2024/3021

2024.12.9.

A BIZOTTSÁG (EU) 2024/3021 HATÁROZATA

(2024. szeptember 9.)

a Németország által a Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH és a Ryanair DAC javára végrehajtott SA.43260 (2018/C) számú intézkedésekről

(az értesítés a C(2024) 6468. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére [1], és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) A Deutsche Lufthansa AG (a továbbiakban: Lufthansa vagy a panaszos) 2015. november 3-án panaszt nyújtott be a Bizottsághoz, amelyben azt állította, hogy Németország Rajna-vidék–Pfalz német *szövetségi tartomány* regionális hatóságain keresztül végrehajtott bizonyos, állítólagosan állami támogatásnak minősülő intézkedéseket a Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (a továbbiakban: FFHG), a Frankfurt-Hahn repülőtér üzembentartója, valamint a Frankfurt-Hahn repülőtéren folytatott műveletei tekintetében a Ryanair DAC (a továbbiakban: Ryanair) javára.

(2) A Bizottság 2018. október 26-i levelében tájékoztatta Németországot arról, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás megindításáról döntött bizonyos intézkedésekre vonatkozóan [2] (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). Németország 2019. február 5-én nyújtotta be észrevételeit az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban.

(3) Az eljárás megindításáról szóló határozatnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában történt, 2019. szeptember 13-i közzétételével a Bizottság felszólította az érdekelt feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket az említett intézkedésről.

(4) A Bizottsághoz észrevételek érkeztek az érdekelt felektől, azaz a Lufthansától 2019. július 3-án, a Ryanairtől 2019. október 25-én, és az FFHG-tól 2019. október 31-én.

(5) A 2021. november 15-i, 2021. december 15-i, és 2024. március 28-i levelével Németország további információkat küldött a Bizottságnak. 2019 és 2023 között a Lufthansa további írásbeli információkat nyújtott be.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. Az intézkedések kedvezményezettjei

(6) Az intézkedések kedvezményezettjei az FFHG és a Ryanair.

[1] HL C 310., 2019.9.13., 5. o.
[2] A Bizottság határozata (2018. október 26.) az SA.43260 (2015/FC) – Németország – A Frankfurt Hahn repülőtér és a Ryanair számára nyújtott állítólagos támogatás ügyről (HL C 310., 2019.9.13., 5. o.).

2.1.1. *FFHG*

(7) Az eljárás megindításáról szóló határozatban ((13) és (14) preambulumbekezdés) leírtak szerint a Frankfurt-Hahn repülőtér Rajna-vidék–Pfalz német *szövetségi tartományban* található, Frankfurt am Main városától mintegy 120 kilométerre nyugatra. 1992-ig az Amerikai Egyesült Államok katonai légi támaszpontja volt, majd átalakították személy- és teherszállítás céljára egyaránt szolgáló polgári repülőtérré. A Frankfurt-Hahn repülőtér olyan működési engedéllyel rendelkezik, amely lehetővé teszi számára, hogy a hét minden napján napi 24 órában üzemeljen.

(8) A Frankfurt-Hahn repülőteret az FFHG üzemelteti. Az FFHG-t 2001-ben hozták létre. Kezdetben a Flughafen Frankfurt/Main GmbH (a továbbiakban: Fraport) rendelkezett az FFHG részvényeinek többségével, és Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* volt a kisebbségi részvényes. 2005 januárjában Hessen szövetségi tartomány is kisebbségi részvényessé vált.

(9) 2005 januárjától 2008. december 31-ig az FFHG részvényesei így a Fraport (65 %-os részesedés), Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* (17,5 %-os részesedés) és Hessen szövetségi tartomány (17,5 %-os részesedés) voltak.

(10) 2009. január 1-jei hatállyal Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* felvásárolta az FFHG-t azáltal, hogy megszerezte a Fraporttól a 65 %-os, irányítást biztosító részesedést. E felvásárlást követően az FFHG két fennmaradó részvényese Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány (82,5 %-os részesedés) és Hessen szövetségi tartomány (17,5 %-os részesedés) voltak.

(11) 2017. március 1-jén Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* részvényvásárlási megállapodást írt alá, amely 2017. augusztus 9-én került lezárásra, és amellyel eladta az FFHG-ben fennálló 82,5 %-os részesedését a HNA Airport Group GmbH-nak, a világszerte tevékenységet folytató kínai HNA csoport vállalatcsoportjának (a továbbiakban: HNA csoport). Az FFHG-ben fennálló további 17,5 %-os részesedés továbbra is Hessen szövetségi tartomány tulajdonában van.

(12) Az FFHG 2021 októberében fizetésképtelenséget jelentett.

(13) Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat ((15)–(17) preambulumbekezdése) kifejti, a Frankfurt-Hahn repülőtérről induló utasforgalmat főként diszkontjáratok adják. Ami a személyszállítást illeti, a Frankfurt-Hahn repülőtérről működő fő légitársaság a Ryanair.

(14) 1998 és 2007 között a Frankfurt-Hahn repülőtér utasszáma évi mintegy 39 000 utasról évi körülbelül 4 millió utasra nőtt. 2007 és 2019 között az utasforgalom fokozatosan évi közel 1,5 millió utasra csökkent.

(15) Az utasszállító járatokon kívül a Frankfurt-Hahn repülőtérre érkező és onnan induló teherszállító járatokat is üzemeltetnek. 2019-ben mintegy 171 000 tonna légi árut szállítottak a Frankfurt-Hahn repülőtéren keresztül. A 2011-es csúcsévben mintegy 286 000 tonnát szállítottak.

2.1.2. *Ryanair*

(16) A Ryanair egy 1984-ben alapított ír diszkont légitársaság. 2019-ben a Ryanair mintegy 142 millió utast szállított, és több mint 200 repülőteret szolgált ki.

2.2. **A vitatott intézkedések**

2.2.1. *Az FFHG-vel kapcsolatos intézkedések*

2.2.1.1. A Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány által az FFHG-nek nyújtott garancia

(17) Németország szerint a Haitec AG (a továbbiakban: Haitec) ([3]), egy 2008-ban alapított légijármű-karbantartó társaság, úgy döntött, hogy 2013-ban állandóbb jellegű légijármű-karbantartási szolgáltatások nyújtása céljából a Frankfurt-Hahn repülőtéren telepedik le, és különösen a nagyobb légi járművek karbantartására is kiterjeszti a repülőtéri kínálatát. E célból a Haitec 2013. december 20-án mintegy 7,7 millió EUR-ért földterületet vásárolt az FFHG-től azzal a céllal, hogy nagyobb karbantartó csarnokot építsen ezen a földterületen. A csarnok megépítése 2016 őszén fejeződött be, amelybe a Haitec körülbelül 40 millió EUR-t fektetett be, amely összeg jelentősen meghaladja az eredetileg tervezett összeget.

([3]) Jelenleg HAITEC Aircraft Maintenance GmbH.

(18) Az FFHG és a Haitec közötti földterület-adásvételi szerződésről szóló tárgyalások utolsó szakaszában a Haitec kérte, hogy a szerződésbe foglaljanak bele elállási jogot, amelyet Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* garanciájának kellett fedeznie.

(19) Ezen elállási jog szerint a Haitec egy körülbelül 15 éves időszak alatt (2028. december 31-ig) elállhat az adásvételi szerződéstől, ha az alábbi három körülmény egyike fennáll:

a) az FFHG vagy jogutódjai elveszítik a Frankfurt-Hahn repülőtér üzemeltetésére vonatkozó engedélyt;

b) a Frankfurt-Hahn repülőtér működése teljes mértékben megszűnik;

c) az FFHG fizetésképtelenné válik, és a repülőtér üzemeltetését nem folytatja másik üzemeltető.

(20) Abban az esetben, ha a Haitec gyakorolja elállási jogát, a Haitecnek vissza kell adnia a földterületet az FFHG-nek, és joga van ahhoz, hogy a vételár 80 %-át 6,2 millió EUR összegben megkapja. Mivel a (19) preambulumbekezdésben felsorolt, elállásra okot adó három körülmény bármelyikének fennállása esetén az FFHG nagy valószínűséggel nem tudna 6,2 millió EUR-t visszafizetni a Haitecnek, a Haitec biztosítékot kért követelésének kifizetésére. Ezért 2014. február 20-án a Haitec Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománytól* garanciavállalásban (*Bürgschaftserklärung*) részesült, amelyben a tartomány kötelezettséget vállal arra, hogy 6,2 millió EUR-t fizet a Haitecnek abban az esetben, ha az a (19) preambulumbekezdésben felsorolt körülmények valamelyikének bekövetkezése esetén eláll a földterület-adásvételi szerződéstől.

(21) A német hatóságok kifejtették, hogy e garancia nyújtásáért az FFHG évi 2,56 %-os díjat fizet Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománynak* a garancia 6,2 millió EUR összege után. A garancia díját [a tanácsadó cég] állapította meg. [A tanácsadó cég] a Moody RiskCalc eszközét használta, és a repülőtér 2012-es ellenőrzött pénzügyi kimutatásai alapján az FFHG pénzügyierő-besorolását egy évre […]-ra, 5 évre pedig […]-ra becsülte. Ennek alapján [a tanácsadó cég] a piacnak megfelelő éves garanciadíjak tartományát 1,51 %-tól 2,56 %-ig terjedő tartományra becsülte. Az FFHG és a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* a becsült tartomány felső határát vette alapul, és évi 2,56 %-os (körülbelül 158 000 EUR) garanciadíjban állapodott meg. A garanciára vonatkozó szabályok nem rendelkeznek a garanciadíj kiigazításáról.

2.2.1.2. Egy telek „két ízben történő” értékesítése az FFHG által

(22) 2014 novemberében az FFHG [10–25] millió EUR-t kapott egy ingatlanügyletért, amelynek keretében az FFHG két földterületet – a „campus” telket és a „lakáscélú” telket – értékesített Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* részére (a továbbiakban: 2014. évi adásvételi szerződés). Az FFHG a „lakáscélú” telket illetően a 2014. évi adásvételi szerződéstől való elállási jogot tartott fenn. A 2014. évi adásvételi szerződés előírta, hogy az elállási jog gyakorlása esetén az eladási árnak új szakértői véleményen kell alapulnia. Ezen ingatlanügylet keretében Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* 29 új munkahelyet teremtett a Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuungnál (a továbbiakban: LBB), amelyeket főként (de nem kizárólag) az FFHG-től érkező munkavállalókkal töltöttek be. A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban arra a következtetésre jutott, hogy a 2014. évi adásvételi szerződés realizálására piaci értéken került sor. Ez a következtetés az Osteifel-Hunsrück terület ingatlanértékeivel foglalkozó szakértői bizottság Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által megrendelt szakértői véleményén alapult, amelyet a Szerkezeti és Jóváhagyási Igazgatóság – Észak (a továbbiakban: SGD Nord) jelentése egészített ki.

(23) 2015-ben az FFHG közbeszerzési eljárást indított a „lakáscélú” telek értékesítésére. Az ADC Airport Harbour Investment GmbH (a továbbiakban: ADC) 1,25 millió EUR összegű ajánlatot nyújtott be.

(24) Ezt követően Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* megindította a Frankfurt-Hahn repülőtérre irányuló privatizációs eljárást. A nyertes ajánlattevő, a Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd. (a továbbiakban: SYT) olyan ajánlatot tett, amely a „campus” és a „lakáscélú” telket foglalta magában. Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* az ADC ajánlatát használta a „lakáscélú” telek indikatív piaci áraként, és e telek árát az SYT-tel kötött privatizációs szerződésben 1,25 millió EUR-ban határozta meg. Az SYT-vel a privatizációs szerződést 2016. június 2-án kötötték meg. Annak érdekében, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* a privatizáció keretében a „campus” és a „lakáscélú” telkeket együtt átruházhassa az SYT-re, az eredeti elképzelés szerint az FFHG lemondott volna a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománnyal* kötött 2014. évi adásvételi szerződéstől való elálláshoz fűződő jogáról. Az SYT azonban 2016. június 10-én nem fizette meg a privatizációs szerződés árát, és Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* 2016. július 6-án gyakorolta az SYT-nek történő értékesítés felmondására vonatkozó jogát.

(25) 2016. június 6-án az FFHG élt a 2014. évi adásvételi szerződéstől való elálláshoz fűződő jogával. Az elállási jog gyakorlását 2016. július 6-án közjegyzői okiratba foglalták. Az FFHG nem fizetett ellentételezést Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartománynak a „lakáscélú" telekkel kapcsolatos elállási jog gyakorlásáért. Németország kifejti, hogy ennek az az oka, hogy az Osteifel-Hunsrück terület ingatlanértékeivel foglalkozó szakértői bizottság 2014-es szakvéleménye, amelyet az SGD Nord jelentése egészített ki, a 2014. évi adásvételi szerződés alkalmazásában arra a következtetésre jutott, hogy a „lakáscélú" telken található épületek (egykori katonai laktanyák) lebontásának és a földterület ezt követő rehabilitációjának költségei e munkálatok elvégzése esetén drágábbak lennének, mint a földterület értéke. A szakértői vélemény kizárta a negatív piaci érték lehetőségét, és így a „lakáscélú" telek piaci értékét nulla EUR-ban állapította meg. Az FFHG a 2016. július 6-i szerződéssel 1,25 millió EUR-ért értékesítette a „lakáscélú" telket az ADC-nek. E szerződésnek három részes fele van: az ADC, az FFHG és Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány*, mivel a szerződés nemcsak a „lakáscélú" teleknek az FFHG által az ADC részére történő eladását foglalta magában, hanem a „campus" telek Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által az ADC részére történő eladását is.

(26) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kételyeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az, hogy az FFHG a „lakáscélú" telekkel kapcsolatban az elállási jogot Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* felé ellentételezés fizetése nélkül gyakorolta, piaci értéken történt-e (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (184)–(189) preambulumbekezdését), mivel Németország nem nyújtott be értékelést a földterületnek az elállási jog gyakorlásának időpontjában tulajdonított értékéről, annak ellenére, hogy a 2014. évi adásvételi szerződés előírta, hogy az elállási jog gyakorlása esetén az eladási árnak új szakértői véleményen kell alapulnia.

2.2.2. *A Ryanairrel kapcsolatos intézkedések*

2.2.2.1. Marketingtámogatás a Ryanairnek

A 2005. évi marketingmegállapodás

(27) 2005. november 4-én Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* és a Ryanair marketingmegállapodást kötött (a továbbiakban: 2005. évi marketingmegállapodás), amely 2016 végéig volt érvényben. A megállapodást kizárólag a *szövetségi tartomány* kötötte meg, az FFHG-től függetlenül, amely nem volt részes fele a marketingmegállapodásnak. A marketingmegállapodás megkötésének időpontjában a *szövetségi tartomány* csak 17,5 %-os részesedéssel rendelkezett az FFHG-ben, míg a részvények 65 %-a a Fraport tulajdonában volt, amely nem áll Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* ellenőrzése alatt.

(28) Megállapodás született arról, hogy a *szövetségi tartomány* által a Ryanairnek a 2005. évi marketingmegállapodás útján nyújtott finanszírozást a Ryanair által végzett marketing- és értékesítési tevékenységekre fogják felhasználni, amelyek Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* és a Ryanair közös turisztikai marketingjét szolgálják (az eljárás megindításáról szóló határozat (90) preambulumbekezdése). A Ryanair részére a kifizetéseket a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* turisztikai helyszíneit népszerűsítő promóciós tevékenységek megfelelő számlái alapján kellett teljesíteni. E marketingtevékenységek elvégzése céljára a Ryanair „marketingkoncepciót" dolgozott ki.

(29) A 2005. évi marketingmegállapodás értelmében a *szövetségi tartomány* a következőket vásárolta meg a Ryanairtől: i. a Ryanair honlapján elhelyezett, a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománybeli* turisztikai ajánlatokra mutató linkek (a marketingmegállapodás 1. cikke), ii. két oldal a Ryanair fedélzeti magazinjában (a marketingmegállapodás 2. cikke), és iii. a *tartomány* idegenforgalmi ágazatának javát szolgáló sajtókampány (a marketingmegállapodás 3. cikke). Ez utóbbi tekintetében a megállapodás meghatározza, hogy a Ryanairnek milyen összegben kell harmadik felektől hirdetési felületet vásárolnia a 2006 és 2010 közötti évekre (amely összeg a 2006. évre vonatkozó 160 000 EUR-tól, 2009-ben és 2010-ben [400 000–500 000] EUR-ig változott).

(30) A 2005. évi marketingmegállapodás előírja továbbá a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által a Ryanair részére teljesítendő kifizetéseket, amelyeknek – a megállapodás 7. cikke szerint – legalább 50 %-kal alacsonyabbnak kell lenniük, mint a Ryanair által az online marketingszolgáltatásokat igénybe vevő más ügyfeleknek felszámított árak. Ezenkívül a marketingmegállapodás 9. cikke előírja, hogy a Ryanair kötelezettséget vállal arra, hogy bizonyos számú légi járművet ([4]) a Frankfurt-Hahn repülőtéren bázisol, amelyeknek a száma a megállapodás által lefedett

([4]) A légi jármű valamely repülőtéren történő bázisolása azt jelenti, hogy a légi jármű általában éjszakára is ott marad a repülőtéren. Ez azt jelenti, hogy a légi járművet az adott repülőtérről több járat üzemeltetésére használják.

évek szerint változik (a megállapodás mellékletében meghatározottak szerint), mivel a megállapodás által meghatározott marketingintézkedések csak akkor eredményesek, ha megvalósul, hogy a régióba több beérkező turistát szállítanak. Ha a Ryanair nem bázisolja a megállapodás szerinti számú légi járművet a Frankfurt-Hahn repülőtéren, akkor Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* jogosult a marketingmegállapodás azonnali felmondására.

(31) Az alábbi táblázat tartalmazza a *szövetségi tartomány* által a Ryanairnek a 2005. évi marketingmegállapodás alapján évente teljesítendő kifizetéseket, valamint azoknak a légi járműveknek az éves számát, amelyekre vonatkozóan a Ryanair kötelezettséget vállal arra, hogy a Frankfurt-Hahn repülőtéren bázisolja:

1. táblázat

2005. évi marketingmegállapodás – a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által teljesítendő kifizetések és a Ryanair által a Frankfurt-Hahn repülőtéren bázisolandó légi járművek száma

Év	A Frankfurt-Hahn repülőtéren állomásoztatandó légi járművek száma	Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által a Ryanair részére teljesítendő kifizetés (EUR)
2006	8	[0–2 millió]
2007	10	[0–2 millió]
2008	12	[0–2 millió]
2009	14	[0–2 millió]
2010	16	[0–2 millió]
2011	17	[0–2 millió]
2012	18	[0–2 millió]
2013	18	[0–2 millió]
2014	18	[0–2 millió]
2015	18	[0–2 millió]
2016	18	[0–2 millió]

(32) A reklámkampányokért a különböző weboldalak által felszámított árak áttekintésén kívül Németország nem nyújtott be a szövetségi tartomány által készített részletes előzetes értékelést a 2005. évi marketingmegállapodásról, amely értékelés alátámaszthatná azt, hogy a megállapodás a piacnak megfelelő volt.

A 2017. évi marketingmegállapodás

(33) 2017. október 20-án Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány*, miután 2017 márciusában eladta a HNA csoportnak ([5]) az FFHG-ben fennálló részesedését, új marketingmegállapodást (úgynevezett „együttműködésen alapuló kampányról szóló megállapodást", a továbbiakban: 2017. évi marketingmegállapodás) kötött a Ryanairrel. E megállapodás 2017. október 1-jén lépett hatályba, és azt legfeljebb ötéves időtartamra kötötték. A szövetségi tartomány költségvetési korlátaitól függően a tartomány jogosult volt arra, hogy a legkorábban 2018. december 31-i hatállyal felmondja a megállapodást.

(34) Az új megállapodás előírta, hogy a *szövetségi tartomány* elvileg évi 1,2 millió EUR összegben éves marketingkifizetéseket teljesít a Ryanair részére. A 2017. október 1. és december 31. közötti időszakra az arányos kifizetést 350 000 EUR-ban rögzítették, 2018-ra pedig további legfeljebb 200 000 EUR összeget irányoztak elő (2018-ra összesen 1,4 millió EUR-t), amennyiben a 2017-re tervezett fel nem használt pénzeszközök megfelelő átcsoportosítására a *szövetségi tartomány* alkalmazandó költségvetési szabályaival összhangban került volna sor.

(35) A felek megállapodtak abban, hogy éves alapon részletes marketingkampányt határoznak meg, és meghatározzák annak értékét is. Az éves kifizetés összege legfeljebb 1,2 millió EUR-t tenne ki.

([5]) A HNA csoport egy kínai konglomerátum volt, amely főként a légi közlekedés és a turizmus területén tevékenykedik.

(36) A szerződés időtartamára a Ryanair vállalta, hogy évente legalább [100 000–200 000] olyan utast szállít a Frankfurt-Hahn repülőtérre, akik legalább egy éjszakát Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartományban* töltenek (a továbbiakban: légi turisták). Amennyiben a Ryanair nem éri el a [100 000–200 000] légiturista-létszámot, nem kell fizetni. Ha több mint [100 000–200 000], de kevesebb mint [100 000–200 000] légiturista-létszámot ér el, akkor csak az 1,2 millió EUR […] %-át kell kifizetni.

(37) Emellett a 2018. évi kampányterv olyan intézkedésekről rendelkezett, amelyek a közösségi médián, a Ryanair ügyfélkapcsolat-kezelési adatbázisán és weboldalain keresztül, valamint célzott hirdetéssel megteremtik és növelik a Rajna-vidék–Pfalz célállomással kapcsolatos tájékozottságot. Ezenkívül [0–1,2 millió] EUR értékben átfogó marketingkampányt terveztek mind a hagyományos médiacsatornák, mind a kifejezetten célzott digitális média felhasználásával.

(38) Németország azzal érvel, hogy a 2017. évi marketingmegállapodást a Frankfurt-Hahn repülőtér privatizációját követően kötötték meg, és hogy a megállapodásban részes felek piacgazdasági szereplőként jártak el, tiszteletben tartva az ilyen marketingmegállapodás megkötéséhez szükséges piaci feltételeket. Németország szerint Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* azon döntése, hogy a marketingmegállapodást a Ryanairrel köti meg, egy független szakértő által készített összehasonlító tanulmányon alapult, amely szerint a Ryanair kínálta a legjobb ár-érték arányt a *szövetségi tartomány* által keresett marketingszolgáltatások tekintetében. Az összehasonlító tanulmányon kívül Németország nem nyújtott be részletes előzetes értékelést a *szövetségi tartomány* által kötött marketingmegállapodásról, amely bizonyítaná, hogy az megfelelt a kereskedelmi magatartásnak és a piacgazdasági szereplő elvének.

2.2.2.2. 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások az FFHG és a Ryanair között

(39) Az FFHG és a Ryanair egy sor olyan megállapodást kötött, amelyek szabályozzák azokat a pénzügyi feltételeket, amelyek mellett a Ryanair a Frankfurt-Hahn repülőtéren működik. Az (EU) 2016/788 bizottsági határozatban ([6]) (a továbbiakban: Hahn I. határozat) a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az FFHG és a Ryanair között 2002-től és 2005-től létrejött, repülőtéri szolgáltatásokról szóló megállapodások (a továbbiakban: 2002. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás és 2005. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás) megfeleltek a piacgazdasági szereplő elvének, és ezért nem minősültek állami támogatásnak. A 2002. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást eredetileg 2017. február 13-ig kellett alkalmazni, a 2022. február 13-ig történő meghosszabbítás lehetőségével, a 2005. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást pedig eredetileg 2027-ig kellett alkalmazni.

(40) 2013. március 27-én azonban az FFHG és a Ryanair 3 évre (2013–2016) szóló, kísérőlevél formáját öltő megállapodást kötött (a továbbiakban: 2013. évi kísérőlevél-megállapodás vagy 2013. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás). Saját feltételei szerint a 2013. évi kísérőlevél-megállapodás „összefoglalja és felváltja a Frankfurt-Hahn repülőtérre érkező és onnan induló utasszállító légi járművek üzemeltetésére vonatkozó valamennyi korábbi megállapodást". Németország nem nyújtotta be a 2013. évi kísérőlevél-megállapodásnak a piacgazdasági szereplő elve szerinti értékelését. A 2013. évi kísérőlevél-megállapodás a Frankfurt-Hahn repülőtéren alkalmazandó szabványos földi kiszolgálási megállapodáshoz tartozó kísérőlevél. Nem tér el a repülőtéri díjszabástól, hanem inkább megerősíti annak alkalmazhatóságát. A légi közlekedési ágazatban bekövetkezett általános fejleményeknek megfelelően aktualizálja a Ryanairre alkalmazandó földi kiszolgálási szabályokat.

(41) 2015. március 8-án a 2013. évi kísérőlevél-megállapodáshoz csatolt, a földi kiszolgálásról szóló megállapodáshoz fűzött magyarázó jegyzet (a továbbiakban: 2015. évi magyarázó jegyzet vagy 2015. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás) révén a 2013. évi kísérőlevél-megállapodást a következő pontok szerint módosították: a) a 2013. évi kísérőlevél-megállapodás 2017. március 31-ig történő meghosszabbítása, b) előtéri jármű/karbantartó kisteherautó biztosítása a Ryanair számára, valamint c) adminisztratív iroda és a pótalkatrészek tárolására szolgáló tárolóhely biztosítása a Ryanair részére. Németország pontosította, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat (109) preambulumbekezdésében említett, a Frankfurt-Hahn repülőtérről nyitott, onnan induló, illetve oda érkező minden egyes új útvonalra vonatkozó, körülbelül 100 000 EUR összegű marketingtámogatás már szerepelt a 2002. évi Ryanair-megállapodásban. Németország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a 2015. évi magyarázó jegyzet alkalmazása során semmilyen esetben sem nyújtottak marketingtámogatást új útvonalra.

([6]) A Bizottság (EU) 2016/788 határozata (2014. október 1.) a Frankfurt Hahn repülőtér javára a 2009–2011 közötti pénzügyi intézkedésekkel kapcsolatban Németország által nyújtott SA.32833 (11/C) (korábbi 11/NN) számú állami támogatásról (HL L 134., 2016.5.24., 1. o.).

(42) 2016. szeptember 8–9-én az FFHG és a Ryanair 5 évre szóló új megállapodást kötött, amely 2017. április 1-jétől 2022. március 31-ig alkalmazandó. Ez a megállapodás a 2013. évi kísérőlevél-megállapodáshoz csatolt kísérőlevél (a továbbiakban: a 2016. évi 2. sz. kísérőlevél vagy a 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás) formáját ölti. A 2016. évi 2. sz. kísérőlevél, amely elsősorban azt határozza meg, hogy mely repülőtéri díjak milyen körülmények között alkalmazandók, módosítja a 2013. évi kísérőlevél-megállapodást, és felváltja a 2015. évi magyarázó jegyzetet.

(43) Németország szerint a 2016. évi 2. sz. kísérőlevél csak két ponton módosítja a 2013. évi kísérőlevél-megállapodást és a 2015. évi magyarázó jegyzetet:

a) a 2016. évi 2. sz. kísérőmegállapodás értelmében utasonként [...] EUR repülőtéri díj alkalmazandó, feltéve, hogy a Ryanair évente legalább […] utast szállít, míg korábban ez évi […] utastól volt alkalmazandó;

b) új marketingtámogatási rendszert vezet be, amelynek értelmében a felszálló utasok előző évi számát meghaladó számú utasra nem kellett repülőtéri díjakat kivetni.

2.2.2.3. Képzési támogatás a Ryanairnek

(44) A panaszos úgy véli – az FFHG 100 %-os tulajdonában lévő leányvállalat, a Hahn Campus Management GmbH (a továbbiakban: HCM) éves jelentései alapján –, hogy a HCM 2001 és 2002 között mintegy 1 685 millió EUR összegű képzési támogatásban részesült Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* hatóságaitól a munkanélküliek vagy a munkanélküliséggel fenyegetett személyek képzése céljára. Ezenkívül a HCM megbízta az a und o Gettmann Arbeitsmarkt- und Organizationsberatung nevű vállalatot (a továbbiakban: a und o Gettmann) az adminisztratív eljárás irányításával, nevezetesen az arra vonatkozó bizonyítékok összegyűjtésével, hogy a kifizetéseket a képzés tényleges végrehajtására használták fel (*Verwendungsnachweise*).

