Bíróság rámutatott, hogy az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendesen hatáskörébe tartozó tevékenységek nem gazdasági jellegűek, és általában nem tartoznak az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatálya alá ([38]). Egy repülőtéren az olyan tevékenységek, mint a légiforgalom-irányítás, a rendészeti, vámügyi, tűzoltói tevékenységek, a polgári légi közlekedés jogellenes beavatkozásokkal szembeni védelmét szolgáló tevékenységek, valamint e tevékenységek végrehajtásához kapcsolódó infrastruktúrába és felszerelésekbe történő beruházások általában nem gazdasági természetű tevékenységeknek minősülnek ([39]).

([36]) A C-205/03 P. sz., *FENIN kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2006., I-6295. o.) 88. pontja és a lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélet 95. pontja.

([37]) A lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélet 98. pontja.

([38]) A C-118/85. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítélet (EBHT 1987., 2599. o.) 7. és 8. pontja, és a C-30/87. sz., *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées* ügyben hozott ítélet (EBHT 1988., I-2479. o.) 18. pontja.

([39]) Lásd különösen a C-364/92. sz., *SAT/Eurocontrol* ügyben hozott ítélet (EBHT 1994., I-43. o.) 30. pontját és a C-113/07 P. sz., *Selex Sistemi Integrati kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2009., I-2207. o.) 71. pontját.

(211) Az ilyen nem gazdasági tevékenységek állami finanszírozása nem minősül állami támogatásnak, de szigorúan azon költségek kompenzálására kell korlátozódnia, amelyek az említett tevékenységekkel kapcsolatban merültek fel és nem lehet más tevékenységek finanszírozására fordítani ([40]). A nem gazdasági tevékenységek kapcsán felmerült költségek hatóságok általi esetleges túlkompenzációja állami támogatásnak minősülhet. Továbbá ha egy repülőtér gazdasági tevékenységei mellett nem gazdasági tevékenységet is végez, külön költségelszámolást kell vezetnie, hogy elkerüljék a közpénzek nem gazdasági és gazdasági tevékenységek közötti bármilyen átvezetését.

(212) A nem gazdasági tevékenységek állami finanszírozása nem vezethet a repülőterek közötti jogtalan hátrányos megkülönböztetéshez. Amint azt az ítélkezési gyakorlat is megállapítja, előny akkor keletkezik, amikor a hatóságok mentesítik a vállalkozásokat a gazdasági tevékenységeikhez szervesen kapcsolódó költségek alól ([41]). Ezért amikor egyes jogrendben általános, hogy a polgári repülőtereknek viselniük kell saját működtetésükkel járó bizonyos költségeket, miközben más polgári repülőtereknek nem kell viselniük ezeket a költségeket, akkor ez utóbbiak előnyhöz juthatnak, függetlenül attól, hogy a szóban forgó költségek egy olyan tevékenységhez kapcsolódnak-e, amelyek általában nem gazdasági jellegűnek minősülnek.

(213) A (209) és (212) preambulumbekezdésekre tekintettel ezért a Bizottságnak meg kell vizsgálnia a lipcse-hallei repülőtéren végrehajtott, e határozat tárgyát képező infrastrukturális intézkedések jellegét.

(214) Németország szerint az M1–M11 bejelentett intézkedések állami hatáskörbe tartozó tevékenységet érintenek, és finanszírozásuk szigorúan az ezen intézkedések végrehajtásához szükséges költségének mértékére korlátozódik. Németország véleménye szerint ezért ezek a költségek nem tartoznak az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatálya alá. Ezzel kapcsolatban Németország állítása szerint az M1–M11 intézkedések az alábbi kategóriák valamelyikébe sorolhatók:

i. a polgári légi közlekedés jogellenes beavatkozásokkal szembeni védelmét szolgáló tevékenységek ([42]), amelyek a német *repülésbiztonsági törvény* (LuftSiG) és különösen annak 8. §-a hatálya alá tartoznak;

ii. üzemeltetési biztonsággal kapcsolatos intézkedések, amelyek *a légi közlekedés engedélyezéséről szóló rendelet* (LuftVZO) 45. §-ának hatálya alá tartoznak; vagy

iii. a harmadik feleknek a légi közlekedésből eredő működési kockázatokkal (pl. zajszennyezéssel) szembeni védelmével kapcsolatos intézkedések.

(215) Az üzemeltetési biztonsággal kapcsolatos intézkedések tekintetében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a repülőtéri üzembiztonság biztosítása a repülőtér-üzembentartás gazdasági tevékenységének szokásos velejárója ([43]). Ezzel összefüggésben szükséges megjegyezni, hogy a szabályozási követelményekkel és szabványokkal kapcsolatos költségek szintén nem tekinthetők állami hatáskörbe tartozónak. Az egyes tevékenységek és költségek részletesebb vizsgálata alapján a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtér biztonságos működésének biztosítását célzó intézkedések nem tartoznak állami hatáskörbe. Minden vállalkozás, amely egy adott piacon tevékenységet kíván folytatni, köteles gondoskodni létesítményei (a repülőterek estében pl. a futópályák, a gurulóutak és a forgalmi előterek) biztonságáról, valamint a szabályozási szabványok betartásáról.

(216) A futópályákkal, gurulóutakkal és forgalmi előterekkel kapcsolatban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy azok a repülőtér-üzembentartó által végzett gazdasági tevékenységek elengedhetetlen elemeit képezik. A futópályák, gurulóutak és forgalmi előterek építése tehát azt teszi lehetővé, hogy a repülőtér-üzembentartó a fő gazdasági tevékenységét folytassa.

(217) A LuftSiG 8. §-a alapján végrehajtott intézkedések tekintetében a légiforgalmi irányítás, a meteorológiai szolgáltatások és a tűzoltóság elvben állami hatáskörbe tartozó tevékenységnek tekinthető.

([40]) A C-343/95. sz., *Cali & Figli kontra Servizi Ecologici Porto di Genova* ügyben hozott ítélet (EBHT 1997., I-1547. o.). A Bizottság 2003. március 19-i N 309/02. sz. határozata, Légi biztonság – a 2001. szeptember 11-i merényletek következtében felmerülő költségek kompenzálásáról (HL C 148., 2003.6.25., 7. o.). A Bizottság 2002. október 16-i 438/02. sz. határozata a kikötők üzemeltetőinek állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátásáért nyújtott támogatásokról (HL C 284., 2002.11.21., 2. o.).

([41]) Lásd többek között a C-172/03. sz., *Wolfgang Heiser kontra Finanzamt Innsbruck* ügyben hozott ítélet (EBHT 2005., I-01627. o.) 36. pontját és az ebben az ítéletben idézett ítélkezési gyakorlatot.

([42]) Az Európai Parlament és a Tanács 2320/2002/EK rendelete a polgári légi közlekedés biztonsága területén közös szabályok létrehozásáról (HL L 355., 2002.12.30., 1. o.).

([43]) A Bizottság SA.35847. (2012/N) sz., *Csehország – Osztravai repülőtér* támogatási ügyben hozott 2014. december 20-i határozatának (16) preambulumbekezdése; a Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

(218) Az alkalmazandó jogi kerettel kapcsolatban Németország közölte, hogy a tűzoltóságra vonatkozóan nincs olyan jogszabályi előírás, amely kimondottan a repülőtér-üzembentartóra róná annak költségeit. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a tűzoltósági költségek ellentételezése a tartományok jogi kompetenciájába tartozik, valamint azt, hogy e költségeket általában az illetékes regionális önkormányzatok térítik meg. Az ellentételezés a költségek fedezéséhez szükséges mértékre korlátozódik.

(219) A légiforgalmi irányítással és a meteorológiai szolgáltatásokkal kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy a LuftVG 27. §-ának d) és f) pontja szerint a 27. § c) pontjában említett költségeket az állam meghatározott repülőterek esetében téríti meg. A LuftVG 27. §-ának d) és f) pontja szerinti költségtérítésre azok az *„elismert repülőterek*" jogosultak, amelyeknél a Szövetségi Közlekedési Minisztérium elismerte ennek biztonsági okok és közlekedéspolitikával összefüggő érdekek miatti szükségességét ([44]). A nem elismert német repülőterek nem jogosultak a LuftVG 27. §-ának d) és f) pontja szerinti költségtérítésre, így a LuftVG 27. §-ának c) pontjában említett intézkedésekkel kapcsolatos költségeket elvben maguknak kell viselniük. Ezek a költségek a repülőtér üzemben tartásának részét képezik. Mivel egyes repülőtereknek az ilyen költségeket maguknak kell viselniük, míg másoknak nem, az utóbbiak előnyhöz juthatnak még akkor is, ha a légiforgalmi irányítást és a légi közlekedés biztonságát érintő intézkedések, valamint a meteorológiai szolgáltatások nem gazdasági jellegűnek tekinthetők. A lipcse-hallei repülőtér elismert repülőtér, így a LuftVG 27. §-ának d) és f) pontjának értelmében költségtérítésre jogosult. A többi repülőtérnek ezeket a költségeket maguknak kell viselniük. Ezért a lipcse-hallei repülőtérnek a légiforgalmi irányítással és a légi közlekedés biztonságával, valamint a meteorológiai szolgáltatásokkal kapcsolatos költségeinek a LuftVG 27. §-ának d) és f) pontja szerinti megtérítése előnyhöz juttatja a lipcse-hallei repülőteret.

(220) A LuftSiG 8. §-a alapján végrehajtott intézkedésekkel kapcsolatban úgy tűnik, hogy Németország véleménye szerint az ott előírt intézkedésekkel kapcsolatos minden költséget az illetékes hatóságok viselhetik. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a LuftSiG 8. §-ának (3) bekezdése alapján csak azok a költségek téríthetők meg, amelyek a LuftSiG 5. §-a szerinti tevékenységek ellátásához szükséges területek és létesítmények biztosításával és fenntartásával kapcsolatosak. Minden egyéb költséget a repülőtér-üzembentartónak kell viselnie. Így amennyiben az FLH javára megítélt állami finanszírozás az említett vállalkozást mentesíti azon költségek alól, amelyeket a LuftSiG 8. §-ának (3) bekezdése alapján viselnie kellett, akkor az állami finanszírozást az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályok alapján kell vizsgálni. Mindenesetre attól függetlenül, hogy az adott költségek jogszabályi besorolásuk alapján állami hatáskörbe tartozónak minősülnek-e, bizonyítást nyert, hogy azokat a vonatkozó jogi keret értelmében a repülőtér-üzembentartónak kell viselnie. Ennek megfelelően ha e költségeket az állam fizeti meg, a repülőtér-üzembentartó olyan költség alól mentesül, amely egyébként nála merült volna fel.

