A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2011. március 24.*

A T-443/08. és a T-455/08. sz. ügyekben,

a **Freistaat Sachsen** (Németország),

a **Land Sachsen-Anhalt** (Németország)

(képviseli őket: U. Soltész ügyvéd)

felpereseknek a T-443/08. sz. ügyben,

a **Mitteldeutsche Flughafen AG** (székhelye: Lipcse [Németország]),

a **Flughafen Leipzig-Halle GmbH** (székhelye: Lipcse)

(képviseli őket: M. Núñez-Müller ügyvéd)

felpereseknek a T-455/08. sz. ügyben,

* Az eljárás nyelve: német.

támogatják őket:

a **Németországi Szövetségi Köztársaság** (képviselik: M. Lumma és B. Klein, meghatalmazotti minőségben),

az **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV)** (képviseli: L. Giesberts ügyvéd)

beavatkozók,

az **Európai Bizottság** (képviselik: K. Gross, B. Martenczuk és E. Righini, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen

a Németország által a DHL és a lipcse-hallei repülőtér javára tett intézkedésekről szóló, 2008. július 23-i 2008/948/EK bizottsági határozat (HL L 346., 1. o.) részleges megsemmisítése iránti kérelem tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (nyolcadik tanács),

tagjai: M. E. Martins Ribeiro elnök, S. Papasavvas (előadó) és A. Dittrich bírák,

hivatalvezető: C. Heeren tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2010. július 2-i tárgyalásra,

meghozta a következő

Ítéletet

A jogvita előzményei

1 A DHL csoport (a továbbiakban: DHL) az expressz csomagszállítás ágazatában tevékenykedő legjelentősebb csoportok egyike. E csoport 100%-ban a Deutsche Post AG tulajdonában áll.

2 Miután több repülőtérrel is tárgyalt, a DHL 2005-ben úgy határozott, hogy a brüsszeli (Belgium) légi fuvarozási központját 2008-tól kezdődően Lipcse-Hallébe (Németország) helyezi át.

3 A lipcse-hallei repülőteret a Flughafen Leipzig-Halle GmbH (a továbbiakban: FLH) üzemelteti, amely a Mitteldeutsche Flughafen AG (a továbbiakban: MF) leányvállalata. Az MF az FLH-ben 94%-os részesedéssel rendelkezik. Az FLH további részvényesei Szászország (5,5%), Nordsachsen tartományi körzet (0,25%), valamint Schkeuditz városa (0,25%). Az MF részvényesei Szászország (76,64%) és Szász-Anhalt tartomány (18,54%), valamint Drezda (2,52%), Halle (0,2%) és Lipcse (2,1%) városa. Az MF-nek nincsenek magánszemély részvényesei.

4 Az MF 2004. november 4-én úgy határozott, hogy új déli fel- és leszállópályát épít (a továbbiakban: déli pálya). E pályát az állami részvényesek által az MF vagy az FLH részére nyújtott, 350 millió euró összegű tőkejuttatásból (a továbbiakban: tőkejuttatás) kellett finanszírozni.

5 Az FLH, az MF és a DHL Hub Leipzig GmbH 2005. szeptember 21-én keretmegállapodást írt alá (a továbbiakban: keretmegállapodás). A keretmegállapodás értelmében az FLH köteles megépíteni a déli pályát, valamint a keretmegállapodás teljes időtartama alatt teljesítenie kell a további kötelezettségeit. E kötelezettségek között szerepel többek között, hogy az FLH-nak biztosítania kell a déli pálya folyamatos üzemeltetését a nap 24 órájában és a hét 7 napján, valamint azt, hogy a DHL által vagy az ő részére végzett légi szállítások legalább 90%-át az említett pályáról kiindulva bármely időpontban teljesíteni lehessen. A keretmegállapodás meghatározza az FLH és az MF által az építkezés megkezdéséhez és az új működési központ üzembe helyezéséhez, valamint a későbbi működéséhez biztosított feltételeket. Emellett megállapodásokat tartalmaz az üzemeltetési feltételek, a repülőtéri díjak és az ingatlanok bérlése vonatkozásában. Az új működési központ üzembe helyezése utáni biztosítékok vonatkozásában a keretmegállapodás akként rendelkezik, hogy ha az FLH az említett üzembe helyezést követően nem teljesíti az e keretmegállapodásban foglalt üzemeltetési feltételeket, az FLH és az MF köteles a DHL Hub Leipzig valamennyi kárát és veszteségét megtéríteni. A DHL Hub Leipzig a tevékenységeinek jelentős korlátozása esetén fel is mondhatja a keretmegállapodást, és a másik repülőtérre történő átköltözés valamennyi közvetlen és közvetett költsége fejében kártérítést követelhet. Ha a DHL Hub Leipzig az éjszakai repülésre vonatkozó jogszabályi tilalom következtében lenne kénytelen másik repülőtérre költözni, az FLH-nak akkor is kötelessége keletkezhet arra, hogy kártalanítsa őt.

6 Szászország 2005. december 21-én szándéknyilatkozatot bocsátott ki az FLH és a DHL Hub Leipzig javára (a továbbiakban: szándéknyilatkozat). E szándéknyilatkozat azt hivatott biztosítani, hogy az FLH-nak a keretmegállapodás tartama alatt végig fennálljon a pénzügyi teljesítőképessége, és arra kötelezi Szászországot, hogy térítse meg a DHL Hub Leipzig abban az esetben felmerülő kárát, ha a lipcse-hallei repülőteret a továbbiakban nem lehet az eredeti tervek szerint használni.

7 A Németországi Szövetségi Köztársaság 2006. április 5-én az [EK 88. cikk] alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelet (HL L 83., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 339. o.) 2. cikkének (1) bekezdése alapján bejelentette az Európai Közösségek Bizottságának a keretmegállapodást és a szándéknyilatkozatot.

8 A Bizottság 2006. április 27-én további információkat kért, amelyeket a német hatóságok 2006. július 24-én a rendelkezésére bocsátottak.

9 A Bizottság szervezeti egységei, az FLH, az MF, a DHL és a német hatóságok részvételével 2006. július 26-án és augusztus 21-én megbeszélésekre került sor.

10 A Bizottság 2006. november 23-i levelében tájékoztatta a Németországi Szövetségi Köztársaságot azon határozatáról, hogy megindítja az EK 88. cikk (2) bekezdése szerinti eljárást. Ez az eljárás a keretmegállapodásra, a szándéknyilatkozatra, valamint a tőkejuttatásra irányult. E határozatot, valamint az érdekeltekhez intézett azon felhívást, hogy a tervezett támogatással kapcsolatban tegyék meg észrevételeiket, 2007. március 2-án közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* (HL C 48., 7. o.).

11 A Németországi Szövetségi Köztársaság 2007. február 23-án nyújtotta be észrevételeit. A Bizottság megkapta az érdekelt harmadik felek észrevételeit is, amelyeket 2007. május 16-i levelében továbbított a német hatóságok részére, egyben felajánlva nekik a lehetőséget, hogy ezen észrevételekre egy hónapon belül válaszoljanak. E hatóságok észrevételei 2007. június 13-án érkeztek meg a Bizottsághoz.

12 A Németországi Szövetségi Köztársaság kérésére 2007. június 18-án és szeptember 25-én megbeszéléseket tartottak. E megbeszéléseket követően a német hatóságok 2007. október 19-én, továbbá december 7-én és 18-án, valamint 2008. március 17-én és április 9-én kiegészítő információkat bocsátottak a Bizottság rendelkezésére.

A határozat

13 A Bizottság 2008. július 23-án elfogadta a Németország által a DHL és a lipcse-hallei repülőtér javára tett intézkedésekről szóló 2008/948/EK bizottsági határozatot (HL L 346., 1. o.) (a továbbiakban: Határozat).

14 A tőkejuttatással kapcsolatban a Bizottság a Határozatban úgy ítélte meg, hogy a Németország által a lipcse-hallei repülőtéren a déli pálya és az ahhoz kapcsolódó repülőtéri infrastruktúra építéséhez az FLH részére nyújtani kívánt, 350 millió euró összegű állami támogatás az EK 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján a közös piaccal összeegyeztethető volt.

15 A keretmegállapodással és a szándéknyilatkozattal kapcsolatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy egyrészt az e keretmegállapodásban nyújtott korlátlan biztosítékok, másrészt pedig az említett nyilatkozat az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást képeztek, mivel Szászország, az MF és az FLH olyan feltételek mellett

vállalták a DHL működési kockázatainak fedezetét, amelyeket a piacgazdaság rendes feltételei mellett működő magánbefektető (a továbbiakban: magánbefektető) nem fogadott volna el. Mivel a DHL korábban már részesült az EK 87. cikk (3) bekezdésének a) pontja alapján a [közös piaccal] összeegyeztethető beruházási támogatás legmagasabb összegében, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a keretmegállapodásban és a szándéknyilatkozatban foglalt korlátlan biztosítékok nem voltak összeegyeztethetők a közös piaccal.

16 A Határozat rendelkező részének szövege a következő:

„1. cikk

A [Németországi Szövetségi Köztársaság] által a lipcse-hallei repülőtéren egy új déli fel- és leszállópálya és az ahhoz kapcsolódó repülőtéri infrastruktúra építéséhez nyújtani kívánt, 350 millió [euró] értékű állami támogatás az [EK 87. cikk] (3) bekezdésének c) pontja szerint a közös piaccal összeegyeztethető.

2. cikk

A [Németországi Szövetségi Köztársaság] által a [szándéknyilatkozattal] a DHL javára nyújtani kívánt állami támogatás a közös piaccal összeegyeztethetetlen. Ennek következtében a támogatást nem lehet megadni.

3. cikk

A [Németországi Szövetségi Köztársaság] által a korlátlan garanciák átvállalásával (a keretmegállapodás 8. és 9. szakasza szerint) a DHL javára nyújtott állami támogatás a közös piaccal összeegyeztethetetlen. Ennek következtében a keretmegállapodásban előírt korlátlan garanciákat meg kell szüntetni.

4. cikk

(1) A [Németországi Szövetségi Köztársaság] a 3. cikkben említett támogatás azon részét, amelyet a DHL-nek már rendelkezésére bocsátottak (azaz a garanciák 2007. október 1-jétől a korlátlan garanciák megszüntetéséig tartó időre vonatkozó díját) visszaköveteli.

[…]”

A Határozat utáni tényállás

17 Az MF és az FLH részvényesei 2008. november 18-án és 27-én a déli pálya 350 millió euró összegben történő finanszírozására irányuló megállapodásokat kötöttek.

18 A német hatóságok e megállapodásokat a 2008. december 23-i levélben bejelentették a Bizottságnak.

19 E bejelentést N 665/2008. szám alatt vették nyilvántartásba.

20 A Bizottság 2009. szeptember 30-án, a német hatóságokkal folytatott levélváltást és megbeszélést követően meghozta az N 665/2008. sz. állami támogatásról (Németország – Lipcse-Halle repülőtér) szóló C (2009) 7185 határozatot, amelyben megállapítja, hogy a bejelentett intézkedés nem minősül a 659/1999 rendelet 1. cikkének c) pontja értelmében vett új támogatásnak. A Bizottság lényegében egyrészt úgy ítélte meg, hogy mivel a német hatóságok megerősítették, hogy a bejelentés ugyanazokra a finanszírozási intézkedésekre vonatkozik, mint amelyeket a Határozat jóváhagyott, e bejelentés az említett rendelet 1. cikke b) pontjának ii. alpontja értelmében vett, már engedélyezett támogatási intézkedésre vonatkozik, másrészt pedig, hogy e bejelentés nem valamely létező támogatásnak az e rendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében vett módosítására irányult.

Eljárás

21 A Törvényszék Hivatalához 2008. október 6-án benyújtott keresetleveleikkel a felperesek, a Freistaat Sachsen, a Land Sachsen-Anhalt, az MF és az FLH előterjesztették a jelen kereseteket.

22 A Törvényszék Hivatalához 2009. január 28-án benyújtott beadványaival a Németországi Szövetségi Köztársaság beavatkozási kérelmet terjesztett a jelen ügyek felperesei kérelmeinek támogatása végett.

23 A Törvényszék Hivatalához 2009. január 30-án az Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) beavatkozási kérelmet terjesztett a jelen ügyek felperesei kérelmeinek támogatása végett.

24 A Törvényszék nyolcadik tanácsának elnöke 2009. március 30-i végzésével helyt adott a Németországi Szövetségi Köztársaság és az ADV beavatkozási kérelmeinek.

25 Az ADV 2009. május 11-én terjesztette elő beavatkozási beadványát. A Németországi Szövetségi Köztársaság az előírt határidőn belül nem terjesztett elő beavatkozási beadványt.

26 A felperesek a T-455/08. sz. ügyben 2009. május 26-án, a T-443/08. sz. ügyben pedig 2009. május 27-én terjesztették elő az ADV beavatkozási beadványára vonatkozó észrevételeiket.

27 A Bizottság 2009. július 29-én terjesztette elő az ADV beavatkozási beadványára vonatkozó észrevételeit.

28 A Törvényszék nyolcadik tanácsának elnöke 2010. június 24-i végzésével a felek meghallgatását követően úgy határozott, hogy a jelen ügyeket a szóbeli szakasz lefolytatása és az ítélethozatal céljából egyesíti.

29 A Törvényszék nyolcadik tanácsa az előadó bíró jelentésére tekintettel úgy döntött, hogy megnyitja a szóbeli szakaszt.

30 A 2010. július 2-i tárgyaláson, amelyen a Németországi Szövetségi Köztársaság nem vett részt, a Törvényszék meghallgatta a felek szóbeli előadásait és a kérdéseire adott válaszait. A felek ez alkalommal benyújtották a Bundesgerichtshof (Szövetségi Bíróság, Németország) 2003. április 4-i ítéletét is, amelynek a Törvényszék az ügyirathoz csatolását határozta el.

31 Miután erről a feleket a tárgyaláson meghallgatta, a Törvényszék úgy határozott, hogy az ítélethozatal céljából – az eljárási szabályzat 50. cikkével összhangban – egyesíteni kell a jelen ügyeket.

A felek kérelmei

32 Az ADV által támogatott felperesek azt kérik, hogy a Törvényszék:

– semmisítse meg a Határozat 1. cikkét, amennyiben a Bizottság abban megállapítja egyrészt, hogy a tőkejuttatás az EK 87. cikk (1) bekezdése szerinti állami támogatást képez, másrészt pedig, hogy ez az állami támogatás 350 millió eurót tesz ki;

– a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.

33 A Bizottság azt kéri, hogy a Törvényszék:

– utasítsa el a keresetet;

– a felpereseket kötelezze a költségek viselésére.

34 A Bizottság az ADV beavatkozási beadványára tett észrevételeiben azt is kérte, hogy a Törvényszék az ADV-t kötelezze a beavatkozással összefüggésben felmerült költségek viselésére.

Az elfogadhatóságról

35 A Bizottság, anélkül hogy alakszerű elfogadhatatlansági kifogást emelne, előadja, hogy a T-443/08. sz. ügyben benyújtott kereset elfogadhatatlan, mivel ezen ügy felperesei nem személyükben érintettek, és nincs eljáráshoz fűződő érdekük, amit e felperesek vitatnak. Ennek keretében a felek a Határozat joghatásaival kapcsolatban is ellentétes álláspontot képviselnek.

36 A Törvényszék megítélése szerint célszerű mindenekelőtt az eljáráshoz fűződő érdek hiányára alapított elfogadhatatlansági érvet megvizsgálni.

A felek érvei

37 Elöljáróban, a Határozat joghatásaival kapcsolatban a felperesek a T-443/08. sz. ügyben először is azt állítják, hogy a tőkejuttatás állami támogatásnak minősítése a német jogszabályok alapján e tőkejuttatás semmisségét eredményezi. A Bundegerichtshof ítélkezési gyakorlatából ugyanis az következik, hogy az olyan szerződés, amely

támogatást nyújt még azt megelőzően, hogy e támogatást bejelentették volna, a német polgári törvénykönyv 134. §-a értelmében az EK 88. cikk (3) bekezdése harmadik mondatának megsértése folytán orvosolhatatlanul semmis. E semmisséget nem lehet utólag, a támogatást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító bizottsági határozattal vagy a semmis aktus szerződéses megerősítésével orvosolni. Ezenkívül, ellentétben a Bizottság állításával, e semmisség nem fosztja meg a Határozatot a hatékony érvényesülésétől. Az említett semmisség megállapításának ugyanis önmagában visszatartó, vagyis megelőző hatása van, amely megerősíti az EK 88. cikk (3) bekezdésében előírt végrehajtási tilalom hatékonyságát.

38 A T-443/08. sz. ügy felperesei másodszor kifejtik azokat a következményeket, amelyek a tőkejuttatás semmisségével járhatnak, többek között a társasági jog és a fizetésképtelenségi jog területén. Először is előadják, hogy ha a Határozat végleges lenne, az FLH-t és az MF-et fizetésképtelenség fenyegetné. A tőkejuttatás semmissége ugyanis a támogatás nyújtása és a Határozat meghozatala közötti időszakra vonatkozó, megemelt összegű kamatok fizetését, valamint a támogatás 350 millió euró összegben történő visszatérítése iránti követelést eredményezne. Ez utóbbi az FLH fizetésképtelenségéhez vezethetne. Ennek kapcsán azzal szemben, hogy az uniós jog nem követeli meg az egész támogatás visszatéríttetését, a T-443/08. sz. ügy felperesei azt hozzák fel, hogy nem is tiltja meg, mivel a tagállamok akként is eleget tehetnek az uniós jogból eredő kötelezettségeiknek, hogy túlteljesítik azokat. Az FLH fizetésképtelensége az MF fizetésképtelenségét eredményezheti, mivel ez utóbbi a német jogszabályok alapján köteles fedezni a leányvállalatának éves hiányát. Az MF fizetésképtelensége pedig a többi leányvállalat fizetésképtelenségét eredményezheti, tekintettel az MF és a leányvállalatai között létrejött, az irányításról és az előnyök átruházásáról szóló szerződések fennállására. Másodszor, a T-443/08. sz. ügy felperesei hangsúlyozzák, hogy az FLH fizetésképtelensége megfoszthatja a lipcse-hallei repülőteret a működési engedélyétől. A német jogszabályok szerint ugyanis a működési engedélyt vissza kell vonni, amennyiben az engedély kiadásának feltételei – amelyek között szerepel az üzemeltető gazdasági jövedelmezősége – már nem teljesülnek. Márpedig ez lenne a helyzet, ha az FLH fizetésképtelenné válna. Működési engedély hiányában a repülőteret bezárás fenyegetné, ez pedig nagyszámú munkahely megszűnését eredményezné. Harmadszor, a T-443/08. sz. ügy felperesei a tőkejuttatás semmissége által az FLH és az MF múltbeli éves számláinak pontosságára gyakorolt esetleges következményekkel, továbbá e számlák helyesbítésével, valamint az e társaságok fizetésképtelenségének bejelentésére irányuló kötelezettségnek a vezetőik általi esetleges megsértésével foglalkoznak. Negyedszer, e felperesek azt állítják, hogy a német jogszabályoknak

megfelelően polgári jogi szempontból az FLH és az MF vezetői viselhetik a társaság fizetésbeszüntetésének vagy túlzott eladósodásának kockázatát.

39 Ezt követően a T-443/08. sz. ügy felperesei azt állítják, hogy jelen esetben fennáll az eljáráshoz fűződő érdekük.

40 Először is előadják, hogy az eljáráshoz fűződő érdek fennáll, ha a Bizottság határozata nem ad helyt azon személyek kérelmeinek, akik a közigazgatási eljárásban részt vettek. Márpedig jelen esetben a közigazgatási eljárás során a T-443/08. sz. ügy felperesei azt az álláspontot képviselték, mely szerint az infrastruktúra finanszírozása nem képez állami támogatást, miközben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy állami támogatást képez. A felperesek szerint valamely támogatás engedélyezése különbözik annak megállapításától, hogy semmilyen támogatást nem nyújtottak. Ezenkívül valamely támogatási intézkedésnek az EK 87. cikk (1) bekezdése szerinti minősítése releváns, mivel e minősítése széles körű mérlegelési jogkört biztosít a Bizottság számára annak eldöntéséhez, hogy az intézkedés az EK 87. cikk (3) bekezdése alapján összeegyeztethető-e a közös piaccal, valamint ahhoz, hogy annak engedélyezését bizonyos feltételeknek vesse alá. Végül az, hogy a Bizottság az intézkedés engedélyezésével minden jogorvoslattól megfoszthatja az érdekeltet, nem egyeztethető össze a Szerződésekben kialakított bírósági jogorvoslati rendszerrel.

41 Másodszor, a T-443/08. sz. ügy felperesei azt állítják, hogy a tőkejuttatás állami támogatásnak minősítése jelentős hátrányos következményekkel jár számukra, amelyek csak a Határozat részleges megsemmisítésével orvosolhatók.

42 Ezzel összefüggésben egyrészt előadják, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint valamely intézkedés állami támogatásnak minősítése sérelmet okozó határozatot képez. Így érdek fűződhet az olyan határozat megsemmisítéséhez, amely többek között valamely intézkedés állami támogatásnak minősítésére irányul, ideértve azt az esetet is, ha következő lépésként a határozat a [közös piaccal] összeegyeztethetőnek nyilvánítja

a támogatást. Az ítélkezési gyakorlatból következik az is, hogy az eljáráshoz fűződő érdeket el lehet ismerni, amennyiben a Bizottság határozata először látszólag előnyt biztosít, ezt követően azonban a benne nem szereplő tényezők folytán hátrányosnak bizonyul. Végül a legkorlátozóbb ítélkezési gyakorlathoz képest a jelen ügy sajátossága abból ered, hogy a német jogszabályok alapján a tőkejuttatás bejelentésére irányuló kötelezettség megsértésének következményei nem láthatók előre (lásd a fenti 38. pontot).