(45) A panaszos szerint a Ryanair képzési szolgáltatásokat nyújtott a HCM-nek a kabinszemélyzet és a pilóták képzési programja keretében, és e szolgáltatásokért díjazásban részesült. Ebben az összefüggésben a panaszos 4 millió EUR összeget említ. A panaszos egy újságcikket is idéz, amelyben egy szakértő becslése szerint a HCM programja keretében képzésben részesült pilóták és kabinszemélyzet mintegy 80–90 %-át végül a Ryanair foglalkoztatta. A panaszos azt állítja, hogy ismert tény volt, hogy a Ryanair munkavállalóinak maguknak kellett finanszírozniuk képesítésüket, és a Ryanair nem viselte a saját személyzete (mind a pilóták, mind a kabinszemélyzet) képzésének költségeit. A panaszos ezzel kapcsolatban idéz egy, a Ryanair 2003. évi honlapján szereplő, a kabinszemélyzet képzéséről szóló nyilatkozatot.

2.2.2.4. Kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint karbantartó csarnok finanszírozása a Ryanair javára

(46) A panaszos szerint az FFHG 2010-ben 9 millió EUR értékű képzési központot épített a Ryanair számára. A panaszos szerint a képzési központ legfeljebb 16 képzési teremmel és 70 hálószobával rendelkezik, és a Ryanair 2010 augusztusa óta használja a pilóták és a személyzet tagjainak képzésére.

(47) A panaszos továbbá úgy véli, hogy az FFHG 2010-ben karbantartó csarnokot épített, hogy azt a Ryanairnek bérbe adja, miközben a bérleti szerződés nem fedezte az FFHG költségeit. A panaszos szerint a karbantartó csarnokot két Boeing 737–800 légi jármű számára tervezték, amely a Ryanair által használt légijárműtípus. A panaszos szerint a karbantartó csarnok kifejezetten a Ryanair kérésére épült. E tekintetben a panaszos olyan sajtócikkekre hivatkozik, amelyek szerint a Ryanair több repülőtérrel is tárgyalásokat folytatott ilyen létesítmények építéséről.

(48) A panaszos úgy véli, hogy e csarnok megépítése érdekében az FFHG pályázatot tett közzé egy legfeljebb 8 millió EUR értékű koncessziós szerződésre. Annak a koncessziós szerződésnek az értéke azonban, amelyet az FFHG végül megkötött egy építőipari vállalattal a karbantartó csarnok megépítés céljából, 17,46 millió EUR volt. Az építőipari vállalat ezt követően 30 évre bérbe adta a karbantartó csarnokot az FFHG-nek. A panaszos azt állítja, hogy az FFHG 2011-ben 12,1 millió EUR-ért szerezte meg a karbantartó csarnok gazdasági tulajdonjogát, majd 2027-ig bérletbe adta a Ryanairnek összesen mintegy 8,3 millió EUR, bekerülési költség alatti áron.

(49) A panaszos úgy véli, hogy a „koncesszió” nem valódi koncesszió, mivel az építőipari vállalat nem azért működtette a csarnokot, hogy beruházási költségeit harmadik fél felhasználók által fizetett díjakból fedezze. Ehelyett az építőipari vállalat a beruházási költségek fedezése érdekében pusztán visszaadta bérbe a csarnokot az FFHG-nek 30 évre. Ezért *de facto* az FFHG viselte a karbantartó csarnok megépítésének pénzügyi kockázatát. Továbbá, mivel az FFHG 2011-ben mintegy 12,1 millió EUR-ért megszerezte a karbantartó csarnok gazdasági tulajdonjogát, és a Ryanairnek csak körülbelül 8,3 millió EUR bérleti díjat kellett fizetnie 2027-ig, a bérleti díj nem fedezte a költségeket, és így előnyhöz juttatja a Ryanairt.

2.3. **Az eljárás megindításának indokai**

(50) Az eljárás megindításáról szóló határozat azt a kérdést vetette fel, hogy a következő intézkedések tartalmaznak-e állami támogatást, és összeegyeztethetőnek tekinthetők-e a belső piaccal:

a) Az FFHG-nek nyújtott, esetlegesen támogatásnak minősülő intézkedésekkel kapcsolatban:

1. a Haitec repülőgép-karbantartó vállalat részére történt földterület-értékesítés tekintetében a Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány által az FFHG-nek nyújtott garancia; és
2. egy telek „két ízben történő” értékesítése az FFHG által;

b) a Ryanairnek nyújtott, esetlegesen támogatásnak minősülő intézkedésekkel kapcsolatban

1. a Ryanairnek nyújtott képzési támogatás;
2. a kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint a karbantartó csarnok finanszírozása;
3. a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* és a Ryanair közötti 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások; valamint
4. a 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások az FFHG és a Ryanair között.

2.3.1. *A Haitec repülőgép-karbantartó vállalat részére történt földterület-értékesítés tekintetében a Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány által az FFHG-nek nyújtott garancia*

(51) A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a 2,56 %-os garanciadíj az FFHG-nek nyújtott állami támogatásnak minősül, mivel úgy tűnt, hogy az nem tükröz piacorientált árat, és ezért úgy tűnt, hogy az nincs összhangban a piacgazdasági szereplő elvével. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy [a tanácsadó cég] valószínűleg alábecsülte a piaci referenciaértéket ([7]).

2.3.2. *Egy telek „két ízben történő” értékesítése az FFHG által*

(52) A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy azok a feltételek, amelyek mellett az FFHG 2016-ban gyakorolta elállási jogát a „lakáscélú” telekkel kapcsolatban, nem feleltek meg a piacgazdasági szereplő elvének. Az elállási jog Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartománynak nyújtott ellentételezés nélküli gyakorlása, miközben a „lakáscélú” telek az elállás gyakorlása után egy hónappal 1,25 millió EUR-ért értékesítésre került az ADC-nek, előzetesen gazdasági előnyt jelez ([8]).

(53) A Németországtól származó további információk hiányában a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a támogatás összeegyeztethető lenne-e a belső piaccal a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásokról szóló 2014. évi iránymutatás (a továbbiakban: 2014. évi légi közlekedési iránymutatás) ([9]) 5.1.2. szakaszában meghatározott kritériumok szerint ([10]).

2.3.3. *A Ryanairnek nyújtott képzési támogatás*

(54) A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a képzési támogatás a Ryanairnek nyújtott, a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül.

(55) A Bizottság előzetes észrevételei a következőket tartalmazták:

a) Attól, hogy a közpénzeket a munkanélküliség leküzdése céljából nyújtották, a szóban forgó képzési tevékenység még nem válik nem gazdasági jellegűvé.

([7]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (158) preambulumbekezdése.
([8]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (186)–(188) preambulumbekezdése.
([9]) A Bizottság közleménye – Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).
([10]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (326)–(330) preambulumbekezdése.

b) Úgy tűnik, hogy a HCM pusztán közvetítő Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* és a Ryanair között, amely a szövetségi tartomány Munkaügyi, Szociális, Családügyi és Egészségügyi Minisztériuma által nyújtott támogatásokat a Ryanairhez juttatja.

c) Nem egyértelmű, hogy a Ryanair számára kétszer fizettek-e a képzési szolgáltatások nyújtásáért, amint azt a panaszos állította, azaz egyszer a tanulók, egyszer pedig Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány*, vagy az állítólagos kifizetéseket olyan képzési költségek ellentételezésének kell-e minősíteni, amelyeket rendes esetben maga a Ryanair viselt volna, egy olyan helyzetben, amikor úgy tűnik, hogy a szóban forgó képzéseket követő személyek többségét felvette.

d) A Németországtól származó további információk hiányában a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a szóban forgó intézkedés az általános csoportmentességi rendelet ([11]) 31. cikke értelmében képzési támogatásnak minősülhet-e ([12]).

2.3.4. *A kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint a karbantartó csarnok finanszírozása*

(56) A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint a karbantartó csarnok finanszírozása a Ryanair számára nyújtott állami támogatásnak minősül. A Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó finanszírozás gazdasági előnyhöz juttatta a Ryanairt, mivel a Németország által benyújtott jövedelmezőségi elemzés számos kétséget vetett fel ([13]).

2.3.5. *A Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány és a Ryanair közötti 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások*

(57) A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy mindkét marketingmegállapodás a Ryanairnek nyújtott állami támogatásnak minősül, és összeegyeztethetetlen a belső piaccal. A Bizottság kétségbe vonta, hogy a marketingmegállapodások összeegyeztethetők a piacgazdasági szereplő elvével. A Bizottságnak kétségei merültek fel különösen azzal kapcsolatban, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* szert tehetne-e az említett megállapodásokból származó olyan nyereségelemre, amelyet egy feltételezett magánszereplő figyelembe venne annak értékelésekor, hogy megkösse-e ezeket a megállapodásokat ([14]).

(58) Ezenkívül a Bizottság aggodalmát fejezte ki amiatt, hogy a megállapodások fő célja nem az volt, hogy Rajna-vidék–Pfalz területének népszerűsítése céljából marketingszolgáltatásokat szerezzenek be, hanem az, hogy pénzügyileg támogassák a Ryanair Frankfurt-Hahnból induló és oda irányuló légi közlekedési műveleteit, hogy növeljék a repülőtér légi forgalmát.

2.3.6. *Az FFHG és a Ryanair közötti 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások*

(59) A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartományt* mint az FFHG többségi részvényesét bevonták az FFHG megállapodások megkötésére vonatkozó döntésébe, és a Bizottság kétségbe vonta, hogy egy nyereségességi várakozások által vezérelt piacgazdasági szereplő az FFHG-vel azonos helyzetben megkötötte volna a 2013. évi kísérőlevél-megállapodást, a 2015. évi magyarázó jegyzetet és a 2016. évi 2. sz. kísérőlevelet ([15]).

(60) Ami a 2016. évi 2. sz. kísérőlevelet illeti, a Bizottságnak kétségei merültek fel azzal kapcsolatban, hogy az megfelel-e a piacgazdasági szereplő elvének, különösen mivel azok a feltételezések, amelyeken az a PwC tanulmány alapul, amelyre Németország hivatkozik a *szövetségi tartomány* piacnak megfelelő viselkedése bizonyítása céljából, túl optimistának tűntek ([16]).

([11]) A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1. o.).
([12]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (230) preambulumbekezdése.
([13]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (264)–(267) preambulumbekezdése.
([14]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (233)–(252) preambulumbekezdése.
([15]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (277)–(291) preambulumbekezdése.
([16]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (287)–(290) preambulumbekezdése.

3. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

3.1. A panaszos észrevételei

3.1.1. *Az FFHG-vel kapcsolatos intézkedéseket illetően*

3.1.1.1. A Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány által az FFHG-nek nyújtott garancia

(61) Az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött észrevételeiben a Lufthansa azzal érvel, hogy a Bizottság tévesen vélte úgy, hogy a piacgazdasági szereplő elve alkalmazandó.

(62) Először is a Lufthansa azzal érvel, hogy a *szövetségi tartomány* nem magánbefektetőként járt el, mivel a konkrét helyzetben egyetlen magánszereplő sem bocsátana ki ilyen garanciát. A fizetési garancia lehívására akkor kerülne sor, ha 2024 előtt megszűnne a repülőtér működése. A Lufthansa azért emeli ki ezt a kockázatot, mert a Ryanairt nem terhelte arra vonatkozó szerződéses kötelezettség, hogy a Frankfurt-Hahn repülőtéren működjön, és lehetősége volt arra, hogy hirtelen elhagyja a repülőteret. 2008-ban a Ryanair már azzal fenyegetett, hogy elhagyja a repülőteret.

(63) Másodlagosan a Lufthansa azzal érvel, hogy még ha a piacgazdasági szereplő elve alkalmazandó lenne is, az FFHG által fizetett díj túl alacsony volt, és így az FFHG előnyhöz jutott.

(64) A Lufthansa vitatja a Németország és a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban a díj szintjének értékelése során követett megközelítést. A Lufthansa különösen a Bizottság azon megállapítását vitatja, amely szerint a piacnak megfelelő minimális díj 3,10 % lenne. Ez a megfontolás azon alapult, hogy az FFHG-t „hitelfelvevőként" kezelték, miközben a jelen ügyben a garancia inkább a Haitecnek a szerződés betartása érdekében fizetendő összeg fedezésére szolgálna, semmint egy kölcsön visszafizetésére. Ezért a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottsági közleményt (a továbbiakban: a referencia-kamatlábról szóló közlemény) ([17]) kell kiindulási alapként használni. A minimális díj így 7,98 %-ot tenne ki.

3.1.1.2. Egy telek „két ízben történő" értékesítése az FFHG által

(65) A Lufthansa azzal érvel, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban említett, a földterület értékesítésére vonatkozó szakértői véleményeket közigazgatási intézmények készítették. A Lufthansa úgy véli, hogy ezek nem minősülnek független szakértőnek. Ez az észrevétel azonban a 2014. évi adásvételi szerződésben szereplő eredeti eladási árra vonatkozik, és nem azokra a kétségekre, amelyek azzal kapcsolatban merültek fel, hogy az FFHG gyakorolta az eladástól való elállási jogát a „lakáscélú" telekkel kapcsolatban annak az ADC részére történő egy hónappal későbbi eladása összefüggésében. A Lufthansa egyetért ezekkel a kétségekkel, és azzal érvel, hogy az utóbbi előnyhöz juttatta az FFHG-t.

3.1.2. *A Ryanairrel kapcsolatos intézkedéseket illetően*

3.1.2.1. A Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány és a Ryanair közötti 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások

(66) A panaszos azzal érvel, hogy szokatlan, hogy egy közigazgatási szerv ilyen megállapodást köt. Az egyetlen érintett precedens a zweibrückeni repülőteret érintette, ahol a támogatást ténylegesen jogellenesnek és összeegyeztethetetlennek találták.

(67) A panaszos megjegyzi, hogy a marketingmegállapodás csak a Frankfurt-Hahn repülőtérre vonatkozik, nem Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány egészére.

(68) A Lufthansa szerint továbbá meg kell jegyezni, hogy legalább a 2008-as évre vonatkozóan Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* kétszer fizetett a Ryanairnek internetes linkekért: egyszer a zweibrückeni megállapodás, egyszer pedig a jelen esetben vizsgált 2005. évi marketingmegállapodás alapján.

(69) A panaszos továbbá vitatja, hogy a Ryanair valóban folytatott-e a *szövetségi tartomány* idegenforgalmi ágazatának javát szolgáló sajtókampányt. A külföldi látogatókat célzó 2015. évi idegenforgalmi stratégiát nem kell figyelembe venni a 2005. évi marketingmegállapodás értékelésekor.

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

(70) A panaszos továbbá vitatja, hogy a Frankfurt-Hahn repülőtéren állomásoztatandó légi járművek száma elérte a megállapodás szerintit, és azt állítja, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* a megállapodás ezen állítólagos megsértése ellenére sem mondta fel a megállapodást.

(71) A panaszos továbbá azt állítja, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* marketingköltségvetésének 30–50 %-át a Ryanairre költötték. Ez a döntés megkülönböztetést jelent a Ryanair javára, különös tekintettel arra, hogy a Ryanair a 2005., 2015., 2016. évi repülőtéri szolgáltatási szerződések alapján is, valamint más repülőterektől is részesült marketingtámogatásban.

3.1.2.2. Az FFHG és a Ryanair közötti 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások

(72) A panaszos úgy véli, hogy a repülőtéri szolgáltatási megállapodások az államnak tudhatók be, mivel Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* az FFHG többségi részvényeseként és a felügyelőbizottság tagjaként valószínűleg részt vett a megállapodások aláírásában.

(73) Ezenkívül egy hasonló helyzetben lévő magánbefektető figyelembe vette volna a megállapodás elsődleges gazdasági eredményét, nevezetesen a jelentős veszteséget, és tartózkodott volna ugyanezen megállapodás megújításától. A Bíróság C-300/16. sz. ügyben hozott ítéletével ([18]) összhangban minden olyan információt figyelembe kell venni, amely nem elhanyagolható módon befolyásolhatja a befektető döntéshozatali folyamatát.

(74) A Lufthansa továbbá azt állítja, hogy az FFHG tudomást szerzett az AT Kearney 2012. évi szakértői véleményéről, amely az FFHG jövedelmezőségét vagy annak hiányát értékelte. E szakértői vélemény ajánlása alapján az FFHG 2013 elején megkereste a Ryanairt, és kérte a díjak emelését. A Ryanair azonban csak néhány felületes változtatásról állapodott meg. Így az FFHG-nek nem kellett volna megkötnie a 2013. és 2015. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást, ha magánbefektetőként járt volna el.

(75) Ami a 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást illeti, a konkrét befektetői helyzet az FFHG számára némileg eltért a 2013. és 2015. évi megállapodások esetében fennállótól. A Lufthansa azt állítja, hogy az FFHG konkrét helyzetében egy észszerűen eljáró befektető nem kötötte volna meg a 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást, mivel azt a Ryanair nyomására, a repülőtér esetleges tulajdonosváltása és egy folyamatban lévő (negyedik) privatizációs eljárás közepette kötötték meg, a 2005. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás feltételeinél még előnyösebb feltételekkel, amelyek nem voltak elegendőek annak megakadályozásához, hogy az FFHG egészében véve jelentős veszteségeket termeljen az évek során.

(76) Ezenkívül nincsenek előrejelezhető vagy akár kiszámítható gazdasági paraméterek a magánbefektetői teszt elvégzéséhez, főként azért, mert a Ryanair nem vállalt semmilyen konkrét nagyságrendű tevékenységet a Frankfurt-Hahn repülőtéren.

(77) A Lufthansa megjegyzi továbbá, hogy a helyi parlamenti ülésekről vett idézetek, amelyek az FFHG felügyelőbizottságának tagjaival közölt információkat közvetítik, bizonyítják, hogy a megállapodás fő paramétereiről az FFHG vezetősége a Ryanair nyomására már 2016. július 28-án megállapodott. A PwC megvalósíthatósági tanulmánya azonban 2016 szeptemberi keltezésű. A Lufthansa ezért úgy véli, hogy ez megerősíti a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejezett kétségeket, miszerint a tanulmányt nem a 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás megkötése előtt készítették el. Ehelyett a tanulmány célja annak elkerülése volt, hogy az FFHG a privatizációs eljárás közepette fizetésképtelenséget jelentsen.

(78) Végezetül a Lufthansa azt állítja, hogy a 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások szerinti teljes támogatási összeg legalább 70 millió EUR-t tesz ki.

3.1.2.3. A Ryanairnek nyújtott képzési támogatás

(79) A Lufthansa úgy véli, hogy a Ryanair az állítólagos képzési támogatás kedvezményezettje, mivel a *szövetségi tartomány* azzal a céllal utalta át a kifizetéseket a HCM-nek, hogy továbbadja azokat a Ryanairnek.

([18]) A Bíróság 2017. szeptember 20-i ítélete, Európai Bizottság kontra Frucona Košice a.s., C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, 60. pont.

(80) A panaszos az állítólagos képzési támogatást az FFHG és a Ryanair közötti 2001. évi marketingmegállapodáshoz köti, és azzal érvel, hogy azok időben szorosan kapcsolódnak egymáshoz.

(81) A panaszos vitatja Németország azon állítását, hogy az állítólagos képzési támogatás nem gazdasági tevékenységre vonatkozik. A Lufthansa vitatja, hogy a képzési támogatás célja a munkanélküliek vagy a munkanélküliség által fenyegetett személyek képesítésszerzésének támogatása volt, és azt is, hogy ezért a tevékenységek Németország állításának megfelelően a munkaerőpiaci politikára vonatkoztak.

(82) A panaszos továbbá azt állítja, hogy a Ryanair nem viselte a személyzete képzésének költségeit.

(83) A panaszos különböző forrásokat használ fel az állítólagos képzési támogatás összegének meghatározására, különösen a HCM éves jelentéseit. A panaszos azt állítja, hogy a Ryanair pilótái és kabinszemélyzete képzésére kifizetett állami források körülbelül 2,9 millió EUR-t tettek ki, és így jelentősen meghaladták az eljárás megindításáról szóló határozatban feltételezett összeget. A HCM 2001. és 2002. évi éves jelentéseiből kiderül, hogy a HCM legalább 2 675 555,20 EUR-t kapott Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománytól*, amelyet később a panaszos szerint továbbadtak a Ryanairnek. A panaszos azt állítja, hogy a támogatás egy részét közvetlenül a Ryanairnek fizették ki olyan képzésekért, amelyeket a Ryanair állítólag maga teljesített a személyzetével. Egy másik részét a légi járatok személyzetének képzésére használták fel, akiket a későbbiek folyamán a Ryanair alkalmazott.

(84) A panaszos továbbá azzal érvel, hogy az állítólagos képzési támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal. Úgy véli, hogy az állítólagos képzési támogatás mentesülésének az általános csoportmentességi rendelet 31. cikke szerinti feltételei nem teljesülnek, és e tekintetben kifogásolja először is a támogatás átláthatóságának hiányát, másodszor a bejelentési küszöbérték túllépését, harmadszor pedig azt, hogy az általános csoportmentességi rendelet 31. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltétel nem teljesül, mivel az állítólagosan támogatott képzési tartalom kötelező képzési előírásokkal egyenértékű.

(85) Végezetül a panaszos vitatja a Németország által, a kereskedelmi okmányok német jog szerinti megőrzési időtartamával (10 év) kapcsolatban megfogalmazott kifogást. A panaszos 2011-ben benyújtott panaszában szolgált részletekkel az állítólagos képzési támogatásról a Bizottságnak. A Hahn I. határozat (2) és (3) preambulumbekezdésében kifejezetten kimondja, hogy a Bizottság 2011. március 18-án továbbította ezt a panaszt Németországnak. Németország ezért kilenc évvel a pénzeszközök 2002. évi kifizetése után értesült erről a problémáról, ezért a HCM vezetésének lett volna a feladata, hogy az érintett dokumentumokat megőrizze és tárolja. A panaszos hozzáteszi, hogy ilyen esetben úgy kell tekinteni, hogy Németország rendelkezett a dokumentumokkal, de azokat kérésre nem nyújtotta be a Bizottságnak. Ezért az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([19]) 15. cikkének (1) bekezdése értelmében a határozatot a rendelkezésre álló információk alapján kell meghozni.

3.1.2.4. A kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint a karbantartó csarnok finanszírozása.

(86) A panaszosnak a karbantartó csarnok építésének körülményeivel, valamint a kabinszemélyzet- és pilótaképző iskolával kapcsolatos észrevételei a 2011. március 4-i és 2016. június 9-i beadványaival kapcsolatosak. A panaszos megjegyzi különösen, hogy voltak olyan sajtóbeszámolók, amelyek szerint az FFHG kabinszemélyzeti és személyzeti képzési létesítményekbe történő befektetése 9 millió EUR-t tett ki. A panaszos továbbá különféle jelekre hivatkozik, többek között az FFHG akkori felügyelőbizottságával fennálló szervezeti kapcsolatokra, amelyek a vonatkozó megállapodások államnak való betudhatóságáról tanúskodnak.

(87) A panaszos továbbá azt állítja, hogy további megállapodások léteztek a Ryanair számára épített pilóta- és személyzetképzési létesítményekre vonatkozóan.

3.2. **A Ryanair észrevételei**

3.2.1. *A Ryanairnek nyújtott képzési támogatást illetően*

(88) A Ryanair az (EU) 2015/1589 rendelet 17. cikke szerinti, a visszafizettetésre vonatkozó jogvesztő határidőre hivatkozik, és azzal érvel, hogy az a támogatás utolsó, 2003-ban történt kifizetése óta már lejárt.

([19]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

(89) Ezenkívül a Ryanair rámutat arra, hogy Írországban az elévülési idő hat év, és hogy ezért a Ryanair ezen az időtartamon túl nem feltétlenül vezet nyilvántartást a megállapodásokról. A Ryanair ezért nem tud az ezzel az állítólagos támogatási intézkedéssel kapcsolatos információkra támaszkodni annak érdekében, hogy megvédje magát vagy, hogy bizonyítsa a támogatás hiányát vagy annak összeegyeztethetőségét. Az ezzel kapcsolatos bármely vizsgálat tehát a Ryanair védelemhez való jogának és megfelelő ügyintézéshez való jogának megsértését jelentené. Végül a Ryanair azzal érvel, hogy nem ő volt az állami támogatás kedvezményezettje, hanem ehelyett a HCM által megbízott a und o Gettmann tanácsadó cég volt a támogatás kedvezményezettje. Ellentmondás áll fenn a Bizottság azon megállapítása között, amely szerint a HCM „pusztán közvetítőként" járt el Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* és a Ryanair között, valamint azon tény között, hogy a HCM a képzés 50 %-át saját forrásaiból finanszírozta.

3.2.2. *A kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint a karbantartó csarnok finanszírozása.*

(90) Az eljárás megindításáról szóló határozat értelmében Németország benyújtotta a szóban forgó intézkedések jövedelmezőségi elemzését annak bizonyítására, hogy azok megfelelnek a piacgazdasági szereplő elvének, amely elemzés az intézkedéseknek tulajdonítható cash flow-k összesített nettó jelenértékének kiszámításából áll. A Bizottság ezen elemzés több pontját is kifogásolta. A Bizottság megtagadta a Ryanairtől az iratbetekintést. A Ryanair ezért nem tud észrevételeket tenni a Németország által benyújtott jövedelmezőségi elemzéssel szemben a Bizottság által felvetett kifogásokkal kapcsolatban.

3.2.3. *A Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány és a Ryanair közötti 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások*

(91) Először is, a Ryanair azzal érvel, hogy valós szükség volt a marketingszolgáltatásokra. A Frankfurt-Hahn repülőtér és a repülőteret körülvevő régió az idegenforgalomból származó bevételektől függ. A regionális hatóságok körében meglehetősen gyakori, hogy márkapromóciós tevékenységük egy részét a légitársaságok által kínált weboldalakon és egyéb médiumokon folytatják. Az a tény, hogy még a nagyvárosoknak is – mint például Róma és Párizs – külön kell beruházniuk a nemzetközi hirdetésekbe, azt bizonyítja, hogy a kevésbé ismert városoknak és régióknak még nagyobb szükségük van arra, hogy beruházzanak saját arculatuk és márkájuk marketingjébe.

(92) Másodszor, a Ryanair által nyújtott marketingszolgáltatások kielégítik vásárlóik marketingigényeit. A *szövetségi tartomány* célja nem a Ryanair London-Stansted, Edinburgh, Newquay és Róma célállomásokra irányuló légi összeköttetéseinek reklámozása volt, hanem egyértelműen az volt, hogy az interneten népszerűsítse a Frankfurt-Hahn repülőtér körüli régiót. A Ryanair szerint a honlapján megjelenő hirdetések és a fedélzeti magazinokban folytatott marketing lehetővé teszi egy ún. „captive audience" („fogoly közönség") optimális megcélzását. A diszkont légitársaságok piacát jelentős számú bizonytalan utas jellemzi, akik a légitársaságok weboldalát böngészik a célállomásokra vonatkozó javaslatokért. Különösen a last minute ajánlatokat kereső utasoknak csak általános elképzelésük van úti céljuk típusáról (pl. egy napsütéses úti cél, egy történelmi város stb.), és a tudomásukra hozott marketingtartalom alapján véglegesítik választásukat. A Ryanair honlapja és egyéb promóciós eszközei érték tekintetében könnyen kitűnnek a hirdető számára, és e tekintetben egyáltalán nem „összehasonlíthatók" bármely más légi fuvarozó weboldalával, kiváltképp nem a helyi önkormányzat hivatalos turisztikai weboldalával, amelyet a külföldiek ritkán keresnek fel. A Ryanair különösen arra hivatkozik, hogy weboldala egyedülálló és vonzó.