(221) A (215) és (220) preambulumbekezdésben foglalt megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy az állítólagosan állami hatáskörbe tartozó beruházási költségekkel kapcsolatban pontosabb következtetéseket szükséges levonni.

M1 (Terület vásárlása, áttelepítés, zajcsökkentés és a kapcsolódó tájvédelmi tervezés); M2 (Hajtóműpróbázó létesítmény); M10 (További zajcsökkentés)

(222) Németország szerint az M1, M2 és M10 intézkedések állami hatáskörbe tartoznak, mivel céljuk a harmadik felek védelme a légi közlekedésből eredő működési kockázatokkal szemben, pl. a háztulajdonosok és a természeti környezet védelme a zajszennyezéssel szemben.

(223) A Bizottság megítélése szerint a M1, M2 és M10 intézkedésekhez kapcsolódó költségek olyan szokásos költségek, amelyeket egy vállalkozásnak viselnie kell annak érdekében, hogy bizonyos szabályozási előírásoknak megfelelő létesítményeket építsen fel. Az említett intézkedések ezenkívül nem választhatók külön a repülőtér gazdasági tevékenységétől. Ezt különösen alátámasztja az a tény, hogy az említett intézkedések nélkül a lipcse-hallei repülőtéren nem közlekedhetnének éjszakai járatok, továbbá a repülőtér nem összpontosíthatna a légi teherszállítási üzletágra a déli futópálya megépítésére vonatkozó végső tervezési határozat, valamint a repülőtér bővítési stratégiája kapcsán.

(224) Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az M1, M2 és M10 intézkedések nem tekinthetők állami hatáskörbe tartozónak.

([44]) A LuftVG 27. §-a d) pontjának (1) bekezdése: *„Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt".*

M3 (E7 gurulóút és felüljáró); M4 (Az északi futópálya bővítésének tervezési költségei); M5 (A „Victor" gurulóút megépítését előkészítő tereprendezés); M6 („Victor" párhuzamos gurulóút); M12 (A déli bővítésre vonatkozó végső tervezési eljárás – futópálya és forgalmi előtér); M13 (Északi forgalmi előtér bővítése); M14 (Keleti forgalmi előtér bővítése); M15 (Infrastruktúra-átalakítás); M16 (Egyéb infrastrukturális intézkedések – Hangárbővítés az északi zónában, Új gépterminál és kisgéphangár építése)

(225) Ebben az ügyben a futópálya tervezett bővítésének célja, hogy a nagy maximális felszállósúlyú (MFS) teherszállító repülőgépek terhelési korlátozások nélkül szállhassanak fel, míg a forgalmi előtér bővítésével a járatmozgások jobb eloszlását kívánják elérni. A gurulóutakkal kapcsolatban azonban a Bizottság megjegyzi, hogy egy repülőtéren a gurulóutak a futópályákat kötik össze a rámpákkal, hangárokkal, terminálokkal és egyéb létesítményekkel. Ezek az összeköttetések lehetővé teszik, hogy egy repülőgép a futópálya elhagyásával szabaddá tegye azt egy másik számára a le- vagy felszálláshoz. A gurulóutak és a felüljárók tehát szervesen kapcsolódnak a futópályákhoz, amelyek használatáért a repülőtér üzemben tartója díjat szed. A Németország által adott tájékoztatás ezenkívül megerősíti, hogy az említett intézkedések alapvető fontosságúak a forgalom nagysága és lebonyolítása szempontjából. A fejlesztés elmaradása esetén a repülőtérnél nem jelentkeznének a várt forgalomnövekedésből származó előnyök, vagy a forgalom jelenlegi nagyságát kellene csökkenteni a repülőgépek biztonságos működése érdekében. A Bizottság megítélése szerint ez nem ellentétes azzal, hogy adott számú gurulóút és felüljáró csak egy bizonyos nagyságú forgalom mellett használható biztonságosan.

(226) Ezzel kapcsolatban a Bizottság emlékeztet arra, hogy futópályák, gurulóutak és forgalmi előterek a repülőtér-üzembentartó által végzett gazdasági tevékenységek elengedhetetlen elemei. A futópályák, gurulóutak és forgalmi előterek építése tehát azt teszi lehetővé, hogy a repülőtér-üzembentartó elsődleges gazdasági tevékenységét folytassa, és nem választható külön e gazdasági tevékenységtől.

(227) A Bizottság megállapítja, hogy az M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 és M16 intézkedéseket a repülőtér-üzembentartó kereskedelmi alapon hozza meg. Az érintett infrastruktúraelemek tehát kereskedelmileg hasznosíthatók, és nem minősülnek állami hatáskörbe tartozónak.

M11 (A délkeleti zóna nyilvános területeinek fejlesztése – I. fázis)

(228) A Bizottság megállapítja, hogy az M11 intézkedés meglévő épületek áram- és vízellátásának, szennyvízelvezetésének és esővíz-elvezetésének kiépítésére, valamint további zajcsökkentő intézkedések végrehajtására irányul.

(229) A (215) és (220) preambulumbekezdésben elvégzett vizsgálat alapján az említett intézkedések nem olyan tevékenységeket érintenek, amelyek az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlása során rendesen hatáskörébe tartoznak. Inkább a kereskedelmi célokra használt infrastruktúra fejlesztéséhez járulnak hozzá, és ezáltal gazdasági tevékenységet vonnak maguk után, így nem tekinthetők állami hatáskörbe tartozónak.

M5 (Új tűzvédelmi állomásépület); M9 (Tűzvédelmi eszközök)

(230) A tűzvédelmi állomásépület és a tűzvédelmi eszközök kapcsán a (218) preambulumbekezdés alapján elmondható, hogy ez a tevékenység általában állami hatáskörbe tartozónak tekinthető.

(231) A jogi kerettel kapcsolatban Németország közölte, hogy a tűzvédelmi állomásépületre és a tűzvédelmi eszközökre vonatkozóan nincs olyan jogszabályi előírás, amely kifejezetten a repülőtér-üzembentartóra róná ezek költségeit. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az új tűzvédelmi állomásépület és a tűzvédelmi eszközök költségének ellentételezése a tartományok jogi kompetenciájába tartozik, valamint azt, hogy e költségeket Németország közlése szerint általában az illetékes regionális önkormányzatok térítik meg. Az ellentételezés a költségek fedezéséhez szükséges mértékre korlátozódik.

(232) Ezért az új tűzvédelmi állomásépület építési költségei és a tűzvédelmi eszközök beszerzési költségei az állami hatáskörbe tartozónak tekinthetők.

M5 (Többcélú hangár); M9.3 (Téli üzemi felszerelések)

(233) A többcélú hangárral kapcsolatban Németország azt állította, hogy az állami hatáskörbe tartozik, mert vészhelyzet esetén menedékhelyként használják. Németország szerint a hangár építési költségei emellett azért is állami hatáskörbe tartoznak, mert abban jelenleg a repülőtér biztonságos téli üzemeltetéséhez szükséges téli üzemi felszereléseket tárolják.

(234) A lipcse-hallei repülőtéren található többcélú hangár építésével kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy az épület több célra is használható. Ezenkívül a (215) preambulumbekezdés megállapításával összhangban a repülőtér biztonságos működéséhez szükséges téli üzemi felszerelések költségei (M9.3) egy vállalkozás működtetésének szokásos költségei, amelyek nem tekinthetők állami hatáskörbe tartozónak. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a többcélú hangár építési költségei szintén nem tartoznak állami hatáskörbe.

(235) Mindazonáltal ez a megállapítás nem zárja ki azt, hogy Németország vészhelyzetben olyan feladatokkal bízza meg a repülőteret, amelyek az általános gazdasági érdekű szolgáltatások körébe tartoznak.

M7 (További jégmentesítő helyek)

(236) Németország érvelése szerint a további jégmentesítő helyekre azért van szükség, hogy a repülőtéren biztonságosan és késés nélkül közlekedhessenek a repülőgépek. Németország szerint a meglévő jégmentesítő helyek bővítése a repülőtér növekvő forgalma miatt szükséges a menetrend szerinti járatok pontos indítása érdekében. Németország hangsúlyozza továbbá, hogy a repülőtér által nyújtott jégmentesítési szolgáltatásokból származó bevétel nem fedezi az infrastruktúra létrehozásának költségeit.

(237) Először is a Bizottság megjegyzi, hogy egy tevékenység jövedelmezősége nem döntő a gazdasági tevékenység szempontjából ([45]). Másodszor a Bizottság megjegyzi, hogy a jégmentesítési szolgáltatásokat ellentételezés fejében nyújtják a légi fuvarozóknak. Ezek olyan alapszolgáltatások, amelyeket gazdasági tevékenysége keretében bármely repülőtér nyújt. Ha a repülőtér több ilyen szolgáltatást nyújt, az több járat indulását teszi lehetővé, ezáltal pedig növelheti bevételeit.

(238) Ezért a Bizottság megítélése szerint a jégmentesítési szolgáltatások szervesen kapcsolódnak egy repülőtér gazdasági hasznosításához, tehát nem választhatók külön ettől a tevékenységtől, így gazdasági tevékenységnek tekintendők.

M8 (Helikopter-repülőtér)

(239) Az intézkedés helikopter-várakozóhely létrehozására irányult, amelyet kizárólag légi mentési szolgáltatások bázisaként használnak.

(240) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a helikopter-repülőtér létrehozása megkönnyíti a légi mentést. A helikopter-repülőtér mentési szolgáltatások céljából történő kialakítása tehát állami hatáskörbe tartozónak tekinthető. A kompenzáció mértékét szigorúan e szolgáltatások költségeire kell korlátozni.