43 Másrészt, a T-443/08. sz. ügy felperesei azt állítják, hogy a támogatás összegének kapcsolatban bizonytalanság áll fenn. Annak ellenére ugyanis, hogy a Bizottság megítélése szerint a tőkejuttatásból 350 millió euró nem tartozik teljes egészében az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések hatálya alá, mivel egyes kiadások a közszolgáltatási kötelezettség körébe tartoznak, a Bizottság a Határozat 1. cikkében megállapítja, hogy a 350 millió euró összegű állami támogatás összeegyeztethető a közös piaccal. Megválaszolatlan marad tehát az a kérdés, hogy ezen összegnek melyik része nem tartozik az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések hatálya alá. Márpedig a tőkejuttatásnak a nemzeti jogszabályok szerinti semmissége és annak következményei csak az állami támogatásnak tekinthető részre alkalmazhatók. Ennek megjelölése hiányában az érdekeltek nem tudhatják, hogy milyen összeg tartozik az EK 87. cikk hatálya alá, továbbá, hogy mire terjednek ki a szóban forgó következmények. A T-443/08. sz. ügy felperesei szerint mindez közvetlenül a Határozatból eredő jogbizonytalanságot eredményez. Ezért, mivel a Határozatban erre nézve nincs adat, a T-443/08. sz. ügy felperesei bírósági úton nem pontosíttathatják a német jogszabályok szerint e határozatból eredő következményeket, és csak a Törvényszék ítélete teheti lehetővé számukra, hogy utóbb a hatályos szabályoknak megfelelően járjanak el.

44 A Bizottság arra alapított érvével kapcsolatban, hogy a T-443/08. sz. ügy felpereseinek nem sérültek a jogaik, e felperesek emlékeztetnek arra, hogy a tőkejuttatás állami támogatásnak minősítése az e tőkejuttatás alapjául szolgáló szerződés semmisségét eredményezi, az ebből eredő hátrányos következményekkel együtt. Ezenkívül e minősítés az EK 88. cikk (3) bekezdésének megsértésével, vagyis „jogellenességgel" is jár. Ráadásul e minősítés hátrányosan érinti a T-443/08. sz. ügy felpereseinek jogi helyzetét, mivel a repülőtéri infrastruktúra jövőbeli finanszírozásait is be kell majd

jelenteniük a Bizottságnak. Továbbá e minősítéstől függ az a kérdés is, hogy az ilyen finanszírozások az EK-Szerződés hatálya alá tartoznak-e, valamint hogy a Bizottságot megilletik-e az EK 88. cikkben biztosított hatáskörök. Egyébként egyrészt az állami támogatást képező intézkedésekre és az állami támogatást nem képező intézkedésekre eltérő szabályok vonatkoznak. Másrészt, mivel az engedélyezett támogatások létező támogatások, az infrastruktúra finanszírozásában bekövetkezett minden módosítást be kell jelenteni. Végül a szóban forgó minősítés hátrányos következményeket eredményez a jövőbeli támogatások érvényességi feltételeire is azon halmozódás miatt, amellyel e minősítés jár.

45 A Bizottság vitatja a Határozat jogkövetkezményeinek a T-443/08. sz. ügy felperesei általi bemutatását, és azt állítja, hogy a felpereseknek nem áll fenn a Határozat 1. cikke elleni eljáráshoz fűződő érdeke.

A Törvényszék álláspontja

46 Emlékeztetni kell arra, hogy a természetes vagy jogi személy által benyújtott megsemmisítés iránti kereset csak akkor elfogadható, ha a felperesnek érdeke fűződik a megtámadott aktus megsemmisítéséhez. Az érdeknek létre kellett jönnie és jelenleg is fenn kell állnia, és azt a kereset benyújtásának időpontára vonatkozóan kell elbírálni (a Törvényszék T-141/03. sz., Sniace kontra Bizottság ügyben 2005. április 14-én hozott ítéletének [EBHT 2005., II-1197. o.] 25. pontja, valamint a T-136/05. sz., Salvat père & fils és társai kontra Bizottság ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítéletének [EBHT 2007., II-4063. o.] 34. pontja).

47 Jelen esetben a T-443/08. sz. ügy felperesei a Határozat 1. cikkének megsemmisítését kérik, mivel az megállapítja egyrészt, hogy a tőkejuttatás az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást képez, másrészt pedig, hogy e támogatás összege eléri a 350 millió eurót.

48 Ezzel összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy e cikk szerint a Németországi Szövetségi Köztársaság által a lipcse-hallei repülőtéren a déli pálya és az ahhoz kapcsolódó repülőtéri infrastruktúra építéséhez nyújtani kívánt, 350 millió euró összegű állami támogatás az EK 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerint a közös piaccal összeegyeztethető.

49 Ugyanakkor önmagában az, hogy a Határozat a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja a támogatást, vagyis elvileg nem okoz sérelmet a T-443/08. sz. felperesei nek, nem mentesíti az uniós bíróságot annak vizsgálata alól, hogy a Bizottság által levezetett mérlegelés jár-e olyan kötelező joghatásokkal, amelyek érinthetik a felperesek érdekeit (lásd ebben az értelemben a Törvényszék T-212/00. sz., Nuove Industrie Molisane kontra Bizottság ügyben 2002. január 30-án hozott ítéletének [EBHT 2002., II-347. o.] 38. pontját, valamint a fenti 46. pontban hivatkozott Salvat père & fils és társai kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 36. pontját).

50 A T-443/08. sz. ügy felperesei először is eljárási jellegű érvet hoznak fel. Ennek keretében egyrészt azt állítják, hogy a Határozat nem ad helyt azoknak a kérelmeknek, amelyeket a közigazgatási eljárás során terjesztettek elő. Ezzel összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az állami támogatások ellenőrzésére irányuló eljárás – az általános felépítését figyelembe véve – a támogatás nyújtásáért felelős tagállammal szemben folytatott eljárás (a Bíróság C-74/00. P. és C-75/00. P. sz., Falck és Acciaierie di Bolzano kontra Bizottság egyesített ügyekben 2002. szeptember 24-én hozott ítéletének [EBHT 2002., I-7869. o.] 81. pontját; lásd ebben az értelemben a Bíróság 234/84. sz., Belgium kontra Bizottság ügyben 1986. július 10-én hozott ítéletének [EBHT 1986., 2263. o.] 29. pontját). A támogatás kedvezményében részesült vállalatok és a támogatást nyújtó, államnál alacsonyabb szintű területi egységek, valamint a támogatás kedvezményezettjeinek versenytársai is csak „érdekeltként" vesznek részt az eljárásban (a Törvényszék T-228/99. és T-233/99. sz., Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen kontra Bizottság egyesített ügyekben 2003. március 6-án hozott ítéletének [EBHT 2003., II-435. o.] 122. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot), amennyiben az ítélkezési gyakorlat ez utóbbiaknak lényegében csak az információforrás szerepet szánja (a fent hivatkozott Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen ügyben hozott ítélet 125. pontja). Hasonlóképp annak, hogy a Határozat nem felel meg a T-443/08. sz. ügy felperesei által a közigazgatási eljárás során kifejtett álláspontnak, önmagában nincs semmilyen kötelező joghatása, amely érinthetné e felperesek

érdekeit. E körülmény tehát önmagában nem alapozhatja meg a felperesek eljáráshoz fűződő érdekét.

51 Másrészt, az arra alapított érvvel kapcsolatban, hogy a tőkejuttatás állami támogatásnak minősítése azzal jár, hogy a T-443/08. sz. ügy felperesei kötelesek lesznek a repülőtéri infrastruktúra jövőbeli finanszírozásait is bejelenteni, meg kell állapítani, hogy ennek az érvnek sem lehet helyt adni. Az állami támogatást képező intézkedések bejelentésére irányuló kötelezettség ugyanis közvetlenül az EK-Szerződésből, nevezetesen az EK 88. cikk (3) bekezdéséből ered, nem pedig a Határozatból, amely megállapítja, hogy az ügy körülményeire tekintettel a szóban forgó intézkedés állami támogatást képez.

52 Harmadrészt, azon érveléssel kapcsolatban, mely szerint az említett minősítés lehetővé tette a Bizottságnak azon hatáskörök gyakorlását, amelyeket az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések biztosítanak számára, valamint a szóban forgó támogatás [közös piaccal való] összeegyeztethetőségének vizsgálatát, mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy az, hogy a Bizottság a szóban forgó intézkedés állami támogatásnak minősítése után megvizsgálhatta ezen intézkedés közös piaccal való összeegyeztethetőségét, az eljáráshoz fűződő érdek vizsgálata keretében önmagában nem meghatározó, mivel a Bizottság feltétlen módon kinyilvánította, hogy az említett támogatás összeegyeztethető volt a közös piaccal, ami elvileg nem okozhat sérelmet, mint az a fenti 49. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatból is következik.

53 Továbbá, amennyiben a T-443/08. sz. ügy felpereseinek érvelése a létező támogatási programokkal kapcsolatos rendelkezésekre és az azokból eredő kötelezettségekre, különösen a programról szóló éves jelentések benyújtására vonatkozott, meg kell állapítani, hogy ez az érvelés nem releváns. A tőkejuttatás ugyanis egyedi támogatást, nem pedig támogatási programot képez, vagyis ha egyszer azt jóváhagyták, nem lehet létező támogatási programnak tekinteni. A létező támogatási programokra vonatkozó rendelkezések és az azokból eredő kötelezettségek tehát a jelen ügyben nem relevánsak.

54 Végül nem lehet helyt adni azon érvnek sem, mely szerint a szóban forgó minősítés a halmozódást tiltó szabály alkalmazása folytán a jövőbeli támogatásokra is hatással lehet. A T-443/08. sz. ügy felperesei ugyanis egy olyan rendelkezésre sem hivatkoztak, amely a repülőtéri infrastruktúra területén tiltaná a támogatások időbeli halmozódását. Végeredményben sem az EK 87. cikk és az EK 88. cikk, valamint az EGT-Megállapodás 61. cikkének a légi közlekedést érintő állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (HL 1994. C 350., 5. o.; a továbbiakban: 1994. évi közlemény), sem a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatás (HL 2005. C 312., 1. o.; a továbbiakban: 2005. évi iránymutatás) nem tartalmaz olyan rendelkezéseket, amelyek a repülőtéri infrastruktúrához nyújtott állami támogatásokkal kapcsolatban tiltanák a halmozódást.

55 Negyedrészt, azon érvvel kapcsolatban, mely szerint a Bizottság a tőkejuttatás engedélyezésével nem foszthatta meg a T-443/08. sz. ügy felpereseit az e tőkejuttatás állami támogatásnak minősítése elleni jogorvoslattól, emlékeztetni kell arra, hogy az Unió jogon alapuló unió, amelyben az intézmények aktusai ellenőrzés alá esnek a tekintetben, hogy azok a Szerződéssel és az alapvető jogokat magukban foglaló általános jogelvekkel összeegyeztethetők-e. Ezért a magánszemélyek hatékony bírói védelemre jogosultak azon jogaikat illetően, amelyeket az uniós jogrendből származtatnak, mivel e védelemhez fűződő jog a tagállamok közös alkotmányos hagyományaiból eredő általános jogelvek részét képezi. E jogot az emberi jogok és az alapvető szabadságok védelméről szóló, 1950. november 4-én Rómában aláírt egyezmény 6. és 13. cikke is megerősítette (a Bíróság 222/84. sz. Johnston-ügyben 1986. május 15-én hozott ítéletének [EBHT 1986., 1651. o.] 18. pontja, a C-424/99. sz., Bizottság kontra Ausztria ügyben 2001. november 27-én hozott ítéletének [EBHT 2001., I-9285. o.] 45. pontja, valamint C-50/00. P. sz., Unión de Pequeños Agricultores kontra Tanács ügyben 2002. július 25-én hozott ítéletének [EBHT 2002., I-6677. o.] 38. és 39. pontja). Jelen esetben ugyanakkor a T-443/08. sz. ügy felperesei semmilyen módon nincsenek megfosztva a hatékony bírói védelemtől. Még ha ugyanis a Törvényszék a jelen keresetet elfogadhatatlannak is nyilvánítja, a felpereseket semmi nem akadályozza meg abban, hogy a nemzeti bíróság előtt – ahol adott esetben azért indítanak pert ellenük, hogy a tőkejuttatás általuk hivatkozott állítólagos semmisségének következményeit viseljék – folyamatban lévő jogvita keretében az EK 234. cikk szerinti előzetes döntéshozatali eljárás kezdeményezését indítványozzák a Határozat érvényességének amiatt történő megkérdőjelezése érdekében, hogy az megállapítja, hogy a szóban forgó intézkedés

támogatást képez (lásd ebben az értelemben a fenti 46. pontban hivatkozott Sniace kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 40. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot), valamint hogy e támogatás összege eléri a 350 millió eurót.

56 Másodszor, a T-443/08. sz. ügy felperesei azokra a jelentős hátrányos következményekre hivatkoznak, amelyek a tőkejuttatás állami támogatásnak minősítéséből származnak. Ezzel kapcsolatban egyrészt az e minősítésből eredő jogkövetkezmények előre nem látható jellegére, másrészt pedig a támogatás összegével kapcsolatos bizonytalanságra hivatkoznak.

57 Egyrészt a támogatás előre nem látható jellegével kapcsolatban meg kell állapítani, hogy az nem alapozhatja meg a T-443/08. sz. ügy felpereseinek az eljáráshoz fűződő érdekét.

58 Az állandó ítélkezési gyakorlatból következik ugyanis, hogy a felperes annak bizonyítása során, hogy a megtámadott aktus megsemmisítése iránti kérelemhez érdeke fűződik, nem hivatkozhat jövőbeli és bizonytalan helyzetekre (a Törvényszék T-138/89. sz., NBV és NVB kontra Bizottság ügyben 1992. szeptember 17-én hozott ítéletének [EBHT 1992., II-2181. o.] 33. pontja; a fenti 46. pontban hivatkozott Sniace kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 40. pontja, valamint a fenti 46. pontban hivatkozott Salvat père & fils és társai kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 47. pontja).

59 Márpedig a T-443/08. sz. ügy felperesei annak előadására szorítkoznak, hogy a Bundesgerichtshof jogellenes támogatásokkal kapcsolatos ítélkezési gyakorlata szerint a tőkejuttatás állami támogatásnak minősítése a német jogszabályok alapján e tőkejuttatás orvosolhatatlan semmisségét eredményezi, valamint arra, hogy bemutatják ennek „lehetséges" következményeit. Nem hivatkoznak ugyanakkor semmilyen körülményre, amelynek alapján meg lehetne állapítani, hogy a hivatkozott semmisség és annak állítólagos következményei jelen esetben létrejött és jelenleg is fennálló érdeket képeznének.

60 Ezzel összefüggésben elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, amennyiben a támogatást az EK 88. cikk (3) bekezdése utolsó mondatának megsértésével nyújtották a kedvezményezettnek, a nemzeti bíróság másik piaci szereplő kérelme nyomán arra kényszerülhet, hogy akár a kedvező bizottsági döntést követően is a végrehajtási aktus érvényességéről, illetve a nyújtott pénzügyi támogatások visszatérítéséről kell határoznia. A Bíróság C-199/06. sz., CELF és ministre de la Culture et de la Communication ügyben 2008. február 12-én hozott ítéletének (EBHT 2008., I-469. o.; a továbbiakban: CELF-ítélet) 46. pontjából az következik, hogy ilyen esetben az uniós jog arra kötelezi a nemzeti bíróságot, hogy olyan intézkedéseket rendeljen el, amelyek alkalmasak a jogellenesség hatásainak tényleges kiküszöbölésére, azonban nem kötelezi arra a nemzeti bíróságot, hogy a jogellenes támogatást teljes mértékben visszatéríttesse, még akkor sem, ha nem állnak fenn rendkívüli körülmények. Ugyanebben az esetben a nemzeti bíróságnak az uniós jog alkalmazásával a jogellenes időszak tekintetében a kamatok megfizetésére kell kötelezni a támogatás kedvezményezettjét. A nemzeti jog keretein belül a nemzeti bíróság tehát adott esetben elrendelheti a jogellenes támogatás visszatéríttetését, a tagállamnak a támogatás későbbi újbóli nyújtásával kapcsolatos jogának sérelme nélkül. Hasonlóképpen a nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik az is, hogy adott esetben a kérdéses támogatási intézkedés jogellenességével okozott kár megtérítése iránti kérelemről döntsön. Úgy tűnik tehát, hogy amennyiben a támogatás jogellenes nyújtását követően a Bizottság kedvező határozatot hoz, az uniós joggal nem ellentétes, ha egyrészt a kedvezményezett követeli a jövőre vonatkozóan nyújtandó támogatás kifizetését, másrészt pedig megőrzi a rendelkezést a kedvező határozat elfogadását megelőzően nyújtott támogatás felett, a támogatás idő előtti jogellenes kifizetésének a CELF-ítéletben meghatározott feltételek mellett előálló következményeinek a sérelme nélkül (lásd a Bíróság C-384/07. sz. Wienstrom-ügyben 2008. december 18-án hozott ítéletének [EBHT 2008., I-10393. o.] 27–30. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

61 Jelen esetben egyrészt a tőkejuttatás állítólagos semmisségével kapcsolatban – anélkül, hogy határozni kellene a tőkejuttatás semmisségéből a német jogszabályok alapján eredő jogkövetkezményekről – meg kell állapítani, hogy a T-443/08. sz. ügy felperesei nem jelölik meg, hogy az e semmisségből eredő állítólagos következményeken (lásd az alábbi 62. pontot) kívül e semmisség önmagában miért bizonyul olyan intézkedésnek, amely a fenti 46. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében érintheti a felperesek érdekeit.

62 Másrészt a semmisségből eredő állítólagos következményekkel kapcsolatban a T-443/08. sz. ügy felperesei érvelésének nem lehet helyt adni. A hivatkozott következmények ugyanis – még ha azokat valósnak tételezzük is fel – nem közvetlenül az említett felperesekre vonatkoznának, hanem az FLH-t és az MF-et érintenék. Másfelől, mint azt az FLH és az MF a Törvényszék írásban feltett kérdésére adott válaszként kifejtették, a tőkejuttatás összege után nekik, nem pedig a T-443/08. sz. ügy felpereseinek kellett kamatot fizetni a tőkejuttatás nyújtása és a megtámadott határozat meghozatala közötti időszakra, mindezt pedig a CELF-ítéletnek megfelelően, mint azt a Bizottság a 2009. szeptember 30-i határozatban megállapította (lásd a fenti 20. pontot). Márpedig a természetes vagy jogi személy által benyújtott megsemmisítés iránti kérelem feltételeként e személynek igazolnia kell, hogy a megtámadott aktus megsemmisítéséhez személyes érdeke fűződik (lásd a Törvényszék T-78/98. sz., Unione provinciale degli agricoltori di Firenze és társai ügyben 1999. április 29-én hozott végzésének [EBHT 1999., II-1377. o.] 30. pontját). A felperesek által a T-443/08. sz. ügyben hivatkozott azon körülménnyel kapcsolatban, hogy ők az FLH és az MF részvényesei és részt vesznek ez utóbbiak vezetőinek kiválasztásában, semmi nem teszi lehetővé annak bizonyítását, hogy e körülmény a kedvezményezett érdekétől elkülönülő saját érdeket keletkeztet számukra ahhoz, hogy a Határozat megsemmisítését kérjék. Márpedig valamely személy, hacsak nem tud az eljáráshoz fűződő, azon vállalkozás érdekétől elkülönülő érdeket igazolni, amelyet az uniós aktus érint, és amelynek tőkéjében e személy részesedéssel rendelkezik, ezen aktussal szemben nem védelmezheti másként az érdekeit, mint hogy e vállalkozás tagjaként gyakorolja a jogait, míg keresetindításra maga a vállalkozás jogosult (a Törvényszék T-597/97. sz., Euromin kontra Tanács ügyben 2000. június 20-án hozott ítéletének [EBHT 2000., II-2419. o.] 50. pontja).

63 Mindazonáltal a teljesség kedvéért meg kell jegyezni, hogy a T-443/08. sz. felperesei által hivatkozott következmények jövőbeliek, feltételezésen alapulnak és bizonytalanok, vagyis a fenti 58. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat alapján nem támaszthatják alá a felperesek eljáráshoz fűződő érdekét. Elöljáróban ugyanis meg kell állapítani, hogy a T-443/08. sz. ügy felperesei a keresetlevelükben a tőkejuttatás állítólagos semmisségének a társasági jogban és a fizetésképtelenségi jogban felmerülő „lehetséges" következményeire, nem pedig biztos következményekre utalnak. Mindenekelőtt az FLH fizetésképtelenségének kockázatával kapcsolatban e felperesek úgy vélik, hogy e fizetésképtelenséget, ennek következtében pedig az MF fizetésképtelenségét a szóban forgó támogatás visszatérítésének követelése „válthatja ki". Mindazonáltal

e felperesek, akikhez a Törvényszék ezzel kapcsolatban kérdést intézett, nem hivatkoztak a nemzeti bíróság előtt indított semmilyen keresetre, amelynek tárgyát a szóban forgó visszatérítettés képezné, amelyet egyébként a fenti 60. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat alapján az uniós jog nem is követel meg. Ráadásul a T-443/08. sz. ügy felperesei nem terjesztettek elő semmilyen bizonyítékot, amely alátámaszthatná, hogy a támogatás nyújtása és a Határozat meghozatala közötti időszakra vonatkozó kamatok megfizetése következtében az FLH-t vagy az MF-et fizetésképtelenség fenyegethetné. Nem lehet helyt adni annak az érvnek, mely szerint a fizetésképtelenség annak kockázatával járna, hogy a lipcse-hallei repülőteret megfosztja a működési engedélyétől, mivel a fizetésképtelenség kockázata nem bizonyított. Továbbá, ami a számvitellel összefüggésben hivatkozott következményeket illeti, a keresetlevélből kitűnik, hogy a jogi helyzet a német jogszabályok alapján sem az ítélkezési gyakorlatban, sem pedig a jogirodalomban nem egyértelmű, valamint, hogy a T-443/08. sz. ügy felperesei csak feltételezéseken alapuló, de nem biztos helyzetekre hivatkoznak, ideértve a fizetésképtelenség bejelentése kötelezettségének megsértését is (lásd a fenti 38. pontot). Végül a polgári jogi felelősséggel kapcsolatos következményeket illetően a T-443/08. sz. ügy felperesei nem hivatkoztak semmilyen eljárásra, amelyet nemzeti bíróság előtt indítottak volna, és amely az FLH-val, az MF-fel vagy a vezetőikkel szembeni ilyen igényérvényesítésre irányulna.