(93) Harmadszor, a 2005. és 2017. évi megállapodásokban az útvonalakra való hivatkozás nem a Ryanair népszerűsítésére irányult, hanem inkább a *szövetségi tartomány* az, amelynek szüksége van a Ryanair bizonyos számú járattal és utassal kapcsolatos kötelezettségvállalásaira, mivel a régióra vonatkozó hirdetés hatékonysága és eredményessége annak láthatóságától függ, amely viszont a Ryanair honlapját felkereső potenciális turisták számától és a Ryanair légi járműveiben a fedélzeti marketingnek kitett utasok számától függ. A Ryanair szerint a légi járatok és az utasok számára vonatkozó kötelezettségvállalások jelentik a legjobb garanciát arra, hogy a Ryanair által a *szövetségi tartomány* nevében folytatott marketing megfelelő láthatóságot kap. Ezenkívül a *szövetségi tartomány* számára kívánatos az érkező utasok arányának növelése. A regionális hatóságok, így például a *szövetségi tartomány* szempontjából a repülőtereire érkező, majd onnan távozó utasok sokkal nagyobb valószínűséggel generálnak nem légiforgalmi tevékenységekből származó bevételt a régió számára, mint a helyi utasok, akik arra használják a repülőtereket, hogy külföldi célállomásokra repüljenek. A külföldi utasok sokkal nagyobb valószínűséggel költenek pénzt a régióban szállodákra, éttermekre, ajándékokra, helyi termékekre és szolgáltatásokra, autóbérlésre stb., és a regionális látványosságok természetesen érdekesebbek az érkező utasok számára.

(94) Másodlagosan a Ryanair azzal érvel, hogy a *szövetségi tartomány* a marketingmegállapodások révén valószínűleg gazdasági célokat követhetett. Még egy 17,5 %-os részesedéssel rendelkező részvényes is követhet gazdasági célokat. Még az olyan ellenőrzésre nem jogosító részesedés is, mint a *szövetségi tartománynak* az FFHG-ben 2009 előtt fennálló érdekeltsége, jogi szempontból indokolhatja a repülőtéri szolgáltatási szerződésekkel való közös elemzést. A Fraport és Hessen *szövetségi tartomány*, az FFHG másik két részvényese szintén állami tulajdonú társaság, illetve állami jogalany. Más szóval, már azt megelőzően, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* 2009. január 1-jén 82,5 %-os részesedést szerzett volna az FFHG-ben, mind a 2005. évi marketingmegállapodás aláírója, mind az FFHG tulajdonosai végül az államot képviselték. Ezért nem szükségszerű az a következtetés, hogy a megállapodás aláírója és az FFHG nem tekinthető egyetlen gazdasági jogalanynak. A Bizottságnak meg kell különböztetnie legalább a 2005. november 4-től (azaz a 2005. évi marketingmegállapodás aláírásától) a 2008. december 31-ig tartó időszakot, amely alatt a *szövetségi tartomány* 17,5 %-os részesedéssel bírt az FFHG-ben, valamint a 2009. január 1-jétől 2017. augusztus 2-ig tartó időszakot, amely alatt a tartomány 82,5 %-os részesedéssel bírt az FFHG-ben.

(95) Ezenkívül az, hogy a *szövetségi tartomány* egy általános érdeket követett, nem zárja ki azt, hogy azzal egy időben kereskedelmi érdekeket is érvényesítsenek. A *szövetségi tartomány* valószínűleg „márkaportfólió" tulajdonosaként járt el.

(96) Ezenkívül a marketingszolgáltatások árát piaci értékükön határozták meg. A Ryanair médiaorgánumaiban szereplő marketingszolgáltatások ára a Ryanair weboldalának rendkívüli népszerűségét tükrözte. A Ryanair szerint a Bizottság gyakorlata, különösen a *Marseille*- és a *Bratislava*-ügyben ([20]), alátámasztja ezt a feltételezést. Az utóbbi ügyben a Bizottság megállapította, hogy még ha egy repülőtér nem is vásárol további marketingszolgáltatást a Ryanair weboldalán, hanem az csak úti célként jelenik meg a weboldalon, akkor sem lehet kizárni, hogy ehhez bizonyos érték kapcsolódhat.

(97) Végül a Ryanair azzal érvel, hogy nem részesült előnyben. A Ryanair azt állítja, hogy a saját szolgáltatásaira irányuló marketingje tartalmilag eltérő, és időérzékeny. A Ryanair marketingszolgáltatásait állami és magánbeszerzők egyaránt vásárolják. Nincs olyan szabály, amely szerint az ügyfél által vásárolt marketingszolgáltatások nem szolgálhatják mások javát.

3.2.4. *Az FFHG és a Ryanair közötti 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások*

(98) A Ryanair szerint az eljárás megindításáról szóló határozat nem tartalmaz összehasonlító elemzést, és csak jövedelmezőségi elemzést alkalmaz a 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodásokra, anélkül hogy megindokolná az összehasonlító elemzés kizárását. A Bizottságnak össze kellene hasonlítania a Ryanair állítólagosan állami támogatást tartalmazó, állami repülőterekkel kötött megállapodásait a magán- és állami-magán-repülőterekkel kötött megállapodásaival. A Bizottságnak kiindulási pontként az összehasonlításon alapuló megközelítésre kell támaszkodnia, és csak akkor kell költségalapú megoldást alkalmaznia, ha nem áll rendelkezésre elérhető, az uniós ítélkezési gyakorlattal összhangban álló referenciamutató. A *Chronopost*-ügyben hozott ítélet ([21]) és az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény ([22]) fényében a piacalapú összehasonlítási tesztet csak abban az esetben válthatja fel költség/bevétel alapú jövedelmezőségi teszt, ha nem áll rendelkezésre magánbefektetői összehasonlítási alap. A Bizottságnak ezért (költségeken és bevételeken alapuló) jövedelmezőségi vizsgálatra csak másodlagosan kellene támaszkodnia.

(99) Ami a 2013. és 2015. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodásokat illeti, a Bizottság jogi hibát követett el, amikor megállapította, hogy a jövedelmezőség állítólagos csökkenése (ami nem történt meg), nem pedig a jövedelmezőség hiánya, elegendő a támogatás megállapításához. A Bizottság megközelítése abból indul ki, hogy egy piacgazdasági szereplő semmilyen okból soha nem fogadná el a megállapodások újratárgyalása miatti nyereségcsökkenést. Ha ez a megközelítés megerősítést nyerne, a piacgazdasági szereplő teszt az állandó vagy növekvő nyereség követelményévé válna. Ez figyelmen kívül hagyná azokat a gyakori körülményeket, amikor egy kereskedelmi üzemeltető alacsonyabb

([20]) A Bizottság (EU) 2016/1698 határozata (2014. február 20.) a Marseille-Provence repülőtér és a repülőteret használó légitársaságok javára Franciaország által nyújtott SA.22932 (11/C – korábbi NN 37/07) számú intézkedésről (HL L 260., 2016.9.27., 1. o.); a Bizottság 2011/60/EU határozata (2010. január 27.) a C 12/08 (ex NN 74/07) számú állami támogatásról – Szlovákia – Megállapodás a pozsonyi repülőtér (Bratislava Airport) és a Ryanair között (HL L 27., 2011.2.1., 24. o.), 114. pont.

([21]) Lásd: a Bíróság 2003. július 3-i ítélete, Chronopost kontra UFEX, C-83/01 P, C-93/01 P és C-94/01 P egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2003:388, 38–40. pont.

([22]) A Bizottság közleménye az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.), 225–228. pont.

nyereséget fogadhat el. Például egy versenytárs piacra lépésének következtében bevezetett árcsökkentés nettó hatása lehet a nyereségek csökkenése, annak ellenére, hogy az üzemeltető mindazonáltal nyereségmaximalizáló magatartást tanúsított. Ebben az esetben például a kereskedelmi feltételek változásainak fényében észszerű lett volna, ha az FFHG hozzájárul a nyereségesség csökkenéséhez, hogy igazodjon a Ryanair által a rosszul teljesítő útvonalak üzemeltetésének megmentésére tett erőfeszítéseknek. Például 2010-ben Németországban 8 EUR összegű légiutasadót vezettek be, 2014-ben pedig Németországban 3,36 EUR összegű (később 4,4 EUR-ra növelt) biztonsági díjat vezettek be. Úgy tűnik, hogy a felek minden alkalommal egy vagy két évig vártak annak eldöntésére, hogy az intézkedést a forgalomra gyakorolt negatív hatása miatt fenntartják-e vagy visszavonják-e, mielőtt mérlegelik a kiigazításokat.

(100) A Ryanair szerint azáltal, hogy szigorúan a 2013. évi kísérőlevélre és a 2015. évi magyarázó jegyzetre összpontosít, és figyelmen kívül hagyja a 2005. évi repülőtéri szolgáltatási szerződés kiigazítása jelentette tágabb képet, a Bizottság figyelmen kívül hagyja azt az elvet, amely szerint „[a] magánbefektető kritériumának alkalmazása keretében a kereskedelmi ügyletet egészében kell figyelembe venni […]” ([23]).

(101) Ezenkívül az Oxera üzleti tanácsadó cég által a Ryanair megbízásából készített 2013. decemberi jelentés szerint a 2013. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás és a 2015. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás mind egyedi alapon, mind pedig abban az esetben is nyereséges lett volna a repülőtér számára, ha a repülőtér folytathatott volna vagy megújíthatott volna egy korábbi repülőtéri szolgáltatási megállapodást. Ez meggyőző bizonyíték arra, hogy mindkét megállapodás összhangban van a piacgazdasági szereplő elvével.

(102) A 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást illetően a Ryanair azt állítja, hogy az *ex ante* szemszögből nyereséges volt, amint azt az Oxera-jelentés is mutatja.

(103) A Ryanair továbbá vitatja, hogy a 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás az államnak tudható be, és állami forrásokat foglal magában. A megállapodást 2016. szeptember 9-én írták alá, egy olyan időpontban, amikor a *szövetségi tartomány* éppen kilábalt az FFHG közelmúltbeli sikertelen eladásából, és aktívan részt vett az FFHG másik vevő részére történő értékesítésében, és röviddel (5 hónappal) azelőtt, hogy a szövetségi tartomány 2017. március 1-jén részvényvásárlási megállapodást írt volna alá a HNA Airport Group GmbH-val. Tekintettel arra, hogy egy részvényvásárlási megállapodás előkészítése néhány hónapot vesz igénybe, előrelátható, hogy a 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás aláírásakor a *szövetségi tartomány* előtt már ismert volt, hogy az FFHG eladásra kerül a HNA Airport Group GmbH-nak, és hogy a *szövetségi tartománynak* nem kell teljesítenie a 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást. A 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást ezért a *szövetségi tartomány* írta alá, de a HNA Airport Group GmbH nevében. Mivel a HNA Airport Group GmbH nem állami szerv, pénzügyi forrásai nem állami források, és a megállapodás sem tudható be az államnak.

3.3. **Az FFHG észrevételei**

3.3.1. *Az FFHG és a Ryanair közötti 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások*

(104) Az FFHG a Ryanair által benyújtott Oxera-jelentésre hivatkozik, és megismétli, hogy a 2013., 2015., 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások összhangban vannak a piacgazdasági szereplő elvével.

(105) Az FFHG vitatja a Bizottság által a 2016. évi PwC-tanulmány időzítésével és feltételezéseivel kapcsolatban felvetett kétségeket. Az időzítést illetően az FFHG kifejti, hogy a PwC-előrejelzéseket tervezet formájában az FFHG rendelkezésére bocsátották a végleges változat előtt, és ezért azokat a 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás megkötése előtt figyelembe vették. A megállapodásban szereplő ösztönző rendszer (az úgynevezett „növekedési program”) úgy van kialakítva, hogy a Ryanair nem részesül kedvezményben az utasonkénti díj után, ha az utasok száma csökken vagy változatlan marad az előző évhez képest. Ezért *ex ante* feltételezhető volt, hogy a Ryanair utasforgalma a 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás időtartama alatt növekedni fog. Az FFHG 2017. évi üzleti terve szerint is 2016 és 2017 között a teljes utasszám [5–10] %-os növekedését várták. Ezenkívül az Oxera-jelentés kitért a Bizottság azzal kapcsolatos aggályaira, hogy a PwC-tanulmány nem tartalmazott

([23]) A Törvényszék 2008. december 17-i ítélete, Ryanair kontra Bizottság, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 59. pont.

kockázatértékelést. Ez a Bizottság azzal a veszéllyel kapcsolatos aggályaira is érvényes, hogy a Ryanair 2016-tól kezdődően haladéktalanul beszüntethette volna valamennyi tevékenységét a Frankfurt-Hahn repülőtéren. Az Oxera-tanulmány számítása [3,5–4,0] %-os éves növekedési ütemen alapul; ez megfelel az ágazat akkori teljesítményének. Ha a Ryanair részesülhetett volna az ösztönző rendszer előnyeiből, a 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodás értéke (az alapforgatókönyv szerint) [20–25] millió EUR-ról [25–30] millió EUR-ra nőtt volna.

3.3.2. *A kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint a karbantartó csarnok finanszírozása.*

(106) Az FFHG azt állítja, hogy a kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint a karbantartó csarnok finanszírozása összhangban van a piacgazdasági szereplő elvével. Az FFHG vitatja a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt jövedelmezőségi elemzés módszertani pontjaival kapcsolatos kétségeit.

(107) Először is, az értékcsökkenési összeget már kizárták a Németország által kiszámított cash flow-kból.

(108) Másodszor, a mintegy [100 000–200 000] EUR induló beruházási költséget már figyelembe vették, és még ha nem is vették volna figyelembe (ami nem történt meg), ezek hozzáadása még mindig pozitív nettó jelenértéket eredményezne.

(109) Harmadszor, az FFHG kifejti, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban megkérdőjelezett éves pénzbeáramlások valójában vagy éves beszedési költségekre és/vagy olyan rögzített járulékos költségekre vonatkoztak, amelyek pénzkiáramlást jelentenek, és amelyeket a jövedelmezőségi elemzésben megfelelően számítottak ki, vagy olyan kamatokra, amelyeknek a jövedelmezőségi elemzésből való kizárása pozitív hatással lenne a nettó jelenértékre.

(110) Negyedszer, a [4,0–4,5] %-os diszkontráta, amelyet az eljárás megindításáról szóló határozat (a (266) preambulum-bekezdés) megkérdőjelez mint túl alacsony rátát, valójában meglehetősen konzervatív volt. Még ha feltételezzük is, hogy egy megfelelő alternatív diszkontráta [5–10] % lehetett volna, ez a magasabb diszkontráta inkább pozitív, nem pedig negatív hatást gyakorolt volna a nettó jelenértékre e szerződések pénzforgalmi profilja miatt, mivel a Ryanair által fizetett 2010. évi külön bérleti díj jelentős, [0–5] millió EUR pénzbeáramlást jelentett, és a következő 14 év mindegyike nagyon csekély pénzkiáramlást eredményezne. Az FFHG ezért megállapítja, hogy a diszkontráta növelése továbbra is ahhoz a következtetéshez vezetne, hogy a megállapodások megfeleltek a piacgazdasági szereplő elvének.

4. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

4.1. Az FFHG-nek nyújtott intézkedéseket illetően

4.1.1. *A Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány által az FFHG-nek nyújtott garancia*

(111) Németország tagadja a gazdasági előny fennállását, és másodlagosan az 1407/2013/EU bizottsági rendeletre ([24]) hivatkozik.

(112) A gazdasági előnyt illetően Németország megismétli, hogy az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményben ([25]) (a továbbiakban: a kezességvállalásról szóló közlemény) foglalt kumulatív feltételek teljesültek. Németország tulajdonképpen azzal érvel, hogy a) a hitelfelvevő a szerződés megkötésének időpontjában nem volt nehéz pénzügyi helyzetben, b) a garancia hatályát a kibocsátás időpontjában meg lehetett határozni, és c) a kötelezettség legfeljebb 80 %-át fedezte. Németország szerint e feltételek közül az első kettőt a Bizottság nem vitatta az eljárás megindításáról szóló határozatban. Úgy tűnik, hogy a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejezett egyetlen kétség a fent említett kumulatív feltételek közül az utolsót érinti, nevezetesen azt, hogy az FFHG piacorientált árat fizetett a garanciáért. E tekintetben Németország azzal érvel, hogy az ár piacorientált.

([24]) A Bizottság 1407/2013/EU rendelete (2013. december 18.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 352., 2013.12.24., 1. o.).

([25]) A Bizottság közleménye az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL C 155., 2008.6.20., 10. o).

(113) Először is Németország azzal érvel, hogy a *szövetségi tartomány* nem rendelkezik a piacnak megfelelő garanciadíj kiszámításához szükséges szakértelemmel, és észszerűen számíthatott arra, hogy [a tanácsadó cég] eredményei pontosak voltak. Németország szerint a gyakorlatban a *szövetségi tartománytól* nem várható el – a költségek tekintetében sem –, hogy megkérdőjelezze a [tanácsadó cég] jelentését anélkül, hogy kétség merülne fel annak pontosságát és azt illetően, hogy az az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett előnyhöz vezethet az FFHG számára. Németország azt állítja, hogy nem szükséges meghatározni, hogy a Bizottság számítása helyes-e, vagy sem, mivel a *szövetségi tartomány* illetékes harmadik felet vett igénybe a piaci díjaknak megfelelő garanciadíj meghatározásához, és így eleget tett az állami támogatásokra vonatkozó uniós jogból eredő kötelezettségének. A *szövetségi tartomány* rámutat arra, hogy ebben a konkrét esetben a felek eltérő garanciadíjban állapodtak volna meg, ha [a tanácsadó cég] eltérő következtetésre jutott volna. A *szövetségi tartomány* tehát feltételezi, hogy bizalomvédelem alakult ki, amelyet a Bizottságnak figyelembe kell vennie.

(114) Másodszor, Németország azt állítja, hogy a vizsgált garancia szerződésteljesítési garancia (*Vertragserfüllungsbürgschaft*). Németország szerint az ilyen típusú garancia a garantőr (azaz a *szövetségi tartomány*) számára előnyt jelent abban az esetben, ha a garanciát lehívják (*Bürgschaftsfall*), amelyet figyelembe kell venni a garanciadíj megállapításakor. Egy szerződésteljesítési garanciát a hitelbiztosítékok értékelésére szolgálóktól eltérő feltételek alapján kell értékelni, mivel az csökkenti a garantőr számára fennálló nemteljesítési kockázatot. Németország kifejti, hogy az FFHG nemteljesítése esetén a *szövetségi tartomány* tulajdonképpen csak akkor fizetné ki a garantált összeget a Haitecnek, ha az ingatlant a Haitec visszaszolgáltatta. A garancia lehívása esetén tehát a *szövetségi tartomány* megkapja az ingatlant, beleértve az azóta ráépített karbantartó csarnokot is, anélkül, hogy a Haitecnek ellentételezést kellene fizetnie. Az ilyen karbantartó csarnok járatüzemeltetés nélkül is használható lenne, és legalábbis fenntartaná, ha nem is növelné az ingatlan értékét.

(115) Abban az esetben, ha a garanciát nem hívják le, mindaddig, amíg a *szövetségi tartomány* az FFHG részvényese, a szövetségi tartomány az ingatlan FFHG-re történő visszaruházásából is hasznot húzott volna, mivel a visszaruházás növelte volna az FFHG részvényeinek összértékét.

(116) Még a *szövetségi tartomány* részvényeinek a HNA magánbefektetőre történő átruházását követően is fennmaradt az előny a *szövetségi tartomány* részére, mivel az FFHG a garancia lehívása esetén köteles volt átruházni az ingatlant a *szövetségi tartományra* ([26]). Az a tény, hogy az ingatlan a ráépített karbantartó csarnoknak köszönhetően értékes lenne, csökkentené a *szövetségi tartomány* tényleges nemteljesítési kockázatát.

(117) Az FFHG és a *szövetségi tartomány* a garanciáról való megállapodás időpontjában fennálló feltételezése, hogy a Haitecnek történő eladás a telek értékének tartós növekedéséhez vezetne, visszamenőlegesen megerősítést nyert, mivel a Haitec által végrehajtott kb. 40 millió EUR összegű beruházás jelentősen nagyobbnak bizonyult az eredetileg tervezettnél.

(118) Németország továbbá azzal érvel, hogy még ha feltételezzük is, hogy a garanciadíj Bizottság általi kiszámítása helyes, és hogy a [tanácsadó cég] által meghatározott díj (2,56 %) és a Bizottság által meghatározott díj (3,10–4,41 %) közötti különbség az FFHG számára gazdasági előnyt jelent, ez az előny csak 0,54 százalékpontos különbségből, amely 33 480 EUR éves különbségnek felel meg. 3 év elteltével az összesen 100 440 EUR még mindig jelentősen kisebb lenne az 1407/2013/EU rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározott összegnél.

(119) Végezetül Németországnak nincs tudomása a Haitec anyavállalata (City Leasing Ltd) és a Ryanair közötti kapcsolatról.

4.1.2. *Egy telek „két ízben történő” értékesítése az FFHG által*

(120) Németország arról tájékoztatja a Bizottságot, hogy az FFHG és Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* közötti 2014. évi adásvételi szerződésben előírtakkal ellentétben nem készült szakértői vélemény, amikor az FFHG gyakorolta az elállási jogát. A „lakáscélú” telek átruházására ehelyett nulla euró értéken került sor, azaz az eredeti értékesítés szerinti árral azonos áron.

([26]) A HNA-val kötött részvényvásárlási megállapodás 8.2. pontjának 4. alpontja.

(121) Németország azzal indokolja ezt a döntést, hogy semmi nem utalt arra, hogy a „lakáscélú” telek árai megváltoztak volna a 2014. évi adásvételi szerződés és az elállási jog 2016. évi gyakorlása közötti időszakban. Németország megjegyzi továbbá, hogy az Osteifel-Hunsrück terület ingatlanértékeivel foglalkozó szakértői bizottság Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által megrendelt és az SGD Nord jelentésével kiegészített első szakértői véleménye a telek jelentős negatív értékét állapította meg (kb. [–5 – –2] millió EUR, az épületek lebontásának és a terület helyreállításának becsült [4–6] millió EUR költsége, valamint a földterületnek az épületek lebontása és a terület helyreállítása utáni pozitív, [1–4] millió EUR eladási értéke alapján). Álláspontja további hangsúlyozása érdekében Németország az eljárás megindításáról szóló határozatról való értesítést követően új szakértői véleményt kért az Osteifel-Hunsrück terület ingatlanértékeivel foglalkozó szakértői bizottságtól annak értékelése céljából, hogy az elállási jog gyakorlásának időpontjában rendelkezésre álló információk alapján a „lakáscélú” telek piaci értéke valóban nulla EUR volt-e. Ez a vélemény megerősíti Németország elemzését. Németország kifejti, hogy az a tény, hogy az ADC magasabb eladási árat ajánlott, annak a spekulációnak az eredménye lehet, hogy a „lakáscélú” telek a repülőtér privatizációját követően sikeresen továbbfejleszthető. Egy magánbefektető ezen szubjektív várakozása (amely látszólag nem teljesült, mivel a földterület továbbra is kihasználatlan) nem kérdőjelezheti meg a *szövetségi tartomány* által az értékesítés időpontjában végzett objektív elemzést, amelyet a későbbi szakértői vélemény is megerősített.

4.2. **A Ryanairnek nyújtott, esetlegesen támogatásnak minősülő intézkedésekkel kapcsolatban**

4.2.1. *A Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány és a Ryanair közötti 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások*

(122) Németország azzal érvel, hogy a 2005. évi marketingmegállapodás független az FFHG által kínált repülőtéri szolgáltatásoktól, és hogy a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által a Ryanairnek teljesített kifizetések megfelelnek a piaci áraknak. E célból Németország összehasonlította a Ryanair által felszámított árakat a hasonló reklámkampányokért más weboldalak által felszámított árakkal. Németország továbbá azzal érvel, hogy a turizmus fontos Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* gazdasága számára, és hogy a 2015-ben kidolgozott idegenforgalmi stratégia különös hangsúlyt fektet a külföldi piacra, és ezért Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* marketingstratégiájában különös hangsúlyt kap a külföldről érkező turisták számának növelése. Ebben az összefüggésben Németország a Ryanair honlapján történő hirdetést tartja a legeredményesebbnek, azoknak a nemzetközi felhasználóknak köszönhetően, akik a honlapot látogatják.

(123) Németország álláspontja szerint a 2005. és 2017. évi marketingmegállapodás idegenforgalmi promóciós intézkedés volt, nem pedig a Ryanair promócióját testesítette meg. A marketingmegállapodásokat ezért a piaci feltételeknek megfelelően alakították ki, azaz a *szövetségi tartomány* által nyújtott kifizetések minden esetben hozzáadott értéket biztosító marketingszolgáltatásokhoz tartoztak.

(124) A Ryanair a konkrét szolgáltatásokat külön marketingszolgáltatásokként nyújtotta, függetlenül a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartományban* vagy annak közelében végzett repülési műveletektől. Konkrétabban, a cél Rajna-vidék–Pfalz turisztikai helyszínként való népszerűsítése, valamint a Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartományban vagy annak közelében található kereskedelmi repülőterekre érkező Ryanair-utasok (érkező forgalom) körében a Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartományban legalább egy éjszakát eltöltő turisták arányának a növelése volt. A Frankfurt-Hahn repülőtér mellett idetartozik a Karlsruhe/Baden-Baden, a Strasbourg, a Saarbrücken, a Luxembourg, a Köln-Bonn és Frankfurt am Main repülőtér. Az utolsó marketingmegállapodást 2017 októberében kötötték meg, amikor a Frankfurt-Hahn repülőtér privatizációja már befejeződött a *szövetségi tartomány* részvényeinek a 2017 nyarán történt átruházásával.

(125) Németország szerint a *szövetségi tartomány* e tág megközelítése, különösen a különböző repülőterek bevonása ellentmond a Bizottság azon feltételezésének is (az eljárás megindításáról szóló határozat (239) preambulum-bekezdése), amely szerint a marketingintézkedések elsősorban a Ryanair Rajna-vidék–Pfalzba irányuló és onnan induló légi járatainak népszerűsítésére irányultak. Ennek ellentmond az a tény, hogy a Ryanair által a Frankfurt-Hahn repülőtérről szállított utasok többsége induló utas (a Frankfurt-Hahn utasforgalmának [75–80] %-a kimenő forgalom, amint azt a Németország által benyújtott Dornier Consulting tanulmány is bizonyítja). A Bizottság azon feltevését, amely szerint az idegenforgalom előmozdításának célja „nem valósult meg”, el kell utasítani mint tisztán spekulatív jellegű felvetést. A Bizottság nem értette meg, hogy a marketingmegállapodásoknak a célja nem csupán az utasok számának a növelése volt. Németország elutasítja a Bizottság előzetes álláspontját, amely szerint a 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások valójában a Ryanairnek nyújtott működési támogatást tartalmaztak. Németország különösen azt hangsúlyozza, hogy a Ryanair 2017. évi marketingmegállapodás szerinti kötelezettségei akkor is teljesíthetők lennének, ha azokat a turistákat, akik a *szövetségi tartományon* kívüli más repülőterekre utaztak, Rajna-vidék–Pfalzba vinnék, és éjszakára is ott maradnának.

(126) Rajna-vidék–Pfalz azért választotta a Ryanairt szerződő félnek, mert a Ryanair magas szintű szakértelemmel rendelkezik a lokációalapú marketing terén, és mert légitársaságként a Ryanair a *szövetségi tartományban* vagy annak közelében található repülőterekre szállít turistákat különböző repülőterekről. A Ryanair reálisan képes volt nagyszámú vendéget hozni a *szövetségi tartományba*, mivel a Ryanair számos, a *szövetségi tartományban* és környékén található repülőteret szolgál ki, és az évek során jelentős piaci jelenlétet alakított ki a marketingágazatban, és ismert volt az eredményes marketingszolgáltatások nyújtásáról.

(127) Németország azzal érvel, hogy a marketingszolgáltatásokat közbeszerzési eljárás nélkül is be lehetett szerezni, mivel a német közbeszerzési jog mentességet biztosított arra az esetre, ha csak egy üzembentartó, a Ryanair képes reálisan a szolgáltatások nyújtására. Továbbá, mivel a beszerzés Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány közpolitikai feladatainak, nevezetesen az idegenforgalom és a regionális gazdasági fejlődés előmozdításának részét képezte, a *szövetségi tartomány* olyan közbeszerzőként járt el, amely közpolitikai célkitűzését követte.

(128) Ezenkívül az FFHG egyáltalán nem vett részt a marketingmegállapodások megkötésében. A Bizottságnak ezért el kellene különítenie a marketingstratégiát a Frankfurt-Hahn repülőtér fejlesztésétől.