M9 (Egyéb infrastrukturális intézkedések)

(241) Az egyéb infrastrukturális intézkedések közé tartozik az I. sz. ellenőrzési pont átépítése, a szövetségi és regionális rendőrség, valamint a vámhatóság igényeit ellátó funkcionális biztonsági épület megépítése, állat-egészségügyi határállomás létesítése, továbbá a repülőteret körülvevő kerítés kiépítése (és digitális videokamerás megfigyelőrendszerrel, valamint mozgásérzékelőkkel való felszerelése). Németország szerint a felsorolt intézkedések a polgári légi közlekedés jogellenes beavatkozásokkal szembeni védelméhez szükségesek, így a LuftSiG 8. §-ának hatálya alá tartoznak.

(242) A LuftSiG 8. §-a alapján végrehajtott intézkedésekkel kapcsolatban úgy látszik, hogy Németország véleménye szerint az ott előírt intézkedések minden költségét az illetékes hatóságok viselhetik. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a LuftSiG 8. §-ának (3) bekezdése alapján csak azok a költségek téríthetők meg, amelyek a LuftSiG 5. §-a szerinti tevékenységek ellátásához szükséges területek és létesítmények biztosításával és fenntartásával kapcsolatosak. Minden egyéb költséget a repülőtér-üzembentartónak kell viselnie. Így amennyiben az FLH javára megítélt állami finanszírozás az említett vállalkozást mentesíti azon költségek alól, amelyeket a LuftSiG 8. §-ának (3) bekezdése alapján magának kellett viselnie, akkor az állami finanszírozást az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályok alapján kell vizsgálni.

(243) A funkcionális biztonsági épületnek a német meteorológiai szolgálat általi használatával összefüggő költségekkel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy a LuftVG 27. §-ának f) pontja szerint a 27. § c) pontjában említett költségeket az állam meghatározott repülőterek esetében téríti meg. A LuftVG 27. §-ának f) pontja szerinti költségtérítésre azok az „*elismert repülőterek*” jogosultak, amelyeknél a Szövetségi Közlekedési Minisztérium elismerte ennek biztonsági okok és közlekedéspolitikával összefüggő érdekek miatti szükségességét. A nem elismert repülőterek nem jogosultak a LuftVG 27. §-ának f) pontja szerinti költségtérítésre, így a LuftVG 27. §-ának c) pontjában előírt intézkedések költségeit elvben maguknak kell viselniük. Ezek a költségek a repülőtér üzemben tartásának

([45]) A lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélet 115. pontja.

szerves részét képezik. Mivel egyes repülőtereknek az ilyen költségeket maguknak kell viselniük, míg másoknak nem, az utóbbiak előnyhöz juthatnak még akkor is, ha a német meteorológiai szolgálat nem gazdasági jellegűnek tekinthető. A lipcse-hallei repülőtér elismert repülőtér, így jogosult a LuftVG 27. §-ának f) pontja szerinti költségtérítésre. A többi repülőtérnek ezeket a költségeket maguknak kell viselniük. Ezért a lipcse-hallei repülőtér számára a meteorológiai szolgáltatások költségeinek a LuftVG 27. §-ának f) pontja szerinti megtérítése előnyhöz juttatja a lipcse-hallei repülőteret.

6.1.3. **Következtetés**

(244) A 6.1.1. szakaszban foglalt megállapítás alapján tehát az FLH az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősül.

(245) A 6.1.2. szakaszban foglalt megállapításra tekintettel a következő intézkedések finanszírozása nem tekinthető állami hatáskörbe tartozónak: M1 (Terület vásárlása, áttelepítés, zajcsökkentés és a kapcsolódó tájvédelmi tervezés); M2 (Hajtóműpróbázó létesítmény); M3 (E7 gurulóút és felüljáró); M4 (Az északi futópálya bővítésének tervezési költségei); M5 (A „Victor" gurulóút megépítését előkészítő tereprendezés); M5 (Többcélú hangár); M6 („Victor" párhuzamos gurulóút); M7 (További jégmentesítő helyek); M9.3 (Téli üzemi felszerelések); M10 (További zajcsökkentés); M11 (A délkeleti zóna nyilvános területeinek fejlesztése – I. fázis); M12 (A déli bővítésre vonatkozó végső tervezési eljárás – futópálya és forgalmi előtér); M13 (Északi forgalmi előtér bővítése); M14 (Keleti forgalmi előtér bővítése); M15 (Infrastruktúra-átalakítás); M16 (Egyéb infrastrukturális intézkedések – Hangárbővítés az északi zónában, Új gépterminál és kisgéphangár építése). E tevékenységek finanszírozása azt teszi lehetővé, hogy a repülőtér-üzembentartó az elsődleges gazdasági tevékenységét folytassa, és nem választható külön e tevékenységtől.

(246) Az M5 (Új tűzvédelmi állomásépület), M9 (Tűzvédelmi eszközök) és M8 (Helikopter-repülőtér) intézkedéseket illetően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy azok állami hatáskörbe tartozónak tekinthetők (lásd a 6.1.2. szakaszt).

(247) Az M9 (Egyéb infrastrukturális intézkedések – az I. sz. ellenőrzési pont átépítése, a szövetségi és regionális rendőrség, valamint a vámhatóság igényeinek megfelelő funkcionális biztonsági épület felépítése, állat-egészségügyi határállomás létesítése, továbbá a repülőteret körülvevő kerítés kiépítése [és digitális videokamerás megfigyelőrendszerrel, mozgásérzékelőkkel való felszerelése]) intézkedések a Bizottság megítélése szerint állami hatáskörbe tartozhatnak. Amennyiben azonban ezek az intézkedések a LuftSiG 8. § (3) bekezdésének hatálya alá tartoznak, e német jogszabályi rendelkezés alapján csak azok a költségek téríthetők meg, amelyek a LuftSiG 5. §-a szerinti tevékenységek ellátásához szükséges területek és létesítmények biztosításával és fenntartásával kapcsolatosak. Minden egyéb költséget a repülőtér-üzembentartónak kell viselnie. Így amennyiben az FLH javára megítélt állami finanszírozás az említett vállalkozást mentesíti azon költségek alól, amelyeket a LuftSiG 8. §-ának (3) bekezdése alapján magának kellett viselnie, akkor az állami finanszírozást az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályok alapján kell vizsgálni.

(248) A funkcionális biztonsági épületnek a német meteorológiai szolgálat általi használatával összefüggő költségekkel kapcsolatban (M9) a Bizottság a (243) preambulumbekezdésben foglalt okokból úgy ítéli meg, hogy a lipcse-hallei repülőtérnek a meteorológiai szolgáltatásokkal kapcsolatos költségeinek a LuftVG 27. §-ának f) pontja szerinti megtérítése előnyhöz juttatja a lipcse-hallei repülőteret akkor is, ha a szolgáltatások nem gazdasági jellegűnek tekinthetők.

6.2. AZ FLH-NAK NYÚJTOTT TULAJDONOSI KÖLCSÖNÖK TÁMOGATÁS-JELLEGE

6.2.1. **A tulajdonosi kölcsönök és a tőkeinjekciók kapcsolata**

(249) Annak vizsgálata előtt, hogy az FLH-nak nyújtott tulajdonosi kölcsönök állami támogatásnak minősülnek-e, meg kell határozni, hogy a tulajdonosi kölcsönök és a tőkeinjekciók külön intézkedéseknek vagy egyetlen intézkedésnek tekintendők-e.

(250) A bizonyítékok alapján megállapítható, hogy mindkét műveletről egyidejűleg, a repülőtér infrastruktúra-fejlesztésének finanszírozására irányuló átfogó terv keretében döntöttek, és hogy az FLH tulajdonosai a kölcsöneiket tőkésíteni kívánták. Németország azonban úgy nyilatkozott, hogy a tőkeinjekciókat nem visszavonhatatlan jelleggel hajtották végre, továbbá az FLH közvetlenül nem jogosult a tőkeemelésre.

(251) E körülményekre tekintettel a Bizottság megítélése szerint a tulajdonosi kölcsönök és a tőkeinjekciók külön intézkedéseknek tekinthetők.

6.2.2. **Gazdasági előny**

(252) Annak ellenőrzéséhez, hogy egy vállalkozás részesült-e kedvezményes feltételek mellett nyújtott hitelből fakadó gazdasági előnyben, a Bizottság a „*piacgazdasági hitelnyújtó elvének*" kritériumát alkalmazza. Ezen elv szerint az állam által – közvetlenül vagy közvetve, a szokásos piaci feltételeknek megfelelő körülmények között – valamely vállalat rendelkezésére bocsátott kölcsöntőke nem minősíthető állami támogatásnak ([46]).

(253) Ebben az ügyben a Bizottságnak vizsgálnia kell, hogy az FLH-nak nyújtott tulajdonosi kölcsönök feltételei (lásd a 3. táblázatot) biztosítanak-e számára olyan gazdasági előnyt, amelyhez a kedvezményezett vállalkozás a rendes piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá.

(254) Németország véleménye szerint a „*piacgazdasági hitelnyújtó elve*" maradéktalanul teljesült, mivel a tulajdonosi kölcsönöket piaci feltételek mellett nyújtották. A szóban forgó kölcsönök feltételeinek igazolására Németország összehasonlítja a tulajdonosi kölcsönök feltételeit és a más bankok által ajánlott feltételeket (lásd a 3.3.1. és 3.3.2. szakaszban bemutatott indokolást).

(255) A Bizottság határozathozatali gyakorlata szerint annak meghatározásához, hogy a vizsgált finanszírozást kedvezményes feltételek mellett nyújtották-e, a Bizottság más helyettesítő kamatlábak hiányában összehasonlíthatja a szóban forgó hitel kamatlábát a Bizottság referencia-kamatlábával. A Bizottság referencia-kamatlábának megállapítása a referencia-kamatlábról szóló 2008. évi közleményben megállapított módszertan alapján történik.

(256) A referencia-kamatlábról szóló 2008. évi közlemény megállapítja a piaci kamatláb helyettesítőjeként alkalmazott referencia-kamatlábak és leszámítolási kamatlábak meghatározási módszerét. Mivel azonban a Bizottság referencia-kamatlába helyettesítő kamatláb, amennyiben a Bizottságnak egyedi esetben rendelkezésére állnak egyéb mutatók arról a kamatlábról, amelyet a hitelfelvevő a piacon megszerezhetett volna, értékelését ezekre a mutatókra alapozhatja.