64 Végül meg kell állapítani, hogy jelen esetben irreleváns a T-443/08. sz. ügy felperesei által a keresetük elfogadhatóságának alátámasztása érdekében hivatkozott, az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat. Így, ami a Törvényszék T-233/04. sz., Hollandia kontra Bizottság ügyben 2008. április 10-én hozott ítéletének (EBHT 2008., II-591. o.) 41. pontját illeti, az az egyik tagállam által a Bizottság azon határozata ellen indított keresetre vonatkozott, amelynek értelmében az ezen ügy tárgyát képező intézkedés az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett, az EK 87. cikk (3) bekezdése alapján a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekintett állami támogatást képezett. Márpedig mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy az EK 230. cikk második bekezdése bármely tagállamnak jogot biztosít arra, hogy megsemmisítés iránti keresettel vitassa a Bizottság határozatainak jogszerűségét, anélkül hogy e jog gyakorlását az eljáráshoz fűződő érdek igazolásától tenné függővé, vagyis az említett ítélet a jelen ügyben vizsgálthoz képest eltérő helyzetre vonatkozik. Másfelől, ellentétben azzal, amit a T-443/08. sz. ügy felperesei a válaszukban állítanak, ebből az ítéletből nem következik, hogy a szóban forgó intézkedés állami támogatásnak minősítése önmagában elegendő lenne az eljáráshoz fűződő érdek elismeréséhez akkor, ha a tagállam az intézkedés Bizottságnak történő bejelentésével együtt annak megállapítását kérte a Bizottságtól, hogy az intézkedés nem képez állami támogatást. Továbbá ellentétben

a jelen üggyel, a fent hivatkozott Hollandia kontra Bizottság ügyben hozott ítélet tárgyát képező intézkedés támogatási program volt, vagyis a Bizottság határozata azt jelentette, hogy utóbb alkalmazni kellett a létező támogatási programokra vonatkozó rendelkezéseket. Végül szintén ellentétben a jelen üggyel, az említett ügy tárgyát képező intézkedés minősítése az állami támogatások halmozódását tiltó szabályozás alkalmazása szempontjából következményekkel járt.

65 A Törvényszék T-296/97. sz., Alitalia kontra Bizottság ügyben 2000. december 12-én hozott ítéletével (EBHT 2000., II-3871. o.) kapcsolatban hangsúlyozni kell, hogy az ezen ítélet tárgyát képező ügyhöz hasonlóan, a tőkejuttatás állami támogatásnak minősítése lehetővé tette a Bizottság számára, hogy megvizsgálja az intézkedés közös piaccal való összeegyeztethetőségét. Az ezen ítéletben vizsgált tényállástól eltérően azonban a Bizottság jelen esetben engedélyezte a tőkejutattást, anélkül hogy bármilyen feltételt támasztott volna.

66 A Törvényszék T-301/01. sz., Alitalia kontra Bizottság ügyben 2008. július 9-én hozott ítéletével (EBHT 2008., II-1753. o.) kapcsolatban elegendő megállapítani, hogy az ezen ügy tárgyát képező intézkedést állami támogatásnak minősítő bizottsági határozat azzal a hatással járt, hogy a támogatás harmadik részletének folyósításához szükség volt a Bizottság engedélyére. A jelen esetben viszont nem ez a helyzet.

67 Másrészt, a szóban forgó támogatás összegével kapcsolatos bizonytalanságokkal összefüggésben meg kell állapítani, hogy mivel ezen összeg meghatározása hatással lehetne a jogellenes támogatás visszatérítettésére vagy a kamatok fizetésére, mindez az FLH és az MF helyzetét befolyásolná, minthogy e visszatérítettés vagy fizetés egyedül rájuk vonatkozna, nem pedig közvetlenül a T-443/08. sz. ügy felpereseinek

helyzetét. E bizonytalanságok tehát nem alapozhatják meg a felperesek eljáráshoz fűződő érdekét.

68 Az eddigi megfontolások összességéből következik, hogy a T-443/08. sz. ügy felperesei nem bizonyították a Határozat 1. cikke amiatt történő megsemmisítéséhez fűződő, létrejött és jelenleg is meglévő érdekük fennállását, hogy e határozat megállapítja egyrészt, hogy a tőkejuttatás az EK 87. cikk (1) bekezdése szerinti állami támogatást képez, másrészt pedig, hogy e támogatás összege eléri a 350 millió eurót.

69 A T-443/08. sz. ügyben benyújtott keresetet tehát mint elfogadhatatlant el kell utasítani, anélkül hogy szükséges lenne a Bizottság által kifejtett, a felperes személyében való érintettségének hiányára alapított elfogadhatatlansági érv vizsgálata.

Az ügy érdeméről

70 A T-455/08. sz. ügy felperesei (a továbbiakban: felperesek) az ezen ügyben benyújtott keresetük alátámasztása érdekében nyolc jogalapra hivatkoznak, amelyeket lényegében a következőkre alapítanak: az elsőt az EK 87. cikk (1) bekezdésének megsértésére, a másodikat arra, hogy az FLH nem lehet állami támogatás kedvezményezettje, a harmadikat arra, hogy az FLH nem minősíthető egyszerre az állami támogatás nyújtójának és kedvezményezettjének, a negyediket a visszaható hatály tilalma, a jogbiztonság, a bizalomvédelem és az egyenlőség elvének megsértésére, az ötödiket arra, hogy a 2005. évi iránymutatás sérti az elsődleges jogot, a vagylagosan előterjesztett hatodikat eljárási hibára, a hetediket az EK-Szerződésből eredő hatáskörmegosztás megsértésére, a nyolcadikat pedig az állítólagos támogatás összegére vonatkozó indokolás ellentmondásosságára és elégtelenségére.

Az első, az EK 87. cikk (1) bekezdésének megsértésére alapított jogalapról

A felek érvei

71 A felperesek úgy vélik, hogy a Bizottság tévedett annak megállapítása során, hogy a déli pálya finanszírozása állami támogatást képezett.

72 A felperesek először is azt állítják, hogy a vállalkozásnak az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett fogalma nem irányadó a regionális repülőterekre, legalábbis ami a repülőtéri infrastruktúra finanszírozását illeti.

73 Egyrészt ugyanis ezen infrastruktúra kiépítése nem gazdasági tevékenységet képez, hanem a közlekedéspolitika, a gazdaságpolitika és a regionális politika körébe tartozik. Másfelől a Bizottság a jelen ügyben elismerte a déli pálya megépítésében játszott e politikai szerepet (a Határozat (261) és (262) preambulumbekezdése). Ráadásul „Az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési terv" (COM (2006) 819 végleges) című, 2007. január 24-i bizottsági közleményből kitűnik, hogy a repülőterek műszaki rendezése az uniós érdekeknek is megfelel.

74 Másrészt a déli pálya megépítése azért sem képez gazdasági tevékenységet, mert e tevékenységet magánbefektető nem végezte volna el. A beruházás jövedelmezőségére ugyanis nincs semmilyen kilátás, mivel az építési költségek repülőtéri díjak révén nem háríthatók át a repülőtér használóira. A felperesek szerint ennek lehetetlensége

abból ered, hogy Németországban e repülőtéri díjakat a repülőtér fekvése szerinti Land repülőtéri hatóságának kell engedélyeznie, a magánbefektetőknek pedig ezen díjak mértékére nincs semmilyen befolyása. Ezt az összeget tehát az üzemeltető nem határozhatja meg szabadon, gazdasági megfontolások alapján, és ténylegesen sehogy sem kapcsolódik a beruházás költségeihez. Ezért a repülőtéri infrastruktúra használói által fizetett díjak nem minősülnek az infrastruktúra kiépítéséért járó ellenszolgáltatásnak, mint azt a Bizottság tévesen állítja. Ami a légiforgalmi műveleteken kívüli, kereskedelmi célra bérbe adott helyiségeket illeti, azoknak a felperes szerint nincs jelentősége, mivel a jelen ügy a déli pályával kapcsolatos, amelyet kizárólag légiforgalmi műveletekre használnak.

75 A felperesek szerint a Bizottság annak megállapításával, hogy az üzemeltetés egy magánbefektető számára nem lenne jövedelmező, elismeri, hogy a lipcse-halleihez hasonló regionális repülőteret nem lehet kizárólag magánberuházásokra hagyatkozva megépíteni, vagyis e tevékenység nem gazdasági tevékenységet képez, hanem strukturális politikai jellegű intézkedésnek minősül. Ezzel kapcsolatban a felperesek hozzáteszik, hogy a Bizottság azáltal, hogy a nyilvános repülőtereket megkülönböztetés nélkül a magánvállalkozásokkal azonosította, figyelmen kívül hagyta e repülőterek sajátos feladatát, amelyet csekély gazdasági mozgástér jellemez. Mindenekelőtt ugyanis e repülőterek a létesítményeket, az üzemeltetést és a személyi állományt illetően az átlagosnál magasabb állandó költségeket viselnek. Ezenkívül a mozgásterük a terhek mértéke és a szigorú jogi feltételek által korlátozott. Végül a nyilvános infrastruktúra költségeit főszabály szerint a nagyközönségnek kell viselnie, amit egyébként a Bizottság többek között a kikötőkkel kapcsolatban elismert. Márpedig a Bizottság a felperesek szerint a kikötők és a repülőterek esetében nem alkalmazhat eltérő bánásmódot.

76 Harmadrészt a felperesek szerint a repülőterek fő célja nem a gazdasági tevékenység gyakorlása, és abból, hogy adott esetben versenyben állnak, nem vezethető le, hogy vállalkozásoknak minősülnének. Másfelől a Bizottság maga is úgy ítéli meg, hogy különbséget kell tenni a repülőtér üzemeltetőjének különböző tevékenységei között (a

Határozat (178) preambulumbekezdése), mivel e tevékenységeknek nem mindegyike gazdasági jellegű. A jelen ügyben a beruházás csak az infrastruktúrára, jelen esetben a déli pályára vonatkozik. Márpedig abba soha nem ruházott volna be egyetlen magánbefektető sem. A Bizottság ugyanakkor ezt nem vette figyelembe, hanem a vállalkozásként felfogott repülőtér átfogó szemléletéből indult ki.

77 Ezzel összefüggésben a felperesek a válaszukban hozzáteszik, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítésére, illetve az ezen infrastruktúra üzemeltetésére irányuló tevékenység két különböző tevékenységnek minősül, amelyek gazdasági jellegét a Bizottságnak a tevékenységek mindegyike vonatkozásában kifejezetten bizonyítania kell, e különbségtétel szükségességét pedig többek között a Törvényszék T-196/04. sz., Ryanair kontra Bizottság ügyben 2008. december 17-én hozott ítélete (EBHT 2008., II-3643. o.) is megerősítette. Jelen esetben a Bizottság e különbségtételt nem végezte el, azzal pedig, hogy a déli pálya megépítésének gazdasági jellegét a repülőtér üzemeltetésének gazdasági jellegéből vezette le, nem bizonyította ezen építkezés gazdasági jellegét.

78 Ezenkívül a Bizottság nem szolgált semmilyen bizonyítékkal arról, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítésére irányuló tevékenység elválaszthatatlan lenne az annak üzemeltetésére irányuló tevékenységtől. Ezzel összefüggésben a felperesek cáfolják azt az érvet, mely szerint az építkezés az üzemeltetés elengedhetetlen feltétele lenne, kifejtve többek között, hogy a releváns kérdés maguknak a tevékenységeknek, nem pedig azok jellegének elválaszthatóságára vonatkozik. Mindazonáltal ez az érv a felperesek szerint téves, mivel számtalan olyan előfeltétel létezik, amelyek nélkül valamely gazdasági tevékenység nem folytatható, ezen előfeltételek megvalósítása pedig nem képez automatikusan gazdasági tevékenységet. Ezzel összefüggésben a felperesek a Bizottság azon állítását, mely szerint valamely létesítmény üzemeltetőjének szükségképpen finanszíroznia kell e létesítmény megépítését, konkrét példákra hivatkozva

cáfolják (múzeumok, állami iskolák vagy egyetemek, autópályák melletti éttermek). Ezt követően a felperesek azt állítják, hogy az építkezés és az üzemeltetés különböző gazdasági szereplőket és ágazatokat érint. Másfelől kifejtik, hogy az infrastruktúra kiépítése, üzemeltetése és használata közötti különbségtétel a Bizottság gyakorlatának alapvető elve annak keretében, amikor az infrastruktúra állami hatóságok általi finanszírozását az állami támogatásokkal kapcsolatos rendelkezések alapján vizsgálja. Márpedig jelen esetben teljesül ezen elv alkalmazásának kritériuma, mivel minden potenciális felhasználó egyenlő és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést élvez a déli pályához, vagyis ha az említett elvet alkalmazzuk, a tőkejuttatás nem tartozik az állami támogatásokkal kapcsolatos rendelkezések hatálya alá. Végül a tevékenységek különválasztásának elmulasztása a tagállamok infrastrukturális politikájának általános ellenőrzéséhez vezethetne, mivel a Bizottság az állami támogatásokkal kapcsolatos rendelkezések alapján valamennyi ágazatban vizsgálhatná az infrastruktúra finanszírozását. Ezzel összefüggésben azt az állítást, mely szerint, ha az infrastruktúra kiépítésének finanszírozása esetében nem áll fenn az állami támogatás jelleg, a tagállamok számára lehetővé válik, hogy folyamatosan újabb versenytársakat hozzanak létre, a felperesek arra hivatkozva vitatják, hogy ez az állítás nem valószerű, mivel repülőterek építésére csak kivételesen kerül sor.

79 Másodszor, a felperesek hangsúlyozzák, hogy a repülőterek építését nem magán gazdasági szereplők végzik. Így az Unión belül egyetlen példa sincs arra, hogy a magánbefektetők saját maguk finanszírozták volna a repülőtér megépítését vagy annak jelentős kibővítését. Másfelől nincs egyetlen határozat sem, amelyben a Bizottság úgy ítélte volna meg, hogy a magánbefektető fogalmának kritériuma teljesült. Ezzel szemben a Bizottság a vallon régió és a Brussels South Charleroi Airport által a Ryanair légitársaság számára a Charleroi-ban való működésének megkezdésekor nyújtott előnyökről szóló, 2004. február 12-i 2004/393/EK határozatában (HL L 137., 1. o.) elismerte, hogy egyetlen olyan eset sem volt Európában, amikor a semmiből, állami források bevonása nélkül magánrepülőteret építettek volna. A repülőtéri infrastruktúra kiépítése tehát azon tevékenységek közé tartozik, amelyeket mindig is állami szervezetek gyakoroltak, és szükségképpen azoknak is kell gyakorolniuk. E tevékenység gazdasági jellege tehát a megfelelő piac hiánya folytán kizárt.

80 Ezzel összefüggésben a felperesek egyrészt azt állítják, hogy a Határozat (169) preambulumbekezdésében szereplő azon állítással kapcsolatban, mely szerint egyes magánbefektetők erőteljes érdeklődést tanúsítottak a repülőterekben való részesedés iránt, a Bizottság nem fejti ki, hogy ez az érdeklődés a regionális repülőterekre vagy a nagy repülőterekre irányult, sem pedig azt, hogy a már meglévő repülőterekben, vagy a még meg sem épített repülőterekben való részesedésről volt szó. Másfelől a Bizottság egyetlen példával sem támasztja alá az állításait. Ezenkívül nem tesz különbséget aszerint, hogy egészében véve a repülőterekbe, vagy kizárólag magába a szállítási infrastruktúrába történő beruházásokról van-e szó, pedig egyedül ez utóbbi hasonlítható a jelen ügyhöz.

81 A felperesek másrészt azt állítják, hogy a Bizottság nem szolgál semmilyen bizonyítékkal a Határozat (170) preambulumbekezdésében szereplő azon állításának alátámasztására, mely szerint a hatóságok a magánbefektetők repülőterekben való részesedésére tekintettel megváltoztatták álláspontjukat.

82 Harmadrészt, a felperesek a 2004/393 határozatra és „A repülőterek közötti verseny és az állami támogatásokkal kapcsolatos szabályok alkalmazása" című, 2001-ben készült egyetemi tanulmányra (a továbbiakban: 2001. évi tanulmány) támaszkodva cáfolják a Bizottság azon állítását, mely szerint a repülőtereket nagymértékben magánforrásoknak köszönhetően építik. A felperesek szerint ez az állítás még akkor is téves, ha csak a Németországban fennálló helyzetet vesszük figyelembe. Mindenekelőtt ugyanis a magánpartnerek – ideértve a nemzetközi útvonalakat működtetőket is – repülőterekben fennálló részesedése kisebbségi. Továbbá, jóllehet egyes repülőtereket részben privatizáltak, magánbefektetők nem vettek részt azok építésében. Végül a regionális repülőterek magánüzemeltetésére irányuló kísérletek több alkalommal sikertelennek bizonyultak. Németországban tehát ténylegesen lehetetlen magán alapon, állami támogatások nélkül regionális repülőteret építeni.

83 Negyedrészt, a felperesek cáfolják, hogy relevánsak lennének a magánforrásokból kiépített repülőtéri infrastruktúrára vonatkozó, a Bizottság által hivatkozott példák, így a Ciudad Real repülőtér (Spanyolország), a Heathrow repülőtér 5. sz. terminálja (Egyesült Királyság), valamint Bécs (Ausztria) és Frankfurt-am-Main (Németország) repülőtere.

84 Harmadszor, a felperesek tárgytalannak vélik a 2005. évi iránymutatásban és a Határozatban foglalt, a Törvényszék T-128/98. sz., Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben 2000. december 12-én hozott ítéletére (EBHT 2000., II-3929. o.) történő hivatkozást, amely ítéletet a Bíróság a C-82/01. P. sz., Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben 2002. október 24-én hozott ítéletében (EBHT 2002., I-9297. o.; a továbbiakban: ADP ítélkezési gyakorlat) helybenhagyott. Mindenekelőtt ugyanis ez az ítélkezési gyakorlat a repülőtéri infrastruktúrának nem a kiépítésére, hanem az üzemeltetésére vonatkozott. Ezenkívül nem az EK 87. cikk szerinti vállalkozás fogalmának értelmezése képezte a tárgyát, hanem az erőfölénnyel való visszaélés EK 82. cikk szerinti tilalmának megsértését vizsgálta. Végül olyan nagy nemzetközi repülőtér tevékenységére vonatkozott, amely különbözött a lipcse-halleihez hasonló regionális repülőterektől.

85 Az ADV egyetért a felperesek észrevételeivel. Egyrészt azt állítja, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítése nem minősül gazdasági tevékenységnek. Az ADV másrészt előadja, hogy az állami hatáskörbe tartozó feladatnak az infrastruktúra finanszírozása keretében történő ellátása, valamint a gazdasági tevékenységek ezen infrastruktúra üzemeltetése keretében történő gyakorlása közötti elhatárolás nem áll ellentétben az ADP ítélkezési gyakorlattal. Az ADV harmadrészt azt állítja, hogy e funkcionális elhatárolást elismeri az ítélkezési gyakorlat és a Bizottság döntéshozatali gyakorlata. Az ADV negyedrészt úgy véli, hogy az általános érdekű projektek állami finanszírozására továbbra is lehetőséget kell biztosítani.

86 A Bizottság vitatja a felperesek és a beavatkozó érvelését.

A Törvényszék álláspontja

87 Emlékeztetni kell arra, hogy az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak minősítéshez az e rendelkezés szerinti minden feltételnek teljesülnie kell. Először is állami vagy állami forrásból történő beavatkozásnak kell fennállnia. Másodszor ennek a beavatkozásnak alkalmasnak kell lennie arra, hogy érintse a tagállamok közötti kereskedelmet. Harmadszor előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezettet azáltal, hogy bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését előnyben részesíti. Negyedrészt torzítania kell a versenyt, vagy azzal kell fenyegetnie (lásd a Törvényszék T-34/02. sz. Le Levant-ügyben 2006. február 22-én hozott ítéletének [EBHT 2006., II-267. o.] 110. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

88 A vállalkozás fogalmával kapcsolatban hangsúlyozni kell, hogy a versenyjogban a vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet folytató jogalanyra kiterjed, függetlenül azok jogállásától és finanszírozási módjától (lásd a Bíróság C-222/04. sz., Cassa di Risparmio di Firenze és társai ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének [EBHT 2006., I-289. o.] 107. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot; lásd a Bíróság C-205/03. P. sz., FENIN kontra Bizottság ügyben 2006. július 11-én hozott ítéletének [EBHT 2006., I-6295. o.] 25. pontját és a C-49/07. sz. MOTOE-ügyben 2008. július 1-jén hozott ítéletének [EBHT 2008., I-4863. o.] 21. pontját is).

89 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint minden olyan tevékenység gazdasági tevékenységnek minősül, amely áruk vagy szolgáltatások adott piacon történő kínálatával jár (lásd a fenti 88. pontban hivatkozott Cassa di Risparmio di Firenze és társai ügyben hozott ítélet 108. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot; lásd a fenti 88. pontban hivatkozott FENIN kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 25. pontját, valamint a fenti 88. pontban hivatkozott MOTOE-ügyben hozott ítélet 22. pontját).