(129) Németország továbbá azt állítja, hogy a marketingszolgáltatások árai a piacnak megfelelőek voltak. 2017 elején egy külső és független, mind az idegenforgalmi, mind a repülőtéri ágazatban szakértelemmel rendelkező szakértőt szerződtettek. Ez utóbbi a marketingszolgáltatások piaci árait benchmarking elemzés és piaci felmérés útján állapította meg, ami azt mutatta, hogy a Ryanair ajánlata volt a legelőnyösebb. A szakértő ezt követően számos olyan szempontot azonosított, amelyeket figyelembe kellett venni annak érdekében, hogy a 2017. évi marketingmegállapodás összhangban legyen a piaci feltételekkel, mint például a legfeljebb 3 évre korlátozott időtartam és a független nyomon követés.

(130) A Ryanair és Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* egyetértett abban, hogy e kifizetésekre csak akkor kerül sor, ha az adott időszak alatt az éjszakára ott-tartózkodó vendégek számát az általánosan elfogadott módszerek és piaci normák alapján megfelelően dokumentálják. A Coyne Research feladata volt annak nyomon követése, hogy a Ryanair betartja-e a megállapodás feltételeit. Németország kifejti, hogy […] [...] és [...] trimeszterei között a Ryanair több mint […] éjjel is ott-tartózkodó vendéget szállított Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartományba ([…] %-ot a Frankfurt-Hahn repülőtéren keresztül).

(131) Mivel a Bizottság megindította az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást, Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* 2018. december 31-ével felmondta a megállapodást.

4.2.2. *A Ryanairnek nyújtott képzési támogatás*

(132) Németország megerősítette, hogy a Ryanair volt a *szövetségi tartomány* által teljesített kifizetések végső kedvezményezettje, és hogy a HCM csak közvetítő volt. Németország négy további észrevételt tett: először is, a kifizetések nem minősülnek állami támogatásnak; másodszor, a Ryanairnek állítólagosan nyújtott finanszírozásnak a panaszos szerinti összege helytelen; harmadszor, Németország nem tudja benyújtani a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban kért információkat; negyedszer pedig, az esetleges visszafizettetésre vonatkozó jogvesztő határidő már lejárt.

(133) Az első pontot illetően Németország azzal érvel, hogy a Ryanairnek a képzési támogatásért teljesített kifizetések nem minősülnek állami támogatásnak, mivel nem gazdasági tevékenységhez kapcsolódnak. Ezek a kifizetések inkább munkaerőpiaci politikai intézkedéseket finanszíroznak. Tehát közhatalmi jogosítványok gyakorlásához kapcsolódnak. A kedvezményezett a Ryanair volt, mivel a Ryanair olyan szolgáltatásokat nyújtott, amelyek lehetővé tették a HCM számára, hogy az a und o Gettmann segítségével végrehajtsa a tevékenységeket, azaz lefolytassa a képzést.

(134) A második ponttal kapcsolatban Németország három észrevételt tesz. Először is, a finanszírozást csak megfelelő felhasználásigazolással nyújtották, és a finanszírozási intenzitás 50 %-ra korlátozódott. Másodszor, a Lufthansa azon állítása, miszerint a *szövetségi tartomány* ügyvédje a T-492/15. sz. ügyben ([27]) tartott tárgyaláson beismerte, hogy a *szövetségi tartomány* valóban jogellenes működési támogatást nyújtott a Ryanairnek, Németország vagy a *szövetségi tartomány* számára nem ismert, és a bírósági tárgyalás jegyzőkönyvében sem szerepel ilyen beismerés. A Lufthansa hozzáférhetett volna a bírósági meghallgatás során készült hangfelvételt tartalmazó audiofájlokhoz, de nem hallgatta meg azokat. Harmadszor, a Lufthansa a HCM éves jelentéseiből arra következtet, hogy a *szövetségi tartomány* összesen legalább 2,7 millió EUR támogatást nyújtott. A Lufthansa állításai nem meggyőzőek, és nincs arra utaló jel, hogy a HCM-nek átutalt pénzeszközökkel visszaéltek volna, és azokat ne a tervezett szociálpolitikai intézkedésekre használták volna fel.

(135) A harmadik pontot illetően Németország megismétli, hogy nehéz több információt szolgáltatni, mivel a német jog szerinti archiválási időtartam 10 év és lejárt. Ezért azzal kapcsolatban, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó intézkedés az általános csoportmentességi rendelet értelmében képzési támogatásnak minősülhet, Németország azt válaszolta, hogy a hiányos dokumentáció miatt a *szövetségi tartomány* nem tudja megállapítani, hogy teljesültek-e az általános csoportmentességi rendelet 31. cikkében foglalt feltételek. A *szövetségi tartomány* nem tudja, hogy az e programok keretében kiképzett személyeket a képzésük teljesítése után a Ryanair foglalkoztatta-e, és ha igen, milyen mértékben. A német hatóságok nem tudják, hogy általában a Ryanair viseli-e, és ha igen, milyen mértékben, a munkavállalói különböző kategóriáinak képzési költségeit, és mikor kell esetleg maguknak a munkavállalóknak viselniük a képzési költségeket (arányosan).

(136) A negyedik pontot illetően Németország megjegyzi, hogy az a kérdés, hogy a jelen ügyben teljesülnek-e az állami támogatás fennállásának kumulatív feltételei, nem releváns, mivel az (EU) 2015/1589 rendelet 17. cikkével összhangban bármely visszatérítettés 10 év elteltével mindenképpen elévülne. Az (EU) 2015/1589 rendelet 17. cikkének (2) bekezdésével összhangban az időszak kezdetét a támogatás nyújtásának napjától kell számítani, és az utolsó kifizetés időpontja a döntő. Az utolsó kifizetésre 2003 végén került sor, így a jogvesztő határidő 2013 végén lejárt. Németország azt állítja, hogy a képzési támogatást először a Bizottság 2017. március 13-i információkérésében vizsgálták meg. Ebben az időpontban az elévülési idő már több mint három évvel korábban lejárt, és ezért már nem volt megszakítható.

4.2.3. *A kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint a karbantartó csarnok finanszírozása.*

(137) Németország vitatja az állami támogatás fennállását azon az alapon, hogy a karbantartó csarnok megépítéséről, valamint a kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola finanszírozásáról szóló döntés az FFHG vezetésének önálló döntése volt.

(138) Elutasítja továbbá a panaszos azon állítását, hogy a karbantartó csarnokban csak a Ryanair által akkor használt fő légijármű-típusokat (Boeing 737) lehetett kiszolgálni. Ott más középtávon közlekedő repülőgépek, például az Airbus A320 is kiszolgálható volt. Németország kifejtette, hogy a karbantartó csarnokot hosszú élettartamra, megközelítőleg 30 évre tervezték. Mivel a Ryanairrel kötött megállapodás 15 évre szól, az FFHG-nek nem állt volna érdekében, hogy a Ryanair általi kizárólagos használatra tervezzen meg egy karbantartó csarnokot.

(139) Németország azzal érvel, hogy nincs olyan bizonyíték, amely alátámasztaná azt a megállapítást, hogy a megállapodások megkötésével a Ryanairnek előnyt biztosítottak. Az FFHG részletes jövedelmezőségi tanulmányt készített, amelyet a felügyelőbizottság elé terjesztett. A Bizottság megkérdőjelezte a tanulmány egyes feltételezéseit. Németországnak nincs olyan bizonyítéka, amely arra utalna, hogy a vezetőség akkori feltételezései a releváns *ex ante* szemszögből nyilvánvalóan tévesek voltak.

(140) Ezenkívül Németország rámutat arra, hogy még ha feltételezzük is a jelen ügyben, hogy a Ryanair az állami támogatásokra vonatkozó jogszabályok alapján előnyben részesül, és hogy az intézkedés az államnak tudható be (ami nem így van), az ilyen beruházási támogatás az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése és az akkor hatályos, a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó 2005. évi közösségi iránymutatás ([28]) (a továbbiakban: 2005. évi légi közlekedési iránymutatás) értelmében összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal.

([27]) Deutsche Lufthansa AG kontra Bizottság, 2018. július 9-i meghallgatás.
([28]) HL C 312., 2005.12.9., 1. o.

(141) Végezetül pedig Németország azt állítja, hogy a kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint a karbantartó csarnok finanszírozása összeegyeztethető a belső piaccal. Németország szerint mintegy 50 képzettséget igénylő munkahely jött létre a karbantartó csarnok megépítésével, valamint a kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola építésével. Németország úgy véli, hogy a létrehozott infrastruktúra szükséges és megfelelő volt a regionális fejlesztési cél eléréséhez, amit a középtávú kilátásokat is kielégítő jó hasznosítás is bizonyít.

4.2.4. *Az FFHG és a Ryanair közötti 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások*

(142) Németország fenntartja azon álláspontját, hogy az FFHG és a Ryanair közötti 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások nem minősülnek állami támogatásnak. Németország kiemeli továbbá, hogy a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő feltételezésével ((108) és (109) preambulumbekezdés) ellentétben Németország értékelése és indokolása az idők során nem változott.

(143) Ebben az ágazatban bevett gyakorlat a szerződéses alap közel 15 éves időszak alatti módosítása és kiigazítása. Ez például az alkalmazandó szabályozási keret változásainak, és különösen annak tudható be, hogy ebben az időszakban kétszer vezettek be a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásokról szóló új bizottsági iránymutatást, amely újradefiniálta a regionális repülőterek üzemeltetésének gyakorlatát.

(144) Németország kétli, hogy bármilyen előny betudható lenne az államnak. Németország megismétli, hogy az FFHG akkori vezetősége függetlenül járt el, ami azt jelenti, hogy ezeket a megállapodásokat a Ryanairrel önállóan tárgyalta meg. Az említett szerződések nevezetesen nem követelték meg a felügyelőbizottság (*Aufsichtsrat*) általi jóváhagyást, hanem azokat kizárólag a vezetőség köthette meg.

(145) Az a tény, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* 2005-ben, majd később 2017-ben marketingmegállapodásokat kötött a Ryanairrel, nem utal arra, hogy a *szövetségi tartomány* fenn kívánta tartani és elő kívánta volna mozdítani a Ryanair légi közlekedési tevékenységeit a Frankfurt-Hahn repülőtéren.

(146) Németország továbbá kétségbe vonja, hogy az uniós bíróságok legújabb ítélkezési gyakorlata fényében fennáll-e a szelektivitás. Németország azt állítja, hogy önmagában az a tény, hogy kétoldalú megállapodást kötöttek, nem igazolhatja a szelektivitást. A Törvényszék a T-77/16. sz. ügyben 2018. december 13-án hozott ítéletében ([29]) rámutatott, hogy önmagában az a tény, hogy a kétoldalú megállapodások eltérnek az alkalmazandó díjszabás követelményeitől vagy más kétoldalú megállapodásoktól, nem eredményez szelektivitást. A Bizottságnak inkább képesnek kell lennie annak bizonyítására, hogy adott légitársaságnak biztosított feltételek eltérnek azoktól a feltételektől, amelyek más légitársaságokra lennének alkalmazandók. Németország kifejti, hogy a 2013. és 2015. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások nem írnak elő olyan új repülőtéri díjakat, amelyek eltérnek a Frankfurt-Hahn repülőtéren alkalmazandó általános repülőtéri díjrendszertől. A 2013. és 2015. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások inkább a meglévő feltételek további 3, illetve 5 évre történő meghosszabbítását jelentik.

(147) Németország véleménye szerint a Ryanairrel kötött megállapodás szerinti díjak összhangban vannak a Frankfurt-Hahn repülőtéren alkalmazandó általános repülőtéri díjrendszerrel, amely 2006 óta nagyrészt változatlan maradt. A 2016. évi 2. sz. kísérőlevél és a Frankfurt-Hahn repülőtéren alkalmazandó általános repülőtéri díjrendszer közötti egyetlen különbség az, hogy az induló utasonként […] EUR összegű repülőtéri díjak már […] induló és érkező utastól, és nem csak […] utastól alkalmazandók. Németország továbbá azzal érvel, hogy bármely más légitársaság, amely hasonló utasmennyiséget generálna, hasonló, megkülönböztetésmentes feltételek mellett használhatta volna a repülőteret, azaz hasonló megállapodást köthetett volna az FFHG-vel.

(148) Németország azzal érvel, hogy a 2016. évi 2. sz. kísérőlevél is megfelelt a piacgazdasági szereplő elvének, és e célból benyújtott egy, a PwC által készített többletjövedelmezőségi elemzést (a továbbiakban: a PwC-tanulmány). Az eljárás megindításáról szóló határozat (287) preambulumbekezdése szerint a tanulmány megrendelésére legfeljebb 2 nappal a 2016. évi 2. sz. kísérőlevél megkötése előtt került sor. Németország tisztázta, hogy a PwC-tanulmány hosszú időn keresztül előkészítés alatt és megvitatás alatt állt az FFHG-vel, ezért azt az FFHG vezetősége a megállapodás megkötésekor teljes mértékben ismerte. Németország ezért vitatja, hogy a tanulmányt csak két nappal a megállapodás megkötése előtt rendelték meg. Németország tulajdonképpen kifejti, hogy a PwC kezdettől fogva támogatta a tárgyalási folyamatot.

([29]) A Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, Ryanair és Airport Marketing Services kontra Bizottság, T-77/16, ECLI:EU:T:2018:947.

(149) Németország továbbá fenntartja, hogy a 2016. évi 2. sz. kísérőlevél nem nyújtott előnyt a Ryanairnek, és a PwC értékelése helyes. A szerződés megkötését követő két évben az utasok száma meghaladta a 2 milliót, azaz átlagosan körülbelül 2,28 milliót tett ki, azaz több mint [7–10] %-kal meghaladta az előrejelzést.

(150) Ezzel összefüggésben Németország azt is hangsúlyozza, hogy a 2013. évi kísérőlevél-megállapodás nem tartalmaz olyan rendelkezést, amely előírná, hogy az utasonként […] EUR összegű repülőtéri díjak […] induló és érkező utastól alkalmazandók. Erre nem volt szükség, mivel a kísérőlevél-megállapodás kifejezetten kimondja, hogy az induló utasok utasköltségei nem szerepelnek a 2013. évi kísérőlevél-megállapodásban. Az induló és az érkező utasok után fizetendő repülőtéri díjak alapját inkább mindig a Frankfurt-Hahn repülőtéren alkalmazandó repülőtéri díjrendszer képezte, amely a Frankfurt-Hahn repülőtér valamennyi használójára egyformán alkalmazandó. A Ryanairrel kötött megállapodás szerinti díjak ezért összhangban voltak a Frankfurt-Hahn repülőtéren alkalmazandó 2012. évi repülőtéri díjrendszerrel, amely 2006 óta nagyrészt változatlan maradt. Németország rámutat, hogy a Bizottság már megállapította, hogy a Frankfurt-Hahn repülőtéren alkalmazandó 2006. évi repülőtéri díjrendszer nem juttatta gazdasági előnyhöz a repülőtér használóit ([30]).

(151) Ezenkívül a 2015. évi magyarázó jegyzet fő célja a meglévő szerződések 2017. március 31-ig történő meghosszabbítása volt annak érdekében, hogy a privatizációs folyamat kezdetén biztosított legyen a jogbiztonság. A 2015. évi magyarázó jegyzet számos szempontot tartalmaz, amelyek közül néhány korábban szabályozatlan volt, mint például a Ryanair támogatása a légijárműhangár-kapacitások keresésében. Egyes rendelkezések azonban olyan általánosak és nem konkrétak voltak (pl. „együttműködés alacsony költségű légijárműhangár-létesítmények felkutatása érdekében”), hogy nyilvánvalónak tűnik, hogy a felek puszta szándékokat fejeztek ki e tekintetben. Ugyanakkor nem keletkeztetett olyan, konkrét, számszerűsíthető pénzügyi következményekkel járó jogi kötelezettségeket, amelyek gazdasági elemzés tárgyát képezhették volna. Éppen ellenkezőleg, további szerződéses pontosításokra lett volna szükség, amelyek megtételére nem került sor.

5. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

5.1. A támogatás megléte

(152) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(153) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok kumulatív jellegűek. Ahhoz tehát, hogy egy intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősüljön, a következő feltételek mindegyikének teljesülnie kell. A pénzügyi támogatást az államnak kell nyújtania, vagy állami forrásból kell nyújtani, a pénzügyi támogatásnak bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését kell előnyben részesítenie, torzítania kell a versenyt, vagy azzal kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

(154) A következő szakaszokban a Bizottság értékelni fogja, hogy a fenti 2. szakaszban ismertetett intézkedések megfelelnek-e ezeknek a kumulatív kritériumoknak, és így az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében támogatásnak minősülnek-e.

5.1.1. *Az FFHG-nek nyújtott, esetlegesen támogatásnak minősülő intézkedésekkel kapcsolatban*

5.1.1.1. A Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány által az FFHG-nek nyújtott garancia

5.1.1.1.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

(155) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozattal összhangban megállapítja, hogy az FFHG az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében gazdasági tevékenységet folytató vállalkozás (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (148) és (149) preambulumbekezdését).

([30]) A Bizottság (EU) 2016/789 határozata (2014. október 1.) a Frankfurt Hahn repülőtér finanszírozására és a repülőtér és a Ryanair közötti pénzügyi kapcsolatokra vonatkozó, Németország által nyújtott SA.21121 (C29/2008) (korábbi NN 54/2007) számú állami támogatásról (HL L 134., 2016.5.24., 46. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/789/oj), (494) preambulumbekezdés.

5.1.1.1.2. Állami források használata és az államnak való betudhatóság

(156) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozattal összhangban (lásd a (150) preambulumbekezdést) úgy véli, hogy a garancia az államnak tudható be, és állami forrásokat foglal magában.

5.1.1.1.3. Gazdasági előny

(157) Az eljárás megindításáról szóló határozat nem vont le következtetést a gazdasági előny tekintetében.

(158) A kérdés az, hogy a *szövetségi tartomány* által az FFHG-nek nyújtott garancia, nevezetesen annak a garanciának az ára, amelyről az FFHG és a szövetségi tartomány megállapodott, gazdasági előnynek minősül-e. E célból meg kell állapítani, hogy a garancia megfelel-e a piacgazdasági szereplő elvének, azaz meg kell vizsgálni, hogy hasonló körülmények között egy hasonló méretű, rendes piacgazdasági feltételek mellett működő magánbefektető indíttatva érezhette volna-e magát a szóban forgó garancia nyújtására ([31]).

(159) Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló 2008. évi bizottsági közlemény ([32]) (a továbbiakban: a kezességvállalásról szóló közlemény) 3. szakasza számos olyan feltételt határoz meg, amelyek megkönnyítik annak értékelését, hogy megfelel-e a garancia a piacgazdasági szereplő elvének, és hogy kizárható-e az előny fennállása.

(160) A kezességvállalásról szóló közlemény 3.2. pontjában meghatározott, a gazdasági előny fennállásának kizárásához teljesítendő kumulatív feltételek a következők: a) a kezességvállalás kedvezményezettje nincsen nehéz pénzügyi helyzetben, b) a kezességvállalás a vállalásának időpontjában megfelelően mérhető, c) a kezességvállalás legfeljebb a kintlévő hitel vagy egyéb pénzügyi kötelezettség 80 %-át fedezi, és d) a kezességvállalásért piaci alapú díjat fizetnek.

(161) A szövetségi tartomány és az FFHG egy erre a célra szerződtetett tanácsadó értékelése alapján 2,56 %-os garanciadíjban állapodott meg ([33]). Értékelésében a német hatóságok által szerződött tanácsadó először a Moody RiskCalc eszközével becsülte meg az FFHG pénzügyierő-besorolását. Az FFHG 2012-re vonatkozó ellenőrzött pénzügyi kimutatásai alapján a pénzügyierő-besorolást egy évre […]-ra, öt évre pedig […]-ra értékelte. ([34]) A német hatóságok tanácsadója kiigazította ezt a pénzügyierő-besorolást a garancia szerződésspecifikus jellemzői alapján, és így […]-ra/-re becsülte (ami a Standard & Poor's skálán […]-nak felel meg).

(162) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában kétségeit fejezte ki a német hatóságok által szerződtetett tanácsadók becsléseivel kapcsolatban. A kétségek az alkalmazott módszerrel, valamint a garanciadíj meghatározásához felhasznált adatok relevanciájával voltak kapcsolatosak. Emellett a panaszos kétségeit fejezte ki a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazhatóságával kapcsolatban.

(163) A Bizottság ezért értékelni fogja, hogy alkalmazandó-e a piacgazdasági szereplő elve, és ha igen, a 2,56 %-os garanciadíj a piacnak megfelelő-e.

([31]) Lásd például: a Bíróság 1990. március 21-i ítélete, Belgium kontra Bizottság („Tubemeuse"), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 29. pont; a Bíróság 1991. március 21-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság („ALFA Romeo"), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 18. és 19. pont; a Törvényszék 1998. április 30-i ítélete, Cityflyer Express kontra Bizottság, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, 51. pont; a Törvényszék 1999. január 21-i ítélete, Neue Maxhütte Stahlwerke és Lech-Stahlwerke kontra Bizottság, T-129/95, T-2/96 és T-97/96 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:1999:7, 104. pont; a Törvényszék 2003. március 6-i ítélete, Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen kontra Bizottság, T-228/99 és T-233/99 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2003:57.

([32]) HL C 155., 2008.6.20., 10. o.

([33]) A (21) preambulumbekezdés.

([34]) Az FFHG a Moody RiskCalc eszközének és a 2012-re vonatkozó nem ellenőrzött pénzügyi kimutatásoknak a felhasználásával becsült besorolása: […].

5.1.1.1.3.1. A piacgazdasági szereplő elvének alkalmazhatóságáról

(164) Az első kérdés az, hogy Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány magatartását egy gazdasági elemzés alapján elvileg elfogadhatta volna-e egy magánszereplő. Ez előfeltételezi azt, hogy a szóban forgó tevékenység gazdasági tevékenység, és hogy egy magánbefektető *a priori* részt venne egy ilyen tevékenység folytatásában.

5.1.1.1.3.1.1. A garanciamegállapodás megkötése gazdasági tevékenység

(165) A Bíróság szerint „a magánbefektető kritériumának alkalmazása végeredményben attól függ, hogy az érintett tagállam részvényesi minőségében, ne pedig közhatalmi szervként nyújtson gazdasági előnyt a hozzá tartozó vállalkozásnak” ([35]). A szóban forgó ügyben az állam garanciamegállapodást kötött a Haiteckel az FFHG javára. A Haiteckel kötött garanciamegállapodás, valamint az FFHG-vel kötött, a garanciadíjról szóló megállapodás a polgári jog, jelen esetben a német *Kreditsicherungsrecht* (a biztosítékkal fedezett ügyletekről szóló törvény) hatálya alá tartozik. Ezért e megállapodás megkötésével az állam nem szuverén funkciójában, hanem magánszereplőként járt el. Sem a Lufthansa, sem a német kormány nem vitatja, hogy a szóban forgó tevékenység nem közhatalmi jogosítvány gyakorlásának felel meg, és így gazdasági tevékenységnek minősül.

5.1.1.1.3.1.2. Egy magánszereplő részt vett volna a szóban forgó garanciamegállapodásban

(166) A Bíróság szerint annak vizsgálatát, hogy egy magánszereplő részt vett volna-e egy ilyen gazdasági tevékenységben, tágan kell értelmezni ([36]). A piacgazdasági szereplő elvével összeegyeztethetőnek tekinthető, ha az állami szektor tőkét biztosít egy vállalkozás átmeneti fennmaradásának biztosításához, feltéve, hogy az a szerkezetátalakítást követően is nyereségesen működik ([37]). A kiegészítő tőkejuttatás csak akkor nem tekinthető többé összeegyeztethetőnek a piacgazdasági szereplő elvével, ha annak a vállalatnak a gazdasági helyzete, amelynek a tőkét juttatják, az érintett ágazat helyzetével együtt nem mutat javulást. Ez az érvelés vonatkozik a garanciadíjakra is azok megállapításának időpontjában. ([38])

(167) A panaszos észrevételeiben foglaltakkal ellentétben Németország megerősítette a Bizottságnak, hogy a Haitec nem küzd pénzügyi nehézségekkel. Ezenkívül nem releváns az a kérdés, hogy valamely másik magánbefektető akkoriban ténylegesen nyújtott volna-e ilyen garanciát a Haitecnek az FFHG javára. Az egyetlen döntő tényező az, hogy a tevékenység gazdaságilag továbbra is fenntartható-e, így egy *feltételezett* befektető számolhat ilyen döntés meghozatalával. Önmagában az a tény, hogy az FFHG jogilag köteles volt folytatni egy állítólagosan veszteséges ügyletet a Ryanairrel (ami ebben az esetben nem igaz), nem elegendő ahhoz, hogy a *szövetségi tartomány* és a HAITEC közötti garanciát kereskedelmi szempontból életképtelennek lehessen minősíteni. A fent említettek szerint az átmeneti hiányok nem zárják ki a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazhatóságát mindaddig, amíg a hosszú távú fenntartható javulás nyilvánvaló. A szóban forgó ügyben a Haitec által szolgáltatott információk szerint a Haitec által a karbantartó csarnokba eszközölt mintegy 40 millió EUR összegű beruházások jelentősen meghaladták az eredetileg tervezettet, ami azt mutatja, hogy a garancia olyan gazdasági ösztönző hatással bírt, amely a terület fenntartható megerősítéséhez vezetett, és ezért gazdaságilag észszerű volt.

(168) Annak értékeléséhez, hogy a szóban forgó gazdasági tevékenységet egy magánszereplő végezte volna-e, magának a gazdasági tevékenységnek a jogi keretét is meg kell vizsgálni, jelen esetben a garanciamegállapodást. Más szóval ahhoz, hogy a piacgazdasági szereplő elve ne legyen alkalmazható, a garanciamegállapodásnak még elméleti koncepciója szintjén is veszteségesnek kellene lennie. A fent említettek szerint a garanciát úgy alakították ki, hogy kedvező gazdasági hatást fejtsen ki, amely valóban megtörtént. Azonban még abban az esetben is, ha a (19) preambulumbekezdésben felsorolt körülmények valamelyike miatt az építési projekt feltételezetten kudarcot

([35]) Lásd: a Bíróság 2012. június 5-i ítélete, Bizottság kontra Électricité de France (EDF), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 82. és az azt követő pontok.

([36]) Az Elsőfokú Bíróság 2000. december 12-i ítélete, Aéroports de Paris kontra Bizottság, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, 107. pont.

([37]) Lásd a Bíróság 1991. március 21-i ítélete, Olasz Köztársaság kontra Bizottság, C-305/89., ECLI:EU:C:1991:142, 20. pont. „Hozzá kell tenni hogy ha a gazdaságpolitikai célkitűzések szerint eljáró állami befektető beavatkozását valamely magánbefektetői magatartáshoz kell hasonlítani, annak nem feltétlenül a többé-kevésbé rövid távú megtérülés céljával tőkét elhelyező hagyományos befektető magatartásának kell lennie, de legalábbis valamely olyan strukturális – globális vagy ágazati – politikát folytató magán vagyonkezelő vállalaté vagy vállalkozáscsoporté, amelyet hosszabb távú jövedelmezőségi kilátások vezérelnek.”

([38]) Lásd: a Bíróság 1991. március 21-i ítélete, Olasz Köztársaság kontra Bizottság, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, 23. és 24. pont.

vall, a garanciamegállapodást úgy alakították ki, hogy e körülmények ellenére is gazdaságilag jövedelmező legyen. A garanciamegállapodást ugyanis úgy fogalmazták meg, hogy garanciaérvényesítési igény esetén a garancia összegét a *szövetségi tartománynak* kizárólag az ingatlan Haitec általi visszaszolgáltatásával egyidejűleg kell kifizetnie, és a megállapodás C. szakasza 3. pontjának 8. cikke értelmében az FFHG nem köteles a Haitec számára bármilyen felmerülő költséget megtéríteni. Ez azt jelenti, hogy garanciaérvényesítési igény esetén az FFHG egy telket kapna, beleértve az arra épített csarnokot is, anélkül, hogy megtérítené a Haitec számára a kapcsolódó költségeket. Az FFHG ezért egy magasabb értékű ingatlant kapna, és azt felhasználhatná más kereskedelmi célokra. A *szövetségi tartomány* FFHG-ben való részesedésének értéke viszont növekedne. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy miután 2017-ben átruházták a *szövetségi tartomány* FFHG-ben fennálló részvényeit a HNA-ra, az FFHG köteles volt átruházni az ingatlant, beleértve az arra épített csarnokot is, a garancia lehívása esetén. Ezért egy magánbefektető tervezhette volna, hogy ilyen gazdasági tevékenységet folytat.