Az FLH hitelminősítése

(257) Ahhoz, hogy a tulajdonosi kölcsönök feltételeit megvizsgálhassa, a Bizottságnak először meg kell vizsgálnia az FLH hitelképességét.

(258) Az FLH-t nem minősítette hitelminősítő intézet. Németország azonban azzal érvel, hogy az FLH és az MFAG közötti nyereség- és veszteségátruházási megállapodások miatt az anyavállalat hitelminősítését kell figyelembe venni.

(259) A Bizottság megállapítja, hogy a német jogszabályok értelmében az MFAG továbbra is felelősséggel tartozik az FLH által a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás időtartama alatt felvett kölcsönökért még akkor is, ha a megállapodást a későbbiekben visszavonták.

(260) Ennek alapján a Bizottság arra az álláspontra helyezkedik, hogy az FLH hitelminősítését legalább az anyavállalat (MFAG) hitelminősítésének megfelelőnek kell tekinteni.

(261) Az MFAG-t sem minősítette hitelminősítő intézet. Ettől függetlenül Németország megadott az MFAG-ra vonatkozó banki belső hitelminősítéseket, amelyeket a 4. táblázat foglal össze.

(262) A (257)–(261) preambulumbekezdésekre tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az FLH az MFAG 2006. évre vonatkozó, a Standard & Poor's minősítési skálája szerinti […] és a 2007–2012. évekre vonatkozó, a Standard & Poor's minősítési skálája szerinti […] minősítése közül legalább az alacsonyabb hitelminősítéssel rendelkezik.

Nemteljesítéskori veszteségráta (vagy a biztosítékkal történő fedezés mértéke):

(263) Ha a szóban forgó tulajdonosi kölcsönök úgy tekinthetők, hogy azokat nagymértékű biztosítékkal fedezték, ilyen esetekben a piaci gyakorlat a szóban forgó adósságinstrumentum hitelminősítésének (azaz a kibocsátott értékpapírok hitelminősítésének) a kibocsátó hitelminősítéséhez képest egy fokozattal történő javítása ([47]). A Bizottságnak ezért meg kell állapítania a szóban forgó tulajdonosi kölcsönök nemteljesítéskori veszteségrátáját ([48]) (LGD).

([46]) A Bizottság közleménye a tagállamoknak az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének és a 80/723/EGK bizottsági irányelv 5. cikkének a feldolgozóipar közvállalkozásaira történő alkalmazásáról (HL C 307., 1993.11.13., 3. o., 11. pont). Ez a közlemény a feldolgozóipari ágazattal foglalkozik, de más gazdasági ágazatokra is alkalmazandó. Lásd még a T-16/96. sz., *Cityflyer*-ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., II-757. o.) 51. pontját.

([47]) Lásd például: Moody's: Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers (Moody's: Frissített összefoglaló útmutató a vállalati kibocsátók kötvényeinek, elsőbbségi részvényeinek és hibrid értékpapírjainak fokozatokba sorolásához), 2007. február.

([48]) A biztosítékok mértéke a nemteljesítéskori veszteségrátával (LGD) mérhető, amely a várható veszteség az adós kitettségének százalékában, figyelembe véve a biztosítékokból és a fizetésképtelenség során értékesített vagyontárgyakból behajtható összegeket; ebből következően a nemteljesítéskori veszteségráta fordítottan arányos a biztosítékok érvényességével.

(264) Mivel a kölcsönöket csak rövid távú, áthidaló finanszírozási célú hitelkeretként nyújtották, azok mögé nem vontak be fedezetet. Mindazonáltal Németország szerint az LGD-mutatónak legalább 30 % alattinak kell lennie, mert az FLH terheletlen eszközeinek értéke (2010-ben […] millió EUR) meghaladja a kötelezettségek értékét (2010-ben […] millió EUR).

(265) Ezzel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy az eszközök könyv szerinti értéke alapján a repülőtér fizetésképtelensége vagy csődje esetén nem becsülhető meg a felszámolási érték. A Bázeli Bankfelügyeleti Bizottság 2006. júniusi kiadványa szerint a vállalatokkal szembeni előre sorolt, elismert biztosítékkal nem fedezett követelések esetén 45 % körüli LGD-értéket célszerű figyelembe venni. ([49]) A referencia-kamatlábról szóló 2008. évi közlemény alapján tehát a szóban forgó tulajdonosi kölcsönöknél a biztosítékkal történő fedezés „általános mértékű", az LGD pedig a középkategóriában helyezkedik el (30 % < LGD < 60 %).

(266) Ezért a Bizottság megítélése szerint a biztosítékkal történő fedezés mértéke nem elegendő a vállalkozás hitelminősítésének egy fokozattal történő javításához.

Az FLH tulajdonosi kölcsöneinél alkalmazott feltételek összehasonlítása hitel-nemteljesítési csereügyletek (CDS) felárai alapján meghatározott piaci helyettesítőkkel:

(267) Az FLH-nak nyújtott tulajdonosi kölcsönök piaci feltételekkel való összevetésének értékelése érdekében a Bizottság hitel-nemteljesítési csereügyletek (CDS) felárai alapján is végzett összehasonlítást piaci helyettesítőkkel.

(268) A referencia-kamatlábról szóló 2008. évi közlemény alapját képező módszertannak megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy a hitelkamatlábak akkor tekinthetők a piaci feltételekkel összhangban lévőnek, ha a hitelek árát legalább az alábbi képlet szerint meghatározott referencia-kamatláb mellett állapították meg.

Referencia-kamatláb = alapkamatláb + kockázati felár + díj

(269) Az alapkamatláb a bankok számára a likviditás biztosításakor felmerülő költséget (a finanszírozási költséget) jelenti. Rögzített kamatláb melletti finanszírozás esetén (azaz, ha a kamatláb a hitel futamideje alatt rögzített), az alapkamatlábat swap-kamatlábak ([50]) alapján célszerű meghatározni, az adósság futamidejének és pénznemének megfelelő futamidő és pénznem figyelembevételével. A kockázati felár a hitelnyújtót kompenzálja a konkrét adósságfinanszírozással összefüggő kockázatokért, különösen a hitelkockázatért. A kockázati felár az FLH-nak nyújtott kölcsönökhöz hasonló minősítéssel rendelkező alaptermék-kibocsátókhoz (például vállalati kötvények kibocsátóihoz) kapcsolódó CDS-felárak ([51]) megfelelő mintájából vezethető le. Végezetül helyénvalónak tűnik 10–20 bázispont hozzáadása a vállalatok által általában fizetendő banki díjak közelítő értékeként ([52]).

(270) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vizsgált finanszírozási intézkedések nem tipikus hitelek. A jelen vizsgálat során feltételezi, hogy a kölcsönöket rulírozó hitelkeretként nyújtják, amelyet minden évben új kamatlábfeltételekkel újítanak meg. Ebből adódóan a Bizottság feltételezése szerint a lejárat egyéves.

(271) A kölcsönöket változó alapkamatlábbal nyújtják, amelynek referencia-kamatlába az 1 éves EURIBOR. A kockázati felár értékelése minden vonatkozó időpontra a CDS-felárak hozzá tartozó mintája alapján végezhető el. A 7. táblázat a megfigyelt értékek (minden ágazatból az FLH hitelminősítésével azonos besorolású vállalkozások, a pénzügyi vállalkozások és kormányzati szervek kivételével) számát, valamint a hozzájuk tartozó CDS-felárakat foglalja össze.

([49]) International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards (A tőkeszabályozási intézkedések és tőkeszabványok nemzetközi konvergenciája), Bázeli Bankfelügyeleti Bizottság, 2006. június.

([50]) A swap-kamatláb a bankközi kamatlábbal (az IBOR-kamatlábbal) egyenértékű hosszabb futamidő. Ez a kamatláb a pénzügyi piacokon a finanszírozási ráta megállapításához referencia-kamatlábként használatos.

([51]) A hitel-nemteljesítési csereügylet (CDS) két szerződő fél – a kockázatot átadó és a kockázatot átvevő – között létrejött (kereskedelemképes) hitelderivatíva-szerződés, amellyel egy alaptermék-kibocsátó hitelkockázata a kockázatot átadóról a kockázatot átvevőre hárul át. A kockázatot átadó minden időszakban prémiumot fizet a kockázatot átvevőnek a CDS-szerződés lejáratáig, illetve az alaptermék-kibocsátónál bekövetkező, előre meghatározott hitelesemény bekövetkezéséig (attól függően, hogy melyik következik be előbb). A kockázatot átadó által fizetett (a kockázati összeg, az úgynevezett „névleges összeg" százalékos arányában vagy bázispontjaiként kifejezett) időszakos prémium elnevezése CDS-felár. A CDS-felár használható a hitelkockázat árának közeli helyettesítőjeként.

([52]) Lásd például: Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies (Holland vízügyi vállalatok tőkeköltségének becslése), 2011 (3. o.), vagy a Bloomberg kötvénykibocsátásra vonatkozó kockázatvállalási díjakra vonatkozó adatai. E határozat hátralévő részében a Bizottság 20 bp díjat alkalmaz konzervatív becslés kialakításához.

7. táblázat

Az FLH hitelminősítésével azonos besorolású társaságok megfigyelt értékeinek áttekintése

Dátum	Hitelminősítés	Megfigyelt értékek száma	1. kvartilis (bázispont)	2. kvartilis (bázispont)	3. kvartilis (bázispont)
2006.12.13.	(…)	34	4	5	7
2008.1.1.	(…)	4	10	12	22
2009.1.1.	(…)	15	73	107	141
2010.1.1.	(…)	16	16	19	24
2011.1.1.	(…)	18	12	17	21
2012.1.1.	(…)	21	15	20	39

(272) A referencia-kamatláb kockázati felárának meghatározása a 2. kvartilisbe tartozó CDS-felárak súlyozott átlaga alapján történik (lásd a 7. táblázatot).

(273) A 8. táblázat a tulajdonosi kölcsönök után ténylegesen felszámított kamatlábat hasonlítja össze a referencia-kamatlábbal.