90 Emlékeztetni kell arra is, hogy az állami támogatás a Szerződésben meghatározottak szerint jogi fogalom, és azt objektív tények alapján kell értékelni. Emiatt az uniós bíróságnak főszabály szerint, és mind az előtte folyamatban lévő jogvita konkrét tényeinek, mind a Bizottság által előterjesztett értékelés műszaki jellegének vagy összetettségének figyelembevételével teljes felülvizsgálatot kell gyakorolnia azon kérdés

vonatkozásában, hogy valamely intézkedés az EK 87. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozik-e. Ebből következően a Bíróság feladata annak ellenőrzése, hogy pontosak-e a Bizottság által hivatkozott tények, és azok bizonyíthatják-e, hogy az összes olyan feltétel teljesült, amely lehetővé teszi az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett „támogatás" minősítést. Az összetett gazdasági értékelést illetően arra is emlékeztetni kell, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság valamely jogi aktusának ilyen értékelést magában foglaló bírósági felülvizsgálatának az eljárási szabályok és az indokolásra vonatkozó szabályok betartásának, a megtámadott határozat meghozatalakor elfogadott tények anyagi pontosságának, valamint annak ellenőrzésére kell szorítkoznia, hogy e tények értékelése során nem követtek-e el nyilvánvaló hibát, illetve nem történt-e hatáskörrel való visszaélés (a Bíróság C-341/06. P. és C-342/06. P. sz., Chronopost kontra UFEX és társai egyesített ügyekben 2008. július 1-jén hozott ítéletének [EBHT 2008., I-4777. o.) 141–143. pontja).

91 Végül, mivel az állami támogatás fogalma olyan objektív helyzetre vonatkozik, amelyet a bizottsági határozat meghozatalának időpontjában értékelnek, az ebben az időpontban elvégzett értékeléseket kell figyelembe venni a fent említett bírósági felülvizsgálat során (a fenti 90. pontban hivatkozott Chronopost kontra UFEX és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 144. pontja).

92 Ezen elvek alapján kell vizsgálni a jelen jogalapot, amelynek keretében a felperesek lényegében azt állítják, hogy a Bizottság tévesen állapította meg, hogy a tőkejuttatás az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősült, mivel a regionális repülőtéri infrastruktúra kibővítését illetően a repülőterek nem minősülnek az e rendelkezés értelmében vett vállalkozásoknak, minthogy e tevékenység nem képez gazdasági tevékenységet.

93 Ezzel összefüggésben először is meg kell állapítani, hogy az FLH a lipcse-hallei repülőtér üzemeltetése keretében gazdasági tevékenységet végez. Az ítélkezési gyakorlatból ugyanis az következik, hogy a repülőtéri infrastruktúra üzemeltetése gazdasági tevékenységnek minősül (lásd a fenti 77. pontban hivatkozott Ryanair kontra Bizottság

ügyben hozott ítélet 88. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). Jelen esetben ezt megerősíti az, hogy az FLH olyan díjazásért nyújt repülőtéri szolgáltatásokat, amely többek között a repülőtéri díjakból áll össze, azzal, hogy e díjakat a repülőtér koncessziós jogosultja által nyújtott szolgáltatások ellenszolgáltatásaként kell elemezni (lásd ebben az értelemben a fenti 77. pontban hivatkozott Ryanair kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 90. pontját). Az, hogy az FLH regionális repülőteret, nem pedig nemzetközi repülőteret üzemeltet, nem vonhatja kétségbe a tevékenysége gazdasági jellegét, mivel e tevékenység abból áll, hogy díjazás ellenében szolgáltatásokat kínál a regionális repülőtéri szolgáltatások piacán. Másfelől az ilyen piac fennállását bizonyítja jelen esetben az, hogy a lipcse-hallei repülőtér a DHL európai légi fuvarozási központjának telepítése kapcsán versenyben állt más regionális repülőterekkel, így különösen a franciaországi Vatry repülőterével, mint kiderül többek között a Határozat (8) preambulumbekezdéséből. Végeredményben a fenti 77. pontban hivatkozott Ryanair kontra Bizottság ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló ügy tárgyát képező repülőtér szintén regionális repülőtér volt. Tekintettel a fenti 89. pontban felidézett ítélkezési gyakorlatra, e körülmények összessége alapján az FLH által végzett, a lipcse-hallei repülőtér üzemeltetésére irányuló tevékenységet gazdasági tevékenységnek lehet minősíteni.

94 Másodszor meg kell állapítani, hogy a déli pálya üzemeltetése az FLH gazdasági tevékenységének részét fogja képezni. Mint ugyanis az a Határozat (177) preambulumbekezdéséből következik, a déli pálya olyan infrastruktúrát képez, amelyet az FLH kereskedelmi célokra fog üzemeltetni, mivel az FLH e pályát nem térítésmentesen, általános érdekből bocsátja rendelkezésre, hanem díjat kér a használatáért. Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy a repülőtéri díjak képezik majd az új déli pálya finanszírozására szolgáló fő jövedelemforrást, mint azt a Bizottság a Határozat (15) preambulumbekezdésében megjegyezte. E pálya megépítése és kibővítése tehát lehetővé fogja tenni az FLH-nak, hogy növelje kapacitását és a lipcse-hallei repülőtér üzemeltetésére irányuló gazdasági tevékenységét.

95 Harmadszor meg kell állapítani, hogy az FLH által végzett tevékenység gazdasági jellegének a déli pálya kibővítése állami finanszírozásával összefüggésben történő vizsgálata során nem kell elválasztani a valamely infrastruktúra – jelen esetben a déli

pálya – megépítéséből vagy kibővítéséből álló tevékenységet ezen infrastruktúra utólagos használatától, valamint, hogy a felépített infrastruktúra utólagos használatának gazdasági jellege vagy annak hiánya szükségszerűen meghatározza a kibővítési tevékenység jellegét is (lásd ebben az értelemben és analógia útján a fenti 88. pontban hivatkozott FENIN kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 26. pontját).

96 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.

97 A felperesek tehát tévesen állítják, hogy valamely tevékenység gazdasági jellegéből csak azzal a feltétellel lehet egy másik tevékenység gazdasági jellegére következtetni, hogy a két tevékenység ne legyen elválasztható és megkülönböztethető, továbbá azokat egy és ugyanazon jogalanynak kell gyakorolnia, azzal, hogy a Bizottságnak kell bizonyítania, hogy e két kritérium teljesül. Végeredményben ezt az érvelést az ítélkezési gyakorlat semmivel nem támasztja alá.

98 Kétségtelen, hogy a repülőtér kezelőjének nem minden tevékenysége szükségképpen gazdasági jellegű. A közhatalmi jogkörök gyakorlásával kapcsolatos tevékenységek ugyanis nem rendelkeznek olyan gazdasági jelleggel, amely indokolná az EK-Szerződés versenyre vonatkozó szabályainak alkalmazását (lásd a fenti 88. pontban hivatkozott MOTOE-ügyben hozott ítélet 24. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). A hatósági jogkör gyakorlásába, illetve a gazdasági tevékenységek körébe tartozó tevékenység minősítését egy adott jogalany által végzett valamennyi tevékenység tekintetében külön-külön kell elvégezni (a fenti 88. pontban hivatkozott MOTOE ügyben hozott ítélet 25. pontja).

99 A jelen esetben ugyanakkor, mivel a déli pálya megépítése és kibővítése a jellegére és tárgyára tekintettel önmagában nem minősül közhatalmi jogkör gyakorlásának, amit egyébként a felperesek kifejezetten nem is állítanak, a Bizottság nem tévedett, amikor az FLH tevékenysége gazdasági jellegének mérlegelése során nem tett különbséget egyrészt a déli pálya megépítése és kibővítése, másrészt pedig annak üzemeltetése között. Nem lehet helyt adni annak az állításnak, mely szerint a Bizottság a Határozat (178) preambulumbekezdésében elismerte annak szükségességét, hogy különbséget kell tenni az üzemeltető különböző tevékenységei között, mivel a Bizottság e preambulumbekezdésben lényegében arra szorítkozott, hogy emlékeztessen a fenti 98. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatból eredő elvekre.

100 Az eddigiek összességéből következik, hogy az FLH annyiban, amennyiben a déli pályát üzemelteti, olyan gazdasági tevékenységet végez, amelytől az e pálya megépítéséből álló tevékenységet nem lehet elválasztani. Nem lehet tehát helyt adni annak az érvelésnek, mely szerint a repülőtéri infrastruktúra kibővítése nem minősül gazdasági tevékenységnek, mivel e tevékenység gazdasági jellegét nem lehet az infrastruktúra üzemeltetésének gazdasági jellegétől elkülönítve vizsgálni.

101 E következtetéseket a felperesek által előterjesztett egyik érv sem vonhatja kétségbe.

102 Először is el kell utasítani azt az érvet, mely szerint a déli pálya megépítése vagy kibővítése a regionális politika, a gazdaságpolitika és a közlekedéspolitika körébe tartozik. Az állandó ítélkezési gyakorlatból következik ugyanis egyrészt, hogy az EK 87. cikk (1) bekezdése nem tesz különbséget az állami beavatkozás okai vagy célkitűzései szerint, hanem azt annak hatásai alapján határozza meg (a Bíróság 173/73. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 1974. július 2-án hozott ítéletének [EBHT 1974., 709. o.] 27. pontja és a C-241/94. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben 1996. szeptember 26-án hozott ítéletének [EBHT 1996., I-4551. o.] 20. pontja; a Törvényszék T-304/04. és T-316/04. sz., Olaszország és Wam kontra Bizottság egyesített ügyekben 2006. szeptember 6-án hozott ítéletének [az EBHT-ban nem tették közzé] 63. pontja), másrészt pedig, hogy az állami hatóságoktól származó tőke-hozzájárulást

a magánbefektető kritériuma alapján kell értékelni, elvonatkoztatva minden szociális, regionális politikai vagy ágazati megfontolástól (lásd a Törvényszék T-20/03. sz., Kahla/Thüringen Porzellan kontra Bizottság ügyben 2008. szeptember 24-én hozott ítéletének [EBHT 2008., II-2305. o.] 242. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). Végeredményben azt, hogy a déli pálya megépítése és üzemeltetése általános érdeket, nevezetesen pedig a regionális fejlesztést szolgálja, elismerte a Bizottság, és olyan kritériumot képez, amelyet a Bizottság a támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségének mérlegelése során figyelembe vett, mint ez a Határozat (258)–(263) preambulumbekezdéséből kiderül.

103 Kétségkívül meg kell állapítani, hogy mint az az 1994. évi közleményből következik, a Bizottság a múltban úgy ítélte meg, hogy az infrastrukturális projektek megvalósítása olyan általános gazdaságpolitikai intézkedést jelent, amelyet a Bizottság nem vizsgálhat az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alapján.

104 Ugyanakkor emlékeztetni kell egyrészt arra, hogy azt a kérdést, hogy valamely támogatás a Szerződés értelmében vett állami támogatásnak minősül-e, olyan objektív elemek alapján kell eldönteni, amelyeket a bizottsági határozat meghozatalának időpontjában értékelnek (lásd ebben az értelemben a C-182/03. és a C-217/03. sz., Belga Királyság és Forum 187 kontra Bizottság egyesített ügyekben 2006. június 22-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-5479. o.] 137. pontját, valamint a fenti 90. pontban hivatkozott Chronopost kontra UFEX és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 95. pontját), másrészt pedig, hogy jóllehet a Bizottság kötve van az állami támogatások terén saját maga által elfogadott keretszabályokhoz és közleményekhez, ez kizárólag annyiban van így, amennyiben e szövegek nem térnek el a Szerződés rendelkezéseinek helyes alkalmazásától, mivel a hivatkozott szövegek nem értelmezhetők úgy, hogy korlátozzák az EK 87. cikk és az EK 88. cikk hatályát, vagy ellenkeznek azok céljaival (lásd a Bíróság C-75/05. P. és C-80/05. P. sz., Németország és társai kontra Kronofrance egyesített ügyekben 2008. szeptember 11-én hozott ítéletének [EBHT 2008., I-6619. o.] 65. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

105 Márpedig a repülőtéri ágazatban a Határozat (169)–(171) preambulumbekezdésében hivatkozott olyan változások következtek be, amelyek különösen ezen ágazat szervezetét, valamint gazdasági és versenyhelyzetét érintették. Ráadásul az ADP ítélkezési

gyakorlat 2000-től kezdve elismeri, hogy a repülőterek üzemeltetői alapvetően az EK 87. cikk (1) bekezdése szerinti gazdasági tevékenységet folytatnak, amely az állami támogatásokra vonatkozó előírások hatálya alá tartozik, amit a fenti 77. pontban hivatkozott Ryanair kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 88. pontja is megerősített.

106 Következésképpen, tekintettel a fenti 104. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatra, a Bizottságnak a Határozat elfogadása során figyelembe kellett vennie e fejlődést és értelmezést, valamint az EK 87. cikk (1) bekezdésének a repülőtéri üzemeltetési tevékenységek gyakorlásához kapcsolódó infrastruktúra finanszírozására történő alkalmazásával kapcsolatban e fejlődés és értelmezés következményeit, még ha nem is kellett alkalmaznia az 1994. évi iránymutatás 12. pontját. Az eddigi megfontolásokra tekintettel tehát a Bizottság nem tévedett, amikor a Határozat (174) preambulumbekezdésében úgy ítélte meg, hogy 2000-től kezdve nem lehet eleve kizárni az állami támogatásokkal kapcsolatos rendelkezések repülőterekre történő alkalmazását.

107 Ezzel összefüggésben hozzá kell tenni, hogy mivel a repülőtér üzemeltetője nem kizárólag olyan feladatokat lát el, amelyek többek között a területrendezési politika és a közlekedéspolitika keretébe tartoznak, hanem, mint az megállapítást nyert, gazdasági tevékenységet is gyakorol, saját forrásaiból kell finanszíroznia azoknak az építkezéseknek a költségeit, amelyek a gazdasági tevékenységének alapját képezik. E feltételek mellett nem lehet helyt adni annak az érvelésnek, mely szerint a nyilvános infrastruktúra költségeit a nagyközönségnek kell viselnie. Végeredményben az, hogy az infrastruktúra finanszírozásához szükség van állami forrásokra, önmagában nem releváns. Az állami hatóságok beavatkozása ugyanis csak akkor mentesül az állami támogatásnak minősítés alól, ha az állam által közvetlenül vagy közvetve a vállalkozás rendelkezésére bocsátott tőke biztosítása rendes piaci feltételek mellett történik.

108 Másodszor, a felperesek által a repülőtéri infrastruktúra kiépítésére és üzemeltetésére irányuló tevékenységek állítólagos elválaszthatóságával kapcsolatban előadott érveket is el kell utasítani.

109 Egyrészt, a felperesek által a válaszukban előadott azon állítással kapcsolatban, mely szerint a valamely infrastruktúra kiépítése, üzemeltetése és használata közötti különbségtétel a Bizottság gyakorlatának alapvető elvét képezi, ideértve a repülőtereken kívüli egyéb területeket is, amely elv alkalmazási kritériuma jelen esetben teljesül, meg kell állapítani, hogy ennek az állításnak nem lehet helyt adni, mivel ezen állítólagos alapvető elv alkalmazásának kritériuma, ahogyan azt a felperesek előadják (lásd a fenti 78. pontot), jelen esetben nem releváns. Mint ugyanis azt a Bizottság hangsúlyozza, az, hogy valamely infrastruktúra használatára valamennyi potenciális felhasználónak egyenlő és hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett van lehetősége, olyan releváns kritériumot képezhet, amelynek alapján a szóban forgó infrastruktúra használóinak javát szolgáló támogatás fennállása zárható ki. Ezzel szemben e kritérium nem teszi lehetővé annak eldöntését, hogy – mint jelen esetben is – ezen infrastruktúra állami finanszírozása az ezen infrastruktúra üzemeltetőjének javát szolgáló támogatásnak minősül-e. Ráadásul, anélkül hogy állást kellene foglalni a felperesek által állított gyakorlat fennállásának kérdésében, meg kell állapítani, hogy e gyakorlat semmiképp nem vonhatná kétségbe a fenti 100. pontban megfogalmazott azon megállapítást, mely szerint az FLH gazdasági tevékenységet gyakorol, amelytől az említett pálya megépítéséből álló tevékenység nem választható el. Mivel ugyanis az állami támogatás fogalma olyan jogi fogalom, amelyet objektív tények alapján kell értékelni (lásd ebben az értelemben a fenti 90. pontban hivatkozott Chronopost kontra UFEX és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 141. pontját), e fogalom nem függhet a Bizottság szubjektív értékelésétől, és ezen intézmény minden korábbi gyakorlatától függetlenül kell meghatározni.

110 Másrészt, ami a felperesek által hivatkozott olyan konkrét példákat illeti, mint a múzeumi büfé vagy az autópálya melletti étterem üzemeltetése, azok alapján nem állapítható meg, hogy egyrészt az üzemeltetésre, másrészt pedig az építésre irányuló tevékenységeket külön-külön kellene vizsgálni. E példák ugyanis nem különítik el a főtevékenységet az annak alárendelt melléktevékenységektől. Így a múzeum főtevékenysége nem a büfé üzemeltetése, az autópálya kezelőjének főtevékenysége pedig nem az út menti étterem üzemeltetése. Ezzel szemben a leszállópálya megépítésének célkitűzése a repülőtér fő gazdasági tevékenységéhez, vagyis a repülőtéri szolgáltatások nyújtásához kapcsolódik.

111 Harmadrészt az az érv, mely szerint a megépítési és üzemeltetési tevékenységek különböző gazdasági szereplőket és ágazatokat érintenek, nem befolyásolja annak szükségességét, hogy a gazdasági tevékenységet előkészítő tevékenység jellegét a gazdasági tevékenység jellegével együtt kell vizsgálni az e tevékenységek között fennálló kapcsolat folytán, mivel a pálya megépítése és kibővítése a használatának előfeltételét képezi. Mindazonáltal a tőkejuttatás sajátos összefüggéseiben érintett jogalanyok ugyanazok, mivel a déli pálya megépítésére irányuló juttatás kedvezményében az MF és az FLH részesült (ez utóbbi az előbbi tulajdonában áll), másfelől pedig a déli pályát ők fogják üzemeltetni.

112 Negyedrészt azon érvvel kapcsolatban, mely szerint a Bizottság nem bizonyította, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítése elválaszthatatlan lenne annak üzemeltetésétől, meg kell állapítani, hogy amennyiben a vállalkozás tevékenységi ágazatai nem minősülnek közhatalmi jogkörök gyakorlásának, a Bizottság nem köteles bizonyítékot szolgáltatni mindezen tevékenységi ágazat gazdasági jellegéről, amennyiben ezen ágazatok a vállalkozás általános gazdasági tevékenységének körébe tartoznak, és egymáshoz kapcsolódnak. Ilyen esetben ugyanis a Bizottság arra szorítkozhat, hogy kifejti azokat az indokokat, amelyek alapján úgy ítéli meg, hogy a vállalkozás gazdasági tevékenységet gyakorol, továbbá megjelöli azokat az indokokat, amelyek alapján úgy véli, hogy a szóban forgó tevékenységi ágazatok e gazdasági tevékenység körébe tartoznak.

113 Mindazonáltal meg kell állapítani, hogy tekintettel a Határozat (169)–(171) preambulumbekezdésében levezetett okfejtésekre, a Bizottság a (172) preambulumbekezdésben megállapítja, hogy a repülőterek megépítését és üzemeltetését már nem lehet olyan közjogi jellegű feladatnak tekinteni, amely főszabály szerint nem tartozik a támogatások ellenőrzése alá. Ezt követően meg kell állapítani, hogy a Határozat (177) preambulumbekezdéséből kiderül, hogy a Bizottság az FLH-t az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősítette, abból kiindulva, hogy a szóban forgó infrastruktúrát az FLH kereskedelmi célokra üzemelteti, vagyis kereskedelmi célokra használható infrastruktúráról van szó. E feltételek mellett meg kell állapítani, hogy a Bizottság a tőkejuttatás állami támogatásnak minősítésével

összefüggésben elegendő bizonyítékot szolgáltatott a déli pálya kibővítése és üzemeltetése közötti kapcsolat alátámasztásához.

114 Harmadszor, azon érvekkel kapcsolatban, melyek szerint a repülőterek megépítéséről nem magán gazdasági szereplők gondoskodnak, valamint a déli pálya megépítése nem minősülhet gazdasági tevékenységnek, mivel e tevékenység jövedelmezőségének hiánya folytán magánbefektető nem gyakorolná azt, emlékeztetni kell arra, hogy – mint az az eddigiekből következik – a déli pálya kibővítése olyan tevékenység, amely közvetlenül köthető a repülőtéri infrastruktúra kezeléséhez, amely gazdasági tevékenységet képez.

115 Ráadásul az, hogy valamely tevékenységet nem magán gazdasági szereplők gyakorolnak, vagy e tevékenység nem jövedelmező, e tevékenység gazdasági tevékenységgé minősítése szempontjából nem releváns. E minősítés kapcsán ugyanis az ítélkezési gyakorlat nem követeli meg kifejezetten (lásd a fenti 89. pontot), hogy a szóban forgó tevékenységet magán gazdasági szereplők gyakorolják, vagy az jövedelmező legyen. Ez egyébként a vállalkozássá minősítés tekintetében ugyanígy van (lásd a fenti 88. pontot).