(169) A Bizottság megállapítja, hogy a piacgazdasági szereplő elve alkalmazandó.

5.1.1.1.3.2. A garanciadíj piaci megfelelősége

(170) A második kérdés az, hogy a 2,56 %-os garanciadíj megfelel-e a piacnak.

(171) A Bizottság kétségei a következők voltak. ([39]) Először is, a […] besorolású társaságok által kibocsátott 15 éves lejáratú kötvények hozamának kiszámításához a „haszonalapú megközelítés" az e társaságok által kibocsátott, 10 éves lejáratú kötvények hozamát veszi figyelembe, majd hozzáadja a 15 és 10 év lejáratú német államkötvények hozama közötti különbözetet. Ez a különbözet valószínűleg alacsonyabb lesz, mint a […] besorolású vállalatok esetében, mivel a német államkötvények nagyon magas AAA minősítéssel rendelkeznek (azaz az ilyen kiváló minősítések esetében a különböző lejáratú kötvényhozamok közötti különbözet nem nagy az alacsonyabb besorolású vállalkozások esetében jellemző hasonló különbözethez képest). Ennek eredményeként a Bizottság megállapította, hogy a [tanácsadó cég] által e módszer alkalmazásával becsült garanciadíj valószínűleg alábecsüli a piaci referenciaértéket. Másodszor, ugyanez a kétség merül fel a hitel-nemteljesítési csereügyletek (CDS) kamatlábait figyelembe vevő, összehasonlításon alapuló megközelítés alkalmazásából, amelyek a hitelkockázat széles körben elismert mutatói. A hitel-nemteljesítési csereügyletek kamatlábai azt mutatják, hogy a [...] pénzügyierő-besorolású vállalatok esetében a megfelelő garanciadíjnak 3,10 % és 4,41 % közötti tartományba kell esnie attól függően, hogy sor kerül-e szerződésspecifikus jellemzők miatti kiigazításra. A megállapodás szerinti 2,56 %-os garanciadíj e tartomány alsó határa alatt van. Harmadszor, a Bizottság megjegyezte, hogy még ha elfogadja is a Németország által javasolt valamennyi besorolási kiigazítást, és az FFHG besorolásaként […]-t vesz figyelembe, a hitel-nemteljesítési csereügyletek kamatlábaiból származó garanciadíj mértéke (3,1 %) meghaladja a felek által elfogadott 2,56 %-ot. Ezek az érvek összességében azt az aggályt vetették fel, hogy a megállapodás szerinti garanciadíj túl alacsony lehet az FFHG-vel azonos besorolású vállalatok piaci feltételeihez képest.

(172) El kell vetni Németország azon észrevételét, hogy a szövetségi tartomány jogosan támaszkodhatott [a tanácsadó cég] szakértelmére, és hogy a [tanácsadó cég által] meghatározott garanciadíjat utólag nem lehetett megkérdőjelezni. Ez azt jelentené, hogy a Bizottságnak az állami támogatások ellenőrzésére vonatkozó kizárólagos hatáskörét meg lehetne kerülni nemzeti vagy magántanácsadó cégek helytelen értékeléseivel. A Bizottság tehát jogosult volt arra, hogy megkérdőjelezze [a tanácsadó cég] számításait annak értékelése érdekében, hogy fennáll-e gazdasági előny, vagy sem.

(173) Hasonlóképpen Németország azon érve, miszerint a Bizottság nem vette figyelembe a számítása során azt a tényt, hogy a szóban forgó garancia „szerződésteljesítési garancia", és Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartományra* az alacsonyabb garanciadíjat ellentételező gazdasági előnyt ruházott, nem releváns a piaci ár kiszámítása szempontjából.

(174) Ezzel szemben a Lufthansa azt állította, hogy a hitel-nemteljesítési csereügyletek kamatlábaiból származó garanciadíj (3,1 %) a helytelen viszonyítási alap, mivel a Bizottság az FFHG-t tévesen tulajdonképpen „hitelfelvevőként" kezelte.

([39]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (154)–(159) preambulumbekezdése.

(175) A Lufthansa szerint továbbá a garanciadíjnak legalább 7,98 %-nak kellett volna lennie, ami 5,42 %-os előnyt eredményez. A Lufthansa azzal érvel, hogy a referencia-kamatlábakról szóló közleményt kellett volna figyelembe venni, de csak kiindulási alapként a garanciadíj kiszámításához. A Lufthansa azt állítja, hogy az FFHG gazdasági helyzete valóban olyan volt, hogy egyetlen más magánbefektető sem vett volna fontolóra ilyen szerződést, és hogy ezt a kockázati profilt figyelembe kellene venni.

(176) A Bizottság elutasítja mindkét érvet. A Bizottság jogosult volt alkalmazni a referencia-kamatlábakról szóló közleményt, és ennek megfelelően az FFHG-t […] besorolásúnak értékelte, amely a fentiekben ((171) bekezdés) kifejtettek szerint, nem kiváló besorolás, és pontosan az FFHG gazdasági helyzetéből ered.

(177) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a garanciadíj nem felelt meg a piacnak.

(178) Következésképpen a Bizottság által megállapított, a piacnak megfelelő minimális díj (3,10 %) és a garanciavállalás tényleges mértéke (2,56 %) közötti árkülönbség (0,54 %) gazdasági előnyt jelent.

5.1.1.1.4. Szelektivitás

(179) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint ahhoz, hogy egy adott intézkedés állami támogatásnak minősüljön, annak előnyben kell részesítenie „bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését”. A Haitecnek a piaci ár alatt nyújtott garancia csak az FFHG-t mint vállalkozást részesíti előnyben, és ezért szelektív.

5.1.1.1.5. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

(180) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az FFHG versenyben áll más uniós repülőtér-üzembentartókkal – legalábbis potenciálisan –, azért, hogy uniós légitársaságokat vonzzon egy olyan környezetben, amelyben az uniós légitársaságok az uniós légiközlekedési jogszabályokkal összhangban szabadon kínálhatnak légi közlekedési szolgáltatásokat minden Unión belüli útvonalon. Ezért a Haitec-garancia szintjén előzetesen azonosított gazdasági előny – legalábbis potenciálisan – torzítja a versenyt, és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet ([40]).

(181) Meg kell azonban vizsgálni, hogy a 0,54 százalékpontos különbség, amely a gazdasági előnyt jelenti, olyan támogatási intézkedésnek minősül-e, amely az 1407/2013/EU rendelet 3. cikkének (1) bekezdése értelmében mentesül az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti bejelentési kötelezettség alól.

(182) Először is, a garanciadíj az 1407/2013/EU rendelet 1. cikkének hatálya alá tartozik.

(183) Másodszor, az 1407/2013/EU rendelet 3. cikke (2) bekezdésének első albekezdése értelmében bármely három pénzügyi év időszakában az egy vállalkozás részére odaítélt csekély összegű támogatás összege tagállamonként nem haladhatja meg a 200 000 EUR-t.

(184) Ha azonban – mint a jelen esetben is – a szóban forgó intézkedés garancia, az 1407/2013/EU rendelet 4. cikkének (6) bekezdésével összhangban a bruttó támogatási egyenértéket kell figyelembe venni, és más egyedi feltételeket is teljesíteni kell. Az 1407/2013/EU rendelet 4. cikkének (1) bekezdése szerint az 1407/2013/EU rendelet csak olyan támogatásokra alkalmazandó, amelyeknél előzetesen pontosan kiszámítható a bruttó támogatási egyenérték (a továbbiakban: átlátható támogatás). Az 1407/2013/EU rendelet 4. cikkének (6) bekezdése értelmében a kezességvállalásokból álló támogatás akkor minősül átlátható csekély összegű támogatásnak, ha egyrészt a vállalkozásonkénti kezességvállalás az alapul szolgáló hitel 80 %-át fedezi, másrészt a garantált összeg 5 éves futamidő esetén nem haladja meg az 1,5 millió EUR-t, illetve 10 éves futamidő esetén pedig a 750 000 EUR-t. Ugyanakkor az 1407/2013/EU rendelet 4. cikke (6) bekezdésének a) pontja értelmében biztosítani kell, hogy a támogatás kedvezményezettje ne álljon fizetésképtelenségi eljárás alatt, és ne feleljen meg a nemzeti jog azon feltételeinek, amelyek alapján hitelezői kérelmére fizetésképtelenségi eljárás hatálya alá vonható lenne.

([40]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (161) preambulumbekezdése.

(185) A jelen ügyben sem az FFHG, sem az 1407/2013/EU rendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében vele kapcsolatban álló vállalkozások nem részesültek állami támogatásban az 1407/2013/EU bizottsági rendelet alapján a garancia nyújtását megelőző három évben. Az FFHG-vel szemben akkoriban nem folytattak fizetésképtelenségi eljárást, és az FFHG a támogatás nyújtásának időszakában nem teljesítette az ilyen eljárás megindításának feltételeit. Németország továbbá megerősítette, hogy a garancia nem haladja meg az adásvételi szerződés értékének 80 %-át. Végül a Bizottság által megállapított, a piacnak megfelelő minimális díj (3,10 %) és a tényleges díj (2,56 %) közötti 0,54 százalékpontos különbséget 33 480 EUR éves bruttó támogatási egyenértékre váltják át, amely összeg 3 év után összesen 100 440 EUR-nak felel meg, és ez jelentősen elmarad a rendeletben meghatározott maximális összegtől (200 000 EUR).

(186) Következésképpen az FFHG-nek a garancia révén nyújtott előny megfelel az 1407/2013/EU rendeletben foglalt feltételnek.

5.1.1.1.6. Következtetés

(187) Az 1407/2013/EU rendelet 3. cikkének (1) bekezdése szerint úgy kell tekinteni, hogy az intézkedés nem felel meg az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt valamennyi feltételnek, és ezért mentesül az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt bejelentési kötelezettség alól.

5.1.1.2. Egy telek „két ízben történő” értékesítése az FFHG által

(188) Ami az FFHG által a „lakáscélú” telek Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* részére történő eladásától való elállási jog gyakorlását illeti, a Bizottság úgy véli, hogy az elemzést helyénvaló azzal az egyetlen ponttal kezdeni, amellyel kapcsolatban az eljárás megindításáról szóló határozatban kétségeket vetett fel, nevezetesen hogy a „lakáscélú” telek tulajdonjogának Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* részéről az FFHG-nek való visszaadása piaci értéken történt-e.

(189) Először is a Bizottság sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a 2014. évi adásvételi szerződésben foglaltakkal ellentétben abban az időpontban, amikor az FFHG gyakorolta elállási jogát, nem adtak megbízást szakértői vélemény készítésére. Ez a körülmény *prima facie* jelzi, hogy a tulajdonjog visszaszolgáltatása nem történhetett piaci áron.

(190) Ehelyett a „lakáscélú” telek visszaszolgáltatása ugyanazon az áron történt, mint a 2014. évi adásvételi szerződésre vonatkozóan az SGD Nord jelentésével kiegészített, az Osteifel-Hunsrück terület ingatlanértékeivel foglalkozó szakértői bizottság által erre a telekre meghatározott ár, azaz nulla EUR-s áron.

(191) Másodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy egy hónappal azután, hogy az FFHG gyakorolta elállási jogát, ugyanazt a telket eladta 1,25 millió EUR-ért az ADC-nek, egy magánbefektetőnek, az ADC, az FFHG és Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány között 2016. július 6-án kötött szerződéssel ((25) preambulumbekezdés).

(192) Harmadszor, amint azt Németország a 2017. október 26-i közleményében kifejtette, a Bizottság megjegyzi, hogy ezen adásvételi szerződés aláírásának előzménye van, amelyben mind az FFHG, mind a Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány érintett ((22)–(26) preambulumbekezdés).

(193) A Bíróság a Land Burgenland kontra Bizottság ügyben megállapította, hogy ha valamely állami hatóság a tulajdonában lévő vállalkozást nyílt, átlátható és feltételektől mentes pályázati eljárás útján értékesíti, vélelmezhető, hogy a piaci ár megfelel a legmagasabb ajánlatnak, meg kell azonban győződni arról először is, hogy ez az ajánlat ajánlati kötöttséget eredményez, és hihető, másodszor pedig, hogy az áron kívüli egyéb gazdasági szempontok figyelembevétele nem indokolt. Ilyen feltételek mellett ugyanis nem várható el a Bizottságtól, hogy a piaci ár vizsgálata céljából olyan egyéb eszközöket vegyen igénybe, mint például a független szakértői vélemények ([41]).

([41]) A Bíróság 2013. október 24-i ítélete, Land Burgenland és társai kontra Bizottság, C-214/12 P, C-215/12 P és C-223/12 P egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2013:682, 94. és 95. pont.

(194) A jelen ügyben Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány tudta, hogy az FFHG egy közbeszerzési eljárás keretében 1,25 millió EUR összegű ajánlatot kapott a „lakáscélú" telkére, mivel ezt az ajánlatot használta fel arra, hogy a SYT-vel kötött privatizációs megállapodásban e telek árát meghatározza. Ezenkívül Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* – mivel a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány*, az FFHG és az ADC között 2016. július 6-án, azaz egy hónappal az FFHG elállási jogának gyakorlását követően kötött adásvételi szerződésben részes fél volt – arról is tudott, hogy e szerződésben a „lakáscélú" telek értékét 1,25 millió EUR-ra becsülték.

(195) Ezen okok miatt Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* azzal, hogy vita nélkül elfogadta, hogy az FFHG anélkül gyakorolta elállási jogát, hogy szakértőt jelölt volna ki a „lakáscélú" telek piaci értékének becslésére, nem a piacgazdasági szereplő magatartásának megfelelően járt el. Egy piacgazdasági szereplő ragaszkodott volna egy szakértő kijelöléséhez, aki meghatározta volna a telek értékét. A (193) preambulumbekezdésben meghatározott elvekkel összhangban és tekintettel az ADC-nek a közbeszerzési eljárás során tett ajánlatára, az az érték, amelyet a piac hajlandó volt kifizetni a lakáscélú telekért abban az időpontban 1,25 millió EUR volt. A *szövetségi tartomány* jogosult volt ezt az árat követelni az FFHG-től a „lakáscélú telekért" ellentételezésként.

(196) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az elállási jog 1,25 millió EUR helyett nulla EUR áron történő gyakorlása 1,25 millió EUR előnyt biztosított az FFHG-nek.

(197) Amint az az eljárás megindításáról szóló határozatban ((179), (180) és (190) preambulumbekezdés) szerepel, teljesülnek az állami támogatás fennállásának megállapításához szükséges egyéb feltételek (vállalkozás és gazdasági tevékenység, állami források felhasználása és az államnak való betudhatóság, szelektivitás, versenytorzulás és a kereskedelemre gyakorolt hatás). Ezt sem Németország, sem az érdekelt felek nem vitatták észrevételeikben.

(198) Az elállási jog 1,25 millió EUR helyett nulla EUR áron történő gyakorlása 1,25 millió EUR előnyt biztosított az FFHG-nek.

5.1.2. *A Ryanairnek nyújtott, esetlegesen támogatásnak minősülő intézkedésekkel kapcsolatban*

5.1.2.1. A Ryanairnek nyújtott képzési támogatás

5.1.2.1.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

(199) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság előzetesen úgy ítélte meg, hogy a Ryanair vállalkozás, a képzés nyújtása pedig gazdasági tevékenységnek minősül ([42]).

(200) Mivel Németország fenntartja álláspontját, azaz hogy a képzési támogatás nem minősül állami támogatásnak, mert az közhatalom gyakorlásának minősül, a Bizottságnak foglalkoznia kell a Németország által előterjesztett érvekkel.

(201) A német hatóságok azt állították, hogy egy, a munkanélküliség csökkentését célzó intézkedés, mint például a vizsgált intézkedés, szociális elemet tartalmaz, ami közérdeket szolgál. Függetlenül azonban attól, hogy ez az intézkedés a német állam azon kötelezettségének hatálya alá tartozhat-e, hogy betöltse a „szociális állam" szerepét (a német alaptörvény 20. cikkének (1) bekezdésében előírt *Sozialstaatsprinzip*), és így a német jogrend szerint közhatalom gyakorlásának minősül-e, a „gazdasági tevékenység" és a „közhatalom gyakorlása" fogalmak az állami támogatásokra vonatkozó európai jog önálló fogalmai, ezért azokat ennek megfelelően kell értelmezni. Egy jogalany akkor tekinthető közhatalmat gyakorlónak, ha a szóban forgó tevékenység az állam alapvető funkcióinak részét képezi, vagy ezekhez a funkciókhoz jellegénél, céljánál és a rá vonatkozó szabályoknál fogva kapcsolódik ([43]). Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat már megállapította ([44]), egy munkanélküliség elleni küzdelmet célzó intézkedést korábban gazdasági tevékenység támogatásának, és így állami támogatásnak tekintettek ([45]).

([42]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (205)-(208) preambulumbekezdése.

([43]) A Bíróság 1997. március 18-i ítélete, Calì & Figli kontra Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, 22. és 23. pont.

([44]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (207) preambulumbekezdése.

([45]) Lásd például: a Bizottság 2016. július 2-i határozata az SA.36671 (2013/N) állami támogatási ügyben – Svédország – Szakmai bevezető foglalkoztatási támogatás fiatal munkavállalóknak (HL C 204., 2013.7.18., 9. o.).

(202) A Bizottság megvizsgálta, hogy a szóban forgó, a munkanélküliség elleni küzdelmet célzó képzési támogatás általános érdekű szociális szolgáltatásnak, és ezáltal az állami támogatásokra vonatkozó európai jogszabályoknak megfelelően „közhatalom gyakorlásának” tekinthető-e. Az általános érdekű szociális szolgáltatások azonban csak akkor minősülnek „közhatalom gyakorlásának”, ha a szolidaritás elvén alapulnak. Mivel az intézkedés több kifizetésből áll, nem áll fenn a tagságon alapuló kölcsönös és mégis független hozzájárulások rendszere. Az intézkedés a német nemzeti oktatási rendszerben sem szerepel.

(203) Ezenkívül a képzési támogatás nemcsak a közérdeket szolgálja, hanem a Ryanair gazdasági érdekét is. Mivel a Ryanairnek ellentételezésen alapuló szerződést ítéltek oda, a Ryanair mindenekelőtt olyan szokásos kereskedelmi szolgáltatást teljesít, amelynek létezik piaca.

(204) Végül úgy tűnik, hogy bár az állam a pénzeszközök biztosítása előtt megvizsgálta a nyújtott képzést, úgy tűnik, hogy nem került sor folyamatos nyomon követésre. Úgy tűnik, hogy Németország sem határozta meg maguknak a képzéseknek a tartalmát. A képzési támogatás ezért nem minősül közhatalom gyakorlásának.

(205) Ha valamely intézkedés nem minősül közhatalom gyakorlásának, a közérdek nem releváns annak értékelése szempontjából, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „állami támogatás” fennállásáról van-e szó.

(206) Ezért, mivel Németország nem nyújtott be olyan új elemet, amely alapján a Bizottság más következtetésre juthatna, a képzési támogatás gazdasági tevékenységre vonatkozik.

5.1.2.1.2. Állami források használata és az államnak való betudhatóság

(207) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben (lásd a (132) preambulumbekezdést) Németország megerősítette, hogy a Ryanair volt a *szövetségi tartomány* által teljesített kifizetések végső kedvezményezettje, és hogy a HCM csak közvetítő volt. A Ryanair ezzel ellentétes érveit tehát el kell utasítani.

(208) Az a tény, hogy Németország – amint azt a Ryanair állítja – a HCM által a Ryanairnek kifizetett pénzeszközöknek állítólag csak 50 %-át finanszírozta, nem releváns annak meghatározása szempontjából, hogy állami forrásokat használtak-e fel, és hogy a képzési támogatás Németországnak tudható-e be, mivel itt csak a Németország által finanszírozott rész áll vizsgálat alatt.

(209) A Bizottság ezért megállapítja, hogy állami forrásokat használtak fel, amelyek az államnak tudhatók be.

5.1.2.1.3. Gazdasági előny

(210) Annak megállapítása érdekében, hogy a Ryanair részesült-e előnyben a képzési támogatás révén, a Bizottság felkérte Németországot és az érdekelt feleket, hogy nyújtsanak tájékoztatást arról, hogy általában maga a Ryanair viseli-e a szóban forgó képzési költségeket, valamint arról, hogy a Ryanairnek kétszer fizették-e ki (egyszer a tanulók, egyszer pedig a HCM) az e program keretében felmerült képzési költségeket.

(211) A Bíróság szerint a Bizottság feladata, hogy határozatában bizonyítsa az állami támogatás fennállását ([46]). E kötelezettséget azonban azon információk alapján kell megítélni, amelyek a határozata meghozatalának időpontjában a Bizottság rendelkezésére állhattak ([47]). Ugyanis „a Bizottságot főszabály szerint nem lehet megakadályozni abban, hogy olyan körülményekre hivatkozzon, amelyek összességükben egy támogatási program tényleges fennállására utalnak" ([48]). A gazdasági előny átfogó értékelése során a Bizottságnak figyelembe kell vennie minden olyan lehetőséget, amelyet egy gazdasági szereplő észszerűen mérlegelhetett volna, minden olyan rendelkezésre álló információt, amely jelentősen befolyásolhatta a döntését, valamint az előny nyújtására vonatkozó határozat meghozatalának időpontjában előre látható fejleményeket ([49]).

(212) Németország és a Ryanair nem szolgáltatott információt arról, hogy általában maga a Ryanair viseli-e a szóban forgó képzési költségeket, valamint arról, hogy kétszer fizették-e ki a Ryanairt. Németország és a Ryanair azzal érvelt, hogy az ír jog szerint 6 év, a német jog szerint pedig 10 év után többé már nem voltak kötelesek megőrizni az információkat. Miután azonban a Lufthansa 2011. március 4-én hivatalos panaszt nyújtott be, amelyet 2011. március 18-án továbbítottak Németországnak, a Bizottság konkrét ténybeli kérdéseket tett fel Németországnak a képzési támogatással kapcsolatban, amelyekre Németország 2011. június 14-én válaszolt. A nyilvántartásra vonatkozó nemzeti jogszabályok nem csökkenthetik a tagállamok vagy az érdekelt felek Bizottsággal való együttműködési kötelezettségét. Még ebben az esetben is, Németország 2011-ben tudomást szerzett arról, hogy a képzési támogatás esetleg állami támogatásnak minősül, azaz még akkor, amikor még nemzeti kötelezettsége volt a dokumentumnak az irattárban való megőrzése. Akkoriban egyértelmű volt, hogy a Bizottság valószínűleg határozatot fog hozni erről az intézkedésről. A dokumentumok meg nem őrzésével kapcsolatos felelősség ezért Németországot terheli. A Bizottság ezért a kapott információk alapján értékeli a támogatás fennállását.

(213) Németország 2019. évi beadványa szerint a 2001 és 2003 közötti időszakban Rajna-vidék–Pfalz Munkaügyi, Szociális, Családügyi és Egészségügyi Minisztériuma [1,5–2,0 millió] EUR összegű finanszírozást nyújtott a HCM-nek.

(214) Németország 2019. évi beadványa szerint a HCM legalább két csekket bocsátott ki a Ryanairnek 220 427,64 EUR és 639 146,04 EUR értékben. A csekkek szerinti összegekkel 2003. január 17-én terhelték meg a HCM számláját.

(215) Ezenkívül Rajna-vidék–Pfalz Munkaügyi, Szociális, Családügyi és Egészségügyi Minisztériuma 2003-ban további 680 627,94 EUR-t fizetett a HCM-nek.

(216) Sem Németország, sem a Ryanair nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a Ryanair által nyújtott képzés ára megfelelt volna a piacnak, és piaci igényeket elégített volna ki.

(217) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a képzési támogatás gazdasági előnyt jelent a Ryanair számára.

5.1.2.1.4. Szelektivitás

(218) Sem Németország, sem az érintett felek észrevételei nem vitatták az intézkedés szelektivitását. A Bizottság ezért fenntartja azt az előzetes következtetését, hogy az intézkedésben foglalt bármely gazdasági előny, amely kizárólag a Ryanairnek kedvez, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében szelektív lenne.

([46]) Lásd: a Bíróság 2022. november 17-i ítélete, Volotea és easyJet kontra Bizottság, C-331/20 P és C-343/20 egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2022:886, 111. pont.

([47]) Lásd: a Bíróság 2022. november 17-i ítélete, Volotea és easyJet kontra Bizottság, C-331/20 P és C-343/20 egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2022:886, 112. pont; lásd még: a Bíróság 1986. július 10-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-234/84, EU:C:1986:302, 16. pont, valamint a Bíróság 2017. szeptember 20-i ítélete, Bizottság kontra Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, 70. pont.

([48]) Lásd: a Bíróság 1994. április 13-i ítélete, Német szövetségi köztársaság és Pleuger Worthington GmbH kontra Bizottság, C-324/90 és C-342/90. sz. egyesített ügyek, ECLI:EU:C:1994:129, 15. pont.

([49]) Lásd: a Bíróság 2022. november 17-i ítélete, Volotea és easyJet kontra Bizottság, C-331/20 P és C-343/20 egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2022:886, 113. pont.

5.1.2.1.5. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

(219) Az eljárás megindításáról szóló határozatban megállapítottak szerint, valamint a verseny torzulását és a kereskedelemre gyakorolt hatást vitató észrevételek hiányában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a kritérium teljesül.

5.1.2.1.6. Következtetés

(220) A Bizottság megállapítja, hogy a képzési támogatás állami támogatásnak minősül.

5.1.2.2. A kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint a karbantartó csarnok finanszírozása

5.1.2.2.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

(221) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Ryanair vállalkozás, és a kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola és a karbantartó csarnok finanszírozása gazdasági tevékenységnek minősül.

5.1.2.2.2. Gazdasági előny

(222) Az eljárás megindításáról szóló határozat (105) preambulumbekezdésében foglaltak szerint Németország benyújtotta a szóban forgó megállapodások jövedelmezőségi elemzését annak bizonyítására, hogy azok megfelelnek a piacgazdasági szereplő elvének. Ez az elemzés a megállapodásoknak tulajdonítható cash flow-k (azaz karbantartó csarnok, kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint szállás a diákok számára) összesített nettó jelenértékének kiszámításából áll. Ezek a cash flow-k bevételeket foglalnak magukban, például a Ryanair által fizetett bérleti díjakat, és a szálláshelyek használatáért járó kifizetéseket, valamint a költségeket, mint amilyenek például a karbantartási költségek. A cash flow-előrejelzések a 2010–2024-es időszakra vonatkoznak, és [4,0–4,5] %-os rátával diszkontálják őket. E feltételezések alapján az elemzés [100 000–200 000] EUR pozitív nettó jelenértéket mutat, ami azt jelenti, hogy a diszkontált pénzbeáramlások meghaladják a kiáramlásokat. Németország szerint ez az eredmény a megállapodások jövedelmezőségét mutatja, és arra utal, hogy azok megfelelnek a piacgazdasági szereplő elvének.

(223) Úgy tűnt, hogy a Németország által benyújtott jövedelmezőségi elemzés több hibát is tartalmazott, amelyek az eljárás megindításáról szóló határozatban megállapításra kerültek.

(224) Először is, a Bizottság előzetesen úgy ítélte meg, hogy a Németország által kiszámított cash flow-k évi [40 000–50 000] EUR-tól [60 000–70 000] EUR-ig terjedő értékcsökkenési összegeket tartalmaztak, amelyeknek elvileg nem kellene a számítás részét képezniük, mivel az értékcsökkenés olyan számviteli fogalom, amely nem felel meg a tényleges cash flow-knak. Ha az értékcsökkenési összegeket kizárnák a számításból, a nettó jelenérték negatív, megközelítőleg [– 500 000 – – 400 000] EUR lenne.