8. táblázat

Az FLH tényleges kamatlábainak és a referencia-kamatlábak összehasonlító áttekintése

Dátum	Tényleges kamatláb (%)				Referencia-kamatláb (%)			
	Alapkamat-láb	Kockázati felár	Díj	Összeg	Alapkamat-láb	Kockázati felár	Díj	Összeg
2006.12.13.	3,90	(…)	0	(…)	3,90	(…)	(…)	(…)
2008.1.1.	4,73	(…)	0	(…)	4,73	(…)	(…)	(…)
2009.1.1.	3,03	(…)	0	(…)	3,03	(…)	(…)	(…)
2010.1.1.	1,25	(…)	0	(…)	1,25	(…)	(…)	(…)
2011.1.1.	1,50	(…)	0	(…)	1,50	(…)	(…)	(…)
2012.1.1.	1,94	(…)	0	(…)	1,94	(…)	(…)	(…)

(274) A piaci gyakorlat szerint a CDS-felárak alapján meghatározott referencia-kamatlábban megközelítőleg […] bázispontos banki díjat szükséges figyelembe venni ([53]). Konzervatív becslés kialakításához a vizsgált esetben figyelembe vett banki díj mértéke […] bázispont.

(275) A Bizottság megítélése szerint a 8. táblázatban összefoglalt eredmények azt jelzik, hogy a kölcsönök valóban összhangban álltak a piaci feltételekkel. Ezzel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy az FLH tényleges kamatlába (2009 kivételével) minden évben magasabb volt a referencia-kamatlábnál. A 2009. évi alacsonyabb tényleges kamatlábat azonban ellensúlyozzák a 2010–2012. években a nagyobb összegű tulajdonosi kölcsönök után felszámított magasabb kamatlábak.

(276) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a fenti eredményeket megerősítik a Németország által a 3.3.1. és 3.3.2. szakaszban felsorolt referenciahitelek is.

6.2.3. **Következtetés**

(277) A 6.2.1. és 6.2.2. szakaszban bemutatott szempontokra tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az FLH tulajdonosi kölcsöneit piaci feltételek mellett nyújtották, így azok nem minősülnek az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

([53]) Lásd például: Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies (Holland vízügyi vállalatok tőkeköltségének becslése), 2011 (3. o.), vagy a Bloomberg kötvénykibocsátásra vonatkozó kockázatvállalási díjakra vonatkozó adatai.

6.3. AZ FLH JAVÁRA VÉGREHAJTOTT TŐKEINJEKCIÓK TÁMOGATÁS-JELLEGE

6.3.1. **Állami források és az államnak való betudhatóság**

(278) Ahhoz, hogy a szóban forgó intézkedéseket állami támogatásnak lehessen tekinteni, azokat állami forrásból kell finanszírozni, és az intézkedésekre vonatkozó döntésnek az államnak betudhatónak kell lennie.

(279) Az állami támogatás fogalma minden olyan előnyre vonatkozik, amelyet állami források révén nyújtanak, és azt maga az állam vagy valamely közvetítő szervezet a rá ruházott hatáskör alapján eljárva nyújtja ([54]). Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában a helyi önkormányzatok forrásait állami forrásnak kell tekinteni ([55]).

(280) A Bíróság azt is megállapította, hogy az állami támogatásnak való minősítés szempontjából nem releváns az a tény, vajon az intézkedést közvetlenül az állam vagy az intézkedés végrehajtása céljából az állam által létrehozott vagy kijelölt köz- vagy magántestület nyújtja ([56]).

(281) Ebben az ügyben szóban forgó intézkedéseket, vagyis az FLH javára végrehajtott tőkeinjekciókat részben közvetlenül a helyi önkormányzatok (Szász-Anhalt tartomány, Szászország szabadállam, valamint az érintett önkormányzatok) költségvetéséből, részben pedig a helyi önkormányzatok költségvetéséből rendelkezésre bocsátott és az MFAG közvetítésével az FLH-nak átadott forrásokból hajtják végre. Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy az MFAG közvetítésével biztosított forrásokat a helyi önkormányzatok elkülönítették az FLH-nak való átadás céljára.

(282) Az állam tehát mindig közvetett vagy közvetlen ellenőrzést gyakorolt a kérdéses források felett. Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vizsgált intézkedések finanszírozása állami forrásokból történik. Az említett állami források juttatásáról szóló döntések állami hatóságoknak tulajdoníthatók, mivel az FLH hatósági tulajdonosa hozzájárult a tőkeinjekciók végrehajtásához.

6.3.2. **Gazdasági előny**

(283) Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági haszon, amelyhez egy adott vállalkozás rendes piaci feltételek között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem jutott volna hozzá ([57]). Csak az intézkedésnek az adott vállalkozásra gyakorolt hatása releváns, az állami beavatkozás oka és célja nem az ([58]). Ha a vállalkozás pénzügyi helyzete állami beavatkozás eredményeképpen javul, minden esetben megállapítható az előny megléte.

(284) A Bizottság emlékeztet továbbá arra, hogy „az állam által közvetlenül vagy közvetve, a szokásos piaci feltételeknek megfelelő viszonyok között egy vállalkozás rendelkezésére bocsátott tőke nem tekinthető állami támogatásnak” ([59]). Ebben az ügyben annak megállapítása érdekében, hogy a lipcse-hallei repülőtér állami finanszírozása révén az FLH olyan előnyhöz jut-e, amelyhez rendes piaci feltételek között nem jutott volna, a Bizottságnak össze kell hasonlítania a közvetlen beruházási támogatásokat nyújtó és a tőkeinjekciókat végrehajtó állami hatóságok, valamint a hosszú távú jövedelmezőségi kilátásokat szem előtt tartó piacgazdasági szereplő magatartását ([60]).

(285) Ennek során a repülőtér helye szerinti régió gazdaságára történő pozitív visszahatások nem játszhatnak szerepet, mivel a Bizottság egyértelművé tette, hogy a piacgazdasági szereplő tesztjének alkalmazása szempontjából lényeges kérdés az, hogy „egy hasonló helyzetben lévő magántulajdonos a megtérülési kilátások alapulvételével és a társadalmi, regionális politikai és ágazati szempontoktól függetlenül rendelkezésre bocsátotta volna-e a szóban forgó tőkét” ([61]).

(286) A Stardust Marine-ügyben a Bíróság kimondta, hogy „[…] annak a kérdésnek a vizsgálatánál, hogy az állam körültekintő, piacgazdaságnak megfelelően eljáró befektetői magatartást tanúsított-e, vissza kell menni időben addig a pontig, amikor a pénzügyi támogatási intézkedéseket meghozták annak megítélése érdekében, hogy az állam magatartása gazdasági szempontból ésszerű-e és hogy tartózkodni kell-e bármely ítéletalkotástól a később kialakult helyzet alapján” ([62]).

([54]) A C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság (Stardust Marine)* ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.).
([55]) A T-267/08. és T-279/08. sz., *Nord-Pas-de-Calais* egyesített ügyekben hozott ítélet (2011) 108. pontja (EBHT 2011., II-1999. o.).
([56]) A 78/76. sz., *Steinike & Weinlig kontra Németország* ügyben hozott ítélet (EBHT 1977., 595. o.) 21. pontja.
([57]) A C-39/94. sz., *Syndicat français de l'Express international (SFEI) és társai kontra La Poste és társai* ügyben hozott ítélet (EBHT 1996., I-3547. o.) 60. pontja, valamint a C-342/96. sz., *Spanyolország kontra Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítélet (EBHT 1999., I-2459. o.) 41. pontja.
([58]) A 173/73. sz., *Olaszország kontra Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítélet (EBHT 1974., 709. o.) 13. pontja.
([59]) A C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság (Stardust Marine)* ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.) 69. pontja.
([60]) A C-305/89. sz., *Olaszország kontra Bizottság (Alfa Romeo)* ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-1603. o.) 23. pontja, valamint a T-296/97. sz., *Alitalia kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2000., II-03871. o.) 84. pontja.
([61]) A C-40/85. sz., *Belgium kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 1986., I-2321. o.).
([62]) A *Stardust Marine* ügyben hozott ítélet 71. pontja.

(287) Az EDF-ügyben a Bíróság kimondta továbbá, hogy „[…] az említett előny nyújtása után lefolytatott gazdasági értékelések, az érintett tagállam által végrehajtott befektetés tényleges jövedelmezőségének visszamenőleges megállapítása, vagy a ténylegesen lefolytatott eljárás megválasztásának utólagos igazolásai nem lehetnek elegendőek annak bizonyításához, hogy e tagállam az előny nyújtása előtt vagy azzal egyidejűleg, részvényesi minőségében ilyen döntést hozott” ([63]).

(288) A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásához a Bizottságnak időben vissza kell mennie ahhoz az időponthoz, amikor az FLH állami finanszírozásáról szóló döntéseket hozták. A Bizottságnak emellett azokra az információkra és feltételezésekre kell alapoznia az értékelését, amelyek a szóban forgó tőkeinjekciókkal kapcsolatos döntések időpontjában az érintett helyi önkormányzatok rendelkezésére álltak.

(289) Németország hangsúlyozta továbbá, hogy az infrastruktúrára a munkahelyteremtéshez van szükség (a repülőtértől közvetlenül 5 106 munkahely függ). A Bizottság azonban megállapítja, hogy a piacgazdasági szereplő teszt során társadalmi és regionális szempontok nem vehetők figyelembe.

(290) Ebben az ügyben az infrastrukturális és infrastruktúrával kapcsolatos beruházásokra vonatkozóan Németország megkérdőjelezi a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatóságát.

(291) Kifejtette, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható a közlekedési infrastruktúrák esetében, mivel itt nincsenek összehasonlítható magánbefektetők. Németország véleménye szerint a magánbefektetők nem érdekeltek a repülőterekben, különösen akkor nem, ha jelentős beruházásokra van szükség. Ezzel összefüggésben Németország kifejtette, hogy következésképpen a magánszféra szereplői által nem vállalt beruházások automatikusan az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatályán kívül esnek.

(292) A Bizottság nem tud egyetérteni Németország véleményével. A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazását nem lehet kizárni csak azért, mert a magánszektor repülőtéri infrastruktúra finanszírozásában nem vesz részt. Egy gazdaságilag nehéz helyzet az állami befektetőt nem mentesíti az alól, hogy körültekintően és úgy járjon el, ahogyan azt ugyanabban a helyzetben egy magánbefektető is tette volna. Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyzi: az Európai Unió Bírósága egyértelművé tette, hogy az olyan gazdasági tevékenységre irányuló beruházások, amelyeket a piacgazdaságban működő magánbefektetők nem vállalnak, állami támogatási elemet tartalmaznak ([64]).