116 Ezen érveket tehát mint tárgytalanokat el kell utasítani.

117 Negyedszer, az ADP ítélkezési gyakorlat relevanciájának megkérdőjelezésére irányuló érvekkel kapcsolatban mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma a versenyjog minden területén ugyanaz, akár a vállalkozásokra, akár pedig a tagállamokra vonatkozó rendelkezésekről legyen szó, mivel mindezen rendelkezések egyetlen célkitűzés, mégpedig az EK 3. cikk g) pontjában meghatározott, olyan rendszer létrehozására irányuló célkitűzés megvalósítását hivatottak biztosítani, amely megakadályozza a belső piaci verseny torzulását. Így a fenti 88. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat versenyjogi összefüggésben utal a vállalkozás fogalmára, anélkül hogy különbséget tenne aszerint, hogy a vállalkozásokra vagy a tagállamokra vonatkozó rendelkezésekről legyen szó. Másfelől, mint azt a Bizottság hangsúlyozta, a Bíróság az állami támogatásokkal összefüggésben maga is a

vállalkozás azon fogalmára utalt, amelyet a kartellekkel összefüggésben alkalmaznak (lásd ebben az értelemben a fenti 88. pontban hivatkozott Cassa di Risparmio di Firenze és társai ügyben hozott ítélet 107. pontját). Ezért nincs jelentősége annak, hogy az ADP ítélkezési gyakorlat az EK 82. cikk, nem pedig az EK 87. cikk alkalmazására vonatkozik. Ugyanezen indokból el kell utasítani a felperesek által előadott, a fenti 88. pontban hivatkozott FENIN kontra Bizottság ügyben hozott ítélet relevanciájának vitatására irányuló érveket.

118 Továbbá, még ha az ADP ítélkezési gyakorlat kétségkívül egy nagy nemzetközi repülőtérre vonatkozik is, ezt az ítélkezési gyakorlatot megerősítette a fenti 77. pontban hivatkozott Ryanair kontra Bizottság ügyben hozott ítélet, amely regionális repülőtérre vonatkozott.

119 Végül, jóllehet meg kell állapítani, hogy a szóban forgó ítélkezési gyakorlat nem az infrastruktúra kiépítésére irányuló tevékenységekre utal, ez nem változtat azon, hogy e körülmény nem vonja kétségbe az eddigi következtetéseket, amelyek a repülőtér kezelésére és üzemeltetésére irányuló tevékenységek, valamint az infrastruktúra kiépítésére vagy kibővítésére irányuló tevékenységek elválaszthatatlan jellegén alapulnak.

120 Az eddigiek összességéből következik, hogy a Bizottság helyesen állapította meg, hogy a tőkejuttatás az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást képezett.

121 Az első jogalapot tehát teljes egészében el kell utasítani.

A második, arra alapított jogalapról, hogy az FLH nem lehet állami támogatások kedvezményezettje

A felek érvei

122 A felperesek azt állítják, hogy az FLH nem lehet állami támogatások kedvezményezettje, mivel beruházási célra létrehozott állami társaságról („single purpose vehicle", a továbbiakban: SPV) van szó. A felperesek ugyanis arra hivatkoznak, hogy még ha az FLH a felette tulajdonosi jogokat gyakorló állami hatóságoktól elkülönült magánjogi jogi személy is, létrehozásának egyetlen célja és egyedüli rendeltetése a lipcse-hallei repülőtér nyilvános infrastruktúrájának kezelése és üzemeltetése. Az FLH-t tehát e repülőtér kezelése és az ehhez szükséges műveletek elvégzése érdekében hozták létre. Vagyis SPV-nek kell tekinteni. A Bizottság azon érvével szemben, mely szerint az FLH számos feladatot ellát, a felperesek előadják, hogy a Bizottság figyelmen kívül hagyja, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítését annak üzemeltetésétől elkülönítve kell vizsgálni.

123 A felperesek hangsúlyozzák, hogy a Bizottság az állami támogatások területén elismerte az olyan SPV-k létrehozásának elvét, amelyeknek kizárólag közjogi részesedéstulajdonosaik vannak, mint például az alapkezelő társaságok. A felperesek szerint az állami hatóságok ezen SPV-ket egyetlen cél érdekében hozzák létre, és biztosítják számukra a megfelelő tőkeeszközöket abból a célból, hogy az általános érdeket szem előtt tartva működtessék őket. Így az SPV-k önállóan járnak el a harmadik személyekkel szemben, nem így azonban a forrásokat rendelkezésükre bocsátó állami hatóságokkal szemben. Továbbá, annak ellenére, hogy állami tőkét bocsátanak rendelkezésükre, amelyet kezelniük kell, a Bizottság e társaságokat nem minősíti állami támogatások kedvezményezettjeinek. A felperesek szerint az FLH és e társaságok helyzete hasonló, mivel az FLH nyíltan és hátrányos megkülönböztetéstől mentesen köteles a repülőtéri infrastruktúrát a potenciális használók rendelkezésére bocsátani. Ezen infrastruktúra

vonatkozásában az FLH nem vállalkozói minőségben jár el, mivel az infrastruktúrát nem szabad felhasználás céljából bízták rá, hanem annak érdekében, hogy azt a részvényesek nevében és az utasításaiknak megfelelően üzemeltesse.

124 Így a felperesek szerint, mivel Szászország és partnerei ügy döntöttek, hogy a déli pálya kibővítésének lebonyolítása érdekében az FLH-t jelölik ki, biztosítaniuk kellett számára az ehhez szükséges pénzügyi eszközöket. A német jogszabályok szerint partneri minőségében erre az állam is köteles volt. Ezért az állam mint az SPV tulajdonosa által nyújtott és az infrastruktúra kialakítására rendelt finanszírozás nem minősült az EK 87. cikk (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak. Ezen okfejtés a felperesek szerint összhangban van az ADP ítélkezési gyakorlattal, amely nem a repülőtéri társaságok részére történő infrastruktúra-biztosítással, hanem a repülőtéri társaságok harmadik személyekkel szembeni magatartásával kapcsolatos. Mindazonáltal, még ha abból is indulunk ki, hogy a repülőtér harmadik személyekkel szemben piaci szereplőnek minősül, ez nem jelenti azt, hogy az infrastruktúráért felelős társaságot is vállalkozásnak kellene tekinteni a tulajdonosokkal, jelen esetben az állami hatóságokkal fennálló viszonyaiban.

125 A felperesek hozzáteszik, hogy az FLH feletti ellenőrzéssel kapcsolatos megállapítások a Bizottság megközelítésének pontatlanságát bizonyítják. Az FLH-t ugyanis 100%-ban állami hatóságok irányítják. Márpedig, ha a repülőteret maguk e hatóságok építették és kezelték volna, az infrastruktúra finanszírozása nem állami támogatásnak, hanem valamely közszolgáltatási feladat közigazgatáson belüli egyszerű finanszírozásának bizonyult volna. A felperesek szerint ugyanez a helyzet, amikor az állami hatóságok kizárólag erre a célra létrehozott önálló jogalanyt, jelen esetben az FLH-t bíznak meg ilyen feladattal. Ezzel összefüggésben a felperesek az NN 86/2001. sz. (Írország – Aer Rianta) állami támogatással kapcsolatos, 2001. október 5-i C (2001) 2967. sz. bizottsági határozatra támaszkodnak.

126 A felperesek végül úgy vélik, hogy a Bizottság túllépi a számára biztosított hatásköröket, amikor úgy ítéli meg, hogy hatáskörrel rendelkezik a közigazgatási szervek által elfogadott intézkedések feletti ellenőrzés gyakorlására. Az Unió számára biztosított

hatáskörök hiányában ugyanis az adminisztratív szervezés az EK 5. cikk (1) és (2) bekezdése alapján továbbra is a tagállamok hatáskörébe tartozik, ideértve az uniós jog alkalmazásával kapcsolatos kérdéseket is. Ezért a tagállamok szabadon dönthetik el, hogy az infrastruktúrájukat közvetlenül valamely állami hatóság, vagy pedig e célból létrehozott vállalkozás kezelje. Márpedig a felperesek szerint, ha az ilyen vállalkozást állami támogatások kedvezményezettjének tekintjük, ez ahhoz vezetne, hogy megfosztja a tagállamokat az üzemeltetési társaságok létrehozatalának lehetőségétől. Mindez tehát befolyásolná a tagállamok közigazgatási szervezetét, ami nem része a Bizottság számára biztosított hatásköröknek.

127 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

A Törvényszék álláspontja

128 Ismét emlékeztetni kell arra, hogy a versenyjogban a vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet folytató jogalanyra kiterjed, függetlenül azok jogállásától és finanszírozási módjától (lásd a fenti 88. pontban hivatkozott Cassa di Risparmio di Firenze és társai ügyben hozott ítélet 107. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). Ezzel összefüggésben pontosítani kell, hogy az EK 87. cikk valamennyi, akár állami, akár magán vállalkozást, valamint az említett vállalkozások által végzett valamennyi termelést felöleli, az EK 86. cikk (2) bekezdésében szabályozott egyedüli kivétellel (a Bíróság C-387/92. sz. Banco Exterior de España ügyben 1994. március 15-én hozott ítéletének [EBHT 1994., I-877. o.] 11. pontja).

129 Meg kell még állapítani, hogy a nemzeti jogszabályok által valamely gazdasági tevékenységet gyakorló szervezetnek biztosított, az állam jogi személyiségétől elkülönülő jogi személyiség fennállása vagy annak hiánya nincs befolyással az állam és az e szervezet közötti pénzügyi kapcsolatok fennállására (lásd ebben az értelemben a 118/85. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 1987. június 16-án hozott ítélet [EBHT 1987., 2599. o.] 10. és 13. pontját), következésképpen pedig az említett

szervezet azon lehetőségére, hogy az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás kedvezményében részesüljön.

130 Hasonlóképp, mint ahogy nem fogadható el, hogy önmagában a támogatások elosztásával megbízott önálló intézmények létrehozása útján meg lehessen kerülni az állami támogatásokra vonatkozó szabályokat (a Bíróság C-482/99. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 16-án hozott ítéletének [EBHT 2002., I-4397. o.] 23. pontja), ugyanúgy nem lehet eltűrni azt sem, hogy önmagában egy SPV létrehozásával el lehessen érni, hogy az SPV kikerüljön az említett szabályok hatálya alól. Meg kell ugyanis vizsgálni, hogy e jogalany gazdasági tevékenységet gyakorol-e, vagyis vállalkozásnak minősíthető-e, továbbá, hogy állami források átruházásában részesült-e (lásd ebben az értelemben a fenti hivatkozott Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 24. pontját).

131 Ezt az értelmezést megerősítik a Bizottság által a befektetési társaságokkal és alapokkal kapcsolatban végzett mérlegelések, amelyekre egyébként maguk a felperesek hivatkoznak. Mint ugyanis az a kis- és középvállalkozásokba történő kockázatitőkebefektetések előmozdítását célzó állami támogatásokról szóló iránymutatásból (HL 2006. C 194., 2. o.) kiderül, a Bizottság nem zárja ki, hogy valamely befektetési alapot vagy eszközt állami támogatásban részesülő vállalkozásnak lehessen tekinteni. Épp ellenkezőleg, az említett iránymutatás 3.2. pontjának első bekezdésében úgy ítéli meg, hogy meg kell vizsgálni, hogy ez lehet-e a helyzet. A Bizottság e pont ötödik bekezdésében kifejti, hogy a befektetési alapot vagy a befektetési eszközt általában inkább a támogatást a befektetőkhöz és/vagy a befektetéssel megcélzott vállalkozásokhoz eljuttató közvetítő eszköznek tekinti, nem pedig e támogatás kedvezményezettjének. Nem zárja ki ugyanakkor, hogy bizonyos esetekben – mint az az iránymutatás 3.2. pontjának ötödik bekezdéséből kiderül – ez legyen a helyzet, így különösen bizonyos feltételek mellett az olyan intézkedések esetében, amelyek közvetlen átutalásokat valósítanak meg számos és egymástól különböző befektetőkből álló, független vállalkozás jellegű befektetési eszközök vagy létező alapok számára.

132 Jelen esetben, mint ez az első jogalap vizsgálatából kiderül, az FLH gazdasági tevékenységet gyakorol, következésképpen pedig a repülőtéri szolgáltatások piacán tevékenykedő, az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak kell tekinteni. Ezenkívül nem vitatott, hogy ő a tőkejuttatásból álló azon állami finanszírozás címzettje, amelyet az állami hatóságok közvetlenül az FLH-nak nyújtottak. E feltételek mellett, anélkül hogy szükséges lenne állást foglalni abban a kérdésben, hogy az FLH SPV-nek minősül-e, a fenti 130. pontban hivatkozott elvre tekintettel el kell utasítani azt az érvelést, mely szerint az FLH azért nem tekinthető a tőkejuttatás kedvezményezettjének, mert SPV-ről van szó. Ugyanez a helyzet azzal az érvvel kapcsolatban, mely szerint, ha a német hatóságok maguk építették és kezelték volna a repülőteret, a finanszírozás nem bizonyult volna állami támogatásnak.

133 Ami a felperesek által hivatkozott C (2001) 2967. sz. határozatot illeti (lásd a fenti 125. pontot), az nem támaszthatja alá a felperesek érvelését. E határozat ugyanis többek között a repülőteret érintő tulajdonosváltásra vonatkozott, amennyiben e repülőteret az állam egy kezelőre ruházta át, ami ebben az esetben nem minősült állami támogatásnak, mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az EK 87. cikk nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy vállalkozás létrehozásához és annak tulajdonlásához állami forrásokat vegyenek igénybe. Ezzel szemben e határozat alapján nem állapítható meg, hogy az állami források olyan vállalkozás részére történő átruházása, amelyet az állami hatóságok egy repülőtér kezelése érdekében hoztak létre, önmagában emiatt mentesülne az állami támogatásnak minősítés alól.

134 Az eddigiekből következik, hogy a felperesek tévesen állítják, hogy az FLH nem lehet állami támogatások kedvezményezettje. Ami az arra alapított érvet illeti, hogy a Bizottság túllépte a számára biztosított hatásköröket, amikor úgy ítélte meg, hogy hatáskörrel rendelkezik a közigazgatási szervek által elfogadott intézkedések feletti ellenőrzés gyakorlására, ez az érv a hetedik jogalap első részének vizsgálatához tartozik (lásd az alábbi 203–206. pontot), amelyre tehát a Törvényszék jelenleg csak utal.

135 E fenntartás mellett a második jogalapot el kell utasítani.

A harmadik, arra alapított jogalapról, hogy az FLH nem minősíthető egyszerre az állami támogatás nyújtójának és kedvezményezettjének

A felek érvei

136 A felperesek azt állítják, hogy a Határozat ellentmondásos, mivel az FLH-t egyszerre minősíti az állami támogatás nyújtójának és kedvezményezettjének. A Bizottság ugyanis úgy ítélte meg, hogy az FLH egyrészt a tőkejuttatás kedvezményezettje volt, másrészt pedig – a keretmegállapodással összefüggésben – a DHL-nek juttatott támogatások nyújtója. Márpedig e két minőség egymással összeférhetetlen. A Bizottság által a kockázati tőke területén kialakított döntéshozatali gyakorlat ugyanis azt bizonyítja, hogy e két minőség kölcsönösen kizárja egymást, mivel a támogatás nyújtója nem tehet mást, mint hogy a támogatást másik vállalkozásnak ítéli oda vagy továbbítja.

137 A felperesek hangsúlyozzák, hogy ha megalapozott a Bizottság azon álláspontja, mely szerint egy magánbefektető nem nyújtott volna korlátlan biztosítékot a DHL javára, ez azt bizonyítja, hogy az FLH nem piaci vállalkozóként jár el. Az FLH tehát adott esetben nyújthat támogatást, ezzel egyidejűleg azonban nem lehet támogatás kedvezményezettje is. Ráadásul az az álláspont, mely szerint az FLH támogatást nyújtott, azt bizonyítja, hogy nem minősül az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak. Vállalkozás ugyanis nem nyújt támogatásokat, mivel vissza nem térítendő szubvencióról van szó, ellenszolgáltatás nélkül pedig egyetlen vállalkozás sem nyújtana szolgáltatást.

138 A Bizottság azon érvével szemben, mely szerint a szóban forgó különböző intézkedéseket egymástól elkülönítve vizsgálta, a felperesek előadják, hogy az, hogy a Bizottság valójában nem tette meg a szükséges elhatárolásokat, abból ered, hogy a repülőtér üzemeltetésére irányuló tevékenység gazdasági jellegéből tévesen következtetett az infrastruktúra kiépítésére irányuló tevékenység gazdasági jellegére. A Bizottság

azáltal, hogy e két tevékenységet egymással összefüggésbe hozta, a támogatás nyújtójának és kedvezményezettjének kettős szerepét ruházta az FLH-ra, miközben e kettős rendeltetés logikusan kizárt.

139 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

A Törvényszék álláspontja

140 Mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy az FLH volt a tőkejuttatás kedvezményezettje, ez utóbbi pedig az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősült, mint az a Határozat (165)–(224) preambulumbekezdéséből kiderül.

141 Ezt követően meg kell állapítani, hogy a Határozat (225)–(252) preambulumbekezdése értelmében a DHL volt a keretmegállapodás 8. és 9. szakasza és a szándéknyilatkozat szerint nyújtott korlátlan biztosítékok kedvezményezettje, amelyek az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett, Szászország, az MF és az FLH által nyújtott állami támogatásoknak minősülnek. Különösen hangsúlyozni kell, hogy a keretmegállapodás egyrészt az FLH és az MF, másrészt pedig a DHL között jött létre.

142 Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az FLH egyfelől állami támogatás, jelen esetben a tőkejuttatás kedvezményezettje volt, másfelől pedig azon jogalanyok egyike, amelyek egyéb állami támogatásokat, vagyis a keretmegállapodás és a szándéknyilatkozat szerinti biztosítékokat nyújtottak.

143 Ugyanakkor, mivel a szóban forgó állami támogatások különállóak, egyébként pedig a Határozat elkülönítve vizsgálja azokat, nem állapítható meg, mint azt a felperesek állítják, hogy a támogatás kedvezményezettje és nyújtója minősítés jelen esetben egymással összeférhetetlen lenne. Mint ugyanis az a fenti 128. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatból következik, az állami vállalkozás lehet állami támogatás kedvezményezettje, amennyiben a piacon aktív vállalkozásról van szó. Semmi nem zárja ki ugyanakkor, hogy az említett vállalkozás különálló intézkedéssel összefüggésben támogatást nyújtson. Így az állami támogatást nem csupán közvetlenül az állam nyújthatja, hanem olyan állami vagy magán szervezetek is, amelyeket az állam a támogatás kezelése céljából hoz létre vagy jelöl ki (lásd ebben az értelemben a fenti 130. pontban hivatkozott Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 16-án hozott ítélet 23. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). Az államnak ugyanis az állami vállalkozások feletti meghatározó befolyásának gyakorlása révén teljes mértékben módjában áll, hogy meghatározza a forrásai felhasználásának irányát annak érdekében, hogy finanszírozza adott esetben a más vállalkozásoknak nyújtott sajátos előnyöket (lásd ebben az értelemben a fenti 130. pontban hivatkozott Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 16-án hozott ítélet 38. pontját). A felperesek tehát tévesen állítják, hogy az EK 87. cikk értelmében vett vállalkozások nem nyújthatnak állami támogatásokat, valamint hogy az FLH-t vagy az állammal kell összefüggésbe hozni, vagy vállalkozásnak kell tekinteni.

144 Hozzá kell tenni, hogy a felperesek állításával ellentétben a Bizottság kockázati tőkével kapcsolatos döntéshozatali gyakorlata nem bizonyítja, hogy a támogatás kedvezményezettje és nyújtója minőség egymással összeférhetetlen lenne. E gyakorlat egyetlen eleme alapján sem állapítható meg ugyanis, hogy a Bizottság feltétel nélkül kizárta volna, hogy az állami támogatásnak minősülő valamely intézkedés kedvezményezettje ezzel egyidejűleg egy szintén állami támogatásnak minősülő másik intézkedés nyújtója legyen. A felperesek által hivatkozott határozatokból, valamint a kis- és középvállalkozásokba történő kockázatitőke-befektetések előmozdítását célzó állami támogatásokról szóló iránymutatásból valójában az derül ki, hogy a Bizottság minden egyes esetben és minden tervezett intézkedés sajátos jellemzőit figyelembe véve vizsgálja, hogy a befektetők, a befektetési alapok és a befektetéssel célzott vállalkozások szintjén fennállhat-e állami támogatás. Végeredményben a Bizottság az N 732/2006. sz. állami támogatásról (Hollandia – „BioGeneration Venture Fund" kockázatitőke-program) szóló, 2007. május 29-i C (2007) 2329. sz. határozatban úgy

ítélte meg, hogy nem zárható ki, hogy a befektetési alapok és a befektetéssel célzott vállalkozások szintjén támogatás áll fenn.

145 Az eddigiekre, valamint arra tekintettel, hogy a szóban forgó támogatási intézkedések elkülönülnek egymástól, meg kell állapítani, hogy semmi nem zárja ki, hogy az FLH egyrészt közjogi jogalany minőségében a keretmegállapodás és a szándéknyilatkozat útján a DHL részére juttatott állami támogatás nyújtója, másrészt pedig a repülőtéri szolgáltatások piacán tevékenykedő vállalkozásként állami támogatás, jelen esetben a tőkejuttatás kedvezményezettje legyen. Márpedig az első és a második jogalap vizsgálatából következik, hogy a Bizottság helyesen állapította meg egyrészt azt, hogy az FLH gazdasági tevékenységet gyakorol, és az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősül, másrészt pedig, hogy ő a tőkejuttatásból álló állami támogatás kedvezményezettje. Ezenkívül egyetlen körülmény alapján sem vonható kétségbe, hogy az FLH-t a keretmegállapodás aláírójaként az e keretmegállapodáshoz kapcsolódó támogatás nyújtójának kell tekinteni, valamint a Bizottság által a Határozat (227) preambulumbekezdésében megfogalmazott azon mérlegelés sem, mely szerint a keretmegállapodás és a szándéknyilatkozat finanszírozása állami forrásokból történt, továbbá, hogy az említett állami források nyújtásáról szóló döntések állami hatóságoktól származnak. Ezt egyébként jelen esetben a felperesek sem vitatják.

146 Ebből következik, hogy a felperesek állításával ellentétben a Határozat nem ellentmondásos, amennyiben az FLH-t egyszerre minősíti a támogatás kedvezményezettjének és nyújtójának. Ebből következik az is, hogy el kell utasítani azt az érvet, mely szerint, mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy egy magánbefektető nem nyújtott volna biztosítékot a DHL-nek, az FLH nem tekinthető piaci vállalkozásnak, vagyis nem lehet támogatás kedvezményezettje.

147 A fentiekre figyelemmel a harmadik jogalapot el kell utasítani.

A negyedik, a visszaható hatály tilalma, a jogbiztonság, a bizalomvédelem és az egyenlőség elvének megsértésére alapított jogalapról

A felek érvei

148 A felperesek azt állítják, hogy a 2005. évi iránymutatás jelen esetben történő alkalmazása sérti a visszaható hatály tilalma, a jogbiztonság, a bizalomvédelem és az egyenlőség elvét.

149 Először is a visszaható hatály tilalma elvének megsértésével kapcsolatban a felperesek mindenekelőtt azt állítják, hogy a Bizottság a saját állításával ellentétben jelen esetben a 2005. évi iránymutatást alkalmazta. Ez kiderül a Határozat (30) preambulumbekezdéséből, valamint abból, hogy e Határozat a 2005. évi iránymutatásra vonatkozó utalásokat (a (30), (174), (176) és (195) preambulumbekezdés) illetően több szempontból ellentmondásos.

150 Ezt követően a felperesek azt állítják, hogy a 2005. évi iránymutatást nem lehetett volna alkalmazni, mivel a tőkejuttatás vizsgálata szempontjából releváns időpont megelőzi ezen iránymutatás hatálybalépését. Az iránymutatás ugyanis akként rendelkezik, hogy a kihirdetését, vagyis 2005. december 9-ét követően nyújtott támogatásokra kell alkalmazni, kifejezetten kizárva ezzel a visszaható hatályú alkalmazást. Jelen esetben az MF részvényesei az MF igazgatótanácsának 2004. november 4-i határozatát követően döntöttek úgy, hogy a tőkejuttatást az FLH rendelkezésére bocsátják. A tőkejuttatást tehát a 2005. évi iránymutatás hatálybalépését megelőzően nyújtották az FLH-nak, vagyis olyan időpontban, amikor még csak az 1994. évi közlemény volt hatályban. Következésképpen a Bizottság megsértette a visszaható hatály tilalmának elvét, amikor a tőkejuttatást a 2005. évi iránymutatás hatálya alá sorolta.

151 A felperesek hozzáteszik, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint az olyan új szabályozás, amelyről a tagállam akkor szerzett tudomást, amikor a támogatás még csak a tervezet szakaszában volt, nem irányul visszaható hatályú alkalmazásra. Ezért a 2005. évi iránymutatásnak, amely a tőkejuttatás nyújtását követően több mint egy évvel módosítja az annak eldöntése alapjául szolgáló kritériumokat, hogy e tőkejuttatás állami támogatásnak minősül-e, és amelynek a tervezetét csak több hónappal a tőkejuttatás után közölték a tagállamokkal, még kevésbé lehet visszaható hatálya.

152 Másodszor, a bizalomvédelem és a jogbiztonság elvének megsértésével kapcsolatban a felperesek azt állítják, hogy a déli pályával kapcsolatos határozat 2004. november 4-i meghozatalakor nem volt előrelátható, hogy a Bizottság megváltoztatja a regionális repülőterek infrastruktúrája finanszírozásának az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések alapján történő mérlegelését. Az az álláspont, mely szerint e finanszírozás állami támogatásnak minősülhet, csak 2005-ben, vagyis a tőkejuttatás nyújtását követően merült fel. Valójában a 2005. évi iránymutatás elfogadásáig a Bizottságnak ezzel kapcsolatban nem volt állandó gyakorlata, és nagyfokú jogbizonytalanság állt fenn. Még ha fel is tételezzük, hogy létezett ilyen gyakorlat, a német hatóságok és a felperesek arról nem szerezhettek tudomást, mivel a szóban forgó határozatokat egyrészt kizárólag a Bizottság internetes oldalán hozták nyilvánosságra, vagyis nem az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, másrészt pedig azokat nem tették közzé német nyelven, a felperesek számára tehát nem voltak érthetők. E feltételek mellett a felperesek úgy vélik, hogy az EK 87. cikk (1) bekezdésének értelmezésében bekövetkezett változás nem volt előrelátható.

153 Másfelől a felperesek hangsúlyozzák, hogy e fejleményt nem lehetett levezetni a Bizottság döntéshozatali gyakorlatából, az ítélkezési gyakorlatból vagy a 2001. évi tanulmányból. Ezzel összefüggésben különösen azt hangsúlyozzák, hogy ha az ADP ítélkezési gyakorlat arra irányult volna, hogy az állami támogatásokkal kapcsolatos rendelkezések hatályát a repülőtéri ágazatban tett valamennyi intézkedésre kiterjeszti, a Bizottságnak a jogbiztonság érdekében ezen időszaktól kezdve hatályon kívül kellett volna helyeznie vagy módosítania kellett volna az 1994. évi közleményt. Márpedig ez nem történt meg, vagyis a Határozat meghozatala előtt az ítélkezési gyakorlat nem akként volt értelmezhető, hogy a regionális infrastruktúra kiépítése a támogatásokra vonatkozó rendelkezések hatálya alá tartozna, hanem akként, hogy továbbra is az 1994. évi közleményben megfogalmazott elvek irányadók. A Bizottság által

hivatkozott azon körülménnyel szemben, hogy a német hatóságok a 2005. évi iránymutatás elfogadását megelőzően bejelentették a regionális repülőterek megépítésével vagy fejlesztésével intézkedéseket (N 644i/2002. sz. állami támogatás), a felperesek előadják, hogy a tagállamok jogbiztonsági indokokból rendszeresen bejelentenek intézkedéseket, még akkor is, ha úgy vélik, hogy nincs szó állami támogatásról. E bejelentésből tehát nem vezethető le, hogy a német hatóságok már a déli pálya finanszírozására vonatkozó kötelezettségvállalást megelőzően abból az elvből indultak volna ki, hogy állami támogatásról lehet szó.

154 A felperesek végül azt állítják, hogy mivel a 2005. évi iránymutatás részletesen rendelkezik az időbeli hatályáról, a Bizottság azáltal, hogy ezt az iránymutatást a hatálybalépését megelőző időszakra alkalmazta, megsértette a saját vizsgálati kritériumait, amelyek tiszteletben tartására kötelezettséget vállalt, és amelyek tiszteletben tartására a gazdasági szereplőknek és a tagállamoknak tudniuk kell számítani. Ezzel összefüggésben a felperesek a válaszukban kifejtik, hogy a Bizottság azáltal, hogy a tőkejuttatást az állami támogatásokkal kapcsolatos rendelkezések hatálya alá sorolta, miközben nem alkalmazhatta volna a 2005. évi iránymutatást, megsértette az 1994. évi közleményt, következésképpen pedig azt az elvet, hogy a közigazgatási hatóságokat kötik saját határozataik. A Bizottságra nézve ugyanis mindaddig kötelezőek az általa elfogadott iránymutatások, amíg azok nem ellentétesek az elsődleges joggal. Márpedig a tőkejuttatással kapcsolatos határozat meghozatalának időpontjában az 1994. évi közlemény nem sértette az elsődleges jogot, amennyiben az ítélkezési gyakorlat nem követeli meg az állami támogatásokkal kapcsolatos rendelkezéseknek a repülőtéri infrastruktúrával összefüggő intézkedésekre történő alkalmazását, amit a Bizottság is megerősített.

155 Harmadszor, az egyenlőség elvének megsértésével kapcsolatban a felperesek azt állítják, hogy az infrastruktúra kiépítésére és elrendezésére irányuló állami támogatások kedvezményében nagyszámú európai repülőtér részesült. Az egyenlőség elvére tekintettel tehát az FLH nem lehetne az egyetlen, akit érint a bizottsági politika abban

megnyilvánuló változása, hogy az állami támogatásokkal kapcsolatos rendelkezéseket a regionális repülőterekre is alkalmazni kell.

156 A Bizottság vitatja a felperesek érveit.

A Törvényszék álláspontja

157 Először is, a visszaható hatály tilalma elvének megsértésével kapcsolatban meg kell állapítani, hogy a tőkejuttatás EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősítésével kapcsolatban a Határozat egyetlen eleme alapján sem állapítható meg, hogy a Bizottság a 2005. évi iránymutatást alkalmazta volna.

158 Mindenekelőtt ugyanis a vállalkozás és a gazdasági tevékenység kritériumával kapcsolatban a Bizottság a Határozat (173) preambulumbekezdésében megállapította, hogy az ADP ítélkezési gyakorlatból következik, hogy a repülőterek kezelői főszabály szerint gazdasági tevékenységet gyakorolnak, amely az állami támogatásokkal kapcsolatos rendelkezések hatálya alá tartozik. Az ágazatban bekövetkezett közelmúltbeli fejleményekre tekintettel a Bizottság úgy ítélte meg, mint azt a Határozat (174) preambulumbekezdésében kifejtette, hogy 2000-től, vagyis a Törvényszék fenti 84. pontban hivatkozott Aéroports de Paris kontra Bizottság ügyben hozott ítéletének évétől kezdve nem lehet eleve kizárni az állami támogatásokra vonatkozó előírások alkalmazását a repülőterek vonatkozásában. A Bizottság tehát a Határozat (176) preambulumbekezdésében megállapította, hogy ezen ítélet időpontjától kezdve az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseket alkalmazni kell ebben az ágazatban, hangsúlyozva, hogy ez nem jelenti a 2005. évi iránymutatás visszaható hatályú alkalmazását, mivel kizárólag arról van szó, hogy a Bíróság tisztázta az állami támogatás fogalmát.

159 E megközelítésnek helyt kell adni, mivel a Bíróság által valamely uniós jogi rendelkezésről kifejtett értelmezés arra szorítkozik, hogy megmagyarázza és pontosítja e szabály hatályát és jelentését, amely szerint azt a hatálybalépésének időpontjától értelmezni és alkalmazni kellett volna (lásd a Törvényszék T-289/03. sz., BUPA és társai kontra Bizottság ügyben 2008. február 12-én hozott ítéletének [EBHT 2008., II-81. o.] 159. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

160 Ebből következik, hogy a gazdasági tevékenység kritériumának mérlegelésével kapcsolatban a Bizottság megalapozottan indulhatott ki az ADP ítélkezési gyakorlatból eredő elvekből oly módon, hogy azokat a jelen ügy tényállására alkalmazza, különösen amennyiben ez az ügy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására vonatkozik, ami nem képezi a 2005. évi iránymutatás visszaható hatályú alkalmazását.

161 Ráadásul a Határozatnak a vállalkozás és a gazdasági tevékenység kritériumára vonatkozó egyetlen preambulumbekezdése sem utal rá kifejezetten, hogy a Bizottság visszaható hatállyal alkalmazta volna a 2005. évi iránymutatást, egyébként pedig a (176) preambulumbekezdése épp az ellenkezőjét tartalmazza. Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy a Határozat (30) preambulumbekezdésében foglalt, az említett iránymutatással kapcsolatos utalás a tőkejuttatás közös piaccal való összeegyeztethetőségének az előzetes vizsgálat során történő értékelésére, nem pedig annak állami támogatásnak minősítésére vonatkozik. Hasonlóképp, a Határozat (174) preambulumbekezdésében megfogalmazott azon állítás alapján, mely szerint a repülőtéri ágazatban bekövetkezett fejleményekre tekintettel a Bizottság a 2005. évi iránymutatásban valamennyi típusú repülőtérre „kiterjesztette" az ADP ítélkezési gyakorlatban alkalmazott megközelítést, nem állapítható meg, hogy a Bizottság jelen esetben az említett iránymutatást alkalmazta volna, mivel e megjegyzés valójában azt hivatott jelezni, hogy ez az iránymutatás az említett ítélkezési gyakorlat óta fennálló jogi helyzetet kodifikálja, kifejezésre juttatva annak bizonyos velejáróit, különösen a regionális repülőterek vonatkozásában.

162 Ezt követően a gazdasági előny kritériumával kapcsolatban a Határozat nem állítja, hogy a Bizottság a 2005. évi iránymutatást alkalmazta volna. Épp ellenkezőleg, a (195) preambulumbekezdés azt tartalmazza, hogy a magánbefektető elvének

alkalmazhatósága nem a 2005. évi iránymutatásból, hanem az ítélkezési gyakorlatnak és a Bizottság határozatainak alakulásából következik, a felperesek pedig egyébként e vonatkozásban nem is vitatják a Határozatot.

163 Végül az államnak való betudhatóság, az egyediség, a versenytorzítás és a kereskedelem érintettsége kritériumaival kapcsolatban a Határozat semmilyen utalást nem tartalmaz arra vonatkozóan, hogy a Bizottság a 2005. évi iránymutatásban szereplő említett kritériumokra vonatkozó szempontokat alkalmazott volna, egyébként pedig ezt a felperesek sem állítják.

164 Az eddigiekből következik, hogy a tőkejuttatás EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősítésével kapcsolatban a Bizottság nem a 2005. évi iránymutatást alkalmazta. Hozzá kell tenni, hogy mivel a felperesek a tőkejuttatás közös piaccal való összeegyeztethetőségére vonatkozó mérlegeléssel kapcsolatban nem vitatták a Határozatot, a jelen kereset keretében nem kell megvizsgálni, hogy a Bizottság e mérlegelés során visszaható hatállyal alkalmazta-e a 2005. évi iránymutatást.

165 Az eddigiek összességére tekintettel el kell utasítani a 2005. évi iránymutatásnak a déli pálya megépítésére és finanszírozására visszaható hatállyal történő alkalmazására alapított kifogást.

166 Másodszor, a bizalomvédelem és a jogbiztonság elvének megsértésére alapított kifogásokkal kapcsolatban elegendő megállapítani, hogy mivel a Bizottság a tőkejuttatás állami támogatásnak minősítése során nem a 2005. évi iránymutatást alkalmazta, e kifogásoknak nem lehet helyt adni. E kifogások ugyanis az említett iránymutatás visszaható hatályú alkalmazására vonatkozó téves feltételezésen alapulnak.

167 Mindazonáltal e kifogások nem tűnnek megalapozottnak. Az ADP ítélkezési gyakorlat ugyanis, amelyből következik, hogy a repülőtér üzemeltetése gazdasági tevékenységet képez, 2000-ből származik. Ezenkívül a fenti 77. pontban hivatkozott Ryanair kontra Bizottság ügyben hozott ítélet, amely a 2005. évi iránymutatás elfogadását megelőző helyzetre vonatkozott, egy regionális repülőtér üzemeltetésével összefüggésben megerősítette az ADP ítélkezési gyakorlatot. Másfelől az N 58/2000. sz. állami támogatásról (Olaszország – A piemonti repülőtéri rendszer előmozdítása) szóló, 2001. március 13-i SG (2001) D/286839. sz. bizottsági határozatból következik, hogy a Bizottság ebben az időpontban nem zárta ki, hogy a regionális repülőtéri infrastruktúra fejlesztését szolgáló intézkedés adott esetben állami támogatásnak minősülhessen. E határozatban ugyanis – amely a felperesek állításával ellentétben a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására is vonatkozott – a Bizottság lényegében úgy ítélte meg, mint az többek között a (17) preambulumbekezdésből kiderül, hogy ha a szóban forgó intézkedést állami támogatásnak kellene tekinteni, az az EK 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján a közös piaccal összeegyeztethető lenne. Végül meg kell állapítani, hogy ha a német hatóságok az N 644i/2002. sz. állami támogatást 2002-ben jogbiztonsági okokból jelentették be, mint azt a felperesek állítják (lásd a fenti 153. pontot), ez azt jelenti, hogy számoltak azzal a lehetőséggel, hogy a szóban forgó intézkedés – amelynek célja a regionális repülőtéri infrastruktúra fejlesztése volt – állami támogatásnak minősülhet. Másfelől az említett támogatásra vonatkozó eljárás keretében a Bizottság 2003. június 30-án az ADP ítélkezési gyakorlatra hivatkozva lényegében jelezte a német hatóságoknak, hogy nem biztos abban, hogy „a regionális repülőterek megépítésére és fejlesztésére szánt támogatás […] az infrastruktúrára vonatkozó olyan általános intézkedésnek tekinthető, amely az állami támogatások szempontjából irreleváns”.

168 E feltételek mellett a felperesek tévesen állítják, hogy a déli pálya megépítésére vonatkozó határozat meghozatalának időpontjában, vagyis 2004 novemberében nem volt előrelátható, hogy a regionális repülőtéri infrastruktúra finanszírozására irányuló intézkedéseknek az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések alapján történő mérlegelése változni fog. Ugyanez a helyzet az arra vonatkozó állítással, hogy az az álláspont, mely szerint a regionális repülőterek megépítésének finanszírozása állami támogatásnak minősülhet, csak 2005-ben, a tőkejuttatás nyújtása után merült fel.

169 Az eddigiekből következik, hogy a bizalomvédelem és a jogbiztonság elvének megsértésére alapított kifogásokat el kell utasítani.

170 Harmadszor, az egyenlőség elvének megsértésére alapított kifogással kapcsolatban meg kell állapítani, hogy az, hogy a regionális repülőtéri infrastruktúra finanszírozása adott esetben állami támogatásnak minősülhet, 2000-től kezdve valamennyi repülőtérre irányadó, vagyis az FLH nem tekinthető úgy, hogy ő lenne az e változással érintett egyetlen repülőtér-üzemeltető, ahogy azt a felperesek állítják. Az, hogy a repülőterek ezen időpontot megelőzően finanszírozási intézkedések kedvezményeiben részesültek, nem vonja kétségbe azt, hogy ettől kezdve valamennyi regionális repülőtér esetében előfordulhat, hogy az infrastruktúrájuk finanszírozását az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések alapján fogják vizsgálni.

171 Az egyenlőség elvének megsértésére alapított kifogást tehát el kell utasítani.

172 Az eddigiek összességére tekintettel a negyedik jogalapot el kell utasítani.

Az ötödik, arra alapított jogalapról, hogy a 2005. évi iránymutatás sérti az elsődleges jogot

A felek érvei

173 A felperesek úgy vélik, hogy a 2005. évi iránymutatás két okból sérti az elsődleges jogot.

174 Először is, a 2005. évi iránymutatás pontatlan, mivel a repülőtéri infrastruktúra kiépítése és rendezése nem minősül gazdasági tevékenységnek. Az iránymutatás ezért ellentétes az elsődleges joggal, és nem képezhet megfelelő jogi alapot a Határozat elfogadásához.

175 Másodszor, a 2005. évi iránymutatás ellentmondásos, következésképpen pedig sérti az egyértelműség és a jogbiztonság elvét. Az 1994. évi közlemény 12. pontját ugyanis, amely kimondja, hogy az infrastrukturális projektek megvalósítása olyan általános gazdaságpolitikai intézkedést jelent, amelyet a Bizottság nem vizsgálhat az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alapján, nem helyezték hatályon kívül. Nem tudható tehát, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítése és rendezése mennyiben tartozik a támogatásokkal kapcsolatos rendelkezések hatálya alá.

176 Ezzel összefüggésben a felperesek hangsúlyozzák, hogy a Bizottság azáltal, hogy úgy ítélte meg, hogy a 2005. évi iránymutatás „kiegészíti" az 1994. évi közleményt, elismeri, hogy nem szándékozta kétségbe vonni az e közleményben rögzített azon elvet, amelyre egyébként a 2005. évi iránymutatásban is utal. A Bizottság ugyanakkor mégis kétségbe vonta ezt az elvet, amennyiben a 2005. évi iránymutatás az összes repülőtéri tevékenységre alkalmazandó, amelyek között a repülőtéri infrastruktúra kiépítése is szerepel. Ezenkívül az iránymutatás az 1994. évi közleménynek ellentmondva azt is tartalmazza, hogy „[a]mint […] gazdasági tevékenységet folytat, a repülőtér-üzemeltetőnek az általa üzemeltetett infrastruktúrák használatának és építésének költségeit a saját forrásaiból kell finanszíroznia". A felperesek – hangsúlyozva, hogy a Bizottság ezzel kapcsolatban az ADP ítélkezési gyakorlatra hivatkozik – emlékeztetnek arra, hogy az említett ítélkezési gyakorlat azt pontosította, hogy egy nagy nemzetközi repülőtér üzemeltetése gazdasági tevékenységnek minősülhet, a regionális repülőterekkel kapcsolatban viszont nem tett semmilyen utalást. A felperesek szerint, mivel úgy tűnik, hogy a Bizottság a továbbiakban nem kívánja kizárni az általa gyakorolt ellenőrzés köréből az infrastruktúra kiépítését, ahogyan pedig ezt az 1994. évi közlemény

értelmében még megtette, a 2005. évi iránymutatás ellentmondásos. Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a regionális repülőtéri infrastruktúra kiépítésének vagy rendezésének finanszírozása állami támogatásnak minősül, az 1994. évi közleményt új közlemény elfogadásával kifejezetten hatályon kívül kellett volna helyeznie.

177 A felperesek úgy vélik, hogy tévesek a Bizottság azon állításai, amelyek szerint a 2005. évi iránymutatás mellőzte és hatályon kívül helyezte az 1994. évi közlemény 12. pontját. A 2005. évi iránymutatás 18. és 19. pontjai ugyanis nem adnak kifejezett felvilágosítást arról, hogy hogyan viszonyulnak az 1994. évi közleményhez. A felperesek szerint a 2005. évi iránymutatás zavaros, mivel egyrészt nem helyezi kifejezetten hatályon kívül az 1994. évi közlemény 12. pontját, másrészt viszont mellőzi azt. Ez az ellentmondás a 2005. évi iránymutatást alkalmazhatatlanná teszi az infrastruktúra finanszírozására, és megerősíti, hogy az iránymutatás sérti az EK 87. cikket.