(225) Másodszor, úgy tűnt, hogy az elemzésben nem szerepeltek az épületek lakóépületekké történő átalakításának kezdeti beruházási költségei. Mivel Németország rámutatott arra, hogy szükség van az épületek átalakítására, ezért ez kevésbé hihetőnek tűnt.

(226) Harmadszor, az elemzés évi [1 000–10 000] EUR pénzbeáramlást tartalmazott, amelynek jellege nem volt egyértelmű. A cash flow-k ennek megfelelő kiigazítása még inkább negatívvá tenné az e három megállapodáshoz kapcsolódó nettó jelenértéket.

(227) Végezetül a Bizottság előzetesen úgy ítélte meg, hogy a [4,0–4,5] %-os diszkontráta nem tűnt indokoltnak, és túlzottan alacsonynak tűnt abban az időszakban, amikor ezeket a megállapodásokat 2009/2010-ben aláírták.

(228) Az FFHG meg tudta indokolni ezeket a hibákat, és a Bizottság elegendőnek tartja az indokolást ahhoz, hogy érvénytelenítse a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt előzetes elemzését.

(229) Először is, a Németország által benyújtott jövedelmezőségi elemzés értékelését követően a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az értékcsökkenési összeget már kizárták a Németország által kiszámított cash flow-kból.

(230) Másodszor, a Bizottság megállapítja, hogy a mintegy [100 000–200 000] EUR induló beruházási költséget már figyelembe vették a jövedelmezőségi elemzésben, és elismeri, hogy még ha nem is vették volna figyelembe (ami nem történt meg), ennek hozzáadása még mindig pozitív nettó jelenértéket eredményezne.

(231) Harmadszor, a Bizottságot meggyőzte az FFHG magyarázata, miszerint az eljárás megindításáról szóló határozatban megkérdőjelezett éves pénzbeáramlások valójában vagy éves beszedési költségekre, vagy állandó járulékos költségekre vonatkoztak, amelyek pénzkiáramlásokat jelentenek, és amelyeket a jövedelmezőségi elemzésben megfelelően számítottak ki.

(232) Negyedszer, a Bizottság elismeri, hogy még ha feltételezzük is, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban ((266) preambulumbekezdés) megkérdőjelezett [4,0–4,5] %-os diszkontráta túl alacsony volt, a magasabb diszkontráta pozitív, nem pedig negatív hatást gyakorolt volna a nettó jelenértékre e megállapodások pénzforgalmi profilja miatt. A Bizottság valóban megjegyzi, hogy a Ryanair által teljesített, a 2010. évre vonatkozó külön bérletidíj-kifizetés jelentős, [0–5] millió EUR pénzbeáramlást jelentett, és a következő 14 év mindegyike nagyon csekély mértékű pénzkiáramlást eredményezett. A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a diszkontráta növelése továbbra is ahhoz a következtetéshez vezetne, hogy a megállapodások megfeleltek a piacgazdasági szereplő elvének.

(233) A Bizottság az általa ellenőrzött kiegészítő magyarázatok alapján megfordítja az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtett álláspontot, és arra a következtetésre jut, hogy a Ryanair nem részesül gazdasági előnyben.

5.1.2.2.3. Következtetés

(234) A Bizottság megállapítja, hogy a kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola, valamint a karbantartó csarnok Ryanair javára történő finanszírozása nem minősül a Ryanairnek nyújtott állami támogatásnak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

5.1.2.3. A Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány és a Ryanair közötti 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások

5.1.2.3.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

(235) Légitársaságként a Ryanair az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül. Mind a marketingszolgáltatások, mind a légi szolgáltatások gazdasági tevékenységnek minősülnek. Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének első feltétele tehát teljesül.

5.1.2.3.2. Állami források használata és az államnak való betudhatóság

(236) A marketingmegállapodásokat Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* és a Ryanair kötötte. A marketingtámogatási kifizetéseket közvetlenül a szövetségi tartomány költségvetéséből finanszírozták, tehát azokat állami forrásokból finanszírozták, és azok az államnak tudhatók be.

5.1.2.3.3. Gazdasági előny

(237) Annak meghatározása céljából, hogy valamely intézkedés támogatásnak minősül-e, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint meg kell állapítani, hogy a kedvezményezett vállalkozás részesül-e olyan gazdasági előnyben, amelyhez a szokásos piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá ([50]).

(238) Meg kell vizsgálni, hogy a piacgazdasági szereplő elve alkalmazandó-e a szóban forgó megállapodásokra, és ha igen, tiszteletben tartják-e azt.

5.1.2.3.3.1. A marketingmegállapodások egyedi értékelése

(239) Az első kérdés az, hogy a 2005. és 2017. évi marketingmegállapodásokat, valamint a 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri megállapodásokat egyenként vagy együttesen kell-e értékelni. A második kérdés az, hogy a Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány és a Frankfurt-Hahn repülőtér üzemeltetője, az FFHG egyetlen jogalanynak tekintendő-e a piacgazdasági magánbefektető elvének alkalmazása szempontjából.

([50]) Lásd például: a Bíróság 1999. április 29-i ítélete, Spanyolország kontra Bizottság, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. pont.

(240) Az első kérdést illetően Németország szerint az FFHG egyáltalán nem vett részt a marketingmegállapodások megkötésében. Különösen a Frankfurt-Hahn repülőtér 2017. évi privatizációját követően Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartománynak nem volt oka arra, hogy az FFHG-t bevonja a marketingmegállapodások megkötésébe. Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány továbbá 2005-ben kisebbségi részvényesként (17,5 %) sem gyakorolt ellenőrzést az FFHG felett, és nem volt oka arra, hogy bevonja a marketingmegállapodásba. A szerződő felek csak a szövetségi tartomány és a Ryanair voltak. A marketingstratégiát ezért a Frankfurt-Hahn repülőtér fejlesztésétől külön kell vizsgálni.

(241) Ezenkívül a második kérdést illetően a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban már megállapította, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* mindkét marketingmegállapodást olyan időpontban kötötte meg, amikor a *szövetségi tartomány* nem gyakorolt ellenőrzést az FFHG felett. A 2005. évi marketingmegállapodás Ryanairrel való megkötésének időpontjában Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* hatóságai csak 17,5 %-os részesedéssel rendelkeztek az FFHG-ben, míg az FFHG részvényeinek többsége (65 %) a Fraport tulajdonában volt, amelyben Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* soha nem rendelkezett részesedéssel ([51]). Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* a 2017. évi marketingmegállapodás 2017 októberében történt megkötésekor sem gyakorolt ellenőrzést az FFHG felett, mivel egy 2017. augusztus 9-én, tehát a marketingmegállapodás megkötése előtt lezárt részvényvásárlási megállapodás alapján eladta a vállalatban fennálló részesedését a HNA Airport Group GmbH-nak. Ennélfogva Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* ezen elv alkalmazása keretében nem tekinthető olyan repülőtér-üzembentartónak, amely az FFHG-vel egy gazdasági jogalanyt alkot. Ez eltérő helyzet a *Charleroi repülőtérrel* kapcsolatos ügyben hozott első ítélet alapjául szolgáló helyzettől ([52]). Az említett ügy esetében a repülőtér a Ryanairrel vitatott megállapodást kötött Vallon régió tulajdonát képezte, és gazdaságilag attól függött, ami azt jelentette, hogy Vallon régió részt vett a repülőtér által folytatott gazdasági tevékenységben, és pénzügyi ellenszolgáltatást kapott az intézkedések nyújtásáért.

(242) A Ryanair azzal érvel, hogy még az olyan, ellenőrzésre nem jogosító részesedés is, mint a *szövetségi tartománynak* az FFHG-ben 2009 előtt fennálló érdekeltsége, jogi szempontból indokolhatja az együttes elemzést, mivel a Fraport és Hessen *szövetségi tartomány*, az FFHG másik két részvényese szintén állami tulajdonú társaság, illetve állami jogalany volt. A Ryanair ezért azt állítja, hogy mielőtt Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* 2009. január 1-jén 82,5 %-os részesedést szerzett az FFHG-ben, mind a 2005. évi marketingmegállapodás aláírója, mind az FFHG tulajdonosai végső soron a német állam volt.

(243) A Bizottság az alábbiakban ismertetett indokok alapján elutasítja ezt az érvelést: először is, amint az fentebb megállapításra került, Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* nem rendelkezett részesedéssel a Fraportban. Másodszor, Hessen *szövetségi tartomány* és Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* különálló helyi közjogi jogalanyok (*Körperschaften des Öffentlichen Rechts*, azaz *Gebietskörperschaften*), és a németországi szövetségi rendszer miatt nem tartoznak a szövetségi állam ellenőrzése alá a marketing- vagy repülőtéri szolgáltatási megállapodások megkötésekor, mivel a valamely repülőtérbe történő regionális gazdasági beruházás szövetségi hatáskör hiányában a szövetségi tartományok (*Länder*) hatáskörébe tartozik (a német alaptörvény 30. cikke és 70. cikkének (1) bekezdése). Ezért Hessen *szövetségi tartomány* részvényei nem befolyásolhatták azokat a részvényesi hatásköröket, amelyeket a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* gyakorolhatna az FFHG felett. Mivel a közjogi jogalanyok költségvetései egyértelműen elkülönülnek, így a Hessen *szövetségi tartományt* mint részvényest megillető gazdasági hasznok nem is jelentenek hasznot Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománynak*. A Bizottság ezért csak azt fogja értékelni, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* mint egyetlen jogalany piacgazdasági magánbefektetőként járt-e el.

(244) A fentiek fényében a Bizottság egyenként fogja értékelni a marketingmegállapodásokat, és kizárólag Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* esetében fogja értékelni a piacgazdasági szereplő elvét.

([51]) Vö. a Hahn I. határozat (17) és azt követő, valamint (182) preambulumbekezdésével. A 2005. évi marketingmegállapodás megkötésének időpontjában a Fraport fő részvényesei Hessen tartomány (31,7 %), a Frankfurt am Main város tulajdonában lévő Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,3 %), a Németországi Szövetségi Köztársaság (átcserélhető kötvény; 6,6 %), a Julius Bär Investment Management LLC (5,4 %) és a Deutsche Lufthansa AG (4,95 %) voltak.

([52]) A Törvényszék 2008. december 17-i ítélete, Ryanair kontra Bizottság, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 53–61. pont.

(245) Mivel a 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások értékelése szempontjából Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* nem tekinthető a Frankfurt-Hahn repülőtér üzembentartójának, a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban a piacgazdasági szereplő elvének az állami irányítás alatt álló repülőterek és a légitársaságok közötti megállapodásokra való alkalmazása tekintetében meghatározott többletköltség-módszer nem alkalmazható a 2005. és 2017. évi marketingmegállapodásokra.

5.1.2.3.3.2. A piacgazdasági szereplő elvének alkalmazhatósága

(246) Németország szerint a szóban forgó kifizetések nem minősülnek állami támogatásnak, mivel a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által a Ryanairnek fizetett összegek megfeleltek a nyújtott marketingszolgáltatások piaci árának.

(247) Először is meg kell vizsgálni, hogy a marketingmegállapodások közhatalmi jogosítványok gyakorlásának minősülnek-e. Ezek a marketingmegállapodások jellemzően két magánszereplő, például egy repülőtér és egy légitársaság között jönnek létre. Ami a piacgazdasági szereplő elve alkalmazhatóságának kérdését illeti, szem előtt kell tartani, hogy nem akármilyen piacgazdasági szereplővel kell elvégezni a behelyettesítést, hanem a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* helyzetében lévő piacgazdasági szereplővel.

(248) Ezért mérlegelni kell a piacgazdasági szereplő elvének hatályát Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* tekintetében.

(249) Az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 77. pontja szerint „csak az állam mint gazdasági szereplő helyzetéhez kapcsolódó előnyöket és kötelezettségeket kell figyelembe venni, tekintet nélkül azokra, amelyek közhatalmi minőségéhez kapcsolódnak”, ami többek között azt jelenti, hogy nem kell figyelembe venni az olyan közérdekű megfontolásokat, mint a regionális fejlesztés.

(250) A regionális turizmus fejlesztéséhez kapcsolódó marketingmegállapodások előnyeit, nevezetesen a régió idegenforgalomból származó potenciális bevételeit nem lehet figyelembe venni a piacgazdasági szereplő kritériumainak való megfelelés esetleges értékelése során ([53]). A jelen ügyben Németország és a Ryanair nem terjesztett elő olyan bizonyítékot, amely arra utalna, hogy a marketingmegállapodások megkötésével Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány piacgazdasági szereplőként bármilyen pénzügyi haszonra számíthatott volna a régió turizmusának fejlesztésén kívül.

(251) Ezért nem számít, hogy Németország mennyire alaposan értékelte, hogy a Ryanair magas szintű szakértelemmel rendelkezik a lokációalapú marketing terén, és hogy a Ryanair volt az egyetlen olyan, a Frankfurt-Hahn repülőtéren működő légitársaság, amelyet mérlegelni lehetett a marketingszolgáltatások beszerzése szempontjából. Az sem számít, hogy a Ryanairt a német közbeszerzési jog alapján választották-e ki. Az értékelés arra a kérdésre korlátozódik, hogy a marketingmegállapodások eredményezhettek-e a regionális turizmus fejlesztésén felüli pénzügyi nyereséget.

(252) Németország nem vitatta, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* nem részesül a Frankfurt-Hahn repülőtér üzembentartója bevételeinek olyan növekedéséből, amely a forgalom növekedéséből eredhet. Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* nem üzemelteti a Frankfurt-Hahn repülőteret, és a 2005. évi marketingmegállapodás megkötésének időpontjában csak kisebbségi részvényese (17,5 %) volt a Frankfurt-Hahn repülőtérnek, és nem volt részvényese a 2017. évi marketingmegállapodás megkötésekor, amely időpontok a piacgazdasági szereplő elvének értékelése szempontjából kizárólagosan számító időpontok. A német hatóságok nem terjesztettek elő a Frankfurt-Hahn repülőtér bevételeinek növekedéséhez kapcsolódó nyereséget, amely a repülőtér részvényeseként Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* hasznát szolgálta volna.

(253) Ezzel szemben Németország az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben megismételte, hogy a marketingmegállapodásokat úgy kell tekinteni, mint amelyek megkönnyítik a turizmus előmozdítását, valamint a régió hozzáférhetőségét, összeköttetését és gazdasági fejlődését, céljuk nem az, hogy nyereséget generáljanak a Frankfurt Hahn repülőtér üzemeltetéséből.

([53]) Lásd az (EU) 2020/1671 határozat (178) preambulumbekezdését.

(254) A Ryanairrel kötött marketingmegállapodások aláírására vonatkozó döntések előtt nem dolgoztak ki üzleti tervet az ilyen potenciális előnyök értékelése céljából.

(255) A repülőtéri díjakból származó jövőbeli bevételek és az FFHG-nek a Ryanair Frankfurt-Hahn repülőtéren végzett légi közlekedési műveleteiből származó egyéb bevételei nem képezik részét azoknak a bevételeknek, amelyeket egy feltételezett piacgazdasági szereplő a jövedelmezőségi kilátások által vezérelve és ugyanabban a helyzetben, mint amelyben Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* volt, figyelembe vett volna a szóban forgó két marketingmegállapodás megkötésének értékelésekor. A 2017. évi marketingmegállapodás megkötésekor Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* valójában már nem volt az FFHG részvényese. A 2005. évi marketingmegállapodás megkötésekor Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* az FFHG kisebbségi részvényese volt. Bár 2005-ben a *szövetségi tartománynak* csak közvetett módon származott volna előnye az FFHG által generált nyereségnövekedésből az osztalékok és a tőkejuttatások révén, az FFHG kisebbségi részvényeseként a szövetségi tartománynak nem fűződött volna érdeke a Frankfurt-Hahn repülőtér forgalmának növelésére irányuló intézkedések teljes körű finanszírozásához maga az FFHG vagy annak többségi részvényese általi társfinanszírozás nélkül, és anélkül, hogy további részesedést szerzett volna az FFHG-ben.

(256) Mindezek az elemek azt bizonyítják, hogy a marketingmegállapodások megkötésére vonatkozó döntések nem álltak gazdasági összefüggésben Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* FFHG-ben fennálló részesedésével ([54]). Ezt Németország nem vitatta.

(257) Következésképpen a *szövetségi tartomány* által a Ryanairnek a marketingmegállapodások alapján teljesített kifizetések ugyanolyan jellegűek, mint egy állami szerv által egy adott repülőtérre irányuló légi közlekedési szolgáltatások indítása vagy fenntartása céljából egy légitársaság részére teljesített kifizetések, amelyek célja a repülőtér helye szerinti régió gazdasági fejlődésének előmozdítása. Bár ez a gyakorlat általában megfigyelhető az egy adott régió gazdasági fejlődéséért felelős állami szerveknél, ez a gyakorlat idegen egy piacgazdasági szereplőtől, amelyet jövedelmezőségi megfontolások vezérelnek. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő elve nem alkalmazandó.

(258) Következésképpen a piacgazdasági szereplő elve nem alkalmazandó a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* és a Ryanair közötti 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások megkötésére, mivel Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* gazdasági szereplőként nem jutott haszonhoz a megállapodásokból, hanem közpolitikai célokat követett.

(259) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy egy intézkedés akkor nem minősül előnynek, ha az állami intézkedés közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével megbízott vállalkozások által nyújtott általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellenértékét képviselő ellentételezést jelent, ha ezek a vállalkozások ebből valójában pénzügyi előnyhöz nem jutnak, és ha a szóban forgó intézkedésnek nem az a célja, hogy ezeket a vállalkozásokat a versenytárs vállalkozásoknál kedvezőbb helyzetbe hozza ([55]). A jelen ügyben azonban Németország nem utalt arra, hogy a Ryanairt közszolgáltatási kötelezettségekkel bízták meg.

5.1.2.3.3.3. A teljesség kedvéért: A Ryanairnek nyújtott előny meghatározása

(260) Az a megállapítás, hogy a piacgazdasági szereplő elve nem alkalmazandó a marketingmegállapodásokra, elegendő annak megállapításához, hogy a Ryanair által kapott kifizetések előnyt jelentenek a Ryanair számára.

([54]) Lásd az (EU) 2020/1671 bizottsági határozat (178) preambulumbekezdését.

([55]) Lásd: a Bíróság 2010. szeptember 2-i ítélete, Bizottság kontra Deutsche Post AG, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, 41. pont, valamint a Bíróság 2011. június 9-i ítélete, Comitato „Venezia vuole vivere” és társai kontra Bizottság, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, 92. pont.

(261) A teljesség kedvéért a Bizottság az állami támogatás fogalmáról szóló közleménnyel összhangban megvizsgálta az ügy valamennyi releváns körülményét annak megállapítása érdekében, hogy jelentkezne-e előny a Ryanair számára, ha a piacgazdasági szereplő elve alkalmazandó lenne a marketingmegállapodásokra (ami nem történt meg). Fennállhatnak például olyan rendkívüli körülmények, amelyek esetén egyes áruk vagy szolgáltatások hatóság általi – akár piaci áron történő – megvásárlása nem tekinthető a piaci feltételekkel összhangban állónak, különösen akkor, ha a szóban forgó szolgáltatás megvásárlása nem felel meg a hatóság valós igényeinek ([56]).

(262) Az alternatív forgatókönyv esetében a Ryanairnek biztosított előny fennállására vonatkozó bizottsági értékelés középpontjában az a kérdés áll, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománynak* ténylegesen szüksége volt-e a Ryanairtől vásárolt marketingszolgáltatásokra annak érdekében, hogy megvalósítsa közpolitikai célkitűzését, azaz a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* népszerűsítését.

(263) Németország és a Ryanair azon állítása, miszerint Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* piaci árakon vásárolt marketingszolgáltatásokat a Ryanairtől, figyelmen kívül hagyható. A döntő kérdés itt az, hogy fennállt-e a szolgáltatások iránti tényleges igény. A Bizottság tehát nem foglalkozik sem az ár piaci megfelelőségéről szóló külső szakértői véleménnyel, sem pedig azzal a felügyeleti rendszerrel, amelyet a marketingmegállapodás végrehajtásának a folyamatos állítólagos piaci megfelelősége nyomon követésére hoztak létre.

(264) A Bizottság azt értékeli, hogy a marketingmegállapodásokat valódi marketingszolgáltatások megvásárlására kötötték-e, vagy e megállapodások valódi célja az volt, hogy támogatást nyújtsanak a Ryanairnek azért cserébe, hogy a Ryanair légi szolgáltatásokat üzemeltet a Frankfurt-Hahn repülőtérről.

5.1.2.3.3.3.1. A marketingszolgáltatások megvásárlása csak azon kifizetések indokolásául szolgált, amelyekkel a Frankfurt-Hahn repülőtéren kívánták tartani a Ryanairt.

(265) Az alábbiakban kifejtett okokból a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a marketingszolgáltatások megvásárlása csak a Ryanairnek a Frankfurt-Hahn repülőtéren való tartása érdekében teljesített kifizetések indokolásaként szolgált; még ha a marketingszolgáltatásoknak volt is némi marketinghatása (ami egyébként nem így volt), nem ez volt a megállapodások fő célja, amelyeket inkább rejtett támogatásoknak kell tekinteni, és a marketinghatásból származó pénzügyi előnyök nem Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománynál* jelentkeztek.

- *Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartománynak nem volt valódi szándéka a régió reklámozására*

(266) Németország vitatja, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban úgy ítélte meg, hogy a marketingmegállapodások nem a régió reklámozására irányultak. A német hatóságok azzal érvelnek, hogy e feltételezés tekintetében a Bizottságra hárul a bizonyítási teher. A Bizottság ezzel nem ért egyet. Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megállapította, hogy a marketingmegállapodások célja első látásra annak biztosítása volt, hogy a Ryanair meghatározott gyakorisággal repüljön a Frankfurt-Hahn repülőtérre. Ezt követően Németországon volt a sor, hogy bizonyítsa, hogy a valóságban Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* valódi marketingszolgáltatásokat vásárolt.

(267) Az alábbi okok miatt a Bizottság a beérkezett észrevételek alapján megerősíti az eljárás megindításáról szóló határozat előzetes értékelését.

(268) Először is, Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománynak* a régió reklámozására irányuló szándéka hiányát a marketingmegállapodás létrejöttének körülményei jelzik.

([56]) Lásd: a Törvényszék 2023. június 14-i ítélete, Ryanair és Airport Marketing Services kontra Bizottság, T-79/21, ECLI:EU:T:2023: 334, 167. pont: „A felpereseknek a »valós igény« kritériumának jogalapjával kapcsolatos kifogásait illetően emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1)bekezdése értelmében vett állami támogatás fennállását megállapító bizottsági határozat jogszerűségét elsősorban az EUM-Szerződés objektív szabályaira tekintettel kell értékelni (lásd e tekintetben: a Törvényszék 2014. július 16-i ítélete, Németország kontra Bizottság, T-295/12, nem tették közzé, EU:T:2014:675, 181. pont, valamint a hivatkozott ítélkezési gyakorlat).”

(269) Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománynak* gazdaságpolitikai érdeke fűződött ahhoz, hogy a Ryanairt a Frankfurt-Hahn repülőtéren tartsa. Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* 2001 és 2003 között támogatást nyújtott a Ryanairnek pilóta- és kabinszemélyzet-képzés lebonyolításához (a (199)–(220) preambulumbekezdés). Németország azzal érvelt, hogy a Frankfurt-Hahn repülőtér fontos munkáltató volt, amely alkalmas a munkanélküliség csökkentésére a Frankfurt-Hahn régióban.

(270) Ezenkívül az utasforgalmi szegmensben a Frankfurt-Hahn repülőtér versenyképessége a közeli repülőterekhez képest nagymértékben függött a Ryanairtől. Földrajzi elhelyezkedése miatt a Frankfurt-Hahn repülőtér nem olyan könnyen megközelíthető tömegközlekedéssel a legközelebbi városból, mint például a Köln-Bonn, Frankfurt am Main vagy Strasbourg repülőterek, amelyek mindegyike közvetlen vasúti összeköttetéssel rendelkezik. A Frankfurt-Hahn repülőtér elsősorban az általa kínált diszkontjáratok miatt vonzó az utasok számára. A repülőtér ezért nagymértékben függött attól, hogy a Ryanair továbbra is működik-e a repülőtéren, és olcsó viteldíjakat kínál-e.

(271) Másodszor, a Bizottság nem érti, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* miért kívánta népszerűsíteni a régiót turisztikai célpontként azáltal, hogy marketingköltségvetésének jelentős részét – a Lufthansa 30–50 %-ot említ, amit Németország nem vitatott – egyetlen légitársaság marketingszolgáltatásaiba fektette be.

(272) Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* különböző közlekedési eszközökkel, többek között autóval, vonattal és autóbusszal érhető el. Földrajzi elhelyezkedése miatt a repülőtérre való eljutás vagy az onnan való utazás legkényelmesebb módja az autóval vagy autóbusszal történő utazás. A turisták számára nem különösen vonzó, hogy autót kelljen bérelniük a legközelebbi turisztikai célállomás eléréséhez (kb. 1 óra Trierbe vagy Koblenzbe). Ez arra utal, hogy magának a repülőtérnek a kialakítása inkább a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartományból* valahová máshová repülő utasok igényeire van szabva. Németország beadványa szerint ugyanis a Dornier Consulting egyik tanulmánya megállapította, hogy a repülőtéri forgalom [75–80] %-a kimenő volt, ami azt jelenti, hogy a Ryanair utasainak túlnyomó többsége Frankfurt-Hahnból indul. Ez arra utal, hogy az e repülőtérről induló vagy oda tartó útvonalak népszerűsítése nagyobb valószínűséggel javítja a turizmust máshol.

(273) Németország továbbá nem fejtette ki a Ryanair azon feltételezését, hogy a *szövetségi tartomány* márkaportfólióként használta a Ryanair marketingszolgáltatásait. Ezért a Ryanair ezen utólagos feltételezése nem tartható fenn.

(274) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* számára a szóban forgó megállapodások fő várt hatása és célja nem az volt, hogy marketingszolgáltatásokat szerezzenek be Rajna-vidék–Pfalz területének népszerűsítése céljából, hanem inkább a Ryanair Frankfurt-Hahn repülőtérről induló és oda irányuló légi közlekedési tevékenységeinek pénzügyi támogatása volt.

- *A Ryanair repülőjáratainak megcélzása a marketingszolgáltatások helyett*

(275) A Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által a marketingmegállapodások alapján vásárolt szolgáltatások a következőkből állnak: a Ryanair honlapján elhelyezett, a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománybeli* turisztikai ajánlatokra mutató linkek ([57]), a Ryanair weboldalának látogatóitól gyűjtött adatok felhasználásával a hirdetések célcsoportjának újbóli meghatározása ([58]), egy elhelyezés (placement) a Ryanair Facebook-oldalán és blogjában Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartományról ([59]), két oldal a Ryanair fedélzeti magazinjában ([60]), valamint a Rajna-vidék–Pfalz idegenforgalmi ágazatának javát szolgáló sajtókampány ([61]). Ezek a médiacsatornák alapvetően a Ryanair (potenciális) ügyfeleit célozzák meg, és nem is az összeset. Például a 2017. évi marketingmegállapodás csupán egy Rajna-vidék–Pfalz célállomásra vonatkozó elhelyezésnek (placement) a Ryanair egyesült királysági, írországi és olaszországi honlapjain történő szerepeltetését írja elő – ebben az összefüggésben a Ryanair London-Stansted, Edinburgh, Newquay és Róma célállomásokra irányuló légi összeköttetéseinek kifejezett megemlítésével. Úgy tűnik tehát, hogy a Ryanair által a 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások alapján nyújtott korlátozott marketingszolgáltatások – nevezetesen a csupán a légitársaság weboldalainak az érintett célállomáshoz kapcsolódó részeire korlátozott hirdetések – ahelyett, hogy Rajna-vidék–Pfalz tartomány területét népszerűsítenék, elsősorban a Ryanair Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartományba érkező/onnan induló légi közlekedési műveleteit népszerűsítik.

([57]) Lásd a 2005. évi marketingmegállapodás 1. cikkét és a 2017. évi marketingmegállapodás 1. mellékletét.
([58]) Lásd a 2017. évi marketingmegállapodás 1. mellékletét.
([59]) Lásd a 2017. évi marketingmegállapodás 1. mellékletét.
([60]) Lásd a 2005. évi marketingmegállapodás 2. cikkét.
([61]) Lásd a 2005. évi marketingmegállapodás 3. cikkét.