(293) Németország nem gondolja, hogy az FLH tulajdonosai piacgazdasági szereplőként jártak el akkor, amikor a repülőtér tőkeemeléséről, valamint a tulajdonosi kölcsönök tőkésítéséről döntöttek. A Bizottság megjegyzi, hogy Németország kijelentette, hogy a tőkeemelést üzleti terv és hosszú távú jövedelmezőségi kilátások nélkül hajtották végre.

(294) A projekttel járó és azzal összefüggő számottevő bizonytalanságok (pl. a beruházási projekt hosszú távú jellege – mintegy 50 éves időtartama) ellenére sem előzetes üzleti terv, sem a jövedelmezőségi feltételezésekkel kapcsolatos érzékenységi elemzés nem készült. Ez nincs összhangban az olyan típusú elemzéssel, amelyet egy körültekintő befektető egy ilyen nagyságrendű projekt esetén elvégzett volna.

(295) Ennek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a hatósági tulajdonosok, illetve az MFAG által az FLH javára végrehajtott tőkeinjekciók az utóbbit gazdasági előnyhöz juttatták (amennyiben a beruházási támogatások nem kizárólag állami hatáskörbe tartozó tevékenységhez kapcsolódtak a 6.1.2. szakasz megállapításai szerint).

6.3.3. **Szelektivitás**

(296) Az állami intézkedések akkor tartoznak az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, ha *„bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését”* előnyben részesítik. Ennek alapján az állami támogatás fogalma csak a vállalkozásokat előnyben részesítő olyan intézkedésekre terjed ki, amelyek szelektíven juttatják előnyhöz e vállalkozásokat.

(297) A vizsgált ügyben az FLH a tőkeinjekciók egyedüli kedvezményezettje. Ezért az intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében szelektív.

6.3.4. **A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás**

(298) Amennyiben egy tagállami támogatás egy vállalkozás versenytársaival szembeni helyzetét erősíti a belső piacon, versenyképességét a támogatással érintettnek kell tekinteni ([65]). A repülőtér-üzembentartónál a tőkeinjekciókból származó gazdasági előny erősíti annak gazdasági helyzetét, mivel a repülőtér-üzembentartó az azzal járó beruházási költségek viselése nélkül indíthatja el vállalkozását.

([63]) A C-124/10 P. sz., *Bizottság kontra Électricité de France (EDF)* ügyben hozott ítélet (2012) 85. pontja; a Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

([64]) A *lipcse-hallei repülőtérre* vonatkozó ítélet 115. pontja.

([65]) A T-214/95. sz., *Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., II-717. o.).

(299) A 6.1.1. szakaszban foglalt értékelés alapján egy repülőtér üzemeltetése gazdasági tevékenység. Versenyeznek egyrészt a repülőterek a légitársaságok és az általuk bonyolított légi utas- és teherforgalom megszerzésében, másrészt azok a repülőtér-üzembentartók, amelyek egy adott repülőtér üzemeltetésére szóló megbízást kívánják elnyerni. A Bizottság hangsúlyozza továbbá, hogy különösen a szállítmányozók, a légi teherszállításra szakosodott légitársaságok, valamint a személyszállítással foglalkozó légitársaságok és a charterszolgáltatók esetében az eltérő vonzáskörzetekben és tagállamokban található repülőterek szintén versenyben állhatnak egymással e légitársaságok megszerzéséért.

(300) A Törvényszék megállapította, hogy a lipcse-hallei repülőtér versenyben áll más tagállamok repülőtereivel, így különösen Brüsszel (Belgium) és Vatry (Franciaország) repülőterével, főként a teherjáratok terén. ([66]) A lipcse-hallei repülőtér ezenkívül jelenleg mintegy 890 000 tonna légiárut kezel, ezzel Németország második legnagyobb légi teherszállítást végző repülőtere.

(301) Németország közölte, hogy a lipcse-hallei repülőtér és a Németország más légi teherszállítást végző repülőterei közötti verseny korlátozott, mivel a lipcse-hallei repülőtérrel versenyző nagy német légi teherszállítási központok (Frankfurt am Main, München és Köln-Bonn) kapacitásai szűkösek, vagy éjszakai repülési korlátozások alá esnek.

(302) Németország szerint a lipcse-hallei repülőtér nem áll versenyben Európa más légi teherszállítást végző repülőtereivel sem, főként a brüsszeli és a vatry-i repülőtérrel. Vatry kapcsán Németország felhívta a figyelmet arra, hogy a vatry-i repülőtér igen kis repülőtér, továbbá kiemelte, hogy 2010-ben a lipcse-hallei repülőtér légiáru-forgalma több mint 80-szorosa volt a francia repülőtérének. A brüsszeli repülőtérrel kapcsolatban Németország kifejtette, hogy míg a lipcse-hallei repülőtér légiáru-forgalma az elmúlt években nőtt, Brüsszelé ugyanebben az időszakban visszaesett. Németország hozzátette továbbá, hogy a brüsszeli repülőtér jelentős éjszakai repülési korlátozás alá esik, ami szűkíti a versenyt.

(303) A harmadik felek észrevételei alapján a Bizottság megállapítja, hogy a lipcse-hallei repülőteret különböző nemzetközi légi fuvarozási vállalkozások használják, pl. a Wirtschaftsallianz a SALIS projekt keretében, továbbá a Jade Cargo, a Volga-Dnepr, a Baring stb. A lipcse-hallei repülőtér emellett a DHL európai központja is. A bejelentett infrastrukturális intézkedések a repülőtér infrastruktúrájának további bővítésére irányulnak annak érdekében, hogy az a maximális felszállósúlyra vonatkozó korlátozások nélkül szolgálhassa ki a nagyobb repülőgépeket. Ezzel kapcsolatban a Bizottság megállapítja továbbá, hogy a repülőtér két futópályát üzemeltet (a déli és az északi futópályát, amelyek hossza 3 600 méter).

(304) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az a gazdasági előny, amelyhez az FLH juthat a lipcse-hallei repülőtér különböző fejlesztési és bővítési célú infrastrukturális projektjeinek finanszírozására irányuló tőkeinjekciók révén, erősíti pozícióját a repülőtéri szolgáltatást nyújtók uniós piacán működő versenytársaival szemben, különösen a teherszállítás terén.

(305) A Bizottság megítélése szerint tehát a vizsgált állami finanszírozás torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget, és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.3.5. **Következtetés**

(306) A (278)–(305) preambulumbekezdésekben bemutatott szempontokra tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az FLH-nak tőkeinjekciók formájában nyújtott állami finanszírozás az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül.

6.4. A TÁMOGATÁS JOGSZERŰSÉGE

(307) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése alapján a tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot minden támogatás nyújtására és módosítására irányuló szándékról, és a tervezett intézkedéseket csak a bejelentési eljárásra vonatkozó végső határozatot követően hajthatják végre.

(308) Mivel a tőkeinjekciókat a Bizottság határozatától tették függővé és még nem bocsátották az FLH rendelkezésére, a Bizottság megítélése szerint Németország betartotta az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt tilalmat ([67]).

6.5. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

6.5.1. **Az alkalmazandó jogi keret**

(309) Mivel az FLH javára tervezett tőkeinjekciók állami támogatásnak minősülnek, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a (306) preambulumbekezdésben meghatározott támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető-e.

([66]) A lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélet 93. pontja és a 2008/948/EK határozat (8) preambulumbekezdése.
([67]) A T-109/01. sz., *Fleuren Compost kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2004., II-127. o.).

(310) Az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése bizonyos kivételeket állapít meg az (1) bekezdésben megfogalmazott azon általános szabály alól, hogy az állami támogatás a belső piaccal összeegyeztethetetlen. A szóban forgó támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján vizsgálható, amely szerint a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető „az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben."

(311) Ebben az összefüggésben a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás határozza meg azt a keretet, amely alapján vizsgálható, hogy a repülőtereknek nyújtott támogatások az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében megengedhetőnek nyilváníthatók-e.

(312) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint a Bizottság az iránymutatásban foglalt elveket fogja alkalmazni 2014. április 4-ét követően valamennyi bejelentett beruházási támogatásra vonatkozóan, amelyek tekintetében határozatot kell hoznia, még akkor is, ha a projekteket ezen időpont előtt jelentették be ([68]).

(313) A Bizottság a (308) preambulumbekezdésben már megállapította, hogy a 2014. április 4-ét megelőzően évente és közvetlenül végrehajtott tőkeinjekciók nem minősülnek jogszerűtlen állami támogatásnak.

(314) A vizsgált ügy vonatkozásában azonban a Bizottság megállapítja, hogy a több mint 800 000 tonnás áruforgalmat bonyolító lipcse-hallei repülőtér árufuvarozásra szakosodott repülőtér. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a szóban forgó intézkedések a repülőtérnek az árufuvarozási piacra való belépésével kapcsolatos stratégiájához kapcsolódnak.

(315) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 22. pontja szerint a Bizottság még nem rendelkezik elegendő tapasztalattal az árufuvarozásra szakosodott repülőtereknek nyújtott támogatás összeegyeztethetőségének értékelésében ahhoz, hogy képes legyen gyakorlatának külön összeegyeztethetőségi feltételek formájában történő összegzésére. Ezért a vállalkozások e kategóriájára vonatkozóan a Bizottság a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 5. szakaszában meghatározott közös összeegyeztethetőségi elveket fogja alkalmazni eseti elemzések alapján.

6.5.2. **Az összeegyeztethetőség vizsgálata**

(316) Annak értékelésére, hogy egy állami támogatási intézkedés a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető-e az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében, a Bizottság általában azt elemzi, hogy a támogatási intézkedés kialakítása biztosítja-e azt, hogy a közös érdekű célkitűzés elérését elősegítő pozitív hatás meghaladja a kereskedelemre és a versenyre gyakorolt potenciálisan negatív hatásait.