178 Végül azon érvvel kapcsolatban, mely szerint a Határozat nem a 2005. évi iránymutatáson alapul, a felperesek emlékeztetnek arra, hogy a Bizottság ténylegesen alkalmazta ezt az iránymutatást (lásd a fenti 149. pontot).

179 Az ADV egyetért a felperesek észrevételeivel. Az ADV szerint a 2005. évi iránymutatás nem alkalmazható. Ezzel összefüggésben azt állítja, hogy a Bizottság nem jogosult arra, hogy az elsődleges jogot megsértve, iránymutatásban határozza meg az állami támogatás elemeit, jelen esetben a gazdasági tevékenység fennállásának fogalmát.

180 A Bizottság vitatja a felperesek és az ADV érvelését.

A Törvényszék álláspontja

181 Mivel, mint az a negyedik jogalap vizsgálata keretében megállapítást nyert, a Bizottság a tőkejuttatás EK 87. cikk (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősítése során nem a 2005. évi iránymutatást alkalmazta, meg kell állapítani, hogy a jelen jogalap tárgytalan.

182 E jogalap keretében ugyanis – amely jogellenességi kifogással hozható összefüggésbe – a felperesek egyrészt azt állítják, hogy a 2005. évi iránymutatás pontatlan, mivel a repülőtéri infrastruktúra kiépítése és rendezése nem minősül gazdasági tevékenységnek, másrészt pedig, hogy az említett iránymutatás ellentmondásos, következésképpen pedig az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseknek a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására történő alkalmazása kapcsán sérti az egyértelműség és a jogbiztonság elvét. Márpedig, mivel a Bizottság ezzel összefüggésben jelen esetben nem a 2005. évi iránymutatást alkalmazta, a felperesek által erre vonatkozóan előadott kifogások tárgytalanok.

183 E feltételek mellett az ötödik jogalapot el kell utasítani.

A hatodik, eljárási hibára alapított jogalapról

A felek érvei

184 A felperesek másodlagosan úgy vélik, hogy a Bizottság nem a megfelelő eljárást alkalmazta. Ezzel összefüggésben azt állítják, hogy az olyan regionális repülőterek kapcsán,

mint például a lipcse-hallei, a déli pálya rendezéséről szóló határozat 2004-ben történő meghozatalának időpontjában nem létezett piac. E repülőterek nem gyakoroltak gazdasági tevékenységet, és nem voltak versenyben más repülőterekkel. Ezenkívül, ha fel is tételezzük, hogy a regionális repülőterek jelenleg versenyben állnak egymással, hogy létezik piac, továbbá hogy ennek következtében az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések alkalmazandók, ez mindazonáltal a közelmúltban fejlemények eredménye, mint azt a 2005. évi iránymutatásban a Bizottság is elismeri. Következésképpen, még ha a tőkejuttatást állami támogatásnak is tekintjük, azt mindenképpen a 659/1999 rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja szerinti létező támogatásnak kell minősíteni. Ennek következtében, mivel a Bizottság jelen esetben nem az e rendeletben, nevezetesen annak 17–19. cikkében a létező támogatások esetére előírt eljárást folytatta le, a Határozat eljárási hibában szenved.

185 Ami a Bizottság azon állítását illeti, mely szerint a 659/1999 rendelet 17–19. cikke csak a támogatási programokra vonatkozik, vagyis az egyedi támogatásokra nem, ha azt helytállónak feltételezzük, ahhoz vezet, hogy a Bizottság a jelen ügy tárgyát képező intézkedést nem vizsgálhatta volna felül. Egyrészt ugyanis nem léteztek az EK 88. cikk (1) bekezdése értelmében vett megfelelő intézkedések, másrészt pedig a Bizottság a 659/1999 rendelet értelmében nem volt jogosult arra, hogy egyedi létező támogatást vizsgáljon felül.

186 A Bizottság a jelen jogalap elutasítását kéri.

A Törvényszék álláspontja

187 Emlékeztetni kell arra, hogy az EK-Szerződés különböző eljárásokat vezet be aszerint, hogy létező vagy új támogatásokról van-e szó. Míg az új támogatásokat az EK 88. cikk (3) bekezdésének megfelelően előzetesen be kell jelenteni a Bizottságnak, és nem

hajthatók végre mindaddig, amíg az eljárásban végleges határozat nem születik, a létező támogatások az EK 88. cikk (1) bekezdésének megfelelően jogszerűen végrehajthatók, amíg a Bizottság nem állapítja meg a közös piaccal való összeegyeztethetetlenségüket (a fenti 128. pontban hivatkozott Banco Exterior de España ügyben hozott ítélet 22. pontja, valamint a Törvényszék T-298/97., T-312/97., T-313/97., T-315/97., T-600/97–T-607/97., T-1/98., T-3/98–T-6/98. és T-23/98. sz., Alzetta és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 2000. június 15-én hozott ítéletének [EBHT 2000., II-2319. o.] 148. pontja). A létező támogatások tehát adott esetben csak a jövőre vonatkozó joghatásokkal bíró, összeegyeztethetetlenséget megállapító határozat tárgyai lehetnek (a fent hivatkozott Alzetta és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet 147. pontja).

188 A 659/1999 rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja szerint létező támogatás az „olyan támogatás, amelyet létező támogatásnak kell tekinteni, mert megállapítható, hogy a hatálybalépése idején nem minősült támogatásnak, és ezt követően – a közös piac fejlődésének eredményeként és anélkül, hogy a tagállam módosította volna – vált támogatássá". A „közös piac fejlődésének" e fogalmát a szóban forgó intézkedéssel érintett ágazat gazdasági és jogi környezetének változásaként is lehet értelmezni. Ilyen változást eredményezhet többek között a versenynek kezdetben ki nem tett piac liberalizációja is.

189 Jelen esetben meg kell állapítani, hogy – mint az a Határozat (174) és (176) preambulumbekezdéséből következik – a Bizottság a repülőtéri ágazat fejlődésére és az ADP ítélkezési gyakorlatra tekintettel úgy ítélte meg, hogy 2000-től kezdve már nem lehet eleve kizárni az állami támogatásokra vonatkozó rendelkezések repülőterekre történő alkalmazását. Másfelől az SG (2001) D/286839. sz. határozatból (lásd a fenti 167. pontot) kitűnik, hogy a Bizottság 2001-ben felvetette, hogy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása állami támogatásnak minősülhet. E lehetőség a német hatóságok előtt is felmerült, mivel 2002-ben bejelentették az N 644i/2002. sz. állami támogatást, ráadásul a Bizottság az e támogatásra vonatkozó eljárás keretében 2003-ban tájékoztatta e hatóságokat az azzal kapcsolatos kétségeiről, hogy a szóban forgó intézkedéseket általános infrastrukturális intézkedéseknek lehetne minősíteni (lásd a fenti 167. pontot).

190 Márpedig a tőkejuttatást 2004 novemberében, vagyis olyan időszakban nyújtották, amelyre vonatkozóan a Bizottság már jelezte, hogy megítélése szerint az ilyen finanszírozás állami támogatásnak minősülhet.

191 A felperesek azon érvelésével kapcsolatban, mely szerint a lipcse-halleihez hasonló repülőtereket illetően a déli pálya rendezéséről szóló határozat meghozatalának időpontjában nem létezett verseny, mivel e repülőterek nem gyakorolnak gazdasági tevékenységet és nem állnak versenyben egymással, elegendő emlékeztetni arra, hogy az első jogalap kapcsán már megállapítást nyert, hogy az FLH gazdasági tevékenységet gyakorol, és versenyben áll más repülőterekkel (lásd a fenti 93. pontot), valamint elegendő megállapítani, hogy semmilyen bizonyíték alapján nem lehet arra következtetni, hogy ez a tőkejuttatás nyújtásakor ne lett volna így. Ami a Bizottság által a 2005. évi iránymutatásban hivatkozott fejlődést illeti, az megelőzi a déli pálya finanszírozásáról szóló, 2004-ben meghozott határozatot. A Bizottság ugyanis ezen iránymutatás 5. pontjában „az elmúlt években" bekövetkezett fejlődésre utal. Végeredményben a Bizottság e fejlődésre már az SG (2001) D/286839. sz. határozatában, különösen annak (11) preambulumbekezdésében is hivatkozott.

192 E feltételek mellett nem állapítható meg, hogy a tőkejuttatás a nyújtásának időpontjában nem minősült állami támogatásnak, hanem csak a közös piac fejlődésének eredményeként vált azzá.

193 Az eddigiekből következik, hogy a tőkejuttatás nem volt a 659/1999 rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja értelmében vett létező támogatás.

194 Hozzá kell tenni, hogy jóllehet igaz, hogy a Határozat nem ad kifejezett választ a német hatóságok által a hivatalos vizsgálati eljárás során felhozott azon érvre, mely szerint a

tőkejuttatás létező támogatásnak minősült (a Határozat (70) preambulumbekezdése), ez nem változtat azon, hogy a Bizottságnak nem kell állást foglalnia az érdekeltek által elé terjesztett minden érvet illetően, hanem elég, ha a határozat rendszerét illetően alapvető fontossággal bíró tényeket és jogi érveket ismerteti (lásd a Törvényszék T-349/03. sz., Corsica Ferries France kontra Bizottság ügyben 2005. június 15-én hozott ítéletének [EBHT 2005., II-2197. o.] 63. és 64. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). Jelen esetben a Határozat, különösen annak (174)–(176) preambulumbekezdése tartalmazza azokat a körülményeket, amelyek lehetővé teszik azon indokok megértését, amelyek következtében a támogatás nem tekinthető a 659/1999 rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja értelmében vett létező támogatásnak.

195 Az eddigiekre tekintettel a hatodik jogalapot el kell utasítani.

A hetedik, az EK-Szerződésből eredő hatáskörmegosztás megsértésére alapított jogalapról

A felek érvei

196 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság azzal, ahogyan a vállalkozás fogalmát értelmezte, megsértette az elsődleges jogot, mivel az állami támogatások ellenőrzése alá von olyan állami intézkedéseket is, amelyek nem tartoznak oda.

197 A felperesek először is azt állítják, hogy a Bizottság megsértette a tagállamok hatásköreit. Ami ugyanis a regionális- és gazdaságpolitikai intézkedéseket illeti, a tagállamok a repülőtéri infrastruktúra kiépítésével kapcsolatban kizárólagos hatáskörrel rendelkeznek, míg a Bizottságnak e tárgykörben nincs semmilyen hatásköre. Márpedig a Bizottság a vállalkozás fogalmának a 2005. évi iránymutatásban használt kiterjesztő meghatározásával az ilyen intézkedéseket a versennyel kapcsolatos azon szabályok hatálya alá sorolta, amelyekre vonatkozóan hatásköröket biztosítottak számára. Így a Bizottság új ellenőrzési hatáskört biztosított magának, amely lehetővé teszi számára a tagállamok által megvalósított projektek vizsgálatát, adott esetben pedig azok elutasítását. E hatáskör még szélesebb körű, mint az, amely a német közigazgatási bíróságokat megilleti. Következésképpen a Bizottság azáltal, hogy az állami támogatás fogalmát úgy határozta meg, hogy ezáltal magához vonta a tagállamok hatáskörét, mint ez többek között a Határozat (261) preambulumbekezdéséből kiderül, megsértette a szubszidiaritás elvét. Ezenkívül, mivel a Bizottságnak nem áll módjában, hogy uniós szinten jobb ellenőrzést biztosítson a nemzeti szinten kivitelezhetőnél, megsértette az EK 5. cikk (2) bekezdését is. A felperesek ezzel összefüggésben pontosítják, hogy a felhasználók infrastruktúrához való hátrányos megkülönböztetés-mentes hozzáférésének biztosítása nem igazolja a Bizottság általi ellenőrzést. Egyrészt ugyanis az ilyen hozzáférés a közszolgáltatási kötelezettség révén biztosított, másrészt pedig a fizetendő díjazásokat az állami hatóságoknak kell engedélyezniük, a felhasználókkal folytatott konzultációt követően és az egyenlőség elvét tiszteletben tartva.

198 A felperesek másodszor úgy vélik, hogy a Bizottság nem jogosult arra, hogy iránymutatás útján kötelező jelleggel kiterjessze az EK 87. cikk (1) bekezdésében megfogalmazott kritériumokat. Ezen iránymutatások ugyanis vagy az EK 88. cikk (1) bekezdése szerinti megfelelő intézkedéseknek, vagy pedig az EK 249. cikk (5) bekezdése szerinti ajánlásoknak minősülnek, amelyeknek összhangban kell lenniük az uniós joggal. Márpedig a Bizottság azáltal, hogy a vállalkozás fogalmát a 2005. évi iránymutatásban a repülőterek valamennyi típusára kiterjesztette, túllépte e korlátot, és megsértette az EK 88. cikk (1) bekezdését.

199 Az ADV egyetért a felperesek észrevételeivel. Szerinte az uniós jogban biztosított hatáskörmegosztás nem teszi lehetővé, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítését rendszeresen az állami támogatások rendszerének vessék alá.

200 A Bizottság vitatja a felperesek és az ADV érvelését.

A Törvényszék álláspontja

201 Mindenekelőtt hangsúlyozni kell, hogy az EK 7. cikk (1) bekezdése megköveteli, hogy az egyes intézmények az e szerződésben rájuk ruházott hatáskörök keretén belül járjanak el.

202 Ezt követően emlékeztetni kell arra, hogy az EK 88. cikk alapján a Szerződés a támogatások állandó vizsgálatának és ellenőrzésének rendszerét hozta létre, amelyben a közös piaccal való esetleges összeegyeztethetetlenség megállapítása a Bizottság hatáskörébe tartozó megfelelő eljárásban, a Törvényszék és a Bíróság ellenőrzésével történik. Így az EK 87. és EK 88. cikk a Bizottságnak központi szerepet juttat a támogatások közös piaccal való esetleges összeegyeztethetetlenségének megállapításában (a Bíróság C-354/90. sz., Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires és Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon ügyben 1991. november 21-én hozott ítéletének [EBHT 1991., I-5505. o.] 9. és 14. pontja).

203 Jelen esetben először is azon kifogással kapcsolatban, mely szerint a Bizottság megsértette a tagállamok hatásköreit, meg kell állapítani, hogy – mint ez az első jogalap vizsgálatából kiderül – a Bizottság nem tévedett, amikor úgy ítélte meg, hogy a tőkejuttatás az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősült. Következésképpen a Bizottság az előző pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében hatáskörrel rendelkezett arra, hogy e tőkejuttatást e cikk (2) és

(3) bekezdése alapján mérlegelje. Ezzel összefüggésben tehát nem sérthette meg a tagállamok hatásköreit.

204 Azon állítással kapcsolatban, mely szerint a regionális- és gazdasági politika, amelynek részét képezi a déli pálya rendezése, kizárólag a tagállamok hatáskörébe tartozik, meg kell állapítani, hogy még ha ez az állítás valónak is bizonyul, e körülmény nem járhat azzal a következménnyel, hogy megfossza a Bizottságot az állami támogatásokkal kapcsolatban az EK 87. cikkben és az EK 88. cikkben részére biztosított ellenőrzési hatáskörtől, amennyiben az említett politikák keretében nyújtott finanszírozások az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett támogatásoknak minősülnek.

205 Végül azzal kapcsolatban, hogy a Bizottságnak nem áll módjában, hogy a nemzeti szinten gyakorolt ellenőrzésnél jobb ellenőrzést alakítson ki, mint azt az EK 5. cikk (2) bekezdése megköveteli, meg kell állapítani, hogy ez az érv nem releváns, mivel bizonyított, hogy a Bizottság az EK-Szerződés értelmében hatáskörrel rendelkezett a jelen ügy tárgyát képező intézkedés ellenőrzésére, mivel állami támogatásról volt szó.

206 Az első kifogást tehát el kell utasítani. Ugyanezen indokok alapján el kell utasítani a második jogalap keretében kifejtett azon kifogást, amely szerint a Bizottság túllépi a számára biztosított hatásköröket, amikor úgy ítéli meg, hogy hatáskörrel rendelkezik a közigazgatási szervek által elfogadott intézkedések feletti ellenőrzés gyakorlására, mivel a tagállamok szabadon dönthetik el, hogy az infrastruktúrájukat közvetlenül valamely állami hatóság, vagy pedig e célból létrehozott vállalkozás kezelje.

207 Másodszor, azon kifogással kapcsolatban, mely szerint a Bizottság nem jogosult arra, hogy iránymutatás útján kötelező jelleggel kiterjessze az EK 87. cikk (1) bekezdésében megfogalmazott kritériumokat, elegendő emlékeztetni arra, hogy a Bizottság a tőkejuttatás állami támogatásnak minősítése során nem a 2005. évi iránymutatást alkalmazta.

208 Mindazonáltal a felperesek állításával ellentétben az ilyen iránymutatások nem minősülnek az EK 88. cikk (1) bekezdése szerinti megfelelő intézkedéseknek. Egyrészt ugyanis e cikk a közös piac fokozatos fejlődése vagy működése által megkövetelt azon intézkedésekre utal, amelyek meghozatalára a Bizottság a tagállamokban létező támogatási programok folyamatos vizsgálata keretében tesz javaslatot a tagállamoknak. Márpedig jelen esetben a tőkejuttatás új egyedi támogatásnak, nem pedig létező támogatási programnak minősül. Másrészt a 2005. évi iránymutatás jellegéből és tartalmából egyértelműen következik, hogy ez az iránymutatás a Bizottság számára a repülőtéri ágazatban nyújtott állami támogatásokkal kapcsolatos mérlegelési jogkörének gyakorlására vonatkozó olyan útmutatásnak minősül, amellyel a Bizottság az említett jogkör önkorlátozását vezette be. A Bizottság ugyanis a mérlegelési jogkörének gyakorlásához saját maga számára útmutatást adhat olyan jogi aktusok által, mint az iránymutatások, amennyiben ezek az aktusok az intézmény által követendő irányokra utaló szabályokat tartalmaznak, és nem térnek el a Szerződés szabályaitól. Amikor a Bizottság ilyen iránymutatásokat fogad el, amelyek célja a Szerződés betartása mellett azon szempontok pontosítása, amelyeket mérlegelési jogköre gyakorlása során alkalmazni kíván, ezzel e jogkör önkorlátozását eredményezi, amennyiben a saját maga által felállított szabályoknak köteles megfelelni (lásd ebben az értelemben a Törvényszék T-27/02. sz., Kronofrance kontra Bizottság ügyben 2004. december 1-jén hozott ítéletének [EBHT 2004., II-4177. o.] 79. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). Márpedig, mint az lényegében az első jogalap vizsgálatából kiderül, semmi nem enged arra következtetni, hogy a Bizottság a vállalkozás fogalmának valamennyi repülőtérre – ideértve a regionális repülőtereket is – történő kiterjesztésével túllépte volna a hatáskörét.

209 A második kifogást tehát szintén el kell utasítani, ennek következtében pedig teljes egészében a hetedik jogalapot is.

A nyolcadik, az állítólagos támogatás összegére vonatkozó indokolás ellentmondásosságára és elégtelenségére alapított jogalapról

A felek érvei

210 A felperesek azt állítják, hogy a Határozat ellentmondásos. Egyrészt ugyanis 350 millió euróban határozza meg az állítólagos támogatás összegét (1. cikk), másrészt pedig megállapítja, hogy a közszolgáltatási feladatokhoz kapcsolódó, 108,2 millió euróra értékelt egyes költségek nem minősíthetők az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett támogatásoknak (a (182) és azt követő preambulumbekezdések). Ez az ellentmondás a felperesekre nézve súlyos jogkövetkezményekkel jár. Az ítélkezési gyakorlat értelmében ugyanis a felpereseknek a támogatás összege után kamatot kell fizetniük a támogatás nyújtása és az annak engedélyezése között eltelt időszak vonatkozásában, azzal, hogy e kötelezettség a közszolgáltatási feladatok költségeinek megtérítése kapcsán nem áll fenn. Jelen esetben a különbség hozzávetőleg 25 millió euró. Ráadásul ez az ellentmondás megakadályozza, hogy a felperesek és partnereik a jövőbeli infrastruktúra-finanszírozásokat jogilag helyesen minősíthessék, hiszen a Bizottság a Határozatban állami támogatásnak minősíti a közszolgáltatási feladatok címén nyújtott kompenzációs juttatásokat, ezáltal kiterjesztve rájuk a bejelentési kötelezettséget.

211 A felperesek úgy vélik, hogy a Határozatot az ellentmondásossága miatt meg kell semmisíteni, sőt még az a kérdés is felmerül, hogy a Határozatot a szabálytalanságának súlyossága miatt nem kell-e jogilag nem létezőnek tekinteni. Ezenkívül azt állítják, hogy a Határozatban olvasható ellentmondásos utalások indokolási hibának, vagyis az EK 253. cikk megsértésének minősülnek, amelynek szintén a Határozat megsemmisítését kell eredményeznie. Egyrészt ugyanis a felpereseknek, valamint Szászországnak és a Németországi Szövetségi Köztársaságnak a Határozat alapján meg kellene tudnia határozni, hogy a szóban forgó intézkedés mely része minősül állami támogatásnak,

illetve mely része minősül támogatást nem képező kompenzációnak, másrészt pedig a Törvényszéknek a Határozat ellentmondásos jellege folytán nem áll módjában gyakorolni a felülvizsgálati jogkörét.

212 A Bizottság azon érvelésével szemben, mely szerint a közszolgáltatási feladatokhoz kapcsolódó költségek számszerűsítését függőben hagyhatta, a felperesek azt állítják, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 1. cikkében kifejezetten számszerűsítette az állítólagos támogatást, ezzel szemben nem vonta le a kompenzációs juttatásokat, amelyek létezését elismeri. Következésképpen nem meghatározó az a kérdés, hogy a felperesek számszerűsíthették-e az állítólagos támogatást.

213 Azon ítélkezési gyakorlattal kapcsolatban, mely szerint elegendő, ha a határozat azokat az adatokat tartalmazza, amelyek a címzettek számára lehetővé teszik, hogy a támogatás összegét túlzott nehézségek nélkül maguk határozzák meg, a felperesek azt állítják, hogy ezen ítélkezési gyakorlat alapján nem hagyható figyelmen kívül a Határozat ellentmondásos jellegére alapított kifogás. Ráadásul ez az ítélkezési gyakorlat kizárólag a kedvezőtlen határozatokra vonatkozik, a kedvező határozatokra nem, vagyis nem releváns. Mindazonáltal a felperesek érvelését támasztja alá, mivel a Határozat nem tartalmaz olyan ellentmondásmentes utalásokat, amelyek lehetővé tennék a címzettje vagy a felperesek számára, hogy túlzott nehézségek nélkül meghatározhassák a támogatás összegét. Következésképpen még egy nemzeti bíróság sem tudná a rá háruló feladatokat ellátni, hanem a Bizottság segítségét kellene kérnie. E lehetőség ugyanakkor nem orvosolja a megtámadott Határozat ellentmondásos jellegét.

214 Azon érvvel kapcsolatban, mely szerint a kompenzációs juttatásokra csak az eljárás kései szakaszában hivatkoztak, nem igazolja ellentmondásos határozat meghozatalát. Egyrészt ugyanis a felpereseknek erre nem volt semmilyen befolyása, másrészt pedig a szóban forgó információkat hónapokkal a Határozat meghozatala előtt átvették az ügyiratba, így azokat figyelembe lehetett volna venni. Még ha ezeket az információkat csak rövid idővel a Határozat meghozatala előtt adták volna elő, a Bizottság akkor is

köteles lett volna megfelelő formában lefolytatni az eljárást, adott esetben pedig kiegészítő kutatásokat végezni, mivel semmilyen határidő nem kötötte őt.

215 A Bizottság mindenekelőtt azt állítja, hogy a közszolgáltatási feladatokhoz kapcsolódó költségek számszerűsítését függőben hagyhatta, mivel e számszerűsítés nem befolyásolta a vizsgálatát. Így bármi is lenne a német hatóságok által hivatkozott költségeknek az említett feladatok finanszírozása szempontjából elfogadható része, a Bizottság a finanszírozás ellen nem emelt volna kifogást. Nem kellett tehát véglegesen meghatároznia, hogy ez az állami finanszírozás mennyiben nem minősült állami támogatásnak, illetve mennyiben minősült engedélyezett állami támogatásnak.

216 A Bizottság ezt követően emlékeztet arra, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint egyetlen uniós jogi rendelkezés sem követeli meg, hogy amikor a Bizottság elrendeli a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánított támogatás visszatéríttetését, meghatározza a visszatérítendő támogatás pontos összegét. Elegendő, ha a határozat azokat az adatokat tartalmazza, amelyek a címzettek számára lehetővé teszik, hogy a támogatás összegét túlzott nehézségek nélkül maguk határozzák meg. Márpedig, ha még a jogellenes támogatás esetében sem kötelező, hogy a határozat megjelölje a támogatás pontos összegét, e kötelezettség a kedvező határozat esetében sem állhat fenn.

217 Másfelől a Bizottság hangsúlyozza, hogy a német hatóságok csak az eljárás kései szakaszában állították, hogy az állami finanszírozás jelentős része közhatalmi jogkörök gyakorlásához kapcsolódó feladatok ellátására irányult. Ezért a költségekre vonatkozó, az említett hatóságok által bemutatott számítás teljes körű elemzése késleltette volna a Határozat elfogadását.

218 Ezenkívül a Bizottság elismeri, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság által engedélyezett jogellenes támogatások esetében a nemzeti bíróság köteles kamatfizetést elrendelni a támogatás nyújtása és annak a Bizottság általi engedélyezése közötti időszakra. Így a nemzeti bíróságnak ahhoz, hogy e feladatát teljesíteni tudja, képesnek kell lennie a támogatás azon részének számszerűsítésére, amely jogellenes, viszont a közös piaccal összeegyeztethető. Ilyen esetben ugyanakkor az EK 10. cikkből eredő kölcsönös segítségnyújtási elvnek, valamint a nemzeti bíróságok és a Bizottság állami támogatások terén folytatott együttműködéséről szóló közleménynek (HL 1995. C 312., 8. o.) megfelelően a Bizottsághoz fordulhat annak érdekében, hogy tőle kapjon segítséget. Emellett az ítélkezési gyakorlatban kialakított, a nemzeti bíróságok és a Bizottság közötti hatáskörmegosztásnak megfelelően elegendő, ha a Bizottság megjelöli a releváns kritériumokat, mint azt a Határozatban is tette. Ezzel szemben nem várható el, hogy a kedvező határozatában részletesen megállapítsa, hogy a folyósított teljes összegből mekkora rész minősül jogellenes, viszont a közös piaccal összeegyeztethető támogatásnak, sőt meghatározza a támogatás túl korai nyújtása címén beszedendő kamatok összegét.

219 E feltételek mellett a Határozat nem ellentmondásos, mivel a Bizottság arra szorítkozhat, hogy a közös piaccal összeegyeztethető nyújtott támogatás legmagasabb összegét, vagyis a 350 millió eurót jelölje meg, anélkül hogy véglegesen meg kellene határoznia, hogy ezen összeg bizonyos részei mennyiben tekinthetők úgy, hogy nem minősülnek támogatásnak.

220 A Bizottság hozzáteszi, hogy ha a Határozat rendelkező részét a preambulumbekezdéseit figyelembe véve értelmezzük, nyilvánvaló, hogy a Bizottság a déli pálya rendezésére legfeljebb 350 millió euró összegű támogatást engedélyezett. A Határozat teljes körű olvasata tehát semmilyen kétséget nem hagy annak rendelkező része felől. Vagyis a felperesek által tapasztalt nehézségek nem a Határozat értelmezésével kapcsolatosak, hanem azzal a kérdéssel, hogy a nemzeti bíróságok előtti esetleges eljárások keretében a Bizottságnak pontosan számszerűsítenie kell-e a tőkejuttatás azon részét, amely nem minősül állami támogatásnak. Márpedig a Bizottság elutasítja e feltételezést az

uniós bíróságok és a nemzeti bíróságok közötti feladatmegosztás, valamint azon ítélkezési gyakorlat folytán, mely szerint a Bizottság még a kedvezőtlen határozatok esetében sem köteles számszerűen meghatározni a visszatérítendő támogatás összegét.

221 Végül a Bizottság abból kiindulva, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban megvizsgálta az FLH vállalkozási minőségét, ebből következően pedig az EK 87. cikk (1) bekezdésének alkalmazhatóságát, valamint hivatkozott a magánbefektetői teszt alkalmazhatóságára, vitatja azt az érvet, mely szerint a felperesek a Határozat elfogadása előtt rendelkezésre bocsátották a megfelelő információkat. Ha a Bizottság az eljárás e szakaszában foglalkozott volna e kérdéssel, ez az eljárás elhúzódását eredményezte volna. A Bizottság azon megjegyzéssel kapcsolatban, mely szerint őt nem kötik kötelező határidők, hangsúlyozza, hogy főszabály szerint a lehető legrövidebb időn belül igyekszik határozatot hozni.

A Törvényszék álláspontja

222 Emlékeztetni kell arra, hogy valamely határozat indokolásának ellentmondásos jellege akkor képezi az EK 253. cikkből eredő kötelezettségnek a szóban forgó jogi aktus érvényességét érintő megsértését, ha bizonyítást nyer, hogy ezen ellentmondás miatt a jogi aktus címzettje részben vagy egészben nem tudja megismerni a határozat valódi indokait, e ténynél fogva pedig a jogi aktus rendelkező része részben vagy egészben nélkülözi a jogi alátámasztást (a Törvényszék T-65/96. sz., Kish Glass kontra Bizottság ügyben 2000. március 30-án hozott ítéletének [EBHT 2000., II-1885. o.] 85. pontja).

223 Ezenkívül valamely aktusnak egyedül a rendelkező része válthat ki kötelező joghatásokat (lásd ebben az értelemben a Bíróság C-355/95. P. sz., TWD kontra Bizottság ügyben 1997. május 15-én hozott ítéletének [EBHT 1997., I-2549. o.] 21. pontját, valamint a Törvényszék T-251/00. sz., Lagardère és Canal+ kontra Bizottság ügyben 2002. november 20-án hozott ítéletének [EBHT 2002., II-4825. o.] 67. pontját).

224 Jelen esetben meg kell állapítani, hogy a Határozat 1. cikke szerint a Németországi Szövetségi Köztársaság által a lipcse-hallei repülőtéren az új déli pálya és az ahhoz kapcsolódó repülőtéri infrastruktúra építéséhez nyújtani kívánt, 350 millió euró összegű állami támogatás az EK 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerint a közös piaccal összeegyeztethető.

225 Meg kell állapítani, hogy a Bizottság a Határozat (12) preambulumbekezdésében kifejtette, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás megindításakor azzal számolt, hogy az új déli pálya megépítését 350 millió euró értékben állami tőkejuttatásból finanszírozzák. Ezenkívül, miután a Határozat (180) preambulumbekezdésében emlékeztetett arra, hogy az olyan funkciók finanszírozása, amelyek a közbiztonság és közrend feladatai közé tartoznak, vagy az azzal összefüggésben álló infrastruktúra nem valósít meg állami támogatást, a Bizottság a Határozat (182) preambulumbekezdésében elismerte, hogy jelen esetben bizonyos költségek az állami hatáskörbe tartozó feladatok körébe esnek. E költségek biztonsági és rendőrségi funkciókra, a tűzvédelmi intézkedésekre és a közbiztonságra, az üzembiztonságra, a német meteorológiai szolgálatra és a légi irányításra vonatkoznak. Így a Bizottság a Határozat (183) preambulumbekezdésében megállapította, hogy mindaddig, amíg ezek az intézkedések az állami hatáskörbe tartozó feladatok körébe esnek, a kérdéses költségeket nem lehet az EK 87. cikk (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősíteni. Ezzel összefüggésben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy még ha el is fogadná a német hatóságok azon érvelését, mely szerint a költségek semmiképpen sem minősülnek állami támogatásnak, e mérlegelés semmilyen módon nem érintené a jelen ügy kimenetelét, továbbá még akkor is engedélyezett támogatásról lenne szó, ha e költségek állami támogatásnak minősülnének. Ezért a Bizottság úgy ítélte meg, hogy e kérdésről nem szükséges véglegesen állást foglalni.

226 E feltételek mellett meg kell állapítani, hogy a Bizottság annak ellenére, hogy a Határozat (182) és (183) preambulumbekezdésében elismeri, hogy a tőkejuttatással érintett bizonyos költségek az állami hatáskörbe tartozó feladatok körébe esnek, vagyis nem lehetett azokat az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásoknak

minősíteni, a Határozat 1. cikkében azt állapította meg, hogy a tőkejuttatás teljes egészében állami támogatást képezett.

227 Kétségtelen, hogy egyetlen uniós jogi rendelkezés sem írja elő a Bizottság számára, hogy amikor elrendeli a közös piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánított valamely támogatás visszatéríttetését, megjelölje a visszatérítendő támogatás pontos összegét. Elegendő, ha a Bizottság határozata azokat az adatokat tartalmazza, amelyek a címzettek számára lehetővé teszik, hogy a támogatás összegét túlzott nehézségek nélkül maguk határozzák meg (lásd ebben az értelemben a Bíróság 102/87. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben 1988. július 13-án hozott ítéletének [EBHT 1988., 4067. o.] 33. pontját).

228 Ugyanakkor anélkül, hogy szükséges lenne megvizsgálni, hogy ez az elv akkor is irányadó-e, ha a Bizottság a támogatást a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja, meg kell állapítani, hogy ha a Bizottság úgy dönt, hogy a határozat rendelkező részében feltünteti az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás összegét, köteles annak pontos összegét megjelölni.

229 Ha a Bizottság a jogellenes támogatást az EK 87. cikk alapján a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító végleges határozat rendelkező részében megjelöli e támogatás összegét, ezen összeg pontossága annál is inkább fontos, hogy befolyásolhatja azon kamatok összegét, amelyeket a kedvezményezettnek adott esetben fizetnie kell. Az uniós jog alapján ugyanis annak a nemzeti bíróságnak, amely előtt adott esetben eljárást indítanak, köteleznie kell a támogatás kedvezményezettjét, hogy a jogellenességgel érintett időszak vonatkozásában fizessen kamatot (a fenti 60. pontban hivatkozott CELF-ügyben hozott ítélet 55. pontja). Márpedig e kamat összege elsősorban magának az állami támogatásnak az összegétől függ. A szóban forgó kamatokat ugyanis az EK 87. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás teljes összege alapján, vagyis nem csupán a jogellenes támogatás összegének azon része alapján kell számítani, amelyet a Bizottság a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánított. Másfelől jelen ügyben a felperesek a tárgyaláson akként nyilatkoztak, hogy a jogellenességgel érintett időszak vonatkozásában a Határozat 1. cikkében megjelölt 350 millió euró teljes összege után fizettek kamatot.

230 Márpedig az állami támogatásnak a Határozat 1. cikkében megjelölt összege a Határozat (182) és (183) preambulumbekezdésében foglalt indokokra tekintettel tévesnek tűnik, mivel – mint az megállapítást nyert – e preambulumbekezdésekből következik, hogy a közszolgáltatási feladatok fedezésére szolgáló összegek nem minősülnek állami támogatásnak, azokat tehát le kell vonni az állami támogatásnak minősített tőkejuttatás teljes összegéből, vagyis a 350 millió euróból.

231 El kell utasítani a Bizottság azon érvét, mely szerint a német hatóságok csak az eljárás kései szakaszában adták elő, hogy az állami finanszírozás jelentős része közhatalmi jogkörök gyakorlásához kapcsolódó feladatok ellátására irányult. Egyrészt ugyanis a Határozat (183) preambulumbekezdéséből kifejezetten következik, hogy a Bizottság határozottan úgy ítélte meg, hogy nem kellett állást foglalnia abban a kérdésben, hogy az egyes költségek finanszírozása állami támogatásnak minősül-e, mégpedig azért, mert ha fel is tételezzük, hogy annak minősül, engedélyezett támogatásról van szó. Ezzel szemben nem hivatkozott az adatok késedelmes közlésére. Másrészt, mint azt a felperesek is állították, és mint az a 659/1999 rendelet 13. cikkének (2) bekezdéséből is következik, a Bizottságot a jelenlegihez hasonló jogellenes támogatás fennállása esetén nem köti semmilyen, a határozathozatalra vonatkozó kötelező vagy tájékoztató jellegű határidő.

232 Másfelől nem lehet helyt adni a Bizottság azon érvelésének, mely szerint, ha a Határozat rendelkező részét a preambulumbekezdéseit figyelembe véve értelmezzük, nyilvánvaló, hogy a Bizottság a déli pálya rendezésére legfeljebb 350 millió euró összegű támogatást engedélyezett. Mint ugyanis az az eddigiekből következik, jelen esetben nem a közös piaccal összeegyeztethető támogatás összegének, hanem konkrétan a támogatás összegének megismerése a releváns kérdés. Márpedig a Határozat (182) és (183) preambulumbekezdésének, valamint 1. cikkének olvasata alapján a fenti 226. pontban megállapított ellentmondást lehet felfedezni, vagyis a Bizottság téved, amikor úgy ítéli meg, hogy a Határozat a rendelkező részének tartalmával kapcsolatban nem hagy semmilyen kétséget. Mindazonáltal, mivel a Határozat rendelkező része világos és egyértelmű, amennyiben a szóban forgó támogatás összegét 350 millió euróban határozza meg, e rendelkező részt nem szükséges a Határozat indokolására tekintettel értelmezni. Kizárólag abban az esetben lehet ugyanis a határozat rendelkező részét az indokolás alapján értelmezni, ha a rendelkező részben használt

kifejezések nem egyértelműek (a Törvényszék T-59/99. sz., Ventouris kontra Bizottság ügyben 2003. december 11-én hozott ítéletének [EBHT 2003., II-5257. o.] 31. pontja).

233 Az eddigiekből következik, hogy a Határozat 1. cikkét meg kell semmisíteni abban a részében, amelyben az a Németországi Szövetségi Köztársaság által a lipcse-hallei repülőtéren az új déli pálya és az ahhoz kapcsolódó repülőtéri infrastruktúra építéséhez nyújtani kívánt állami támogatás összegét 350 millió euróban határozza meg.

A költségekről

234 Az eljárási szabályzat 87. cikkének 2. §-a szerint a Törvényszék a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Másfelől az eljárási szabályzat 87. cikke 3. §-ának első bekezdése akként rendelkezik, hogy részleges pernyertesség esetén, illetve kivételes okból a Törvényszék elrendelheti a költségeknek a felek közötti megosztását vagy azt, hogy a felek mindegyike maga viselje saját költségeit. Végül az eljárási szabályzat 87. cikke 4. §-ának első és harmadik bekezdése alapján, egyrészt az eljárásba beavatkozó tagállamok maguk viselik saját költségeiket, másrészt a Törvényszék elrendelheti, hogy a beavatkozó maga viselje saját költségeit.

235 Jelen esetben, mivel a T-443/08. sz. ügy felperesei pervesztesek lettek, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell őket a saját költségeik, valamint a Bizottság ezen ügyben felmerült költségeinek viselésére.

236 Mivel a T-455/08. sz. ügy felperesei részben pervesztesek lettek, a Törvényszék megítélése szerint a szóban forgó körülmények igazságos értékelése azt kívánja, hogy a felperesek maguk viseljék saját költségeiket.

237 Végül az eljárási szabályzat 87. cikke 4. §-ának első és harmadik bekezdése alapján az ADV és a Németországi Szövetségi Köztársaság maga viseli a T-443/08. és a T-455/08. sz. ügyben felmerült saját költségeit.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (nyolcadik tanács)

a következőképpen határozott:

1) A Törvényszék ítélethozatal céljából egyesíti a T-443/08. és a T-455/08. sz. ügyeket.

2) A Törvényszék a T-443/08. sz. ügyben benyújtott keresetet mint elfogadhatatlant elutasítja.

3) A Törvényszék a Németország által a DHL és a lipcse-hallei repülőtér javára tett intézkedésekről szóló, 2008. július 23-i 2008/948/EK bizottsági határozat 1. cikkét megsemmisíti abban a részében, amelyben az a Németországi Szövetségi Köztársaság által a lipcse-hallei repülőtéren az új déli pálya és az ahhoz kapcsolódó repülőtéri infrastruktúra építéséhez nyújtani kívánt állami támogatás összegét 350 millió euróban határozza meg.

4) **A Törvényszék a T-455/08. sz. ügyben a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.**

5) **A Törvényszék Freistaat Sachsent és Szász-Anhalt tartományt kötelezi saját költségeik és a T-443/08. sz. ügyben az Európai Bizottság részéről felmerült költségek viselésére.**

6) **A Törvényszék a Mitteldeutsche Flughafen AG-t és a Flughafen Leipzig-Halle GmbH-t kötelezi saját költségeik viselésére.**

7) **A Törvényszék a Bizottságot kötelezi a T-455/08. sz. ügyben felmerült saját költségeinek viselésére.**

8) **A Németországi Szövetségi Köztársaság és az Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) maga viseli a T-443/08. és a T-455/08. sz. ügyben felmerült saját költségeit.**

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Kihirdetve Luxembourgban, a 2011. március 24-i nyilvános ülésen.

Aláírások

Tartalomjegyzék

A jogvita előzményei ..... II - 1321

A határozat ..... II - 1324

A Határozat utáni tényállás ..... II - 1326

Eljárás ..... II - 1327

A felek kérelmei ..... II - 1329

Az elfogadhatóságról ..... II - 1330

A felek érvei ..... II - 1330

A Törvényszék álláspontja ..... II - 1334

Az ügy érdeméről ..... II - 1343

Az első, az EK 87. cikk (1) bekezdésének megsértésére alapított jogalapról ..... II - 1344

A felek érvei ..... II - 1344

A Törvényszék álláspontja ..... II - 1350

A második, arra alapított jogalapról, hogy az FLH nem lehet állami támogatások kedvezményezettje ..... II - 1361

A felek érvei ..... II - 1361

A Törvényszék álláspontja ..... II - 1363

A harmadik, arra alapított jogalapról, hogy az FLH nem minősíthető egyszerre az állami támogatás nyújtójának és kedvezményezettjének ..... II - 1366

A felek érvei ..... II - 1366

A Törvényszék álláspontja ..... II - 1367

A negyedik, a visszaható hatály tilalma, a jogbiztonság, a bizalomvédelem és az egyenlőség elvének megsértésére alapított jogalapról ..... II - 1370

A felek érvei ..... II - 1370

A Törvényszék álláspontja ..... II - 1373

Az ötödik, arra alapított jogalapról, hogy a 2005. évi iránymutatás sérti az elsődleges jogot ..... II - 1377

A felek érvei ..... II - 1377

A Törvényszék álláspontja ..... II - 1380

A hatodik, eljárási hibára alapított jogalapról ..... II - 1380

A felek érvei ..... II - 1380

A Törvényszék álláspontja ..... II - 1381

A hetedik, az EK-Szerződésből eredő hatáskörmegosztás megsértésére alapított jogalapról ..... II - 1384

A felek érvei ..... II - 1384

A Törvényszék álláspontja ..... II - 1386

A nyolcadik, az állítólagos támogatás összegére vonatkozó indokolás ellentmondásosságára és elégtelenségére alapított jogalapról ..... II - 1389

A felek érvei ..... II - 1389

A Törvényszék álláspontja ..... II - 1393

A költségekről ..... II - 1397