(276) A Bizottság nem vitatja a Ryanair azon állítását, hogy a weboldalukon folytatott marketing ténylegesen arra ösztönözheti az ügyfeleket, hogy jegyet vásároljanak egy Rajna-vidék–Pfalz tartományba tartó járatra. Előfordulhat, hogy – amint azt a Ryanair az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben kifejti – a látogatók „simán áttérnek a hirdetés megtekintéséről az ugyanazon a weboldalon történő jegyvásárlásra, vagy fordítva, a jegyfoglalásról a célállomással kapcsolatos hirdetés megtekintésére, ami befolyásolhatja a következő utazás célállomásának megválasztását".

(277) A fentiekben ((275) preambulumbekezdés) kifejtettek szerint a lényeg az, hogy a Ryanair marketingszolgáltatásainak kifejezetten azok alkotják a célcsoportját, akik már meghozták a döntést, hogy ellátogatnak a Ryanair honlapjára. Ez történhet – amint azt maga a Ryanair állította – a repülőjegy megvásárlásakor, azaz jellemzően azokat a személyeket jelenti, akik már a Ryanair ügyfelei. Ez a jellemző ezért egy újabb olyan tényező, amely azt jelzi, hogy a marketingszolgáltatásokat nem úgy tervezték meg, hogy azok általában a régiót népszerűsítsék, és nem is gyakoroltak ilyen hatást, hanem inkább kifejezetten a Ryanair által kínált, a Frankfurt-Hahn repülőtérre irányuló légi közlekedési szolgáltatásokat népszerűsítették.

(278) Ezenkívül mindkét marketingmegállapodás tartalmazza a Ryanair pontos kötelezettségvállalásait a légi járatok működtetésével kapcsolatban (bizonyos számú repülőgép bázisolása a Frankfurt-Hahn repülőtéren a 2005. évi marketingmegállapodás szerint, és évente bizonyos számú utas szállítása a 2017. évi marketingmegállapodás szerint). Egy kizárólag a marketingszolgáltatások beszerzésében érdekelt jogalanynak nem fűződne érdeke ahhoz, hogy az e beszerzést hivatalossá tevő megállapodásokba a légi közlekedési műveletek tekintetében a marketingszolgáltatások nyújtóját terhelő kötelezettségeket foglaljon bele. Az a tény, hogy ezek a kötelezettségek fellelhetők a marketingszolgáltatásokról szóló megállapodásokban, ténylegesen azt vonja maga után, hogy a Ryanair a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által teljesített marketingkifizetések révén a Frankfurt-Hahn repülőtérről induló, illetve oda irányuló légi közlekedési műveleteiért díjazásban részesül.

- *Valamely online marketingszolgáltató általános megcélzása helyett a Ryanair megcélzása*

(279) A Ryanair fedélzeti magazinjában szereplő hirdetések csak a potenciális utasok szűk körét célozták meg, nevezetesen azokat, akik már igénybe veszik a Ryanair szolgáltatásait. A Ryanair által megcélzott turisták nem a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománybeli* turizmus iránt érdeklődő fő ügyfélkört jelentik. Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* különböző közlekedési eszközökkel, többek között autóval, vonattal és autóbusszal érhető el. Ez az ellentmondás arra utal, hogy Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartománynak* nem állt ténylegesen szándékában népszerűsíteni az turizmust azáltal, hogy marketingmegállapodásokat kötött a Ryanairrel.

(280) A marketingszolgáltatások nagyobb mértékben szolgálták a Ryanair javát, mint amennyire népszerűsítették Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartományt és környékét. A Ryanair által nyújtott marketingszolgáltatások nem tudták hatékonyan népszerűsíteni Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartományt* és környékét, ezért a Ryanairre esett választás gazdasági szempontból nem volt kellően indokolt; a Ryanair marketingszolgáltatásai nem érték el az állítólagos hatást; és még ha feltételezzük is, hogy a szóban forgó megállapodások hatással jártak, a Ryanair nagyobb előnyhöz jutott belőlük, mint bárki más.

(281) A fentieknek megfelelően a Bizottság kétségbe vonja, hogy a Ryanairrel kötött marketingmegállapodások kedvező hatást gyakoroltak a *szövetségi tartományra*. Feltételezve, hogy e marketingkampányok azzal a hatással jártak, hogy Rajna-vidék–Pfalzba szóló repülőjegyek vásárlására ösztönözték a Ryanair ügyfeleit, ez a hatás elsősorban a Ryanair légitársaság javát szolgálta volna, és a Ryanair szolgáltatásainak népszerűsítésére irányuló erőfeszítés eredményének felelt volna meg, amelyet a Ryanairnek elvárhatóan magának kellett volna vállalnia.

(282) A Bizottság a *Montpellier*-határozatban megállapította, hogy a Ryanair az árképzési politikája (a továbbiakban: hozammenedzsment) révén teljesíti a férőhelykihasználtsággal kapcsolatos céljait. A Ryanair által alkalmazott hozammenedzsment célja, hogy a Ryanair potenciális ügyfeleit arra ösztönözze, hogy a Ryanair számára ideális áron válasszanak egy adott célállomást. A Ryanair által alkalmazott hozammenedzsment egyik alapvető eleme, hogy meghatározza azt a maximális árat, amelyet az utas kész megfizetni a repülőjegyéért, miközben biztosítja, hogy a repülőgépet optimálisan meg lehessen tölteni a Ryanair bevételeinek maximalizálása és az európai piac meghódítása érdekében ([62]). A Ryanair esetében nagy különbség figyelhető meg a főszezonban és a főszezonon kívül alkalmazott árak között. Ez azt jelenti, hogy a főszezonban utazó utasok több bevételt jelentenek a Ryanairnek, mint a főszezonon kívül utazó utasok.

(283) Az olyan célállomások népszerűsítése, amelyek lehetővé teszik a Ryanair számára, hogy főszezonbeli árat érjen el, szintén a Ryanair érdekében fog állni. Ezért ha a marketingkampánynak van hatása, akkor abból a Ryanair közvetlenül hasznot húz.

([62]) Lásd az (EU) 2020/1671 bizottsági határozat (294) preambulumbekezdését.

(284) Ezenkívül minden marketingkampány segíthet olyan utasokat vonzani, akiket önmagában véve az ár nem győzött volna meg, vagy akik nem terveztek volna a Ryanairrel Rajna-vidék–Pfalzba utazni, ha nem lettek volna kitéve a marketingkampánynak. Az utasok marketingkampányok révén történő vonzása így csökkenti azt a Ryanairre nehezedő nyomást, hogy csupán az árpolitikáján keresztül nyerjen meg utasokat a férőhelykihasználtsággal kapcsolatos célok elérése érdekében.

5.1.2.3.3.3.2. A Ryanair más esetekben megfigyelt gyakorlata

(285) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy nem példa nélküli, hogy marketingmegállapodásokat használnak azon kifizetések indokolására, amelyeket a Ryanair valamely regionális repülőtéren tartása érdekében teljesítenek a Ryanairnek. Különösen a Bizottságnak a nîmes-i repülőtérre vonatkozó SA.33961. sz. ügyben folytatott hivatalos vizsgálati eljárásából az derül ki, hogy egy olyan helyzetben, amikor az egyik útvonalon a férőkihasználtság jelentősen csökkent, a Ryanair nyomást gyakorolt az érintett állami szervekre annak érdekében, hogy további marketingszolgáltatásokat vásároljanak, azzal fenyegetve, hogy a pénzügyi hozzájárulás egyszeri emelésének hiányában beszünteti az útvonal üzemeltetését ([63]). Az Altenburg-Nobitz repülőteret illetően a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárása az SA.26500. sz. ügyben ([64]) feltárta, hogy miután a repülőtér üzemeltetője megtagadta a Ryanair által a 2011. nyári időszakra marketingdíjként igényelt összeg megfizetését, a Ryanair 2011 márciusában beszüntette tevékenységét a repülőtéren ([65]). Legutóbb a montpellier-i repülőtérre vonatkozó SA.47867. sz. ügyben ([66]) a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a helyi szövetséggel kötött marketingmegállapodások leplezett támogatások voltak, amelyek a Ryanair légi járatainak népszerűsítésére irányultak. A Törvényszék később elismerte ennek a következtetésnek a helytállóságát ([67]).

5.1.2.3.3.3.3. A teljesség kedvéért: következtetés a Ryanairnek nyújtott előnyről

(286) A Bizottság a fent említett bizonyítékok alapján azt a következtetést vonja le, hogy a marketingszolgáltatásoknak a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által a Ryanairtől történő beszerzése csupán indokolásául szolgál a Ryanairnek a járatüzemeltetésért teljesített kifizetéseknek, de nem biztosít pénzügyi nyereséget Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* mint gazdasági szereplő számára, és nem felel meg a turizmus népszerűsítésére irányuló szolgáltatások valódi beszerzésének. A 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások tehát ebből az okból kifolyólag is előnyt biztosítottak a Ryanair számára.

5.1.2.3.4. Szelektivitás

(287) A marketingmegállapodásokat a Ryanairrel kötötték meg egyéni tárgyalásokat követően, ráadásul a Bizottság tudomása szerint előzetes közbeszerzési eljárás lefolytatása nélkül. Ezért az e megállapodásokban foglalt gazdasági előny szelektív lenne. ([68])

5.1.2.3.5. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

(288) Mivel a légitársaságok az Unión belüli kereskedelemben versenyeznek egymással, és a Ryanair az Unió egész területén működő légitársaság, a Bizottság előzetesen úgy véli, hogy a szóban forgó megállapodásokban foglalt gazdasági előny torzítja a versenyt és hatással van az Unión belüli kereskedelemre.

([63]) Lásd: a Bizottság (EU) 2016/633 határozata (2014. július 23.) a Nîmes–Uzès–Le Vigan-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Veolia Transport Aéroport de Nîmes, a Ryanair Limited és az Airport Marketing Services Limited javára Franciaország által nyújtott SA.33961 (2012/C – korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról (HL L 113., 2016.4.27., 32. o.), (102), valamint (547)–(548) preambulumbekezdés.

([64]) A Bizottság (EU) 2016/287 határozata (2014. október 15.) a Németország által a Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH és a Ryanair Ltd. javára nyújtott SA.26500 – 2012/C (korábbi 2011/NN, korábbi CP 227/2008) számú állami támogatásról (HL L 59., 2016.3.4., 22. o.).

([65]) Lásd: a Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, Ryanair és AMS kontra Bizottság, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, 258. pont.

([66]) Lásd az (EU) 2020/1671 bizottsági határozat (245) preambulumbekezdését.

([67]) Lásd: a Törvényszék 2023. június 14-i ítélete, Ryanair és Airport Marketing Services kontra Bizottság, T-79/21, ECLI:EU:T:2023: 334, 161–310. pont.

([68]) Lásd: az állami támogatás fogalmáról szóló közlemény 126. pontja és a Bíróság 2015. június 4-i ítélete, Bizottság kontra MOL, C-15/14 P. sz. ügy, ECLI:EU:C:2015:362, 60. és az azt követő pontok.

5.1.2.3.6. Következtetés

(289) A Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó marketingmegállapodások az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Ryanairnek nyújtott állami támogatásnak minősülnek.

5.1.2.4. Az FFHG és a Ryanair közötti 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások

(290) Az FFHG és a Ryanair közötti 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodásokat illetően a Bizottság helyénvalónak tartja, hogy értékelését a piacgazdasági szereplő elvének alkalmazásával kezdje meg annak értékelése céljából, hogy a 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási szerződések előnyt biztosítottak-e a Ryanair számára.

(291) E tekintetben fontos emlékeztetni arra, hogy e megállapodások megkötését megelőzően a Ryanair és a repülőtér közötti kapcsolatot a 2002. évi és a 2005. évi repülőtéri szolgáltatási szerződések szabályozták. E megállapodásokat illetően a Bizottság a Hahn I. határozatban megállapította, hogy azok megfelelnek a piacgazdasági szereplő elvének, és ezért nem minősülnek állami támogatásnak.

(292) Ezenkívül fontos szem előtt tartani, hogy a Ryanair által a 2013. és 2015. évi repülőtéri szolgáltatási szerződések alapján fizetett repülőtéri díjak megfelelnek a Frankfurt-Hahn repülőtérre alkalmazandó általános repülőtéri díjrendszerben szereplő repülőtéri díjaknak. A 2002. és 2006. évi általános díjrendszereket a Bizottság a Hahn I. határozatban értékelte, és a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy azok nem minősülnek állami támogatásnak.

(293) A 2002. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást eredetileg 2017. február 13-ig kellett alkalmazni, a 2022. február 13-ig történő meghosszabbítás lehetőségével, a 2005. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodást pedig eredetileg 2027-ig kellett alkalmazni.

(294) Ezért a 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási szerződéseket ezen kiindulási helyzet alapján kell értékelni, mivel a Ryanair főszabály szerint jogosult volt arra, hogy 2022-ig, illetve 2027-ig folytassa a működést a Frankfurt-Hahn repülőtéren az FFHG-vel a 2002., illetve a 2005. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodásban megállapított, a piacnak megfelelő feltételek alapján. Amíg az ezt követő repülőtéri szolgáltatási szerződések csupán megfelelnek a meglévő szerződéseknek (a 2002. és 2005. évi repülőtéri szolgáltatási szerződéseknek), amelyek rendes körülmények között továbbra is érvényben maradnak, a Ryanair és az FFHG gazdasági helyzetét a 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási szerződések megkötése nem változtatja meg.

5.1.2.4.1. A 2013. évi kísérőlevél-megállapodás

(295) A 2013. évi kísérőlevél-megállapodás a szabványos földi kiszolgálási megállapodáshoz tartozó kísérőlevél. Amint azt Németország és a Ryanair az eljárás megindításáról szóló határozatot követő észrevételeiben hangsúlyozta, a 2013. évi kísérőlevél-megállapodás nem tér el a repülőtéri díjszabástól, hanem megerősíti annak alkalmazhatóságát, és csupán aktualizálja a Ryanairre alkalmazandó földi kiszolgálási szabályokat a légi közlekedési ágazat általános fejleményeinek megfelelően.

(296) Mivel a 2013. évi kísérőlevél-megállapodás nem módosítja lényegesen a korábban alkalmazandó szabályokat, és a korábban alkalmazandó szabályok megfelelnek a piacgazdasági szereplő elvének (amint azt a Bizottság a Hahn I. határozatban megállapította), a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a 2013. évi kiegészítő megállapodás nem biztosít előnyt a Ryanair számára, és ezért nem minősül állami támogatásnak.

5.1.2.4.2. A 2015. évi magyarázó jegyzet

(297) A (41) preambulumbekezdésben leírtak szerint a 2015. évi magyarázó jegyzet három évvel, 2017-ig meghosszabbítja a 2013. évi kísérőlevél-megállapodást. Emellett előtéri jármű/karbantartó kisteherautó biztosítására, valamint adminisztratív iroda és a pótalkatrészek számára tárolóhely biztosítására irányuló módosításokat foglal magában.

(298) Az előtéri jármű/karbantartó kisteherautó, valamint az adminisztratív iroda és a tárolóhely puszta rendelkezésre bocsátása nem több, mint a repülőtér fő ügyfele felé tett kereskedelmi gesztus. Ezek nem képesek megváltoztatni a Bizottság Hahn I. határozatban szereplő azon megállapítását, amely szerint a Ryanair által az FFHG részére repülőtéri szolgáltatásokért teljesített kifizetések megfelelnek a piacgazdasági szereplő elvének.

(299) Mivel a 2015. évi magyarázó jegyzet nem módosítja lényegesen a korábban alkalmazandó szabályokat, és a korábban alkalmazandó szabályok megfelelnek a piacgazdasági szereplő elvének, a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a 2015. évi magyarázó jegyzet nem biztosít előnyt a Ryanair számára, és ezért nem minősül állami támogatásnak.

5.1.2.4.3. A 2016. évi 2. sz. kísérőlevél

(300) A 2016. évi 2. sz. kísérőlevél két módosítást tartalmaz a Ryanair által fizetendő repülőtéri díjakra vonatkozóan: a) évi […] utastól kezdődően utasonként […] EUR csökkentett repülőtéri díj alkalmazandó. Korábban a 2006. évi általános díjszabás alapján ez csak évi […] utasszámtól volt alkalmazandó, és b) új marketingtámogatási rendszer, amelynek értelmében az előző évi induló utasszámon felüli utasokra egyáltalán nem vetnek ki repülőtéri díjakat. A megállapodás 2022. március 31-ig szól.

(301) Németország válaszolt a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett, és a Lufthansa által a PwC-tanulmány dátumával kapcsolatos beadványában megismételt kétségekre. Nevezetesen az FFHG által az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben adott magyarázatokkal összhangban Németország egyértelművé tette, hogy a PwC-tanulmányt nem a megállapodás megkötése előtt 2 nappal rendelték meg, hanem hosszabb ideje előkészítés alatt állt és az FFHG-vel folytatott egyeztetések tárgyát képezte, így annak megállapításai ismertek voltak az FFHG vezetősége számára a megállapodás megkötésekor.

(302) A Bizottságnak helyesbítenie kell azt az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő előzetes megállapítást is ((288) preambulumbekezdés), amely szerint a kontrafaktuális forgatókönyvet az jelentené, ha a Ryanair utasszáma az elkövetkezendő években fokozatosan csökkenne.

(303) Amint azt Németország részletesen kifejtette, a 2016. évi 2. sz. kísérőlevél következtetéseinek hátterében a repülőtér tervezett privatizációja állt. A Ryanair ragaszkodott ahhoz, hogy öt éves futamidejű repülőtéri szolgáltatási szerződést kössön, ellenkező esetben a repülőtér azonnali elhagyásával fenyegetett. A Németország által továbbított információk alapján a Bizottság megállapítja, hogy ez a fenyegetés minden bizonnyal hihetőnek tűnt a repülőtér számára. Tulajdonképpen mind a Lufthansa – amely többször hivatkozik arra, hogy a Ryanair könnyen elhagyhatja a repülőteret – , mind pedig a Ryanair által benyújtott Oxera-jelentés megerősíti ennek a fenyegetésnek a hihetőségét. Ellentétben azzal, amit a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban ((288) preambulumbekezdés) megállapított, a PwC-tanulmány azon feltételezése, hogy a kontrafaktuális forgatókönyv szerint a Ryanair 2016-tól haladéktalanul beszüntetné valamennyi tevékenységét az FFHG-nél, következésképpen reálisnak tekinthető.

(304) Németország azt is tisztázta, hogy a PwC-tanulmányban említett költség- és bevétel-előrejelzések már a megállapodás aláírása előtt az FFHG rendelkezésére álltak, és azokat az FFHG felhasználta a megállapodás megkötése lehetőségének értékeléséhez.

(305) A PwC-tanulmány azt feltételezi, hogy az alapforgatókönyv szerint az FFHG a 2017 és 2021 közötti időszak alatt arra számíthatott, hogy a Ryanair által szállított utasok száma évente állandó, [2–3] millió utast tesz ki. Az eljárás megindításáról szóló határozatban ((287) preambulumbekezdés) a Bizottság meglehetősen optimistának ítélte ezt a forgatókönyvet. Ezek a feltételezések azonban az FFHG belső tervezési dokumentumain alapultak, amelyeket az FFHG a PwC rendelkezésére bocsátott, amint azt Németországnak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei is megerősítették. Ennélfogva az ellenkezőjére utaló hitelt érdemlő indikációk hiányában a Bizottság elfogadja ezeket a forgatókönyveket.

(306) A PwC-tanulmány összehasonlítja azt a forgatókönyvet, amely szerint a Ryanair a repülőtéren marad, azzal a forgatókönyvvel, amely szerint a Ryanair elhagyja a repülőteret. Megállapítja, hogy a Ryanair-szerződés 2017-ben további évi [4–5 millió] EUR szabad cash flow-t generál, amely fokozatosan nő, és 2021-re eléri a [4,5–5,5 millió] EUR-t. Annak ellenére, hogy a tanulmánynak vannak bizonyos gyenge pontjai, különösen az, hogy az érzékenységi ellenőrzések során a Ryanair utasainak száma nem változik, a Bizottság végső soron úgy véli, hogy egy piacgazdasági szereplő alapozhatta volna a döntését egy ilyen tanulmányra.

(307) A tanulmány rámutatott, hogy a 2016. évi 2. sz. kísérőlevél tőkeértéke [20–25] millió EUR volt, amely a szabad cash flow-k összesítésének és évi [5–10] %-os diszkontálásának az eredménye.

(308) Ezt az eredményt nem kérdőjelezi meg az AT Kearney más célú szakvéleménye sem. A szakvélemény az FFHG egészének jövedelmezőségét elemzi. A piacgazdasági szereplő elvének a 2016. évi 2. sz. kísérőlevélre való alkalmazása szempontjából a releváns kérdés azonban az, hogy a megállapodás hiányában az FFHG rosszabb helyzetben lenne-e. Ami azért lenne, mert évi [4–5] és [4,5–5,5] millió EUR-val kevesebb szabad cash flow-val rendelkezne.

(309) Ezen okok miatt a Bizottság megállapítja, hogy a 2016. évi 2. sz. kísérőlevél megfelel a piacgazdasági szereplő tesztnek. A 2016. évi 2. sz. kísérőlevél ezért nem biztosít előnyt a Ryanair számára, és nem minősül állami támogatásnak.

5.2. **A támogatás összeegyeztethetősége**

(310) Ebben a szakaszban a Bizottság értékelni fogja azon intézkedések összeegyeztethetőségét, amelyekről megállapítást nyert, hogy állami támogatásnak minősülnek:

a) a „lakáscélú teleknek” a 2014. évi földterület-adásvételi szerződésből való, 2016. évi visszavonása következtében az FFHG-nek nyújtott állami támogatás;

b) a Ryanairnek nyújtott képzési támogatás;

c) a Ryanairnek nyújtott marketingtámogatás.

5.2.1. *Az FFHG-nek nyújtott támogatási intézkedést illetően*

(311) Az FFHG-nek nyújtott egyetlen olyan vizsgálat intézkedés, amellyel kapcsolatban a Bizottság azt állapítja meg, hogy az állami támogatásnak minősül az, hogy az FFHG „két ízben” értékesített egy telket (200 preambulumbekezdés).

(312) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban ((326)–(330) preambulumbekezdés) kifejtette, hogy amennyiben állami támogatásnak minősül az, hogy az FFHG nulla EUR értéken gyakorolta az elállási jogot, miért vannak kételyei annak a belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően, és emlékeztette Németországot arra, hogy az összeegyeztethetőség bizonyításának terhe Németországra hárul.

(313) Németország nem hozott fel semmilyen alapot a támogatás összeegyeztethetőségét illetően, hanem érvelését arra korlátozta, hogy ez az intézkedés nem jár az FFHG-nek nyújtott támogatással.

(314) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a „lakáscélú” telek eladásához nyújtott 1,25 millió EUR összegű támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal. Németországnak vissza kell fizettetnie azt a kedvezményezettel.

5.2.2. *A Ryanairnek nyújtott támogatási intézkedéseket illetően*

5.2.2.1. A Ryanairnek nyújtott képzési támogatás

(315) Először azt kell megvizsgálni, hogy a képzési támogatás teljesíti-e a csoportmentesség feltételeit, és ha nem, teljesül-e az EUMSZ 107. cikke (2) és (3) bekezdésében foglalt feltétel.

5.2.2.1.1. Az általános csoportmentességi rendelet

(316) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy előfordulhat, hogy a képzési támogatás megfelel az általános csoportmentességi rendelet 31. cikkében meghatározott feltételnek, de a végleges álláspont kialakításához további információkra van szükség. Annak ellenére azonban, hogy a Bizottság további információkat kért, sem Németországtól, sem az érdekelt felektől nem kapta meg azokat.

(317) Németország és a Ryanair azzal érvelt, hogy nem tudnak további dokumentumokat benyújtani, mivel a kért dokumentumok megőrzésére vonatkozó kötelezettségük az alkalmazandó nemzeti jog értelmében lejárt.

(318) A Bíróság úgy ítélkezett, hogy a tagállamnak kell megjelölnie azokat a lehetséges okokat, amelyek alátámasztják a belső piaccal való összeegyeztethetőséget, és a tagállamnak kell igazolnia, hogy az összeegyeztethetőség feltételei fennállnak ([69]). A tagállamok és az érdekelt felek tisztában vannak az (EU) 2015/1589 rendelet 17. cikke szerinti tízéves jogvesztő határidővel. E bizonyítási teher elkerülése érdekében tehát nem hivatkozhatnak a dokumentumok megőrzésére vonatkozó kötelezettségüket szabályozó, állítólagosan rövidebb nemzeti elévülési időre.

(319) A Bizottságnak nincs információja a képzési támogatás által finanszírozott pontos költségekről, ezért nem tudja értékelni, hogy a költségek elszámolhatók voltak-e az általános csoportmentességi rendelet alapján. Az általános csoportmentességi rendelet 31. cikkének (3) bekezdése értelmében az elszámolható költségek a következők lettek volna: a) az oktatók személyi jellegű ráfordításai azokra az órákra vonatkozóan, amikor az oktatók részt vesznek a képzésen, b) az oktatóknak és a képzés résztvevőinek a közvetlenül a képzési projekthez kapcsolódó működési költségei, c) a képzési projekthez kapcsolódó tanácsadás költségei, d) a képzés résztvevőinek személyi jellegű ráfordításai és az általános közvetett költségek azokra az órákra vonatkozóan, amikor a képzés résztvevői részt vesznek a képzésen.

(320) Németország továbbá nem nyújtott be olyan információt a képzés jellegéről és tartalmáról, amely lehetővé tenné a Bizottság számára annak megállapítását, hogy a képzés vagy annak egy része nem olyan jellegű volt, amelyet a vállalkozások azért folytatnak, hogy megfeleljenek a kötelező nemzeti képzési előírásoknak (az általános csoportmentességi rendelet 31. cikkének (2) bekezdése).

(321) Németország továbbá nem szolgáltatott információt arra vonatkozóan, hogy az általános csoportmentességi rendelet 31. cikkének (4) bekezdésében meghatározott maximális támogatási intenzitásokat betartották volna.

(322) Ezen információk hiányában a Bizottság úgy véli, hogy Németország nem bizonyította, hogy a képzési támogatás megfelel az általános csoportmentességi rendelet 31. cikkében foglalt feltételnek.

5.2.2.1.2. Az EUMSZ 107. cikkének (2) bekezdése

(323) A Bizottság a képzési támogatást nem tudja az EUMSZ 107. cikkének (2) bekezdése alapján összeegyeztethetőnek minősíteni, mert a támogatás nem rendelkezik az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének a) pontja szűkebb értelmében vett szociális jelleggel, és nem szolgál a természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk helyreállítására (az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja), és nem a Németországi Szövetségi Köztársaság Németország felosztása által érintett egyes területei gazdaságának nyújtott támogatás (az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének c) pontja).

5.2.2.1.3. Az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése

(324) A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság köteles gyakorolni mérlegelési jogkörét egy olyan állami támogatási intézkedés értékelése céljából, amely nem felel meg az általános csoportmentességi rendeletben meghatározott feltételeknek az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése alapján. Ennek során a Bizottság felhasználhatja a korábbi ügyekben szerzett, az általános csoportmentességi rendeletben foglalt kritériumokban összefoglalt tapasztalatokat, ([70]) valamint a 2009-től kezdődően az egyedi bejelentéshez kötött képzési támogatások összeegyeztethetőségének értékelésére vonatkozó kritériumokat meghatározó bizottsági közleményt ([71]) (a továbbiakban: közlemény).

([69]) Lásd: a Bíróság 1993. április 28-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20. pont.

([70]) Lásd: a törvényszék 2011. július 14-i ítélete, Freistaat Sachsen (Németország) kontra Európai Bizottság, T-357/02 RENV, ECLI:EU:T:2011:376, 42–48. pont.