(317) Az állami támogatások uniós szabályozásának korszerűsítéséről szóló közlemény ([69]) valamennyi támogatási intézkedés összeegyeztethetőségének a Bizottság által elvégzett értékelésében alkalmazható közös elvek azonosítására és meghatározására szólít fel. Bármely támogatási intézkedés az alábbi feltételek egyidejű teljesülése esetén tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése értelmében:

a) jól meghatározott közös érdekű célkitűzésekhez való hozzájárulás;

b) az állami beavatkozás szükségessége;

c) a támogatási intézkedés megfelelősége;

d) ösztönző hatás;

e) a támogatás arányossága (minimumra korlátozott támogatás);

f) a tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése;

g) a támogatás átláthatósága: A tagállamoknak, a Bizottságnak, a gazdasági szereplőknek és az érdekelt nyilvánosságnak könnyen hozzá kell férniük a vonatkozó jogszabályokhoz és az azok alapján odaítélt támogatásokkal kapcsolatos lényeges információkhoz a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 8.2. szakaszban meghatározottak szerint.

6.5.2.1. Jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás

(318) Az állami támogatási intézkedésnek közös érdekű célkitűzésre kell irányulnia az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdésével összhangban. A repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás akkor minősül közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulásnak, ha: i. fokozza a polgárok mobilitását és javítja a régiók összeköttetését az Unión belüli járatok hozzáférési pontjainak létrehozása által; vagy ii. enyhíti az Unió legfontosabb légi csomópontjain kialakuló légi forgalmi torlódásokat; vagy iii. elősegíti a regionális fejlődést.

([68]) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 173. pontja.

([69]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az állami támogatások uniós szabályozásának korszerűsítése, COM(2012) 209 final.

(319) E határozat tárgyát képező tőkeinjekciók célja a légiáru-fuvarozásra szakosodott lipcse-hallei repülőtéren végrehajtott infrastrukturális intézkedések finanszírozása. Németország közlése szerint a légi fuvarozási szektor, különösen az expressz szolgáltatások üzletága, erőteljes növekedést mutat. Németország kijelentette továbbá, hogy három nagy légi fuvarozási központjában – Frankfurt am Main, München és Köln-Bonn – azonban éjszakai repülési korlátozások vannak érvényben. Ezzel összefüggésben közölte, hogy a Szövetségi Közigazgatási Bíróság 2012. április 4-i ítélete értelmében a Frankfurt am Main-i repülőtér a továbbiakban nem bonyolíthat éjszakai légi forgalmat. Hozzátette, hogy ennek következtében az FLH elősegíti a Németországban a légiáru-szállítás terén tapasztalható súlyos kapacitáshiány kezelését.

(320) Ezt kiegészítette azzal, hogy a projekt a repülőtér fejlesztéséről szóló stratégia része, amely a 2004-es transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó (2020-ig tartó) áttekintő tervben „*közösségi hálózati pontként*" szerepel. A lipcse-hallei repülőtér Közép-Németországban található (a transzeurópai közlekedési hálózat és a páneurópai folyosó öt főútvonalának közelében), két szövetségi autópálya találkozási pontjában, amelyek Észak- és Dél-Európát (A9), valamint Nyugat- és Kelet-Európát (A14) kötik össze. Ezenkívül összeköttetéssel rendelkezik a vasúti és közúthálózathoz.

(321) Ezenkívül Németország szerint az Európa közepén található repülőtér 100 km-es körzetben közel 7 millió fős piaccal és vasúti és közúti összeköttetéssel, továbbá ebből adódóan nagy növekedési potenciállal rendelkezik. A (319) preambulumbekezdés szerint a légi fuvarozások szektora jelentős ütemű növekedést mutat (a nemzetközi utasforgalomban az átlagos növekedés 2007 és 2011 között körülbelül 5,0 % volt, a légi fuvarozás esetében 4,3 %) ([70]). Az éjszakai repülési korlátozások azonban korlátot szabnak az aktuális repülőtéri kapacitásoknak (lásd a (319) preambulumbekezdést).

(322) A (319) preambulumbekezdés említette, hogy a repülőtér áruforgalmában fokozatos, de jelentős növekedés várható. Az áruforgalom kapcsán Németország kijelentette, hogy más repülőterekkel összehasonlítva a lipcse-hallei repülőtér folyamatos növekedést ér el (2007-ben a feldolgozott rakomány mennyisége 101 364 tonna volt, amely 2008-ban 442 453, 2009-ben 524 084, majd 2010-ben 663 059 tonnára nőtt). Állítását kiegészítve Németország rámutatott, hogy a légi teherszállítás forgalma 2009-ben 18,5 %-kal, míg 2010-ben 26,5 %-kal nőtt. Németország szerint az áruforgalomban további növekedés várható. Erre vonatkozóan Németország közölte, hogy 2020-ra a repülőtéren évente várhatóan mintegy 820 000 tonna légiárut kezelnek majd ([71]). Németország azonban hozzátette, hogy az előrejelzés már 2015-ben teljesül ([72]). A légi fuvarozás tekintetében is emelkedés várható, mindenekelőtt más német repülőterek (többek között a Frankfurt am Main-i repülőtér) éjszakai repülési korlátozásai miatt.

(323) A Bizottság megjegyzi, hogy a projekt megvalósítása kedvezően érintheti az egész régiót, és kedvezően befolyásolhatja annak gazdasági és társadalmi fejlődését. Németország közölte, hogy a repülőtéren jelenleg 133 vállalkozás folytat tevékenységet, amelyek 2010-ben összesen 5 106 főt foglalkoztattak (ez 2009-hez képest 14,4 %-os növekedést jelent). Németország hozzátette, hogy a beruházási projekt révén különösen javul a régió külső összeköttetése, a beruházók és a látogatók számára pedig vonzóbbá válik. A Bizottság szerint ezt a harmadik felek észrevételei is alátámasztották (lásd a 4. szakaszt). Ezenkívül a beruházásnak várhatóan kedvező hatása lesz a foglalkoztatásra, mivel a lipcse-hallei régióban az országos átlagnál (6,9 %) lényegesen magasabb a munkanélküliség aránya (Szászországban 10,3 %, Szász-Anhalt tartományban 11,2 %).

(324) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az infrastruktúra építése és üzemeltetése jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez – egy magas szállítási aránnyal rendelkező repülőtérnek a vonatkozó közösségi politika szerinti, a regionális szempontokat figyelembevevő fejlesztéséhez – járul hozzá, így az összeegyeztethetőségi kritérium ebben az esetben teljesül.

6.5.2.2. Az állami beavatkozás szükségessége

(325) Az állami támogatási intézkedésnek olyan helyzetre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani, például piaci hiányosság felszámolása, illetve egyenlőséggel vagy kohézióval kapcsolatos aggály kezelése révén.

([70]) IATA-prognózis, Utas- és légi szállítási forgalom 2007–2011., 2007. október.
([71]) 2011 előtti becslések alapján.
([72]) 2011. évi becslések alapján.

(326) Németország közölte, hogy a lipcse-hallei repülőtéren történelmi okokból beruházási lemaradás tapasztalható. Arra az álláspontra helyezkedett, hogy a finanszírozás a támogatás összege és intenzitása tekintetében is a szükséges és a jogszabályban rögzített minimumra korlátozódik. Ezenkívül Németország szerint az intézkedések hosszú távú infrastrukturális beruházásokra irányulnak, amelyek a légi fuvarozás és személyszállítás jövőbeli bővülése miatt jelentkező repülőtéri igényeket elégítik ki. Németország azzal érvelt, hogy az intézkedések sem terjedelmükben, sem költségük tekintetében nem aránytalanok. Kijelentette, hogy a költségeket az alapos előzetes tervezésnek és költségbecslésnek köszönhetően a minimálisra csökkentették. Németország véleménye szerint az állami finanszírozás további csökkentése nem lehetséges, mivel az ilyen nagyságrendű infrastruktúrát a repülőtér-üzembentartók nem képesek saját forrásaikból finanszírozni.

(327) Németország azzal érvelt, hogy a szolgáltatások bevételei nem fedezik az infrastruktúra kiépítésének költségeit, amit finanszírozási hiánnyal és kontrafaktuális elemzéssel támasztott alá.

(328) A Bizottság megállapítja, hogy a támogatás lényeges javulást eredményez a beruházási projekt szempontjából, amelyet a piac maga nem képes biztosítani, így állami beavatkozás szükséges.

6.5.2.3. A támogatási intézkedés megfelelősége

(329) A támogatási intézkedésnek megfelelő szakpolitikai eszköznek kell lennie a közös érdekű célkitűzés kezeléséhez.

(330) A 6.5.2.2. szakaszban írtak szerint Németország bizonyította, hogy a projekt tőkeinjekció útján történő finanszírozása megfelelő eszköz arra, hogy a lipcse-hallei repülőtér infrastruktúráját javítsa. Más kevésbé torzító hatású támogatási formával a szükséges infrastrukturális munkálatok finanszírozása nem volna biztosítható.

(331) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a szóban forgó támogatási intézkedés megfelelő szakpolitikai eszköz.

6.5.2.4. Ösztönző hatás

(332) A támogatásnak oly módon kell megváltoztatnia az érintett vállalkozások magatartását, hogy azok olyan többlettevékenységekbe kezdjenek, amelyeket támogatás nélkül nem, vagy csak korlátozott mértékben, másképpen vagy más helyszínen végeznének.

(333) Egy egyedi beruházás munkálatai csak a támogatást nyújtó hatósághoz benyújtott támogatásigénylés benyújtását követően kezdhetők meg. Ha a munkálatok a támogatásigénylő formanyomtatvány támogatást nyújtó hatósághoz történő benyújtása előtt megkezdődnek, akkor az adott egyedi beruházással kapcsolatban odaítélt támogatás nem tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek.

(334) Németország úgy nyilatkozott, hogy a munkálatok a támogatásigénylő formanyomtatvány támogatást nyújtó hatósághoz történő benyújtása előtt nem kezdődtek meg. Ebből a Bizottság arra következtet, hogy az erre vonatkozó feltétel teljesül.

(335) Másodszor, egy repülőteret érintő beruházási projekt önmagában is gazdaságilag vonzó lehetőségnek minősülhet. Ezért ellenőrizni kell, hogy az adott beruházást nem valósították volna meg, illetve nem azonos mértékben valósították volna meg állami támogatás nélkül. Amennyiben ez igazolható, a Bizottság úgy fogja tekinteni, hogy a támogatási intézkedés ösztönző hatással bír.