([71]) A Bizottság közleménye – A képzéshez nyújtott, egyedi bejelentéshez kötött állami támogatásra vonatkozó összeegyeztethetőségi elemzés kritériumai (HL C 188., 2009.8.11., 1. o.), 3. pont: „Ezen útmutatás célja, hogy átláthatóvá tegye a Bizottság indokolásait, és biztosítsa a kiszámíthatóságot és a jogbiztonságot. A Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánításáról szóló, 2008. augusztus 6-i 800/2008/EK bizottsági rendelet (általános csoportmentességi rendelet) 6. cikke (1) bekezdésének g) pontja alapján […] ez az útmutatás alkalmazandó minden olyan egyedi képzési támogatásra – függetlenül attól, hogy azt ad hoc módon vagy valamilyen program alapján nyújtják-e –, amelyek támogatástartalma meghaladja a képzési projektenkénti 2 millió EUR-t.”

(325) A jelen ügyben a 107. cikk (3) bekezdésének a), b) és d) pontja szerinti mentességek nem alkalmazandók ([72]).

(326) Ahhoz hogy a támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősüljön, két feltételnek kell megfelelnie: az első az, hogy egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági térségek fejlődését elősegítő támogatásnak kell lennie, a második pedig az, hogy az ilyen támogatás nem befolyásolhatja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben ([73]).

(327) A Bizottság elöljáróban megjegyzi, hogy 2009-ben elfogadta a közleményt. Ha a Bizottság iránymutatásokat fogad el, mérlegelési jogkörének gyakorlása tekintetében főszabály szerint kötik ezen iránymutatások. Ha azonban a tagállamok olyan különös indokokra hivatkoznak, amelyek miatt a Bizottságnak el kell térnie az iránymutatásától, a Bizottság köteles megvizsgálni ezeket az érveket, és mérlegelési jogkörét ezen érvek figyelembevételével gyakorolni. ([74])

(328) A jelen ügyben a támogatást a közlemény elfogadása előtt nyújtották. Németország és az érdekelt felek nem tettek külön észrevételeket arra vonatkozóan, hogy a támogatás megfelel-e a közleménynek. Ezen okok miatt a Bizottság helyénvalónak tartja, hogy értékelését közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján végezze el, a közleményben meghatározott elvekből merítve.

(329) Először is a támogatásnak elő kell segítenie egy gazdasági tevékenység fejlődését. Németország kijelentette, hogy a képzési támogatás Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* munkaerőpiaci politikáján alapul. A támogatás célja az, hogy képesítéshez juttassa az embereket, és így azok beléphessenek a munkaerőpiacra, különösen a légi közlekedési ágazatban. Egyrészt a potenciális munkavállalók képzése a légi közlekedési ágazat gazdasági fejlődésébe való befektetés. Másrészt a régióban a foglalkoztatás növekedése közvetlen hatással van a régió gazdaságára, mivel befolyásolja a fogyasztást és a beruházásokat. Ezért az első feltétel teljesül.

(330) Másodszor a képzési támogatás nem befolyásolhatja indokolatlanul a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(331) A közlemény 9., 10., 12. és 16. pontja szerint a képzési támogatás feltételezhetően nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben, ha a) piaci hiányosság áll fenn, amely indokolttá teszi a támogatást, b) nem a támogatás az egyedüli olyan szakpolitikai eszköz, amely a tagállamok rendelkezésére áll a képzés ösztönzésére, c) a képzési támogatás ösztönző hatású és szükséges volt, végül pedig d) a támogatás arányos.

(332) A közlemény jelzi, hogy először is képzési támogatás csak piaci hiányosság fennállása esetén nyújtható. Ebben az értékelésben a képzés jellege, valamint a képzés során elsajátított készségek átvihetősége fog szerepet játszani. Minél általánosabb a képzés, és minél átruházhatóbbak a készségek, annál valószínűbb, hogy a képzés pozitív externáliákat eredményez. Ezenkívül a fogyatékossággal élő vagy hátrányos helyzetű munkavállalók bevonása növeli a képzéssel járó pozitív externáliákat.

([72]) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja az olyan térségek gazdasági fejlődésének előmozdítására nyújtott támogatásra vonatkozik, ahol rendkívül alacsony az életszínvonal vagy jelentős az alulfoglalkoztatottság. Ez a mentesség csak azokra a régiókra vonatkozik, ahol a gazdasági helyzet rendkívül kedvezőtlen az EU egészéhez képest, ami Rajna-vidék–Pfalz esetében nem áll fenn.
Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja a közös európai érdeket szolgáló fontos projekt megvalósításának előmozdítását, illetve egy tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetését célzó támogatásra vonatkozik. A Rajna-vidék–Pfalz régióra korlátozódó munkaerőpiaci politika nem közös európai érdeket szolgáló fontos projekt.
Végezetül a támogatás nem mozdítja elő a kultúrát és a kulturális örökség megőrzését az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének d) pontja értelmében.

([73]) Lásd: a Bíróság 2020. szeptember 22-i ítélete, Osztrák Köztársaság kontra Bizottság és mások, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 18–20. pont.

([74]) Lásd: a Bíróság 2016. július 19-i ítélete, Kotnik és társai, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 37–41. pont.

(333) A támogatás olyan munkaerőpiaci politika részét képezte, amely a következő programokból állt: „Pilóták képesítése a pilótafülkében szolgáló kapitány vagy első tiszt pozíció betöltésére 2001/2002”, „Kabinszemélyzet képesítés 2001/2002”, „Pilóták képesítése a pilótafülkében szolgáló kapitány vagy első tiszt pozíció betöltésére 2002/2003” és „Kabinszemélyzet képesítés 2002/2003”.

(334) A képzés jellege meglehetősen sajátos. A képzés elvégzése azt teszi lehetővé a képzésen részt vettek számára, hogy kizárólag kabinszemélyzetként vagy járatkapitányként/első tisztként dolgozzanak. Ami a megszerzett készségek átvihetőségét illeti, a képzést kizárólag a Ryanair nyújtotta, Németország és a Ryanair pedig nem nyújtott be bizonyítékot annak vitatására, hogy a szóban forgó személyzet 80–90 %-át a Ryanair foglalkoztatta a képzést követően, amint azt a panaszos állította. Feltételezhető, hogy a képzés során elsajátított készségek átvihetők más légitársaságoknál való munkavégzés céljából, így még ha a panaszos állítása helytálló is, a személyzet dönthet úgy, hogy nem marad a Ryanairnél. Nem ismert azonban, hogy a képzést tanúsították-e, ami azt jelentené, hogy más légitársaságok ténylegesen alkalmazhatnak olyan személyeket, akik elvégezték ezt a képzést. Németország csak azt jelezte, hogy a szóban forgó képzések munkanélkülieket és munkanélküliség által fenyegetett személyeket céloztak meg. Nem határozta meg pontosan, hogy a képzés olyan fogyatékossággal élő vagy hátrányos helyzetű munkavállalókra irányult-e, akik nem kaptak volna ilyen lehetőséget a munkaerőpiacon.

(335) Az ügy irataiban szereplő információk alapján a légitársaságok eltérő politikát folytatnak azzal kapcsolatban, hogy maguk fizetnek-e a pilóták és a kabinszemélyzet képzéséért (mint a „hagyományos” légitársaságok esetében), vagy hogy az állásokra pályázóknak maguknak kell-e fizetniük a képzésüket. Azonban mindkét modell esetében a piac általában gondoskodik a képzésről, és nincs szükség állami beavatkozásra vagy a képzés állami finanszírozására.

(336) Ezen okokból kifolyólag a Bizottság úgy véli, hogy Németország nem bizonyította a piaci hiányosság fennállását, és a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a piac általában gondoskodik a szóban forgó képzésről anélkül, hogy az államnak képzési támogatás nyújtásával be kellene avatkoznia.

(337) Mindenesetre a támogatás szükségességének és ösztönző hatásának igazolásához bizonyítani kell, hogy a támogatás nélküli helyzethez képest a szóban forgó vállalkozás által kínált képzést a volumen, a színvonal, a hatókör vagy a megcélzott résztvevők tekintetében továbbfejlesztésre került. A Bizottság nem kapott semmilyen információt a képzésnek a régió munkanélküliségére gyakorolt hatásáról, valamint Rajna-vidék–Pfalz általános gazdasági helyzetéről. Németország nem nyújtott be kontrafaktuális elemzést, amely a tervezett képzés támogatással és támogatás nélkül megvalósuló szintjét hasonlítja össze. Németország tulajdonképpen nem tudta bizonyítani, hogy a képzést elvégzett személyeket a végzés után ténylegesen foglalkoztatták. A Bizottság ezért nem tudja, hogy a kabinszemélyzet- vagy járatkapitány-képzés szükséges volt-e a munkanélküliség csökkentéséhez. Németország nem bizonyította, hogy a képzési támogatás hogyan ösztönözte a légiközlekedési ágazatot arra, hogy több alkalmazottat foglalkoztasson. A Bizottság ezért nem tudja értékelni a képzési támogatás szükségességét és ösztönző hatását.

(338) Ahhoz, hogy a támogatás arányos legyen, a kitűzött cél eléréséhez szükséges minimumra kell korlátozódnia. Mivel már megállapítást nyert, hogy nincs bizonyíték piaci hiányosságra, és ennek következtében nincs szükség a képzés előmozdítására irányuló szakpolitikai intézkedésekre, hogy a támogatás nem volt szükséges, és nem volt ösztönző hatása, nem szükséges megvizsgálni, hogy a támogatás összegét a támogatás céljának elérése érdekében a minimumra korlátozták-e. A képzési támogatás ezért az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében – a közleményben meghatározott kritériumok fényében értelmezve azt – nem egyeztethető össze a belső piaccal.

(339) A Ryanairnek nyújtott képzési támogatás tehát összeegyeztethetetlen állami támogatás volt.

5.2.2.2. A Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartomány és a Ryanair közötti 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások

(340) A marketingmegállapodások a Ryanairnek nyújtott működési támogatásnak minősülnek, és csökkentik azokat a működési költségeket, amelyeket annak rendes körülmények között a Frankfurt-Hahn repülőtérről induló, illetve oda érkező járatok üzemeltetéséhez kellene viselnie.

(341) A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a tagállamnak kell megjelölnie azokat a lehetséges okokat, amelyek alátámasztják a belső piaccal való összeegyeztethetőséget, és a tagállamnak kell igazolnia, hogy az összeegyeztethetőség előfeltételei fennállnak ([75]).

(342) Németország úgy véli, hogy a Ryanairrel kötött 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak, ezért nem terjesztett elő érveket e megállapodások belső piaccal való összeegyeztethetőségére vonatkozóan.

(343) A támogatás összeegyeztethetőségét a támogatás nyújtásának időpontjában kell értékelni ([76]). A 2005. évi marketingmegállapodás esetében ez az időpont 2005. november 4., azaz a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 2005. december 9-i hatálybalépése előtti időpont. A 2017. évi marketingmegállapodás esetében pedig 2017. október 20. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás alkalmazandó a 2017. évi marketingmegállapodásra.

(344) Ami a 2005. évi marketingmegállapodást illeti, a Bizottság ugyanazt a megközelítést követi, amelyet az olyan esetekben hozott korábbi határozatainak meghozatalakor alkalmazott, amikor a hatályos 2014. évi légi közlekedési iránymutatás és a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás hatálybalépése előtt nyújtott támogatás összeegyeztethetőségét kellett értékelnie ([77]).

(345) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás elfogadása előtt a Bizottság az 1994. évi légi közlekedési iránymutatást ([78]) fogadta el. Az 1994. évi légi közlekedési iránymutatás azonban nem írt elő kifejezetten összeegyeztethetőségi feltételeket a regionális repülőterekről induló légi forgalom előmozdítását célzó működési támogatások esetében. A korábbi határozatokban alkalmazott megközelítéssel összhangban a Bizottságnak ezért közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kell értékelnie a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőségét.

(346) Ebben a tekintetben meg kell jegyezni, hogy a Bizottságnak az ilyen típusú állami támogatásokra vonatkozó értékelése az évek során finomodott, bár néhány pont változatlan maradt. Ezek a pontok a támogatások összeegyeztethetőségére vonatkozó általános elvekből fakadnak az EUMSZ fent említett rendelkezésével összhangban.

(347) Ennek megfelelően a Bizottság a *manchesteri repülőtérről* szóló, 1999. júniusi határozatában ([79]) kimondta, hogy a repülőtéri díjak megkülönböztetéstől mentes és időben korlátozott módon történő csökkentése új útvonalakat támogató intézkedésként összeegyeztethető az állami támogatásra vonatkozó szabályokkal.

(348) Ezt követően a Bizottság a *Charleroi repülőtérről* ([80]) szóló, 2004. februári határozatában kifejtette, hogy „az új légitársaságok indítására vagy bizonyos járatgyakoriságok megerősítésére irányuló működési támogatási intézkedések szükségesek lehetnek a kisebb regionális repülőterek fejlesztése érdekében. Az intézkedések meggyőzhetik az érdekelt vállalatokat, hogy vállalják az új útvonalakba történő befektetés kockázatát.

([75]) Lásd: a Bíróság 1993. április 28-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20. pont.

([76]) Lásd a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás (85) preambulumbekezdését és a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás (174) preambulumbekezdését.

([77]) Lásd például: a Bizottság (EU) 2015/1227 határozata (2014. július 23.) a Franciaország által a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Ryanair, az Airport Marketing Services és a Transavia javára nyújtott SA.22614 (C 53/07) állami támogatásról (HL L 201., 2015.7.30., 109. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj), (452)–(470) preambulumbekezdés; az (EU) 2016/633 határozat (511)–(531) preambulumbekezdése.

([78]) A Bizottság közleménye – Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légiközlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.).

([79]) Lásd a Bizottság határozata (1999. június 14) az NN 109/98, Egyesült Királyság, Manchester repülőtér állami támogatási ügyben (HL C 65., 2004.3.13., 5. o.).

([80]) A Bizottság 2004/393/EK határozata (2004. február 12.) a Vallon régió és a Brussels South Charleroi repülőtér által a Ryanair légitársaságnak a Charleroi repülőtéren való letelepedésével kapcsolatban nyújtott előnyökről (HL L 137., 2004.4.30., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) (a továbbiakban: Charleroi határozat). Ezt a határozatot az Elsőfokú Bíróság T-196/04. sz., Ryanair kontra Bizottság ügyben hozott ítélete (ECLI:EU:T:2008:585) megsemmisítette. Ugyanakkor megmutatja, hogy változott a Bizottság értékelése a szóban forgó támogatással kapcsolatban.

Ugyanakkor ahhoz, hogy az ilyen támogatás az EUMSZ 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető legyen, meg kell határozni, hogy a támogatás szükségszerű és arányos-e a kitűzött cél vonatkozásában, és vajon befolyásolja-e a kereskedelmet a közös érdekkel ellentétes módon". A Bizottság ezért megállapított bizonyos feltételeket, amelyeknek teljesülniük kell ahhoz, hogy ezt a működési támogatást összeegyeztethetőnek lehessen minősíteni; különösen az alábbi feltételeket állapította meg ([81]).

a) A támogatásnak hozzá kell járulnia egy regionális repülőtér fejlesztésével kapcsolatos közösségi érdekű célkitűzéshez az új útvonalak nettó forgalomnövekedése révén ([82]).

b) A támogatás szükséges abban az értelemben, hogy nem az adott vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonal vagy hasonló útvonal vonatkozásában nyújtják ([83]).

c) A támogatás ösztönző hatással bír abban az értelemben, hogy segítenie kell egy olyan tevékenységet, amely bizonyos idő elteltével valószínűleg jövedelmezővé válik, ami azt jelenti, hogy a támogatás időben korlátozott ([84]).

d) A támogatás arányos, azaz az összegnek kapcsolódnia kell a forgalom nettó alakulásához ([85]).

e) A támogatást átlátható módon, megkülönböztetéstől mentesen nyújtják, és nem kombinálható más fajta támogatásokkal.

(349) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatás és a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás pontosan meghatározza ezeket az összeegyeztethetőségi alapelveket, de a Bizottság továbbra is összeegyeztethetőnek minősítheti a légitársaságoknak nyújtott működési támogatásokat, ha azok hozzájárulnak a kisebb repülőterek fejlődéséhez az új útvonalak nettó forgalomnövekedése révén, ha a támogatás szükséges (azaz nem az adott vagy egy másik légitársaság által már üzemeltetett útvonal vagy hasonló útvonal vonatkozásában nyújtják), ha időben korlátozott, és ha a támogatott útvonal valószínűleg jövedelmezővé válik, ha az összeg kapcsolódik a forgalom nettó alakulásához, ha a támogatást átlátható módon, megkülönböztetéstől mentesen nyújtják, és ha nem kombinálják más fajta támogatásokkal ([86]).

(350) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy ebben az esetben a 2005. évi marketingmegállapodás összeegyeztethetőségét a fent említett általános elveknek megfelelően kell értékelni.

(351) A 2017. évi marketingmegállapodás összeegyeztethetőségét a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás alapján kell értékelni, amely ezeket az általános elveket is tükrözi. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás (138)–(155) preambulumbekezdése szerint a légitársaságoknak nyújtott indulási célú támogatásoknak a következő feltételeknek kell megfelelniük:

a) jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás, azaz növeli az Unió polgárainak mobilitását vagy elősegíti a távoli területek regionális fejlődését;

b) az állami beavatkozás szükségessége;

c) az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága;

d) az ösztönző hatás megléte;

e) a támogatási összeg arányossága;

f) a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése.

g) az átláthatóságra, a támogatások halmozásának tilalmára és a megkülönböztetésmentességre vonatkozó követelmények, amelyek a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás (133), (159) és (161)–(163) preambulumbekezdéséből következnek.

([81]) A Bizottság hasonló értékelést végzett más közelmúltbeli ügyekben. Lásd például az (EU) 2015/1227 határozat (452)–(470) preambulumbekezdését; az (EU) 2016/633 határozat (511)–(531) preambulumbekezdését.
([82]) Lásd a Charleroi határozat (283)–(297) preambulumbekezdését.
([83]) Lásd a Charleroi határozat (288)–(309) preambulumbekezdését.
([84]) Lásd a Charleroi határozat (311)–(317) preambulumbekezdését.
([85]) Lásd a Charleroi határozat (318)–(325) preambulumbekezdését.
([86]) Lásd az (EU) 2015/1227 határozat (457) preambulumbekezdését; az (EU) 2016/633 határozat, (516) preambulumbekezdését.

(352) Németország és a Ryanair nem nyújtotta be, hogy a Ryanairnek a 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások keretében nyújtott működési támogatás hogyan járulna hozzá egy jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez. A Bizottság a fentiekben ((266)–(288) preambulumbekezdés) cáfolta azt az érvet, amely szerint a *tartomány* szándéka az volt, hogy előmozdítsa a régió idegenforgalmát vagy gazdasági fejlődését.

(353) Mindenesetre, még ha feltételezzük is, hogy a marketingszolgáltatások megvásárlása közös érdekű célkitűzésre irányult, ami nem állt fenn, Németország és a Ryanair nem terjesztett elő olyan érvet, amely bizonyítaná, hogy a 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások révén nyújtott támogatás megfelel a fent említett egyéb követelményeknek.

(354) A Bizottság ezért megállapítja, hogy Németország és a Ryanair nem bizonyította, hogy szükség volt állami beavatkozásra, és hogy a Ryanairnek nyújtott támogatás megfelelő volt a régió gazdasági fejlődésének ösztönzésére. Németország és a Ryanair sem tudta bizonyítani, hogy a támogatás összege arányos volt, és elkerülhette volna a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatásokat. Végezetül Németország és a Ryanair nem bizonyította, hogy teljesültek a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás átláthatóságra, a támogatás halmozásának tilalmára és a megkülönböztetésmentességre vonatkozó követelményei.

(355) A 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások által nyújtott támogatás ezért jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül.

6. **VISSZATÉRÍTÉS**

(356) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés és az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság hatáskörébe tartozik annak eldöntése, hogy az érintett tagállamnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell-e azt a támogatást, amely a Bizottság álláspontja szerint nem egyeztethető össze a belső piaccal ([87]). Az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata abban is következetes, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás megszüntetése vonatkozásában a tagállamra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ([88]).

(357) Az uniós bíróságok e tekintetben kimondták, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a belső piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti állapot ([89]).

(358) Az ítélkezési gyakorlattal összhangban az (EU) 2015/1589 rendelet 16. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére”.

(359) Így, tekintettel arra, hogy az FFHG-nek a „lakáscélú” teleknek a 2014. évi földterület-adásvételi szerződésből való 2016-os visszavonása következtében nyújtott állami támogatást, valamint a Ryanairnek nyújtott képzési támogatást és a vele kötött 2005. és 2017. évi marketingmegállapodást az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtották végre, és azokat jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak kell tekinteni, azokat vissza kell fizettetni annak érdekében, hogy visszaálljon a támogatás nyújtása előtti belső piaci helyzet. A visszafizettetés a támogatásnak a kedvezményezettek rendelkezésére bocsátásától a tényleges visszafizetés időpontjáig tartó időszakra terjed ki. A visszafizettetendő összeget az állami támogatás kedvezményezettek rendelkezésére bocsátásának időpontjától a visszafizettetés tényleges időpontjáig tartó időszakra vonatkozóan kamat terheli.

(360) Az (EU) 2015/1589 rendelet 17. cikkének (1) bekezdése értelmében „A Bizottság támogatás-visszatéríttetésre vonatkozó hatásköre tízéves jogvesztő határidőn belül érvényesíthető.”, és a (2) bekezdés első mondata szerint „[a] jogvesztő határidő azon a napon kezdődik, amikor a jogellenes támogatást a kedvezményezettnek egyedi támogatás formájában vagy támogatási program részét képező támogatás formájában nyújtják”.

([87]) A Bíróság 1973. július 12-i ítélete, Bizottság kontra Németország, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. pont.
([88]) A Bíróság 1990. március 21-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. pont.
([89]) A Bíróság 1999. június 17-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. és 65. pont.

(361) A Ryanairnek nyújtott képzési támogatást illetően Németország kijelentette, hogy 2001 és 2003 között 1 880 197,11 EUR-t nyújtottak a HCM-nek. Németország bizonyítékot nyújtott be arra vonatkozóan, hogy az a und o Gettmanon keresztül legalább két, 220 427,64 EUR és 639 146,04 EUR összegű csekk-kifizetést teljesítettek a Ryanair számára. Ezekkel a kifizetésekkel 2003. január 17-én terhelték meg a HCM számláját. Németország szerint a támogatást 2003 vége előtt teljes egészében kifizették. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a támogatást 2003-ban ítélték oda.

(362) Az (EU) 2015/1589 rendelet 17. cikkének (2) bekezdése megállapítja, hogy: „A Bizottság vagy a Bizottság kérésére eljáró tagállam jogellenes támogatással kapcsolatos intézkedései megszakítják a jogvesztő határidőt. A jogvesztő határidő minden megszakítástól számítva újra indul. A jogvesztő határidőt fel kell függeszteni, amíg a Bizottság határozata az Európai Unió Bírósága előtt függőben lévő eljárás alá tartozik.”

(363) A Bizottság által valamely tagállamnak küldött, a panasz benyújtásáról szóló értesítés az (EU) 2015/1589 rendelet 17. cikkének (2) bekezdése értelmében a jogvesztő határidőt megszakító cselekménynek minősül.

(364) A Lufthansa voltaképpen 2011. március 4-én hivatalos panaszt nyújtott be, amely 2011. március 18-án továbbításra került Németországnak. E panasz vizsgálata során a Bizottság konkrét ténybeli kérdéseket tett fel a képzési támogatással kapcsolatban, amelyekre Németország 2011. június 14-én válaszolt.

(365) Ezzel a 2011-es fellépéssel a jogvesztő határidő az (EU) 2015/1589 rendelet 17. cikkének (2) bekezdése értelmében megszakadt, aminek következtében a 2003-ban nyújtott támogatás visszatérítettése nem évült el.

7. **KÖVETKEZTETÉS**

(366) A Bizottság megállapítja, hogy a Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által az FFHG-nek nyújtott garancia csekély összegű támogatásnak minősül, és ezért mentesül az előzetes bejelentés alól. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az FFHG és a Ryanair közötti 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások, valamint a kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola és a karbantartó csarnok Ryanair javára történő finanszírozása megfelel a piacgazdasági szereplő elvének, és nem minősül állami támogatásnak.

(367) A Bizottság megállapítja, hogy Németország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtotta végre a következő intézkedéseket, és ezek az intézkedések nem nyilváníthatók összeegyeztethetőnek a belső piaccal, így Németországnak kamatokkal együtt vissza kell fizettetnie az összeegyeztethetetlen állami támogatást:

a) a „lakáscélú teleknek” a 2014. évi földterület-adásvételi szerződésből való, 2016. évi visszavonása következtében az FFHG-nek nyújtott állami támogatás;

b) képzési támogatás a Ryanair javára;

c) a 2005. és 2017. évi marketingmegállapodások keretében a Ryanairnek nyújtott állami támogatás,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az FFHG és a Ryanair közötti 2013., 2015. és 2016. évi repülőtéri szolgáltatási megállapodások, valamint a kabinszemélyzet- és pilótaképző iskola és a karbantartó csarnok a Ryanair javára történt finanszírozása, amelyet Németország végrehajtott, nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak.

A Rajna-vidék–Pfalz *szövetségi tartomány* által az FFHG-nek nyújtott garancia, amelyet Németország végrehajtott, mentes az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti előzetes bejelentési kötelezettség alól, mivel csekély összegű támogatásnak minősül.

2. cikk

A Németország által az FFHG és a Ryanair javára jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével végrehajtott alábbi intézkedések összeegyeztethetetlenek a belső piaccal:

a) a 2016-ban a „lakáscélú" teleknek a 2014. évi földterület-adásvételi szerződésből történt 2016-os visszavonása következtében az FFHG-nek nyújtott 1,25 millió EUR összegű állami támogatás;

b) a Ryanairnek képzés finanszírozására nyújtott 220 427,64 EUR, 639 146,04 EUR és 680 627,93 EUR összegű állami támogatás;

c) a Ryanairnek a 2005. évi marketingmegállapodás alapján a 2005–2016-os években nyújtott 11,2 millió EUR összegű állami támogatás (az éves bontást lásd a fenti 1. táblázatban), valamint a Ryanairnek a 2017. évi marketing-megállapodás alapján nyújtott, a német hatóságok által még megállapítandó összegű támogatás (350 000 EUR 2017-ben, és legfeljebb 1,2 millió EUR minden azt követő évben).

3. cikk

(1) Németországnak vissza kell fizettetnie a kedvezményezettekkel a 2. cikkben említett támogatást.

(2) A visszafizettetendő összegeket a kedvezményezettek rendelkezésére bocsátásának időpontjától a visszafizettetés tényleges időpontjáig tartó időszakra vonatkozóan kamat terheli.

(3) A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet ([90]) V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

4. cikk

(1) A 2. cikkben említett támogatást haladéktalanul és ténylegesen vissza kell fizettetni.

(2) Németország biztosítja e határozatnak az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtását.

([90]) A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

5. cikk

(1) A határozat kihirdetésének időpontjától számított két hónapon belül Németország benyújtja az alábbi információkat:

a) a kedvezményezettek által visszafizetendő teljes összeg (tőke és visszafizettetési kamat);

b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes leírása;

c) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettek felszólítást kaptak a támogatás visszafizetésére.

(2) Németország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot a jelen határozat végrehajtása érdekében hozott nemzeti intézkedésekről, amíg a 2. cikkben említett támogatás teljes visszafizetése meg nem történt. Németország a Bizottság egyszerű kérésére azonnali tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Németország továbbá részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettek által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

6. cikk

Ennek a határozatnak a Németországi Szövetségi Köztársaság a címzettje.

A Bizottság közzéteheti az e határozat alkalmazásában visszafizetett támogatás és kamatok összegét, az (EU) 2015/1589 rendelet 30. cikkének sérelme nélkül.

Amennyiben ez a határozat olyan bizalmas információt tartalmaz, amely nem tehető közzé, kérjük, hogy a kézhezvételtől számított tizenöt munkanapon belül értesítsék a Bizottságot. Amennyiben a Bizottsághoz a megjelölt határidőig nem érkezik indokolással ellátott kérelem, a Bizottság úgy tekinti, hogy hozzájárultak a határozat teljes szövegének közzétételéhez. Kérjük, hogy a kérelmet a bizalmas információk pontos megjelölésével elektronikusan juttassák el a következő címre:

European Commission
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Kelt Brüsszelben, 2024. szeptember 9-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
ügyvezető alelnök