(336) Az ösztönző hatást a kontrafaktuális elemzés útján azonosítják, amely a célzott tevékenység támogatással és támogatás nélkül megvalósuló szintjét hasonlítja össze.

(337) Amennyiben nem ismeretes konkrét kontrafaktuális forgatókönyv, feltételezhető az ösztönző hatás azokban az esetekben, amikor úgynevezett „beruházási kiadás finanszírozási rése" tapasztalható, azaz amikor az előzetes üzleti terv alapján különbség áll fenn az állóeszköz-beruházás élettartama alatt felmerülő pozitív és negatív pénzforgalom (köztük a beruházás bekerülési értéke) között, nettó jelenértéken számítva ([73]).

(338) A vizsgált ügyben Németország a finanszírozási hiányra vonatkozó számítást nyújtott be, amelyben legalább 142,1 millió EUR finanszírozási hiányt állapított meg (lásd az 5. és a 6. táblázatot). A kontrafaktuális forgatókönyv-elemzés alapján megállapítható, hogy ha az infrastrukturális beruházásokat teljes egészükben hitelből finanszíroznák, akkor a repülőtér nem tudná biztosítani a szükséges finanszírozást.

(339) Ebből a Bizottság arra következtet, hogy a beruházási támogatás ösztönző hatással jár.

([73]) Ez nem zárja ki annak figyelembevételét, hogy a jövőbeni nyereségek ellensúlyozhatják a kezdeti veszteségeket.

6.5.2.5. A támogatás arányossága (minimumra korlátozott támogatás)

(340) A támogatás összegének az érintett térségben a többletberuházások vagy többlettevékenységek ösztönzéséhez szükséges minimumra kell korlátozódnia.

(341) Annak érdekében, hogy a repülőterek részére nyújtott beruházási támogatás arányos legyen, annak a támogatott projekt/tevékenység megvalósításából eredő járulékos költségekre (a többletbevétel nettó leszámolására) kell korlátozódnia, és nem terjedhet ki azon járulékos költségekre, amelyek a kontrafaktuális forgatókönyv szerinti, azaz a támogatás elmaradása esetén a kedvezményezett által megvalósítandó alternatív projektből/tevékenységből erednek. Amennyiben nem ismeretes konkrét kontrafaktuális forgatókönyv, annak érdekében, hogy a támogatás összege arányos legyen, nem haladhatja meg a beruházási projekt finanszírozási hiányát (az úgynevezett „beruházási kiadás finanszírozási résé”), amelyet az előzetes üzleti terv alapján a beruházás élettartama során előforduló pozitív és negatív pénzforgalom (a beruházási költségeket is beszámítva) különbözetének nettó jelenértékeként kell meghatározni. Beruházási támogatás esetén az üzleti tervnek le kell fednie az eszköz gazdasági célú hasznosításának időtartamát.

(342) A támogatási intenzitás semmilyen esetben nem haladhatja meg a beruházási projekt tényleges finanszírozási hiányát.

(343) A 6.5.2.2. és 6.5.2.3. szakaszban írtaknak megfelelően Németország a bejelentett projekt 142,1 millió EUR összegű finanszírozási hiányára vonatkozó kiegészítő számítást nyújtott be, amely 75 %-os támogatási intenzitást indokolna (lásd a 6. táblázatot) abban az esetben, ha a tőkeinjekciókat a beruházások megvalósításával párhuzamosan hajtották volna végre. Mivel azonban a tőkeinjekciókat csak a Bizottság 2014. évi jóváhagyása után hajtják végre, a Németország által meghatározott finanszírozási hiány 166,9 millió EUR, amely 88,1 %-os támogatási intenzitást indokol (lásd az 5. táblázatot).

(344) Mivel a fuvarozási repülőterek esetében nincs maximális megengedhető támogatási intenzitás, a támogatás intenzitása legfeljebb a beruházási projekt finanszírozási hiányának felelhet meg. Ebből a Bizottság arra következtet, hogy a támogatás összege arányos és a szükséges minimumra korlátozódik.

6.5.2.6. A tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

(345) A támogatás negatív hatásait megfelelően korlátozni kell annak érdekében, hogy az intézkedés összesített egyenlege pozitív legyen.

(346) A versenytorzulások további korlátozása érdekében a repülőtérnek – a támogatásban részesült beruházást is beleértve – valamennyi potenciális használó előtt nyitva kell állnia, és nem tartható fenn egy konkrét használó számára. Fizikailag korlátozott kapacitás esetén az allokálást érvényes, objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes kritériumok alapján kell végezni.

(347) Németország közölte, hogy az intézkedések által a tagállamok közötti versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatások összesített egyenlege pozitív. Ezzel kapcsolatban Németország először megerősítette, hogy az új infrastruktúrát valamennyi potenciális felhasználó (légitársaságok és légi fuvarozási vállalkozások) részére egységesen és megkülönböztetés nélkül rendelkezésre bocsátják.

(348) Másodszor, Németország közölte, hogy a szóban forgó infrastrukturális intézkedések nem expanzív jellegűek. A lipcse-hallei repülőtér versenytársait érő potenciális hatásokat illetően Németország kijelentette, hogy a lipcse-hallei repülőtér közelében található repülőterek nem szakosodtak légi fuvarozásra. Ezenkívül Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Drezda, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt és Prága repülőtereit illetően Németország kifejtette, hogy a felsorolt repülőterek közül egyeseknél a földrajzi távolságok túl nagyok, a repülőterek más gazdasági régióban találhatók, a vonzáskörzetük eltérő, vagy méretük igen kicsi.

(349) Más légi teherszállítást végző repülőtereivel kapcsolatban Németország kijelentette, hogy a köztük és a lipcse-hallei repülőtér közötti verseny korlátozott, mivel az utóbbival versenyző nagy német légi teherszállítási központok (Frankfurt am Main, München és Köln-Bonn) kapacitásai szűkösek, vagy éjszakai repülési korlátozások alá esnek.

(350) Németország szerint a lipcse-hallei repülőtér nem áll versenyben Európa más légi teherszállítást végző repülőtereivel sem, főként a brüsszeli és a vatry-i repülőtérrel. Vatry kapcsán Németország felhívta a figyelmet arra, hogy a vatry-i repülőtér igen kis repülőtér, továbbá kiemelte, hogy 2010-ben a lipcse-hallei repülőtér légiáru-forgalma több mint 80-szorosa volt a francia repülőtérének. A brüsszeli repülőtérrel kapcsolatban Németország kifejtette, hogy míg a lipcse-hallei repülőtér légiáru-forgalma az elmúlt években nőtt, Brüsszelé ugyanebben az időszakban visszaesett. Németország hozzátette továbbá, hogy a brüsszeli repülőtér jelentős éjszakai repülési korlátozás alá esik, ami szűkíti a versenyt.

(351) Ebből a Bizottság arra következtet, hogy a támogatás negatív hatásai kellőképpen korlátozottak. Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy az összeegyeztethetőségi feltétel teljesül.

6.5.2.7. A támogatás átláthatósága

(352) A Bizottság emlékezteti Németországot a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 8.2. szakaszában előirányzott, a nyújtott támogatások közzétételével kapcsolatos átláthatósági kötelezettségekre.

6.5.3. **Következtetés**

(353) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti közös összeegyeztethetőségi feltételek ebben az ügyben maradéktalanul teljesülnek.

(354) Az elvégzett vizsgálat eredményeire tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető a belső piaccal, amennyiben az a beruházási projekt finanszírozási hiányának finanszírozására korlátozódik.

7. **KÖVETKEZTETÉS**

(355) A 6.1.1. szakaszban foglalt megállapítás alapján az FLH az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül. A 6.1.2. szakaszban foglalt értékelés alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az M5 (Új tűzvédelmi állomásépület), M9 (Tűzvédelmi eszközök) és M8 (Helikopter-repülőtér) intézkedések finanszírozása állami hatáskörbe tartozónak tekinthető. A 6.1.2. szakaszban foglalt értékelés alapján a valamennyi egyéb intézkedés finanszírozását az állami támogatásra vonatkozó szabályok szerint kell vizsgálni.

(356) A 6.2.1. szakaszban bemutatott szempontokra tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az FLH tulajdonosi kölcsöneit piaci feltételekkel nyújtották, így azok nem minősülnek az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

(357) A 6.3. szakaszban bemutatott szempontokra tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az FLH-nak tőkeinjekciók formájában nyújtott állami finanszírozás az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül. Mivel a tőkeinjekciókat a Bizottság határozatától tették függővé és nem bocsátották az FLH rendelkezésére, a Bizottság megítélése szerint Németország betartotta az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt tilalmat.

(358) A 6.5. szakaszban foglalt értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti közös összeegyeztethetőségi feltételek ebben az ügyben maradéktalanul teljesülnek. Arra Bizottság tehát a következtetésre jut, hogy az intézkedések az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethetők a belső piaccal, amennyiben azok a beruházási projekt finanszírozási hiányának finanszírozására korlátozódnak.

(359) A Bizottság tudomásul veszi, hogy 2014. június 17-én Németország kivételes hozzájárulásáról tájékoztatta a Bizottságot a jelen határozat angol nyelven történő elfogadására vonatkozóan,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Flughafen Leipzig/Halle GmbH részére nyújtott tulajdonosi kölcsönök nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

2. cikk

(1) A Flughafen Leipzig/Halle GmbH javára végrehajtott tőkeinjekciók nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak, amennyiben azok olyan állami hatáskörbe tartozó költségeket fedeznek, amelyek térítésére a repülőtér-üzembentartó a LuftSiG 8. §-ának (3) bekezdése alapján jogosult, továbbá amennyiben azok a helikopter-repülőtér költségeit fedezik.

(2) Amennyiben a Flughafen Leipzig/Halle GmbH javára végrehajtott tőkeinjekciók a beruházási projekt finanszírozási hiányára korlátozódnak, és nem fedezik az (1) bekezdésben meghatározott állami hatáskörbe tartozó költségeket, azok olyan állami támogatásnak minősülnek, amely az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető a belső piaccal.

(3) Amennyiben a tőkeinjekciók összege meghaladja az (1) és (2) bekezdésben a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánított összegeket, azok olyan állami támogatásnak minősülnek, amely az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Németországi Szövetségi Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 23-án.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök