

## II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

## HATÁROZATOK

## BIZOTTSÁG

## A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2008. július 23.)

## a Németország által a DHL és a lipcse-hallei repülőtér javára tett intézkedésekről

C 48/06 (ex N 227/06)

(az értesítés a C(2008) 3512. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/948/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

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

miután felhívta az érintetteket, hogy az említett cikkeknek <sup>(1)</sup> megfelelően nyújtsák be észrevételeiket, és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

## 1. ELJÁRÁS

(1) Németország 2006. április 5-én a DHL-konzern európai üzemeltetési központjának a lipcse-hallei repülőtéren (LEJ) való létesítésére vonatkozó szabályokat jelentett be. A Bizottság 2006. április 27-én további információkat kért, amelyeket Németország 2006. július 24-én továbbított. A Bizottság szolgálatai, a repülőtér-üzemeltető, a DHL és a német hatóságok részvételével 2006. július 26-án és augusztus 21-én megbeszélésekre került sor.

(2) A Bizottság 2006. november 23-i levelében tájékoztatta Németországot határozatáról, amely szerint a bejelentett

intézkedések miatt megindítja az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást. Németország 2006. december 12-én kérte a válaszadási határidő meghosszabbítását, és ezt a Bizottság engedélyezte. Németország 2007. február 23-án nyújtotta be észrevételeit.

(3) A Bizottság hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatát az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(2)</sup> közzétették. A Bizottság felhívta az érintett feleket, hogy a közzétételt követő egy hónapon belül nyújtsák be észrevételeiket.

(4) A Bizottság megkapta az érintett felek észrevételeit, és 2007. május 16-i levelében továbbította ezeket Németország részére. Németországnak ezekre egy hónapon belül kellett válaszolnia. Németország észrevételei egy 2007. június 13-án kelt levélben érkeztek meg a Bizottsághoz.

(5) Németország kérésére 2007. június 18-án és szeptember 25-én üléseket tartottak. Ezen üléseket követően 2007. október 19-én és december 18-án továbbították a Bizottság részére a kért kiegészítő információkat.

(6) Németország további kiegészítő információkat továbbított a Bizottság részére a 2007. december 7-i, 2008. március 17-i és 2008. április 9-i levelében.

<sup>(1)</sup> HL C 48., 2007.3.2., 7. o.

<sup>(2)</sup> Lásd az 1. lábjegyzetet.

## 2. A TÉNYÁLLÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

### 2.1. A felek

#### 2.1.1. Flughafen Leipzig/Halle GmbH

- (7) A Flughafen Leipzig/Halle GmbH (a továbbiakban: lipcsei repülőtér) a Mitteldeutsche Flughafen AG (a továbbiakban: MFAG) leányvállalata. Az MFAG 94 %-os részesedéssel rendelkezik a lipcsei repülőtérben. További tag Szászország, továbbá Delitzsch és Leipziger Land tartományi körzet, valamint Schkeuditz városa. Az MFAG részvényese Szászország 73 %-os, Szász-Anhalt tartomány 14 %-os, Drezda városa 6 %-os, Halle városa 5 %-os és Lipcse városa 2 %-os részesedéssel. Az MFAG-nek nincsenek magánszemély részvényesei.

#### 2.1.2. DHL

- (8) A Deutsche Post AG tulajdonában lévő DHL, amelynek forgalma 2005-ben világszinten 18,2 milliárd eurót ért el, a vezető expressz csomagküldő szolgálatok közé tartozik. A DHL európai légi fuvarozási központja 2008 márciusáig a brüsszeli repülőtér (BRU) volt. Miután az éjszakai repülésekre vonatkozó hatósági engedélyekkel kapcsolatban problémák merültek fel, a DHL több repülőtérrel is tárgyalt európai légi fuvarozási központjának új helyszínéről. A leszűkített listán Lipcse, Brüsszel és a franciaországi Vatry repülőtere (XCR) szerepelt. A DHL végül úgy határozott, hogy európai légi fuvarozási központját 2008-ra Lipcsebe helyezi át.
- (9) Emlékeztetni kell arra, hogy a DHL beruházása ügyében már hoztak egy állami támogatásról szóló határozatot (N 608/03). A lipcsei repülőtér esetében végrehajtott beruházás vonatkozásában a Bizottság 2004. április 20-án 28 %-os maximális regionális támogatási intenzitást engedélyezett a DHL számára a nagyberuházási projektekhez nyújtott regionális támogatásokra vonatkozó, 1998. évi multiszektoriális keretszabály<sup>(3)</sup> alapján. Ez alapján Szászország 70,8 millió EUR értékű támogatást nyújtott a DHL számára. A Bizottság 2007. július 2-i, részben kedvező, részben kedvezőtlen határozatában engedélyezte, hogy Szászország és Szász-Anhalt tartomány 1,58 millió EUR értékű képzési támogatást nyújtson a DHL számára a lipcsei repülőtérén végzett tevékenységeire<sup>(4)</sup>.

### 2.2. A vizsgált intézkedések

- (10) Az eljárás megindításáról szóló határozatban az alábbi három intézkedést vizsgálták:
- a) 350 millió EUR értékű tőkejuttatás a lipcsei repülőtér számára az új déli fel- és leszállópálya (a továbbiakban: déli futópálya) fejlesztésének finanszírozására,

- b) a lipcsei repülőtér, az MFAG mint annak anyavállalata, valamint a DHL között megkötött keretmegállapodás, amely szerint a repülőtér köteles megépíteni az új déli futópályát, és a megállapodás [...] (\*) évnyi teljes időtartama alatt eleget kell tennie további ígéreteinek, többek között a déli futópályán folyamatos légi üzemeltetést kell biztosítania a nap 24 órájában, a hét 7 napján (a továbbiakban: folyamatos üzemelés),
- c) Szászország kezességvállalási nyilatkozata a lipcsei repülőtér és a DHL felé, amely garantálja, hogy Szászország legfeljebb [...] EUR összegű kártérítést fizet a DHL részére, ha a DHL nem használhatja a repülőtérrel a tervezett módon (például éjszakai repülésre vonatkozó hatósági tilalom esetén).

#### 2.2.1. A tőkejuttatás

- (11) A Bizottság rendelkezésére álló információk szerint az új déli futópályával kapcsolatban tervezett beruházás finanszírozása a részvényesek tőkejuttatásából és hosszú lejáratú kölcsönökből történik.
- (12) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításakor a Bizottság azzal számolt, hogy az új déli futópálya megépítését 350 millió EUR értékben állami tőkejuttatásból finanszírozzák.

#### 2.2.2. A keretmegállapodás

- (13) A keretmegállapodás Németország véleménye szerint nem minősül a DHL részére nyújtott állami támogatásnak, mivel az állami szervek a piacgazdasági befektető elve szerint jártak el. A keretmegállapodásban azokat a feltételeket határozták meg, amelyeket a lipcsei repülőtér és az MFAG az új működési központ megépítésének és üzemeltetésének beindítása, valamint a későbbi működés vonatkozásában szavatolnak. A keretmegállapodás ezenkívül kiegészítő megállapodásokat tartalmaz az üzemeltetési feltételek, a repülőtéri díjak és az ingatlanok bérlése vonatkozásában.

##### 2.2.2.1. A repülőtér folyamatos (non-stop) üzemelésének szavatolása

- (14) A 2005. szeptember 21-én aláírt keretmegállapodás alapján a lipcsei repülőtérnek és az MFAG-nek az alábbi feltételeket kell teljesítenie:
- a) A lipcsei repülőtérnek az új központ 2007. október 1-jei üzembe helyezése előtt be kell fejeznie a déli futópálya megépítését, és biztosítania kell a repülőtér folyamatos üzemelését. Amennyiben a lipcsei repülőtér az új központ üzembe helyezését megelőzően nem tudja teljesíteni ezeket a feltételeket, akkor az MFAG-vel együtt legfeljebb [...] EUR értékű kártérítést kell fizetnie (a keretmegállapodás 5. szakasza).

<sup>(3)</sup> HL C 107., 1998.4.7., 7. o.

<sup>(4)</sup> C 18/2007 (ex N 874/06) sz. állami támogatás – Képzési támogatás a DHL számára a Lipcse-Halle (Németország) telephelyen, a Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

(\*) Üzleti titok.

b) Az új központ üzembe helyezését követően a lipcsei repülőtérnek továbbra is biztosítani kell a repülőtér folyamatos üzemelését, és elegendő kapacitást kell rendelkezésre bocsátania annak érdekében, hogy a DHL-nek a működési feltételekben megállapított működési tevékenységét az elkövetkező [...] évben biztosítsa. Amennyiben a lipcsei repülőtér ezeket a feltételeket az új központ üzembe helyezését követően nem tudja biztosítani, az MFAG-vel együtt köteles a DHL valamennyi kárát és veszteségét megtéríteni. A DHL, tevékenységének jelentős korlátozása esetén, fel is mondhatja az egyezményt, és a másik repülőtérre való áthelyezés valamennyi közvetlen és közvetett költsége fejében kártérítést követelhet (a keretmegállapodás 8. és 9. szakasza). A lipcsei repülőtér és az MFAG tehát korlátozás nélkül kötelesek a DHL veszteségeit és kárát megtéríteni, mégpedig attól függetlenül, hogy azokat olyan körülmények okozták-e, amelyeket a lipcsei repülőtér befolyásolni tudott. Ha a DHL-nek egy éjszakai repülésre vonatkozó hatósági tilalom miatt másik repülőteret kellene választania, Németország becslései szerint a lipcsei repülőtér a DHL részére legfeljebb [...] EUR-t lenne köteles fizetni.

#### 2.2.2.2. A repülőtéri díjak szabályozása

- (15) Az új déli futópálya finanszírozásához a fő bevételi forrást a repülőtéri díjak adják. A DHL becslések szerint 2008-ban, azaz az új központ működésének első évében, körülbelül [...] EUR repülőtéri díjat fizet. A repülőtéri díjakat külön szerződésben szabályozzák, amely a keretmegállapodás mellékletét képezi.
- (16) Valamennyi légifuvarozó – azaz a DHL és minden más légifuvarozó – ugyanazon leszállási díjra jogosult. A leszállási díj összege a lipcsei repülőtér forgalmának növekedésével csökken. Egy olyan légifuvarozó tehát, amely a repülőtéri forgalomban csak kisebb mértékben vesz részt, ugyanakkora összegű leszállási díjat fizet, mint a DHL, amely nyilvánvalóan a legaktívabb használója lesz a repülőtérnek.

#### 2.2.2.3. Bérleti szerződések

- (17) A lipcsei repülőtér bizonyos repülőtéri épületekre vonatkozóan két bérleti szerződést kötött a Deutsche Post Immobilien GmbH-val (a továbbiakban: DPI), valamint egy épületlízing-szerződést a Deutsche Post Grundstücksvermietungsgesellschaft beta mbH & Co. Objekt Leipzig KG-val (a továbbiakban: DPBS). Az említett vállalatok a Deutsche Post World Net konszern tagjai. Az ingatlanokat külön szerződések keretében adják bérbe a DHL részére.
- (18) A lipcsei repülőtér vállalja egy olyan terület megépítését, amelyet csak a DHL használhat. Az építési költségeket körülbelül [...] EUR-ra becsülik. A lipcsei repülőtér a területet az alábbi feltételek mellett adja bérbe a DPI részére:
- a) A DPI megfizeti az ingatlan megszerzése és az építési költségek finanszírozásának kamatait, valamint az építési költségek évi [...] %-os amortizációját.

b) A lipcsei repülőtér a terület építésének finanszírozása érdekében hitel felvételére vállal kötelezettséget. Ebből a célból a lipcsei repülőtérnek három banktól – ideértve a (z egyébként a Deutsche Post World Net konszernhez tartozó) Postbankot – kell finanszírozási ajánlatot beszereznie, és a leginkább kedvező ajánlatot kell kiválasztania.

c) A szerződést [...] évre kötik. A DPI a szerződést [...] év elteltével indokolás nélkül felmondhatja, illetve felmondhatja abban az esetben is, ha a DHL a keretmegállapodást felmondja. Amennyiben a szerződést az első [...] évben mondják fel, a DPI köteles a bérleti díjat [...] évre a már teljesített bérleti díjak levonása mellett megfizetni.

- (19) A második bérleti szerződés további földi kiszolgálási területekre vonatkozik, amelyeket a lipcsei repülőtér ugyanolyan feltételek mellett ad bérbe a DPI-nek, mint amilyeneket az említett bérleti szerződés ír elő. Az építési költségeket körülbelül [...] EUR-ra becsülik.
- (20) Az épületlízing-szerződés arra az ingatlanra vonatkozik, amelyen a DHL felépíti az épületeit. A lipcsei repülőtér az épületlízingjogot a DPI számára az alábbi feltételek mellett adja meg:
- a) A DPI [...] m<sup>2</sup>-re [...] EUR összegű, azaz m<sup>2</sup>-enként körülbelül [...] EUR bérleti díjat fizet.
- b) A bérleti díj [...] -ig határozott, ezt követően a fogyasztói árindex változásának [...] %-ával igazítják ki.
- (21) Mind a bérleti szerződés, mind az épületlízing-szerződés fenntartja a DHL számára azt az opciót, hogy [...] -ig további ingatlanokat vegyen bérbe. Ezt a lehetőséget a DHL számára [...] -tól [...] -ig biztosítják. Ezt követően a DHL-nek az opció fejében m<sup>2</sup>-enként [...] EUR-t kell fizetnie. Az opció díja [...] -ig nő.
- (22) Mindkét szerződés úgy rendelkezik, hogy az ingatlanokat – attól függetlenül, hogy a DHL él-e az opció lehetőségével – nem lehet a DHL versenytársának bérbe adni. Kifejezetten megnevezik a(z) [...] -t és a(z) [...] -t.

#### 2.2.3. A kezességvállalási nyilatkozat

- (23) A kezességvállalási nyilatkozat szavatolja a keretmegállapodás futamideje alatt a lipcsei repülőtér finansziális teljesítőképességét, és Szászországot kötelezi arra, hogy [...] EUR értékben kártérítést fizessen, ha a DHL nem tudja a repülőteret a tervek szerint használni. A keretmegállapodástól eltérően, amely szerint a lipcsei repülőtér és az MFAG korlátlan garanciát biztosítanak a DHL számára, a DHL a kezességvállalási nyilatkozat szerint Szászországtól csak [...] EUR összegig követelhet kártérítést. A(z) [...] EUR-t meghaladó kártérítési igényeket csak a lipcsei repülőtérrel és az MFAG-vel szemben lehet érvényesíteni. A kezességvállalási nyilatkozat a Bizottság jóváhagyásáig még nem hatályos.

### 2.3. A Bizottság első vizsgálata

#### 2.3.1. Az állami támogatás megléte

##### 2.3.1.1. Tőkejuttatás

(24) Az új déli futópálya fejlesztési költségei tekintetében a Bizottság mindenekelőtt azt a véleményt képviselte, hogy a lipcsei repülőtér az új déli futópályába való beruházással elegendő bevételt szerez ahhoz, hogy (legalább) a költségnövekményeket fedezze, és a meglévő infrastruktúrális létesítményei állandó költségeihez megfelelően hozzájáruljon. A Németország által benyújtott üzleti terv alapján a Bizottság mégis arra az előzetes következtetésre jutott, hogy az új déli futópálya működtetéséből származó várható bevétel növekmény nem fedezi a költségnövekményt, és hogy ezért a megfelelő beruházás állami támogatásnak minősül.

##### 2.3.1.2. Keretegyezmény

(25) Az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtették, hogy a DHL állami támogatásban részesült volna, ha a lipcsei repülőtér kedvezőbb szerződési feltételeket ajánlott volna, mint egy magánvállalkozás. Egy magán repülőtéri üzemeltető elvárna, hogy az új déli futópályába való beruházással elegendő bevételt érjen el ahhoz, hogy (legalább) a költségnövekményt fedezze, hogy a meglévő infrastruktúrális létesítményei állandó költségeihez egy megfelelő hozzájárulást adjon, és hogy a keretmegállapodásban vállalt kockázatok figyelembevételével megfelelőnek minősített ellentételezést biztosítson a beruházott tőke fejében.

(26) Az eljárás megindításáról szóló határozatban megállapították, hogy az új déli futópálya üzemeltetéséből származó várható bevétel növekmény még a költségnövekményt sem fedezi, és 2006-ban [...] EUR értékű pénzforgalmi veszteséghez vezet (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (70) preambulumbekkezdését). A lipcsei repülőtér ezért nincs abban a helyzetben, hogy a keretmegállapodásban vállalt kockázatokat saját bevételeiből finanszírozza.

(27) Az eljárás megindításáról szóló határozatban ezért komoly kétségeknek adtak hangot annak tekintetében, hogy vajon egy magánvállalkozás

a) hozzájárult volna-e olyan repülőtéri díjakhoz és olyan bérleti szerződésekhez, amelyekből még a déli futópálya költségnövekményét sem lehet finanszírozni;

b) a keretmegállapodással vállalt volna-e olyan kötelezettségeket, amelyek a repülőtér üzemeltetésének várható nyereségességét tovább csökkentik;

c) megkötött volna-e olyan bérleti szerződéseket, amelyek láthatólag nem felelnek meg a helyi piaci feltételeknek, és amelyek az üzleti lehetőségeket korlátozzák.

#### 2.3.1.3. Kezességvállalási nyilatkozat

(28) A kezességvállalási nyilatkozat vonatkozásában a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában megállapította, hogy az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény<sup>(5)</sup> (a továbbiakban: kezességvállalási közlemény) – amelyben meghatározzák, hogy egy kezesség milyen feltételek fennállása esetén nem valósít meg állami támogatást – kritériumai nem teljesültek. Többek között előírás, hogy a kezesség a pénzügyi piacokon piaci feltételek mellett, alapvetően állami beavatkozás nélkül rendelkezésre álljon, és hogy a kezességet piaci értéken díjazza. Ez az elv érvényes az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló, 2008. évi új bizottsági közlemény<sup>(6)</sup> szerint is, amely 2008. június 20-án lépett hatályba, és amelyben szintén ezek a feltételek szerepelnek.

(29) A jelen ügyben e feltételek egyike sem teljesül. Németország adatai szerint a lipcsei repülőtér sikertelenül próbálkozott azzal, hogy a végső soron a kezességvállalási nyilatkozattal átvállalt kockázatokat magán pénzügyi intézetek fedezzék<sup>(7)</sup>. Sem a DHL-nek, sem a repülőtérnek nem kell a Szászország által átvállalt kockázatot szokásos piaci vagy egyéb díjat fizetnie.

#### 2.3.2. A támogatás közös piaccal való összeegyeztethetősége

##### 2.3.2.1. A tőkejuttatás közös piaccal való összeegyeztethetősége

(30) A Bizottság eredetileg azt állapította meg, hogy a Szászország által a déli futópálya fejlesztését illetően a lipcsei repülőtérnek biztosított tőkejuttatás formájában végrehajtott beruházás állami támogatást valósít meg. E támogatás összeegyeztethetőségét az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése és a Bizottság gyakorlata alapján kell megvizsgálni, ahogyan azt a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló bizottsági közleményben<sup>(8)</sup> (a továbbiakban: 2005. évi iránymutatások) összefoglalták.

##### 2.3.2.2. A DHL részére nyújtott támogatás közös piaccal való összeegyeztethetősége

(31) A Bizottság utalt arra, hogy a DHL-nek a lipcsei repülőtérre az új európai központba tett beruházása ügyében már hoztak egy állami támogatásról szóló határozatot (N 608/03). E beruházásnál a Bizottság 28 %-os maximális regionális támogatási intenzitást engedélyezett a nagyberuházási projektekhez nyújtott regionális támogatásokra vonatkozó, 1998. évi multiszektoriális keretszabály alapján, amely alapján Szászország 70,8 millió EUR értékű támogatást nyújtott a DHL számára.

<sup>(5)</sup> HL C 71., 2000.3.11., 14. o., 4.2. pont.

<sup>(6)</sup> HL C 155., 2008.6.20., 10. o.

<sup>(7)</sup> Németország 2006. július 21-i beadványa, 7. o.

<sup>(8)</sup> HL C 312., 2005.12.9., 1. o.

(32) Mivel a Bizottság a DHL beruházása ügyében már engedélyezte a 28 %-os maximális regionális támogatási intenzitást, egyetlen további támogatás – amelyet a DHL részére a kezességvállalási nyilatkozat vagy a keretmegállapodás biztosít – sem tekinthető a közös piaccal összeegyeztethetőnek.

### 3. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

#### 3.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás az infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatban

##### 3.1.1. Háttérinformációk a lipcsei repülőtér fejlesztéséhez

(33) Németország kifejtette, hogy a lipcsei repülőtér eredetileg katonai repülőtérnek építették, amelynek futópályája a mai északi pálya helyén volt. 1960-ban második futópályaként megépítették a déli futópályát, amely az északi futópályával együtt egy V alakot formált. Ezt a V-pálya-rendszert az NDK katonai légtér szerkezete alapján határozták meg. A pályák iránya nem felelt meg sem az ökológiai, sem a meteorológiai követelményeknek. Nem nyújtott kedvező feltételeket a fel- és leszállásokhoz, és a rárepülő és felszálló irányok Észak-Lipcse és Dél-Halle sűrűn lakott részei felett haladtak el.

(34) 1980 körül mutatkoztak a déli futópálya első hibái, amelyek a repülőtér üzemeltetését hátrányosan befolyásolták. A hiányosságok kiigazítása céljából a futópályára új betonburkolatot építettek. A 90-es évek elején nyilvánvalóvá vált, hogy ez a javítás nem volt elegendő – az új, felső burkolaton lévő repedések a perem komolyabb mértékű leválásához és hosszirányú torzulásokhoz vezettek mindkét pálya végén. Az ezáltal keletkező buckák jelentős mértékben veszélyeztették a forgalom biztonságát, és a helyreállítás aránytalanul nagy ráfordítást igényelt.

(35) Németország újraegyesítését követően főtervet dolgoztak ki a lipcsei repülőtér polgári repülőtérre történő kiépítésére, amely egy két futópályás rendszer létrehozásán alapult. 1994-ben a Szövetségi Közlekedési Minisztérium, Szászország és Szász-Anhalt tartomány közreműködésével szakértői bizottságot hoztak létre, amelynek feladata a repülőtéri infrastruktúra fejlesztésének ellenőrzése volt. A bizottság mindenekelőtt azzal a kérdéssel foglalkozott, hogy a meglévő déli futópályát az új északi futópálya megépítését megelőzően fel kell-e újítani.

(36) A két párhuzamos futópálya-rendszerről 1997-ben született döntés. Az első lépéshez, amely az északi futópálya megépítése volt, azonnal hozzákezdtek. Ebben a fázisban annak érdekében hoztak intézkedéseket, hogy a repülőtér a kétpályás rendszer szerint helyezték üzembe, például a kiszolgáló utakat egymáshoz, míg a magasságot az északi futópályához igazították. A repülőtér hosszú távú fejlesztési programjának utolsó lépéseként 2002-ben elkezdődött a déli futópálya újjáépítésének részletes megtervezése. A déli futópályát fel kellett újítani, és 20 °-kal el kellett forgatni.

(37) A déli futópálya felújításáról szóló végső döntés 2004. november 4-én született meg, hosszú, formális és komplex tervezési eljárás eredményeként. Ebben az időpontban az építést előkészítő intézkedések – például a talaj régészeti elővizsgálata, a nyomvonalak áthelyezése és kiegészítő ingatlanok megszerzése – már folyamatban voltak.

(38) A repülőtér fejlesztése összhangban áll Szászország 2003. decemberi tartományi fejlesztési tervével, amelyben a futópálya-rendszer optimalizálását kifejezett célként fogalmazták meg. Különösen a déli futópálya hosszúságát és fekvését, valamint az árukezelő létesítményeket kellett kiigazítani.

(39) Németország előadja, hogy e döntések meghozatalát megelőzően már egyre világosabban kirajzolódott, hogy számos légi fuvarozási vállalat tartja vonzó helyszínnek a lipcse-hallei polgári repülőtérrel; a déli futópályát akkor is megépítették volna, ha a DHL az európai központját nem Lipcsebe helyezte volna át. Az a tény is, miszerint a DHL és a lipcsei repülőtér között a keretmegállapodástól csak 2005. szeptember 21-én kötötték meg, megerősíti, hogy a déli futópálya újjáépítéséről szóló döntést a DHL terveitől függetlenül hozták meg.

##### 3.1.2. A támogatás megléte

(40) Németország ellentmond a Bizottság azon megállapításának, miszerint az állami támogatásokra vonatkozó előírások a regionális repülőterek infrastrukturális létesítményeinek üzemeltetésére és fejlesztésére egyaránt vonatkoznak. Az infrastruktúrába tett beruházás nem gazdasági tevékenység, hanem regionális és gazdaságpolitikai intézkedés. Ebben az összefüggésben a repülőterek nem minősülnek „vállalkozásoknak” az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében. Ez főleg azon regionális repülőterek esetén bír jelentőséggel, amelyek azon fáradoztak, hogy olyan mértékű személyforgalmat érjenek el, amely lehetővé teszi a megtérülő üzemeltetést.

(41) Németország ellentmond a Bizottságnak az *Aéroports de Paris* <sup>(9)</sup> ügyben hozott ítélet értelmezése vonatkozásában is, mégpedig három érv alapján. Először is az Európai Községek Bíróságának érvelését nem lehet úgy érteni, hogy az EK-Szerződés 87. cikkét az EK-Szerződés 82. cikkének fényében kell értelmezni. Másodsorban az ítélet nem egy nyilvánosan elérhető infrastrukturális létesítmény fejlesztésére vonatkozik – mint Lipcse-Halle esetében –, hanem egy repülőtér üzemeltetésére. Harmadsorban pedig az ítéletben egy nemzetközi repülőtérrel van szó, amelynek a gazdasági helyzete egy regionális repülőtér gazdasági helyzetétől jelentősen eltér. Általános ismert tény, hogy a regionális repülőterek infrastruktúrájának finanszírozása esetében a magánfinanszírozás az állami finanszírozáshoz képest nem nyújt reális alternatívát.

<sup>(9)</sup> Az Európai Községek Elsőfokú Bíróságának a T-128/98. sz. ügyben 2000. december 12-én hozott ítélete, EBHT 2000., II-3929. o.; megerősítette a Bíróság C-82/01. sz. ügyben 2002. október 24-én hozott ítélete, EBHT 2002., I-9297. o.

- (42) Németország kifejtette, hogy a déli futópálya fejlesztését nem szabad a 2005. évi iránymutatások alapján megítélni, amelyek szerint a repülőterek üzemeltetőire az állami támogatásokra vonatkozó előírások vonatkoznak, hanem azt az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének és az EGT-megállapodás 61. cikkének a légiközlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló bizottsági iránymutatások<sup>(10)</sup> (a továbbiakban: 1994. évi iránymutatások) alapján kell megvizsgálni, amelyekben ez áll: „Az infrastrukturális projektek (pl. repülőterek...) megvalósítása olyan általános gazdaságpolitikai intézkedés, amelyet a Bizottság a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó szabályainak alapján nem ellenőrizhet”. Németország álláspontja szerint a 2005. évi iránymutatások jelen ügyben történő alkalmazása a visszaható hatály tilalmába ütközik, és a 2005. évi iránymutatások 85. pontja kimondja, hogy ezen iránymutatásokat csak a *Hivatalos Lapban* való közzététel napjától (2005. december 9.) lehet alkalmazni. Mivel az infrastruktúra finanszírozásáról szóló döntést ezen időpont előtt hozták meg, a régi iránymutatásokat kell alkalmazni.
- (43) A Bizottság elutasító határozata emellett a jogos elvárás elvébe ütközne. Egy körülményről repülőter-üzemeltető nem számolt volna azzal, hogy a regionális repülőterek infrastruktúrájának állami finanszírozását az állami támogatásokra vonatkozó előírások alapján vizsgálják. Ilyen vizsgálatra először a német regionális repülőterekről és az antwerpeni repülőteréről szóló, 2005. évi bizottsági határozatokban<sup>(11)</sup> került sor, amelyeket a lipcsei repülőter déli futópályájának újjáépítéséről szóló döntést követően hoztak meg.
- (44) Ezenkívül a Bizottság a berlin-schönefeldi repülőteréről szóló határozatában<sup>(12)</sup> (C 27/07) elismerte, hogy az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet csak egy nemzetközi repülőter üzemeltetésére vonatkozik. A Bizottság a berlin-schönefeldi repülőteréről szóló határozatában nyomatékosította, hogy a 2005. évi iránymutatások ilyen alkalmazását a repülőterek minden fajtájára kiterjesztették. A támogatási jog alkalmazási körének kiterjesztése ezáltal nem az ítélkezési gyakorlaton alapszik, hanem a Bizottság 2005. évi politikai döntésén, amelyet ezért nem lehet visszamenőleg alkalmazni.
- (45) Végül Németország előadja, hogy az állami támogatásnak nincs címzettje, ha az állam az infrastrukturális létesítmények üzemeltetését olyan szervnek adja át, amelyet kizárólag infrastrukturális létesítmények kezelése céljából hoztak létre.
- (46) Abban az esetben, ha a Bizottság nem fogadja el ezt az érvelést, Németország utal arra, hogy a 2005. évi iránymutatások szerint az állami hatáskörbe tartozó feladatok finanszírozása nem tartozik az állami támogatásokra vonatkozó előírások hatálya alá. Ez vonatkozik a biztonság, légi biztonság, rendőrség, vám, légiközlekedés stb. (lásd 3.1.4. szakasz) területeire.
- (47) A Bizottság új állami támogatási politikája szerint egy repülőter üzemeltetője az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti vállalkozásnak minősülhet, és ezáltal támogatás címzettje lehet. Ugyanakkor az üzemeltető „az infrastruktúra tulajdonosa” is egyben, amely a DHL részére a keretmegállapodással támogatást nyújtott. Ez a két szerep egymással összeegyeztethetetlen.
- 3.1.3. A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása
- (48) Németország érvényre juttatja, hogy ez az ügy az 1994. évi iránymutatások értelmében kivételt képez, így a tényállást nem lehet a piacgazdasági befektető elve alapján megítélni. Abban az esetben, ha a Bizottság eltérő véleményt képvisel, Németország a piacgazdasági befektető elve szerinti vizsgálat során az alábbi három esetet követi:
1. status quo;
  2. fejlesztés annak tudatában, hogy a DHL nem a lipcsei repülőteret választja központjául; és
  3. fejlesztés annak tudatában, hogy a DHL a lipcsei repülőteret választja központjául.
- (49) E vizsgálat során a 2005. december 9-i állapotból kell kiindulni, amikor a 2005. évi iránymutatások hatályba léptek, nem pedig a felügyelő bizottság 2004. november 4-i határozatából. A kérdés tehát az, hogy egy magánbefektető a 2005. december 9-én ismert tények alapján folytatta volna-e a második futópálya megépítését vagy a status quót tartotta volna-e fenn.
- (50) Németországnak az (55) és (56) preambulumbekkezdésben ismertetett számításai a Bizottság által az eljárás megindításakor alkalmazott számításokon és a vállalat élettartamának végére (2042) diszkontált értékén alapulnak. Azokban különbséget tesznek a 2005. december 9. előtti és e dátum után végrehajtott beruházások között.
- (51) *Status quo*: a két futópályát egymástól függetlenül használják, és ez a repülőterre nézve korlátozásokat von maga után: például a déli futópályán 30 tonnás súlykorlátozás van érvényben, legfeljebb 38–42 fel- és leszállás történhet óránként (évente körülbelül 30 000), és csak 60 repülőgép-kikötő van.

<sup>(10)</sup> HL C 350., 1994.12.10., 5. o.

<sup>(11)</sup> 2005. január 19-i határozat, N 644i/02 – Német regionális repülőterek, HL C 126., 2005.5.25., 12. o.; 2005. április 20-i határozat, N 355/04 – Antwerpeni repülőter, HL C 176., 2005.6.16., 11. o.

<sup>(12)</sup> 2007. július 10-i határozat, C 27/07 – Berlin-schönefeldi repülőter.

(52) Fejlesztés annak tudatában, hogy a DHL nem a lipcsei repülőtérrel választja központját: Németország állítása szerint a repülőtérnek akkor is bővítenie kellett volna a befogadóképességét, ha a DHL nem a lipcsei repülőtér mellett dönt, hogy nagyobb légi fuvarozási forgalmat, valamint a Frankfurt am Main-i repülőtéren várható éjszakai repülési korlátozások bevezetése miatt nagyobb éjszakai forgalmat bonyolíthasson le. Ezt az áthelyezést körülbelül 300 000 tonna légi fuvarral kezdték volna 2012-ben. Ez a Frankfurt am Main-i teljes légifuvarozási forgalom negyedének felel meg, nem tartalmazza azonban a személyszállító gépek rakományait (amelyeket az éjszakai repülési korlátozások nem érintenek). 2013-tól 2018-ig évente további 100 000 tonna légi rakomány más repülőterekre irányítására lehet számítani a befogadóképesség szűkössége miatt. 2019-től 3 %-os éves növekedési aránnyal kell számolni. Ez a ProgTransAG<sup>(13)</sup> szakértői véleményén alapuló konzervatív becslés, amelyben az expressz szolgáltatások piacán évente 8–10 %-os növekedési arányt prognosztizáltak.

(53) Fejlesztés annak tudatában, hogy a DHL a lipcsei repülőtérrel választja központját: a DHL-lel való közös fejlesztés esetén különösen az expressz szolgáltató lipcsei repülőtérre történő áthelyezésének 2008-tól jelentkező hatásait vették figyelembe. Ezt az esetet konzervatívnak lehet nevezni, mivel egy reális közbülső eset lényegesen jobb eredményeket mutat. Az egyes fejlesztési lehetőségek mindenekelőtt a kezdeti szakaszban térnek el egymástól. A DHL-lel a repülőtér lényegesen figyelemre méltóbb forgalmonnövekedéshez jut.

(54) A déli futópálya megépítésénél valamennyi eset ugyanabból a tőkeráfordításból indul ki, függetlenül a DHL telephelyétől és az azzal összefüggésben álló korábbi forgalmonnövekedéstől. A „DHL nélküli fejlesztés” esetében csak a légi fuvarozás számára elvégzett területbővítési beruházásokra nem kerül sor 2012 előtt, a kapacitásszükségletnek megfelelően.

(55) Annak érdekében, hogy a különböző időpontokban befolyó fizetéseket össze lehessen hasonlítani, Németország egy 6,5 %-os diszkontálási faktort alkalmazott a számításai során (a 7 %-os névleges diszkontálási faktort az infláció figyelembevételével igazították ki). Ezt a diszkontálási faktort a *Capital Asset Pricing Model* (a továbbiakban: CAPM) szerint határozták meg, és ez az alábbi feltevéseken alapul:

- A német állami kölcsönök kockázatmentes hozama 2005 végén 3,75 % volt.
- A piaci kockázati felárat (egy, a teljes piacot visszatükröző portfólió bevételeinek volatilitási vagy szórás kockázata) a vonatkozó források<sup>(14)</sup> alapján 5 % körül határozták meg.
- A piaci kockázat és egy speciális beruházás kockázata közötti összefüggést „bétával” („β”) jelölik. A PricewaterhouseCoopers nyilvánosságra hozott jelentése alapján Németország a regionális repülőterek esetén 0,65-ös béta-faktorból indul ki.

<sup>(13)</sup> Az illetékes német hatóság által a végső döntés meghozatalára irányuló eljárásban beszerzett szakértői vélemény.

<sup>(14)</sup> E. Dimson, P. Marsh, M. Staunton, *Handbook of investments: Equity risk premium*, 2007., 1. kötet, 10. fejezet.

d) 0,5 %-os inflációs rátával számoltak<sup>(15)</sup>.

1. táblázat

**A „status quo”, a „DHL nélküli fejlesztés” és a „DHL-lel közös fejlesztés” eseteinek összehasonlítása**

(ezer EUR)

	(1)	(2)	(3)	(3-1)	(3-2)
	Status quo	A DHL nélküli fejlesztés	A DHL-lel közös fejlesztés	Különbőség	Különbőség
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Beruházási költségek 2006–2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A vállalat diszkontált értéke az élettartam végén	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Összesen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(56) Németország kifejti, hogy a „status quo” esetet ki kell igazítani, hogy a vételi kötelezettséget és a helyreállítási kötelezettséget figyelembe lehessen venni. A repülőtér már összesen 108,3 millió EUR értékű költséget vállalt, amelyet a fejlesztés leállításánál is teljesíteni kellett volna. Ezenkívül a „status quo”-hoz való visszatérés a becslések szerint 100 millió EUR értékű helyreállítási intézkedés meghozatalát tette volna szükségessé.

2. táblázat

**A „status quo” és a „DHL-lel közös fejlesztés” eseteinek összehasonlítása a vételi kötelezettség és a helyreállítási kötelezettség figyelembevételével**

(ezer EUR)

	(1)	(2)	(2-1)
	Status quo	A DHL-lel közös fejlesztés	Különbőség
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Beruházási költségek 2006–2042	[...]	[...]	[...]
A vállalat diszkontált értéke az élettartam végén	[...]	[...]	[...]
Vételi kötelezettség	[...]	[...]	[...]
Helyreállítási kötelezettség	[...]	[...]	[...]
Összesen	[...]	[...]	[...]

<sup>(15)</sup> Diszkontálási faktor (reális diszkontálási arány) = [kockázatmentes hozamok + (piaci kockázati felár × β)] – inflációs ráta.

- (57) Németország emellett 2008. április 9-i levelében közölte a Bizottsággal, hogy a piaccgazdasági befektető elvével összhangban elvégzett számítás olyan beruházási és üzemeltetési költségeket tartalmaz a biztonsági intézkedések vonatkozásában, amelyek a közbiztonság és közrend feladatköréhez tartoznak, és kívül esnek az állami támogatások ellenőrzésén. Ezért ezeket a költségeket ebben a számításban nem lehet figyelembe venni.

3. táblázat

**A „status quo”, a „DHL nélküli fejlesztés” és a „DHL-lel közös fejlesztés” eseteinek összehasonlítása a biztonsági intézkedések beruházási és üzemeltetési költségei nélkül**

(ezer EUR)

	(1)	(2)	(3)
	Status quo	A DHL nélküli fejlesztés	A DHL-lel közös fejlesztés
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Beruházási költségek 2006–2042	[...]	[...]	[...]
A vállalat diszkontált értéke az élettartam végén	[...]	[...]	[...]
Összesen	[...]	[...]	[...]

#### 3.1.4. Nem kereskedelmi jellegű tevékenységek

- (58) Bár Németország fenntartja a véleményét, hogy a lipcsei repülőtér déli futópályája megépítésének finanszírozása általános gazdaságpolitikai intézkedés, amely ilyen egészében nem tartozik az állami támogatások ellenőrzésének hatálya alá, mégis olyan információkat továbbított a Bizottság részére a vizsgált intézkedés keretén belül tett beruházások vonatkozásában, amelyek Németország véleménye szerint a biztonság, légi biztonság, rendőrség, vám, légiközlekedés stb. területei közé tartoznak (lásd az alábbi táblázatot). Ezeket a beruházásokat az (58)–(69) preambulumbekendésben ismertetik.

4. táblázat

**Biztonsági intézkedések terén végrehajtott beruházások, 2006–2042**

(EUR)

A biztonsági intézkedések terén végrehajtott beruházások összértéke 2006–2042	Status quo	A DHL nélküli fejlesztés	A DHL-lel közös fejlesztés
Közbiztonság		[...]	[...]
Körbekerítés	—	[...]	[...]
Út a kerítésnél	—	[...]	[...]
2. ellenőrzőpont	—	[...]	[...]

(EUR)

A biztonsági intézkedések terén végrehajtott beruházások összértéke 2006–2042	Status quo	A DHL nélküli fejlesztés	A DHL-lel közös fejlesztés
4. ellenőrzőpont	—	[...]	[...]
1. ellenőrzőpont	[...]	[...]	[...]
Biztonsági ellenőrzőrendszer	[...]	[...]	[...]
Déli belépési ellenőrzőrendszer	—	[...]	[...]
Integrált ellenőrzőközpont	[...]	[...]	[...]
Felszerelés az integrált ellenőrzőközpontban	[...]	[...]	[...]
Déli videófelszerelés	—	[...]	[...]
Állat-egészségügyi határ-ellenőrzés	—	[...]	[...]
Tűzvédelem		[...]	[...]
Déli ideiglenes tűzvédelem	—	[...]	[...]
Tűzoltó és mentőfelszerelés	[...]	[...]	[...]
Üzembiztonság		[...]	[...]
Szünetmentes áramforrások (SZÁ) 4/5 terület	—	[...]	[...]
Szünetmentes áramforrások (SZÁ) dél/nyugat	—	[...]	[...]
Szünetmentes áramforrások (SZÁ) dél/kelet	—	[...]	[...]
Transzformátorállomás	—	[...]	[...]
Nagy- és kismesztűtségű vezeték a Német Meteorológiai Szolgálat (DWS) számára	—	[...]	[...]
Nagy- és kismesztűtségű vezeték a Német Légiellenőrzés (DFS) számára	—	[...]	[...]
Navigációs jelzőfények		[...]	[...]
A déli futópálya navigációs jelzőfényei	—	[...]	[...]
Új területek navigációs jelzőfényei	—	[...]	[...]
Összesen	[...]	[...]	[...]

(59) Németország a beruházások mellett felhívja a Bizottság figyelmét az érintett területek üzemeltetési költségeire (dologi és személyi költségek) is. Ebben az összefüggésben utalnak a 2005. évi iránymutatásokra, amelyek szerint „a rendszeren az állam közhatalmi jogosítványainak gyakorlásakor fennálló hatáskörébe tartozó tevékenységek” a szabályok szerint nem tartoznak az iránymutatások hatálya alá (lásd az iránymutatások 33. és 54. pontjai). Németország ezekből a költségekből levonta a német légiközlekedés biztonságáról szóló törvény (*Luftsicherheitsgesetz*, a továbbiakban: LuftSiG) 8. §-ának (3) bekezdése szerinti biztonsági díjakból származó bevételeket. Ezeket a díjakat a repülőtéri utasok ellenőrzésére fordítják.

5. táblázat

## Összes biztonsági költség és bevétel 2006–2042-ben

(EUR)

Biztonsági költségek és bevételek 2006–2042 összesen	Status quo	A DHL nélküli fejlesztés	A DHL-lel közös fejlesztés
(1) Dologi költségek	[...]	[...]	[...]
(2) Személyi költségek	[...]	[...]	[...]
(3) Értékcsökkenés	[...]	[...]	[...]
(4) Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]
(5) Biztonsági költségek összesen (1)+(2)+(3)+(4)	[...]	[...]	[...]
(6) Biztonsági díjak	[...]	[...]	[...]
(7) Összesen (5)–(6)	[...]	[...]	[...]

## Közbiztonság

(60) A veszélyek elhárítására tett biztonsági berendezések és intézkedések megfelelnek a repülőterek üzemeltetőire vonatkozó, a nemzeti jogszabályok, azaz a német légiközlekedés biztonságáról szóló törvény (*LuftSiG*), valamint a német légiközlekedésről szóló törvény (*LuftVG*) és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által a repülőterek tervezése, fejlesztése és üzemeltetése terén a veszélyek elhárítására tett intézkedések vonatkozásában előírt kötelezettségeknek.

(61) Annak érdekében, hogy a repülőtér biztonsági területeihez való jogosulatlan hozzáférést megakadályozzák, valamennyi személyt, járművet és árut a belépési ellenőrző pontokhoz irányítanak, amelyeket biztonsági kapukkal, átvilágító berendezésekkel és kézi szondákkal szereltek fel. Veszélyelhárító és ellenőrző rendszerrel szabályozzák és felügyelik a biztonsági területekre történő belépést. A biztonsági ellenőrző központot összekapcsolták a vészjelzőrendszerrel (azaz a tűzjelző és épülettechnikai központtal stb.) és a belépési ellenőrző rendszerrel (azaz a betörés és rablás esetére szolgáló riasztórendszerrel, videomegfigyeléssel stb.) is. Az új déli futópálya megváltozott nyomvonala szükségessé tette a külső kerítés újjáépítését és két új, kiegészítő belépési ellenőrző pont (2. és 4. ellenőrző pont) megépítését.

(62) Ezenkívül az üzemeltetőnek az említett biztonsági intézkedéseket a polgári légiközlekedés biztonsága területén közös szabályok létrehozásáról szóló, 2002. december 16-i 2320/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(16)</sup> 5. cikkének (4) bekezdése szerint egy biztonsági programban kell szerepeltetnie, amelyet a légiközlekedés biztonsága terén illetékes hatósághoz jóváhagyás céljából be kell nyújtani. A polgári repülőterek üzemeltetői kötelesek a jóváhagyott biztonsági programban előírt, a polgári légiközlekedésre vonatkozó biztonsági intézkedéseket végrehajtani. A lipcsei repülőtér polgári légiközlekedésére vonatkozó biztonsági programot a Szászországi Gazdasági és Munkaügyi Minisztérium Légitforgalmi Osztálya 2007. október 25-én hagyta jóvá. A repülőtér a LuftSiG szerinti kötelezettségeinek teljesítése érdekében repülőtér saját biztonsági részleget üzemeltet.

(63) Mivel a repülőtér elhatározta, hogy a harmadik országokból érkező áruforgalmat a harmadik országokból a Közösségbe behozott termékek állat-egészségügyi ellenőrzésének megszervezésére irányadó elvek megállapításáról szóló, 1997. december 18-i 97/78/EK tanácsi irányelv <sup>(17)</sup> értelmében engedélyezi, a repülőtérnek állat-egészségügyi ellenőrző állomásra volt szüksége az állati eredetű termékek kezeléséhez és tárolásához, illetve az állatok elhelyezéséhez.

## Tűzvédelem

(64) A repülőteret jogszabály kötelezi arra, hogy tűzoltó- és mentőszolgálatot tartson készenlétben. A tűzoltó- és mentőszolgálatok az üzemeltetési engedély megadásának egyik feltételét jelentik. A tűzoltó- és mentőszolgálatokra alkalmazandó szabályoknak való megfelelés érdekében az új déli futópályát saját tűzvédelmi állomással kellett ellátni. A lipcsei repülőtér ezáltal a repülőtér északi és déli területén is rendelkezik tűzvédelmi állomással <sup>(18)</sup>.

## Üzembiztonság/Redundáns áramellátó rendszerek

(65) A repülőtérnek kettős áramellátó rendszerrel kell rendelkeznie. A szabályozási előírások szerint ez csak szünetmentes áramforrással (SZÁ) történhet. E célból gázolajjal működő dinamikus SZÁ-rendszereket szereltek fel a déli futópálya három tűzvédelmi állomásának mindegyikében.

(66) Németország adatai szerint az áramellátás biztonságához – ideértve a tartalékkapacitásokat és további vállalatoknak a lipcsei repülőtérre való letelepedésére szolgáló új kapacitások létrehozását is – szükség volt az áramellátás kiépítésére. Ezért tervbe vették egy 5 millió EUR költségű transzformátor állomás megépítését.

<sup>(16)</sup> HL L 355., 2002.12.30., 1. o.

<sup>(17)</sup> HL L 24., 1998.1.30., 9. o.

<sup>(18)</sup> A tűzvédelmi állomások azonos műszaki felszereltséggel rendelkeznek, a felszerelést 15 év múlva kell kicserélni.

(67) A repülőternek költségei (nagy- és kisméretű kábelek) keletkeztek a déli futópálya új nyomvonalának kialakításával kapcsolatban a légi biztonság területére vonatkozó előírásokból eredő (LuftVG 27. § d) pont) és a Német Meteorológiai Szolgálattal szemben fennálló (LuftVG 27. § f) pont) kötelezettségei alapján.

### Navigációs jelzőfények

(68) A navigációs jelzőfényekre vonatkozó előírásokat a 14. ICAO-mellékletben <sup>(19)</sup> határozták meg. Németországban ezen előírásokat a Szövetségnek és a tartományoknak a repülőterek műszeres repüléssel való jelöléséről és tűzvédelméről szóló közös elveivel (*Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuern von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr*) ültették át. A repülőter számára költségeket jelentett a navigációs jelzőfényeknek az új déli futópályára történő telepítése.

(69) Németország hozzáteszi, hogy a további területek 2010-et követően tervezett fejlesztése szükségessé teszi majd azok megfelelő navigációs jelzőfényrendszerekkel való felszerelését is. Az üzemeltetési költségeket is figyelembe kell venni (lásd 4. táblázat).

### 3.1.5. A támogatás közös piaccal való összeegyeztethetősége

(70) Amennyiben a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a beruházás állami támogatást valósít meg, Németország emlékeztetni kíván arra, hogy a beruházások az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazásáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet <sup>(20)</sup> értelmében „létező támogatásnak” minősülnek, vagyis olyan támogatásnak, „amelyet létező támogatásnak kell tekinteni, mert megállapítható, hogy a hatálybalépése idején nem minősült támogatásnak, és ezt követően – a közös piac fejlődésének eredményeképpen – vált támogatássá”.

(71) Németország előadja továbbá, hogy a déli futópálya felújítása az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése szerint közös érdek, és ezt indokolja is. Németország véleménye szerint a déli futópálya megépítése a nemzeti és nemzetközi forgalmi rendszerek integrációját javítja, és a régió számára gazdasági hasznot hajt. Olyan nemzetközi vállalatok telepedtek le a Halle-Lipcse régióban, amelyek a termékeik eladásához expressz szolgáltatásokat vesznek igénybe. A légi fuvarozási központ máris számos olyan nemzetközileg is tevékeny vállalatot vonzott a régióba, amelyeknél sürgősen betöltendő új munkahelyek keletkeznek. Egy légi fuvarozási központ kedvező környezetet teremt a vállalatok és a beruházások számára, amely megint csak kedvezően hat a foglalkoztatásra. Németország Prof. Dr. Jünemann elemzésére hivatkozik, amely szerint a repülőter 2008-as elkészülése esetén a légi fuvarozási központ egyedül Lipcse-Halléban közvetlenül 3 500, közvetetten pedig kb. 7 000 munkahelyet teremt. E munkahelyek többsége olyan szakosodott vállalatoknál keletkezik, amelyek a központ miatt telepedtek le a régióban.

(72) A déli futópálya új nyomvonalának kialakítása kedvezőbb a környezeti hatások vonatkozásában is. Megakadályozza a jövőben, hogy Lipcse északi és Halle déli, sűrűn lakott területei felett repüljenek a repülőgépek. Lipcse azon területét, amely a repülőter közelében és a régi déli futópálya fejénél feküdt, a zaj különösen erősen érintette. A két pálya le- és felszálló útvonalainak eltérő irányai miatt ott koncentráltak a repülőgépek működéséből eredő zajki-bocsátások. Az új déli futópálya új nyomvonalának kialakítása következtében Lipcse-Halle sűrűn lakott agglomerációjának környezeti terhei is a minimumra csökkennének.

(73) Ezenkívül a régi déli futópálya iránya nem felelt meg a le- és felszálláshoz legkedvezőbb repülésmeteorológiai feltételeknek. Egész évben és külön-külön az egyes hónapokban is az uralkodó szélirány a délnyugati. A régi déli futópálya iránya és az uralkodó szélirány között az eltérés körülbelül 20 fokot ért el. Ez egymást zavaró, keresztező szélirányok esetében hátrányos lehet. Az új irány megfelel a repülésmeteorológiai feltételeknek, és lehetővé teszi különösen az eddig végrehajthatatlan, a CAT III szerinti (minden időjárási körülmény esetén lehetséges) műszeres repülést. A fel- és leszállópályák közötti, 2 000 méternél nagyobb különbség lehetővé teszi azokon az egymástól független légi forgalmat.

(74) Németország hangsúlyozza, hogy valamennyi tervezési döntést a hosszú távú keresletre és a repülőternek a szállítások növekvő koncentrációjával létrejövő speciális előnyekre tekintettel hozták meg. Ezen előnyök közül a legfontosabb a mindkét fel- és leszállópályára vonatkozó korlátlan éjszakai repülési engedély. Sok európai repülőteren jelentős éjszakai repülési korlátozások vannak érvényben. Ezek hátrányosan befolyásolják a teljes légi fuvarozási forgalmat, különösen pedig az expressz forgalmat érintik érzékenyen, és egy légi központ üzemeltetése gyakorlatilag csak olyan repülőtereken lehetséges, ahol nincsenek éjszakai repülési korlátozások.

(75) Az ilyen éjszakai repülési korlátozás nélküli repülőterek rendszerint ritkábban lakott régiókban vannak, amelyek a földi szállítás területén csak elégtelen infrastruktúrával rendelkeznek. A lipcsei repülőternek azonban megvan az az előnye, hogy kiváló vasúti és közúti összeköttetéssel rendelkezik. A 2001-ben nyilvánosságra hozott nyugat-szászországi regionális tervek beszámoló az ezen a területen tervezett infrastruktúra fejlesztéséről. A tervnek megfelelően úgy kell a repülőteret kiépíteni, hogy az a közlekedési hálózat részeként javítsa a régió helyzetét a nemzeti és a nemzetközi fuvarozási forgalomban.

(76) A repülőter két szövetségi autópálya találkozásánál fekszik, amelyek a legfontosabb vonzáskörzeteket kötik össze észak-déli és kelet-nyugati irányban a repülőterrel. Az úthálózatot további főútvonalakkal kell kiegészíteni, amelyeket a repülőter bővítésének megfelelően kell kiépíteni. A repülőter kitűnő összeköttetéssel rendelkezik a vasúthálózatához is. Az Erfurt-Halle/Lipcse ICE-útvonal a repülőter közelében halad el, és a repülőteret az Intercity-és regionális vonatok kombinációjával könnyen elérhetővé teszi.

<sup>(19)</sup> A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény melléklete.

<sup>(20)</sup> HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

- (77) Németország szempontjából mindinkább értékes az előnyös sajátosságok ilyen ritka egybeesése, tekintettel a német repülőterek kapacitásbeli és infrastrukturális hiányosságaira. A lipcsei repülőtér ezért elhatározta, hogy más német repülőterekkel ellentétben a légi fuvarozásra és ezáltal egy piaci résre összpontosít.
- (78) A légi fuvarozási ágazat, különösen az expressz szolgáltatások ágazata, jelentős növekedést mutat. Ez a fejlődés a nagyobb expressz szolgáltatókat arra kényszeríti, hogy növeljék üzemi kapacitásukat, miközben a meglévő repülőtér-kapacitások egyre szűkösebbekké válnak, és az éjszakai repülésre vonatkozó korlátozások növekednek.
- (79) Ami a Bizottságnak a déli futópálya felújításának gazdaságosságára vonatkozó aggályait illeti, Németország utal az antwerpeni repülőtér esetében hozott határozatra, amellyel a Bizottság a regionális repülőterek vonatkozásában arra a következtetésre jutott, hogy a regionális korlátozások a repülőterek számára nem feltétlenül teszik lehetővé, hogy megteremtsék a megfelelő repülőtéri szolgáltatások nyújtásához szükséges bevételeket, vagy hogy a repülőterek gazdaságosságát biztosítsák. Ahhoz, hogy ezek a repülőterek közérdekű regionális hozzáférési pontokként tudjanak szolgálni, bizonyos körülmények között állami források szükségesek.
- (80) Két, egymástól független fel- és leszállópálya megléte elengedhetetlen feltétele egy korszerű fuvarozási repülőtér üzemeltetésének. Ez különösen igaz a központok és az expressz szolgáltatók esetében. Második fel- és leszállópálya nélkül a lipcsei repülőtér nem működhetne légi fuvarozási központként, és nem összpontosíthatna – amint az a (71) és azt követő preambulumbekendésekben kifejtésre került – az expressz szolgáltatások piacán fennálló résre. Az utasok száma nem érinti a párhuzamos futópálya-rendszer iránti igény kérdését.
- (81) A repülőtér régi déli futópályájának iránya miatt lehetetlen volt, hogy a régi déli futópályát és az új északi futópályát egyszerre üzemeltessék. A le- és felszálló útvonalak a repülőtér közelében egy ponton keresztezték egymást, amelynek eredményeként a Német Repülésvédelmi Hatóságnak a két pályát repülésüzemeltetési szempontok alapján egy pályának kellett tekintenie. A kedvezőtlen időjárási viszonyok vagy balesetek pedig a logisztikai lánc megszakításához vezethettek. Ezért elengedhetetlen a második pálya megléte, mivel így a repülőtér megszakítás nélküli működését biztosítható, és további fuvarozókat lehet megnyerni. Ezt az álláspontot a végső tervezési eljárás során az illetékes hatóság is megerősítette. A hatóság szakértői véleményt szerzett be abban a kérdésben, hogy szükséges-e a déli futópályát az északival párhuzamosan elforgatni, vagy a fel- és leszállópályák V-alakban is használhatóak. A szakértői vélemény szerint még a személyszállító járatok esetében is elfogadhatatlanok lennének a V-pályarendszer által okozott átlagos késések, a légi fuvarozási forgalom lebonyolítása pedig ellehetetlenülne. Ezenkívül megállapították, hogy a késések egy expressz fuvarozási központ esetében még össze is adódnának, mivel a késve leszállt gépek esetében a légi fuvarok be- és kirakodása más repülőgépek felszállási idejét még jobban késleltetné. Az átjárónál lévő logisztikai láncok összeomlanának. A párhuzamos pályarendszer azonban növeli a repülőtér rugalmasságát, és azt a potenciális használók számára vonzóbbá teszi.
- (82) A tervezési hatóság valamennyi vonatkozó nyilvános szempont mérlegelését követően megerősítette, hogy a fejlesztési tervek gazdaságilag teljességgel ésszerűek, és a gazdasági esélyek a kockázatokat messzemenően meghaladják. A tervezési hatóság arra az eredményre jutott, hogy a repülőtérén mind makro-, mind mikroökonómiai szempontból szükség van egy légi fuvarozási központ létrehozását elősegítő infrastruktúrára. A déli futópálya elforgatása ezen túlmenően csökkenti az összeütközések veszélyét. A Szövetségi Közigazgatási Bíróság 2006. november 9-i ítéletében megerősítette a tervezési határozatot, és ennek kapcsán nem talált semmilyen hibát a határozat meghozatala tekintetében.
- (83) Németország ismételten hangsúlyozza, hogy a déli futópálya újjáépítéséről szóló döntés attól függetlenül és azt megelőzően történt, hogy a DHL elhatározta a légi fuvarozási központjának Brüsszelből Lipcsébe való áthelyezését. A DHL akkor csupán biztosítékot kapott arra, hogy éjszaka két bizonyos időrészben (egy garantált [10–25] %-os időarányban megfelelően) használhatja a déli futópályát, míg a déli futópálya az éjszaka fennmaradó részében, valamint nappal valamennyi érintett számára rendelkezésre állt.
- (84) Németország véleménye szerint az intézkedés ezért nem befolyásolja hátrányosan a közösségi kereskedelmet, mivel a légi fuvarozások piacán – különösen az expressz szolgáltatások esetében – a kapacitások jelenleg egész Európában nagyon korlátozottak.

### 3.2. A DHL részére nyújtott támogatás

#### 3.2.1. Keretmegállapodás

##### 3.2.1.1. A keretmegállapodásban foglalt garanciák piaci megfelelősége

- (85) Németország véleménye szerint a repülőtér a piacgazdasági befektető elvét követte, amikor aláírta a keretmegállapodástól, mivel a pozitív hatások és a DHL-lel kötött megállapodás hasznai meghaladták a repülőtér kockázatait és kötelezettségeit. A lipcsei repülőtérnek a kapacitások és az üzemeltetés vonatkozásában fennálló kötelezettségei tekintetében megmaradó kockázata nagyon csekély volt.
- (86) Németország azt a véleményt képviseli, hogy a repülőtér magánbefektetőként járt el, amikor 2004. november 21-én határozott a déli futópálya fejlesztéséről, és csak egy évvel később, 2005. szeptember 21-én döntött a keretmegállapodás aláírásáról. A döntő kérdés ezért az, hogy a repülőtér 2005-ben a „DHL-lel közös fejlesztés” esetében magasabb pénzforgalmat várt-e, mint a „DHL nélküli fejlesztés” esetében. Mivel a déli futópálya fejlesztése 2005 szeptemberében már rég folyamatban volt, a munkálatok leállításának gazdasági alternatívaként szóba sem jöhetett.

- (87) Németország korábbi leveleivel ellentétben végértékeket is bevezet a pénzforgalmi számításokba, hogy a déli futópálya nagyobb jövedelmezőségét bizonyítsa. A végérték-számítás a 2038 és 2042 közötti üzleti eredmények lineáris növekedésén alapul átlagosan 3 %-os bevétel-növekmény esetén.
- (88) A végértékek bevezetése lényeges hatással bír az üzleti forgatókönyvek jövedelmezőségére. Bár Németország a 2006-tól 2042-ig terjedő időszak tekintetében körülbelül [...] EUR értékű diszkontált pénzforgalmat számított a DHL-lel közös fejlesztésre és körülbelül – [...] EUR értékűt a DHL nélküli fejlesztésre, a végértékek, amelyek 2006-ig szintén diszkontáltak, körülbelül [...] EUR-ra, illetve [...] EUR-ra rúgnak. Amint ezek a számok is mutatják, a végértékek a DHL-lel közös fejlesztés esetének jövedelmezőségét egy közel [...] EUR értékű faktorral növelik, és a DHL nélküli fejlesztés ilyen módon veszteséges tervből egy körülbelül [...] EUR pénzforgalmi értékű nyereséges tervvé válik.
- (89) A két eset kiszámolt pénzforgalma közötti különbség figyelembe vételével Németország arra az eredményre jut, hogy a DHL-lel közös fejlesztés esete 2005-ben akkora pénzforgalmat eredményez, amely körülbelül [...] EUR-val magasabb, mint a DHL nélküli fejlesztés esetében <sup>(21)</sup>.
- (90) A kockázatszámítás tekintetében Németország előadja, hogy az üzleti gyakorlatban bevett eljárás a kockázati biztosítás, és jelen esetben a kockázatot a pénzforgalomból lehet finanszírozni. Németország a kockázatot a keretmegállapodás alapján körülbelül [...] EUR-ra becsüli abban az esetben, ha az éjszakai repülési korlátozásokat bevezetik, és abból indul ki, hogy ezt a kockázatot a DHL által hozott pénzforgalmi nyereségből finanszírozni lehet <sup>(22)</sup>. Egy magánbefektető elfogadta volna a kártérítési kockázatot, mivel a [...] EUR értékű pozitív pénzforgalom a DHL-lel közös fejlesztés esetében elég lenne a [...] EUR értékű kártérítési kockázatot fedezésére.
- (91) Ezen elgondolások mellett Németország az éjszakai repülési tilalom veszélyét 6,5 %-os diszkontálási aránynál megfelelőnek tartja, mivel a bevételek a számításokban nem tartalmazznak az inflációhoz tett kiigazításokat, és a lipcsei repülőtér kockázatai csekélyek. Ezt az értékelést támasztják alá az angol szabályozási hatóságoknak a 2008–2013 időszakra vonatkozó repülőtéri díjak
- megállapításáról szóló határozataira tett utalások. Ezek a számítások a heathrow-i repülőtér 6,2 %-os és a gatwicki repülőtér 6,7 %-os összehasonlítható (valódi és adózás előtti) tőkeköltségein alapulnak.
- (92) Németország hangsúlyozza ezenkívül, hogy a keretmegállapodás arányosságának megítélésénél azt is figyelembe vették, hogy a DHL az új európai központba való 250 millió EUR értékű beruházással és a Lipcséhez való hosszú távú kötődéssel lényeges kockázatot vállalt, és a lipcsei repülőtér a DHL-től kártalanítást kap, ha a vállalat 15 év eltelté előtt a tevékenységének megszüntetéséről határoz.
- (93) Németország arra a következtetésre jut, hogy a keretmegállapodás aláírása nagyobb gazdasági előnyt jelent, mint ha azt nem írnák alá, és ennek következtében egy magánbefektető írta volna alá a DHL-lel a keretmegállapodástól. Így a keretmegállapodás nem tartalmaz állami támogatási elemeket.

### 3.2.1.2. A bérleti szerződések piaci megfelelősége

- (94) Németország leszögezi, hogy a területhez bérleti szerződésre volt szükség, mert a repülőtérnek az infrastruktúra tulajdonosának kellett maradnia, hogy biztosítsa légi forgalmi műszaki okokból, valamint a tervezési előírások alapján a területre való nyilvános belépést, a DHL-lel kötött szerződés megszűnése esetére is.
- (95) Ami a bérleti szerződések azon különös rendelkezéseit érinti, amelyek a DHL számára lehetőséget biztosítanak arra, hogy a DHL számára bérbe adott területek melletti szomszédos területeket is bérbe vegye, illetve amelyek kifejezetten megtiltják e területeknek a DHL versenytársai részére történő bérbeadását, Németország előadja, hogy a lipcsei repülőtér számos ingatlannal rendelkezik, amelyek nem szomszédosak a DHL számára bérbe adott területekkel, és amelyek a DHL versenytársai számára bérbe adhatóak. Másodsorban Németország előadja, hogy a szomszédos területek DHL számára történő lefoglalása megfelel a bérlet gazdasági érdekei védelme elvének, amely a német bérleti jogban elismert <sup>(23)</sup>.

### 3.2.1.3. A repülőtéri díjak piaci megfelelősége

- (96) Németország véleménye szerint a repülőtér magánbefektetőként járt el, mivel a DHL-lel kötött megállapodás szerinti repülőtéri díjak a piacon szokásos feltételeknek megfelelnek, sőt, a díjak a felső tartományban vannak azon összegekhez képest, amelyeket a DHL más európai központjai esetében fizet (lásd (115) és azt követő preambulumbekezdések). Németország tehát előadja, hogy a DHL által a lipcsei repülőtéren fizetendő repülőtéri díjak semmiképpen sem jelentenek előnyben részesítést.

<sup>(21)</sup> Ez az eredmény a mellékletben lévő számításokból is egyértelmű, mivel ezek azt mutatják, hogy a déli kifutópálya DHL-lel közös és DHL nélküli üzemeltetése közötti pénzforgalom-különbség 2005-ben körülbelül [...] EUR (lásd az 1. táblázat 4. és 5. oszlopában szereplő pénzforgalmakat). Ha ehhez az összeghez hozzáadjuk a két eset közötti maradványértékek közötti különbséget, és az összeget egy 6,5 %-os kamatlábbal 2006-ra átvisszük, akkor [...] EUR összeget kapunk.

<sup>(22)</sup> Németország abból indul ki, hogy a DHL beruházásainak értékcsökkenése miatt a kártérítési igények az idő elteltével egyenes arányban visszaesnek. Az [...] évi [...] EUR maximális összegből kiindulva ez például [...] EUR-t jelent [...] évben és [...] EUR-t [...] évben. Ha az éjszakai repülési tilalom 25 %-os valószínűségéből indulunk ki, a várható nominális kockázat [...] EUR [...] évben, és a diszkontált értéke [...] EUR. Ez lenne Németország legrosszabb esetre szóló elemzése, mivel a törvényi módosításokat csak 10–15 év múlva lehetne alkalmazni (Németország levele, 2007. február 23., 68–69. o.).

<sup>(23)</sup> Lásd a 2007. február 23-i levelet, 68. lábjegyzet, a „konkurencia védelméről szóló rendelkezés”-sel kapcsolatos releváns joggyakorlat és indoklás átfogó listája.

### 3.2.1.4. Kezességvállalási nyilatkozat

- (97) Németország először is kifejti, hogy Szászországot a kiegészítő nyereség, amely a beruházások alapján keletkezik, közvetetten kártalanítja a garanciáért. Másodsor Németország a kezességvállalási nyilatkozatot szokásos üzleti gyakorlatnak tartja, mivel Szászország ezt a kezességvállalási nyilatkozatot [...] EUR összegben a DHL javára a Deutsche Post AG (azaz a DHL anyavállalata) [...] EUR értékű kezességvállalási nyilatkozatának ellentételezéseként adta meg, annak érdekében, hogy a lipcsei repülőtérnek a DHL-lel szembeni bizonyos igényeit fedezze (például a DHL-nek a leszállási díjak mértékében [...] évig szerződéses kártérítést kellett fizetnie, ha a vállalat úgy határoz, hogy a lipcsei repülőtér a keretmegállapodás első [...] évében elhagyja).
- (98) Németország utal továbbá arra, hogy a kezességvállalási nyilatkozathoz szükséges a Bizottság jóváhagyása, és az még nem lépett hatályba.

## 4. HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI

### 4.1. DHL

#### 4.1.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (99) A DHL véleménye szerint a Bizottságnak az új déli futópálya fejlesztésének szükségességével szemben támasztott kételyei közvetlen ellentétben állnak a 2007. január 24-én a Bizottság által a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának címzett, az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési tervvel<sup>(24)</sup>, amely szerint a meglévő kapacitásokat ki kell bővíteni, hogy az európai repülőterek terhelését csökkentsék. A DHL a megfelelő központ hosszadalmas keresése után megerősítve látja a Bizottság azon megállapítását, hogy ez a szektor a kapacitásainak határára került.
- (100) A lipcsei repülőtér bővítése lényeges hozzájárulást jelent a kapacitási krízis leküzdéséhez. Miután a Bizottság a légi forgalmat a gazdasági növekedés „motorjává” és a légi fuvarozást a belpiaci és külkereskedelmi növekedés „kulcsává” nyilvánította, a lipcsei repülőtér kapacitásainak bővítése a tagállamok és az egész Közösség közös érdekében áll.
- (101) A DHL véleménye szerint a már meglévő fel- és leszállópályák fejlesztése vagy felújítása lényegesen racionálisabb, mint egy teljesen új fel- és leszállópálya megépítése. A párhuzamos pályarendszer megakadályozza a késéseket és a forgalom más repülőterekre történő elterelését. A késések elkerülése a légi fuvarozásban és különösen az expressz szolgáltatók fuvarozási központjaiban kritikusabb problémát jelent, mint az utasforgalom területén.
- (102) A DHL szempontjából a lipcsei repülőtér helyzetének legnagyobb előnyeit az éjszakai repülési tilalom hiánya, a

közúti és vasúti hálózattal való jó összeköttetés és a helyben lévő munkaerő megléte jelentik. A fel- és leszállópályák megépítése magában foglalja a nyilvános közlekedési eszközök számára szükséges infrastruktúra közérdekű szolgáltatásként történő létrehozatalát. Ez különösen érvényes az új tartományokra, mivel a gyengén fejlett közlekedési infrastruktúra újjáépítése ezekben a régiókban kétségtelenül a közérdekű közfeladatnak minősül.

- (103) A déli futópálya teljes tervezési eljárása megerősítette, hogy mind makro-, mind mikroökonómiai szempontból szükséges volt a déli futópálya újjáépítése. Ezért lehet kizárni, hogy a lipcsei repülőtér a déli futópályát csak a DHL számára tervezték és építették meg. Ezt a tervet időben és ténylegesen a DHL-től függetlenül valósították meg.
- (104) A DHL-nek az a véleménye, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában az expressz szolgáltatások logisztikájának speciális követelményeit nem vette kellően figyelembe. Az utasforgalommal ellentétben, amelyet rövid időn belül más repülőterekre lehet átirányítani, az expressz szolgáltatásokhoz központok létrehozása és olyan nagy beruházások szükségesek, hogy ez a ráfordítás csak folyamatos működés esetében éri meg. Az expressz szállításokat természetükből fakadóan „éjszaka” bonyolítják, és nagymértékben függenek az állandóan rendelkezésre álló éjszakai repülési időrepektől. Ha azonban a Bizottság egy alapfeltételt mégis előnyben részesítésnek tekint, azzal valamennyi expressz szolgáltató gazdasági alapját kérdőjelezi meg.
- (105) Amennyiben a DHL-re hárul az anyagi felelősség a déli futópálya miatt, az a DHL véleménye szerint elfogadhatatlan hátrány lenne a vállalat számára az expressz szolgáltatások piacán, mivel a versenytársaknak csak a szokásos díjakat kell a fuvarozási repülésekért megfizetniük, és nekik a fel- és leszállópályákért nem számolnak fel beruházási költséget. A DHL véleménye szerint a repülőtér a megállapodás aláírásakor úgy járt el, mint egy magánbefektető, mert a fel- és leszállópályákért fizetendő díjak, a területre vonatkozó bérleti szerződés és az épületlizing-szerződés feltételei megfelelnek a piacon szokásos feltételeknek. A szerződés futamideje és az előírt kártérítési kötelezettségek kiegyenlítették. A keretmegállapodásban foglalt garanciák az elvállalt kockázatokhoz képest helyénvalóak, és szintén megfelelnek a piacon szokásos gyakorlatnak. A kezességvállalási nyilatkozathoz szükséges még a Bizottság jóváhagyása, ám az még nem lépett hatályba.

#### 4.1.2. A DHL részére nyújtott támogatás

- (106) A DHL véleménye szerint a keretmegállapodás nem tartalmaz semmilyen előnyben részesítést a DHL számára, csupán a piacon szokásos anyagi szempontokról és feltételekről rendelkezik.

<sup>(24)</sup> COM (2006) 819 végleges.

#### 4.1.2.1. A keretmegállapodásban foglalt garanciák piaci megfelelése

- (107) A DHL-nek az a véleménye, hogy a Bizottság annak megvizsgálásakor, hogy egy magánbefektető elfogadta volna-e a keretmegállapodásban előírt kártérítési kötelezettséget, az érintettek teljesen különböző gazdasági kockázatait figyelmen kívül hagyja.
- (108) A központ lipcsei repülőtéren való létrehozása a DHL számára nem csak azt jelenti, hogy egy 250 millió EUR feletti beruházást valósított meg, hanem azt is, hogy gazdaságilag az éjszakai járatokra fenntartott időresek hosszú távú rendelkezésre állásától fog függeni. Ha ezek az időresek megszűnnek, az nem csak a 250 millió EUR értékű beruházás értelmét kérdőjelezné meg, hanem világszerte akadályt jelentene a DHL teljes expressz üzletága szempontjából, előre nem látható hátrányos következményekkel. A DHL véleménye szerint minden olyan magánbefektetőnek, amely egy nagy ügyfelet arra szeretne rábírní, hogy egy telephelybe jelentős anyagi kockázatokkal ruházzon be, ezeket a kockázatokat a kölcsönösség elve alapján kell kezelnie, hogy az ügyfelet megnyerje.
- (109) Míután a repülőtér meghozta a döntést a második fel- és leszállópálya megépítéséről (amelyet nem a DHL-re tekintettel hoztak meg), a repülőtér kockázatai lényegesen kisebbek, mint a DHL által vállaltak. A gazdasági kockázatok ilyen különösen aránytalan elosztásának ezért a felelősséggel kapcsolatos rendelkezésekben megfelelően kifejezésre kell jutniuk. Míg az éjszakai repülési forgalom tilalma vagy korlátozása komoly károkat jelentene a DHL számára, a repülőtér kára a fel- és leszállópályák díjára korlátozódna, amelyet más használókkal ismét könnyedén kompenzálni lehetne. Annak a valószínűsége, hogy a DHL a repülőtérrel magától elhagyja, már csak az igen magas beruházási költségek miatt is nagyon csekély. Ennek következtében a keretmegállapodásban foglalt kártérítési rendelkezés objektíve szükséges, és ezáltal a piacon szokásos.
- (110) Annak szükségességét, hogy egy expressz szolgáltató számára biztosítani kell az éjszakai repülések végrehajtását, a SAB (a liège-i repülőtér üzemeltetője) és a TNT között létrejött, a TNT központjának létrehozásáról szóló, nyilvánosságra hozott szerződésben is dokumentálták:
- A liège-i repülőtér fel- és leszállópályáit meghatározatlan ideig a TNT tevékenységének 140 %-ára tartják fenn a 21 és 6 óra közötti időszakban (a SAB-TNT szerződésének 32.1 pontja). Ez a záradék a jelen esetben szereplő keretmegállapodáson lényegesen túlmutat, mivel állandó 40 %-os kapacitástartalékot ír elő, és csak azt az objektív szükségletet tükrözi vissza, hogy az érintett vállalat számára szerződésben és folyamatosan garantálják az éjszakai repülésekre szolgáló, feltétlenül szükséges időresek, hogy a megtett nagy összegű beruházásokat biztosítsák.
  - Ezenkívül a SAB és Vallónia régió korlátlan felelősséget fogadott el valamennyi kárra vonatkozóan,

ideértve a 20 évre szóló garanciák nem teljesítése esetén keletkező nyereségvesztéget is (a SAB-TNT szerződésének 8.c. pontja).

- (111) A DHL véleménye szerint a kárviselés kockázatainak egyenlőtlen elosztása a különböző szabályozásokban a kártérítési kötelezettség mértékében és időtartamában jut kifejezésre: a TNT ugyan kártérítési igényt támaszthat a SAB-bal szemben a szerződés teljes időtartama alatt a garanciák nem teljesítése esetén, de a SAB-bal szembeni kártérítési igény a szerződési idő elteltével csökken; és ha a TNT a szerződést 10 év után megszünteti, az igény pusztán a leszállási díjak éves átlagának összegére csökken (lásd a SAB-TNT szerződésének 10.3.c. pontját).

#### 4.1.2.2. A bérleti szerződések piaci megfelelése

- (112) A Bizottságnak azon kifogását illetően, miszerint a terület bérleti díjait nem a helyben szokásos ingatlanárakhoz igazították, a DHL kifejti, hogy a bérleti szerződés esetében jogi szempontból nem egy szokásos bérleti szerződésről van szó. A lízingszerződés jogi formája és jellege okán nem követi a helyben szokásos bérleti díjakat, hanem a bérbeadó által rendelkezésre bocsátott tőke kamatlábához igazodik. A használó által fizetendő díjnak a helyben szokásos bérleti díjakhoz történő kiigazítása ezért nem lenne megfelelő, és ilyet az összehasonlítható bérleti szerződések sem tartalmazzak.
- (113) A Bizottságnak azon kifogása, hogy a bérleti szerződés a repülőtér cselekvési terét a beruházási költségek hitel vagy magántőke bevonása útján történő finanszírozásában korlátozza, a DHL véleménye szerint a bérleti szerződés téves magyarázatán alapul. Valójában a szerződés a lipcsei repülőtérrel csak arra kötelezi, hogy hitelajánlatokat szerezzen be annak érdekében, hogy a használati díjak kiszámításához egy objektív alapot kapjon, de nem kötelezi hitelek felvételére. A repülőtérnek ezáltal nincs kötelezettsége arra, hogy éljen is ezen ajánlatokkal, és a finanszírozási kérdésekben szabadon dönthet.

- (114) Az épületlízingjog kamatainak megítélésénél a Bizottság nyilvánvalóan az ingatlan területére vonatkozó helytelen információkra támaszkodik az épületlízing-szerződés 1.5. pontja alapján. A terület valójában [...] m<sup>2</sup>, tehát az elfogadott [...] EUR/m<sup>2</sup> bérleti díj helyett [...] EUR/m<sup>2</sup> bérleti díj az érvényes. A tényleges terület figyelembe vétele esetén ezért a Bizottság által feltételezett, az épületlízing-szerződés és az opciós díjak közötti aránytalanság nem áll fenn.

#### 4.1.2.3. A repülőtéri díjak piaci megfelelése

- (115) A Bizottság elgondolása, amely a déli futópálya költség-növekményére vonatkozik, nem elfogadható, mivel a déli futópályát nem csak a DHL, hanem mindenki használatára építették. Ennek következtében csak a repülőtéri díjak képezhetik az ellenőrzés tárgyát. A DHL többi európai központjához – Bergamo (BGY), Brüsszel (BRU), Köln (CGN) és Nottingham (EMA) – viszonyítva a lipcsei

repülőtér (LEJ) leszállási díjai átlagosan [...] %-kal magasabbak; az éjszakai repülések esetén a repülőtéri díjak [...] %-kal az átlag felett vannak (lásd a lenti táblázatot). A jelenleg Vatryban érvényes leszállási díjakhoz képest a DHL majdnem [...] -szer többet fizet a lipcsei leszállásokért. Ezenkívül a lipcsei repülőtér valamennyi használójának ugyanazokat a repülőtéri díjakat kell fizetnie. A DHL megállapítja, hogy a lipcsei repülőtér leszállási díjai a piacon szokásosnak tekinthetők.

6. táblázat

#### A nappali repülésekért fizetendő repülőtéri díjak

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Átlag
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
A DHL-központok átlaga	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Az átlagos díjat a DHL által használt repülőgéptípusok (A300, B757) alapján számították ki.

7. táblázat

#### Az éjszakai repülésekért fizetendő repülőtéri díjak

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Átlag
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
A DHL-központok átlaga	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Az átlagos díjat a DHL által használt repülőgéptípusok (A300, B757) alapján számították ki.

#### 4.2. Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG)

- (116) Az MFAG mint a lipcsei repülőtér tulajdonosa az észrevételei elején kijelenti, hogy Németország észrevételeihez annak teljes terjedelmében csatlakozik.

#### 4.2.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (117) A repülőtér tulajdonosának véleménye szerint az a tény, hogy a vállalatok a repülőtérrel választják, azt mutatja, hogy az a keresletet ki tudja elégíteni. A lipcsei repülőtér kiépítése és annak a regionális közlekedési hálózatba való beilleszkedése központi jelentőséggel bír a régió fejlődése vonatkozásában, amelyet a Közösség is támogat. A repülőtér teljesíti a repülőtéri kapacitások kialakításának Európa-szerte érvényes követelményét, hogy a Közösség megtartsa versenyképességét a légi fuvarozások szektorában.

#### 4.3. ADV – A Német Repülőterek Munkaközössége

##### 4.3.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (118) E szövetség véleménye szerint Németországnak feltétel nélkül támaszkodnia kell az egész világot behálózó csomópontokhoz kapcsolódó hatékony közlekedési összeköttetésekre. Az egyre nagyobb mennyiségű tőke miatt, amelyet a légi fuvarozásba fektetnek, növekszik a rövidebb fuvarozási idők jelentősége. Az utóbbi húsz évben az éjszakai szolgáltatások szektora dinamikus növekedést tudhat magáénak, és ez a tendencia a töretlen globalizálódás jele volt. Németországban kevés légi fuvarozási vállalat telepedett le, ami egész Európa számára aggodalomra adott okot. Az éjszakai repülési kapacitásokat a három legnagyobb légi fuvarozási központban, Frankfurtban, Münchenben és Köln-Bonnban már majdnem teljesen kihasználták, és a helyzet csak romolhat, ha a frankfurti repülőtér teljesen leállítja az éjszakai repüléseket. A munkaközösség véleménye szerint új kapacitásokat kell létrehozni, hogy a világpiaci versenyképességet fenn lehessen tartani. A lipcsei repülőtér fejlesztése megfelel ennek a szükségletnek, tehermentesít más repülőtereket, és lehetővé teszi számukra, hogy az utasforgalomra koncentráljanak. A lipcsei repülőtér egyben a kelet-német gazdasági fejlődés tartóoszlopát is képezi. A Német Repülőterek Munkaközösségének véleménye szerint a lipcsei repülőtér a déli futópálya megépítésére sürgősen szükség volt.

#### 4.4. Lipcse városa

##### 4.4.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (119) Lipcse városának véleménye szerint Lipcse északi régiója kereskedelmi és gazdasági központként döntő jelentőséggel bír három német tartomány nemzetközi versenyképessége szempontjából. Az autópályák és a főútvonalak megépítésének, egy nagy sebességű vasútnak és regionális vasúti rendszernek, de mindenekelőtt a lipcsei repülőtér fejlesztésének köszönhetően ez a logisztikai központ valamennyi olyan feltétellel rendelkezik, amelyek lehetővé teszik, hogy a globális versenyben hosszú távon helyt tudjon állni.

- (120) Lipcse városának, a Kereskedelmi és Iparkamarának és az Áruforgalmi Központnak tanulmánya azt mutatja, hogy Közép-Németország és Lipcse régiója a logisztikai szektorban 100 000 munkahely megteremtésével számolhat.
- (121) Lipcse városa nagy jelentőséget tulajdonít a repülőtér déli futópályájának mint lényeges infrastruktúrájának, és nem csak a DHL szempontjából, hanem számos más vállalat szempontjából is, különösen a máshol növekvő éjszakai repülési korlátozások miatt. A DHL Lipcsében való letelepedését teljesen lényegesnek tekintik további légi fuvarozási vállalatok bevonása és a repülőtér kapacitásainak kihasználása szempontjából.
- (122) Lipcse városa ezenkívül előadja, hogy a déli futópálya által egy olyan párhuzamos pályarendszer jött létre, amely a légi forgalmat a sűrűn lakott területektől távol tudja tartani. Lipcse városának az a véleménye, hogy a lipcsei repülőtér kiépítése állami források felhasználása nélkül nem lett volna lehetséges. Ugyanez a konkurens európai repülőterekre is érvényes.

#### 4.5. Schkeuditz városa

##### 4.5.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (123) Schkeuditz városa emlékeztet arra, hogy éppen most válik jelentős regionális fejlesztési központtá. Schkeuditz egy régiók feletti fejlődési tengely része, és az elmúlt tíz évben egy modern közlekedési rendszer központjává tudott fejlődni. Ezt a körülményt a város mindennek előtt egy, a kelet-német viszonyok szerint rendkívüli gazdasági növekedésnek köszönheti. A hely kitűnő adottságai alapján ennek a pozitív trendnek a folytatása várható.
- (124) Ami a déli futópályát illeti, Schkeuditz városa arra mutat rá, hogy a repülőtér már 1991. július 19-én arra a következtetésre jutott, hogy a régió fejlődésének dinamikája szükségessé teszi a második fel- és leszállópálya felújítását.

#### 4.6. A Lipcsei Kereskedelmi és Iparkamara

##### 4.6.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (125) A Lipcsei Kereskedelmi és Iparkamara előadja, hogy a megfelelő közlekedési infrastruktúra rendelkezésre bocsátása az állam feladata, és korlátlan ellenőrzéssel rendelkezik ezek fejlődése felett, továbbá köteles ezt az ellenőrzést a polgárok nevében gyakorolni.
- (126) 1991 óta történtek beruházások az infrastruktúra fejlesztésének és a repülőtér műszaki kialakításának a terén. Ezeket az intézkedéseket az állam további, a repülőtér vonzáskörzetében lévő vasút- és közúthálózat javítására tett beruházásai egészítették ki. A jó légiközlekedési, vasúti és közúti infrastrukturális hálózat a repülőtér számára lehetővé tette, hogy az utas- és légi fuvarozási forgalom európai központjává fejlődjön. A repülőtér a funkcionalitás, a modernség és a kapacitás tekintetében

megfelel egy logisztikai központ legmodernebb követelményeinek. 1993 óta áll fenn a közép-német térség gazdasági szereplői részéről azon igény, hogy a repülőteret fejlesszék.

- (127) A logisztika egy önálló szolgáltatási ágazattá fejlődött, amely körülbelül évi 6 %-os növekedést tudott felmutatni, és a további növekedés tekintetében jelentős potenciállal rendelkezik. Az Európai Unió keleti kibővítése a régiót az európai gazdasági térség középpontjába helyezte. A régióban a meglévő iparágak spektruma jó üzleti perspektívát biztosított a logisztikai szolgáltatóknak. A Közép-Németországban körülbelül 25 000 foglalkoztatottal rendelkező vegyiparnak főként a vasúti és az intermodális forgalom szolgáltatásaira volt igénye. Ezzel szemben a 450 vállalatban körülbelül 60 000 foglalkoztatottal rendelkező gépjárműiparnak és szállítóinak, valamint a körülbelül 22 000 foglalkoztatottal bíró félvezetőiparnak a közlekedési szolgáltatásokra volt szüksége, amelyek esetében az időtényező kritikus szerepet játszik.
- (128) A jelentősebb közlekedési csomópontok közelében lévő telephelyeket előnyben részesítő logisztikai szektor valamennyi nagy szereplője képviselteti magát a régióban, és körülbelül 160 000 munkahelyet teremtettek. Ez a régió teljes munkaerőjének majd 6 %-ának felel meg. A Kereskedelmi és Iparkamara a régió logisztikai csomóponttá történő fejlesztése révén további 100 000 munkahely megteremtésével számol 2015-ig. Ez a szám a régió teljes munkaerő-kínálata 10 %-ának felel meg.

##### 4.6.2. A DHL részére nyújtott támogatás

- (129) A DHL-en kívül a repülőtér más légi fuvarozási és logisztikai vállalatok egész sorát vonzotta be. Ezért nem lehet azt mondani, hogy a lipcsei repülőtérrel a versenytársakat kizárták, vagy hogy a DHL-t előnyben részesítették. A letelepedett vállalatok közé tartozott a SALIS (a NATO közös stratégiai légi szállítója) és az orosz fuvarozási vállalat, a Tesis, amely Kínába folytat légi szolgáltatásokat. Egy további, interkontinentális tevékenységet kifejtő fuvarozási vállalat a Jade Cargo International. 2007. április 13-án készült el a repülőtérre a World Cargo Center, amelynek éves forgalomkapacitása 200 000 tonna fuvar, amely által a telep légi fuvarozási központ arculata csak tovább erősödött.

#### 4.7. A halle-dessai Kereskedelmi és Iparkamara

##### 4.7.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (130) A halle-dessai Kereskedelmi és Iparkamara (KIK) több, mint 52 000 vállalat gazdaságpolitikai érdekeit képviseli. A KIK véleménye szerint Németországban az ilyen jellegű infrastruktúra létrehozatala és finanszírozása az állam feladata. Az európai és német közlekedéspolitikai ezen elve tükröződik a jelen eset beruházásaiban vissza.

(131) A KIK véleménye szerint a repülőtér megépítésére a következők érvényesek:

- a) a szászországi és Szász-Anhalt tartománybeli regionális tervezés céljainak megvalósítását szolgálja,
- b) egy komplex nyilvános eljárásban megvizsgálták és jóváhagyták, amelynek eredményeit a Szövetségi Közigazgatási Bíróság megerősítette,
- c) javítja a regionálisan jelen lévő ipar helyi feltételeit,
- d) magasabb szintű foglalkoztatottsághoz vezet egy fenntartható fejlődéssel jellemzett régióban,
- e) az általános légiközlekedés előnyére is válik,
- f) eleget tud tenni a lipcsei repülőtéren fennálló, hosszú távú keresletnek.

(132) 1993-ban a halle-dessau-i és a lipcsei KIK a repülőtér vonatkozásában közös álláspontot hozott nyilvánosságra. Mindkét KIK többek között egy kétpályás rendszer (mind-egyik pálya hosszúsága 3 600 m) megépítése mellett szállt síkra, a repülőtér kapacitásának növelése érdekében.

(133) Az újraegyesítést követően a közlekedési infrastruktúra terén tett állami beruházások jelentősen hozzájárultak a régió gazdasági struktúrájának megváltoztatásához. A Bizottság elismerte a régió – amelynek egyes részei még mindig az 1. célkitűzésbe tartoznak – támogatásának szükségességét, hogy a régió lényeges hátrányait le lehessen küzdeni. A számos, különösen az infrastruktúra területén tett magán- és állami beruházásnak köszönhetően a régió fokozatosan elérte a nemzetközi versenyképességet.

(134) A régióban a munkanélküliség mégis még mindig kétszer olyan magas, mint a közösségi átlag. Ez azt mutatja, hogy a régióknak úgy, mint korábban, szüksége van állami beruházásokra, mindenekelőtt a jobb infrastruktúra érdekében, hogy növeljék a versenyképességet és idevonzzák a vállalatokat. Csak így tud a régió érdemben hozzájárulni a Közösség lisszaboni stratégiájának céljaihoz.

#### 4.7.2. A DHL részére nyújtott támogatás

(135) A KIK hangsúlyozza, hogy a repülőtér korszerűsítése fokozatos és tartós folyamat, amelyhez a kilencvenes évek elején kezdtek hozzá. Minden lépést időigényes eljárás során nyilvánosan kell értékelni, és jóvá kell hagyni. A déli futópályát ilyen feltételek mellett tervezték és építették, és az nem felel meg a valóságnak, hogy a fejlesztés csak a DHL miatt történt.

#### 4.8. Ryanair

(136) A Ryanair az eset részleteibe nem megy mélyebben bele, hanem inkább „általános” megjegyzésekre szorítkozik; így

a vállalat azt a véleményt képviseli, hogy a Bizottság a légi szállító vállalatok és a repülőtér közötti viszonyt, valamint a légi forgalom legújabb fejleményeit nem fogta át teljes mértékben, és ezért egy sor hibás következtetésre jutott. A Ryanair attól tart, hogy a Bizottság meg fogja próbálni a Charleroi-határozat oda nem illő elveit és a 2005. évi iránymutatásokat megszigorítani.

#### 4.9. Panalpina

(137) A Panalpina több, mint tíz éve naponta végez légi fuvarozásokat Lipcséből Moszkvába; a Panalpina Lipcsében szándékozik létrehozni a légi fuvarozási központját, és reméli, hogy az indiai szubkontinenssel és a Távol-Kelettel is kapcsolatokat tud létrehozni.

##### 4.9.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

(138) A Panalpina attól tart, hogy sok nagy európai repülőtér valamennyi fennmaradó kapacitását az utasforgalomra fogja felhasználni, ezért a Panalpina értékesnek tart egy olyan repülőtérrel, amely erősebben koncentrálna a légi fuvarozásra. A vállalat utal továbbá arra, hogy bár a lipcsei repülőtér Európa központjában fekszik, mégis eléggé keleten van ahhoz, hogy Ázsiába és Ázsiából a repülési időket lerövidítse. A repülőtér folyamatos üzemelése megfelel egy globalizált logisztikai lánc szükségleteinek, és ez a legfontosabb előnye egyike.

(139) A Panalpina üdvözli azt a döntést, hogy Lipcsét fuvarozási repülőtérre bővítsék ki, és olyan infrastruktúrával rendelkezzen, amely a légi fuvarozási forgalmat a jövőben is folyamatosan biztosítja. A vállalat meg van győződve arról, hogy a lipcsei repülőtéren meglévő infrastruktúrára és szolgáltatásokra tekintettel további vállalatok fognak Lipcsében letelepedni, és ezáltal hozzájárulnak a munkahelyek teremtéséhez. A Panalpina azt a véleményt képviseli, hogy a vállalatnak a lipcsei repülőtéren ugyanolyan hozzáférése van az infra- és szuperstruktúrákhoz, mint más piaci résztvevőknek.

#### 4.10. Jade Cargo International

##### 4.10.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

(140) A növekvő kapacitásbeli problémákra tekintettel az új fuvarozási központok létrehozása égetően fontos. Mivel az ilyen infrastruktúra magánfinanszírozása kizárható, a Jade Cargo Internationalt meglepi a Bizottság azon állítása, hogy az üzemeltetőnek magánbefektetőtől elvárható módon nyereséget kell termelnie. Az említett infrastruktúra hiánya nem csak Kelet-Németországot érintené hátrányosan, hanem összességében az egész Közösséget.

(141) A Jade Cargo International a Bizottság kedvezőtlen döntése esetén a lipcsei repülőtér létét és annak teljes üzleti koncepcióját veszélyeztetve látná. Ennek más gazdasági ágazatokra is kedvezőtlen hatása lenne. Mivel a repülőtér fejlesztése nem torzította a versenyt, hanem az építkezés közös gazdasági érdeket szolgált, a Jade Cargo International a Bizottságtól pozitív döntést vár el.

#### 4.10.2. A DHL részére nyújtott támogatás

(142) A Jade Cargo International adatai szerint az új déli futópálya a saját működésének is előnyére vált, ami miatt a Bizottság azon érvelését nem lehet elfogadni, hogy a fejlesztésből csak a DHL tett szert előnyre. Ezen értelmezés annál is érthetlenebb, mivel a légi mozgások elosztását a Német Légiellenőrzés, és nem a repülőtér végzi.

### 4.11. Condor

#### 4.11.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

(143) A Condor utal a jó intermodális összeköttetésre. A vállalat a meglévő és már összeköttetéssel rendelkező repülőterek (mint Lipcse–Halle) terén tett, szükséges beruházásokat ésszerűbbnek tartja, mint a kisrepülőterekbe tett beruházásokat, amelyek a szükséges feltételekkel nem rendelkeznek.

#### 4.11.2. A DHL részére nyújtott támogatás

(144) Versenypolitikai szempontból a Condornak nincs kifogása a lipcsei repülőtér megépítéséhez tervezett beruházásokkal szemben. A repülőtér modern kétpályás rendszere valamennyi potenciális használó számára rendelkezésre áll. A kereslet tekintetében egy modern és hatékony infrastruktúrára van szükség.

### 4.12. Ruslan-Salis GmbH

#### 4.12.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

(145) A Ruslan-Salis-Gesellschaft (légi fuvarozási vállalat) adatai szerint Németországban, különösen Kelet-Németországban nincs másik repülőtér, amely alkalmas lenne az üzletének működtetésére. A vállalat számára döntő szempont a „biztosított hozzáférés” és a szükséges fuvarozási kapacitás „biztosított rendelkezésre állása”.

(146) A lipcsei repülőtér mint telephely kiválasztása során a kétpályás rendszer, a 24-órás üzem, a valamennyi fontos közép-európai célállomáshoz meglévő közvetlen vasúti és közúti összeköttetés és a felújított és meghosszabbított déli futópálya, továbbá a hasonló tényezők döntő jelentőséggel bírtak.

(147) A Rusland-Salis szerint a déli futópályát a nyilvánosság számára építették, nem pedig „fenntartott infrastruktúráként”. Ez szükséges és arányos lépés volt annak érdekében, hogy a fuvarozási kapacitások szűkösségét elke-

rüljék, hogy a légi fuvarozási szektort támogassák, és hogy a Lipcse–Halle–Merseburg–Dessau régió számára gazdaságos hatásokat érjenek el.

#### 4.12.2. A DHL részére nyújtott támogatás

(148) A Ruslan-Salis nem osztja a Bizottság azon véleményét, hogy a déli futópályát és annak területét csak a DHL használja. A vállalat vitatja azon állítást, hogy a fel- és leszállópálya mint „fenntartott infrastruktúra” finanszírozása, fejlesztése és üzemeltetése során az infrastruktúra tulajdonosa és használója közötti kereskedelmi tranzakcióról van szó, amelyet minden más kereskedelmi tranzakcióhoz hasonlóan kell megvizsgálni. Továbbá nem helytálló, hogy a repülőtér bővítésére szolgáló fő ok, a légi forgalom várható növekedése csak a DHL-re vezethető vissza.

(149) A Ruslan-Salis a déli futópályát és valamennyi új infrastruktúrát ugyanolyan módon használja, mint a DHL és más vállalatok. Egyik használót sem részesítik előnyben. A lipcsei repülőtér a déli futópálya megépítése valamennyi légi fuvarozási vállalat közös érdekében áll. Nincs arra utaló jel, hogy az infrastruktúrát a DHL számára tartanak fenn, vagy a DHL bármilyen privilégiumot élvezne.

### 4.13. BARIG (Board of Airline Representatives in Germany e.V.)

#### 4.13.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

(150) A BARIG tagjai elosztó és operatív tevékenységgel rendelkező légi társaságok Németországban. A BARIG kifejti, hogy a Bizottság már utalt a nagy európai repülőterek nagyfokú túlterheltségére. Ez különösen érvényes a légi fuvarozások ágazatára, ahol a légi fuvarozások mennyiségének növekedésével a kapacitások és a kereslet közötti rés egyre nagyobbá válik. A Bizottság az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési tervében kifejezetten óva intett a „kapacitások válságától”. A BARIG véleménye szerint a Bizottság kedvezőtlen határozata a repülőtér életképességét veszélyeztetné.

(151) A BARIG véleménye szerint a 2005. évi iránymutatásokat nem lehet a lipcsei repülőtér vonatkozásában alkalmazni, mivel jelen esetben egy fuvarozási repülőtérrel van szó, míg az iránymutatások kizárólag az utasforgalom iránti versenyre vonatkoznak.

(152) Annak érdekében, hogy a kapacitáskeresletet a következő években ki lehessen elégíteni, a légi fuvarozási forgalmat kiszolgáló infrastruktúrát megfelelő időben fejleszteni kell. Ha a beruházásokat állami forrásokból nem finanszírozzák, a fuvarozási repülőtereket sem létrehozni, sem fejleszteni nem lehet. A magánbefektetők ilyen beruházásokat nem tennének.

#### 4.14. Lufthansa AG

##### 4.14.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (153) A Lufthansa üdvözi a lipcsei repülőtér tervezett intézkedéseket, ideértve a déli futópálya újjáépítését is. A projektet az igényeknek megfelelőnek és gazdaságilag fenntarthatónak ítéli meg. A Lufthansa Cargo AG, a Deutsche Lufthansa AG egyik leányvállalata szándékában áll, hogy légi fuvarozásai jelentős mértékben használják Lipsét kiindulási és célállomásként. A lipcsei repülőtér a frankfurti és müncheni Lufthansa légi fuvarozási központok mellett vonzó telephely.
- (154) A Lufthansa AG utal a légi fuvarozás folyamatosan növekvő piaci mennyiségére és a Németország vonatkozásában prognosztizált, körülbelül 5,3 százalékos növekedésre. Mindez feltételezi, hogy az infrastrukturális adottságok is lépést tartanak a növekedéssel. A lipcsei repülőtér tervezett beruházások kielégítik a légi fuvarozási ipar követelményeit a dimenzió, a modernség és a további bővítési lehetőségek tekintetében.
- (155) A fel- és leszállópályák párhuzamos iránya lehetővé teszi az üzemgazdaságilag ésszerű kapacitásoptimalizálást és a repülőtér teljesítőképességének növelését. Ez az infrastruktúra valamennyi használója számára közép- és hosszú távú növekedési lehetőségeket kínál.

#### 4.15. ACD (Aircargo Club Deutschland)

##### 4.15.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (156) Az ACD tagjai a légi fuvarozási szektor vezető tisztviselői. A következő években további jelentős növekedéssel számolnak, és azon félelmüknek adnak hangot, hogy a jelenlegi repülőterek meglévő infrastruktúrája nem lesz elegendő.

##### 4.15.2. A DHL részére nyújtott támogatás

- (157) Az ACD szerint a lipcsei repülőtér nem függ DHL-től, a Lipcse–Drezda régióban lévő erős gazdasági fejlődés miatt sem, amely megfelelő teljesítőképességgel rendelkező repülőteret tesz szükséges.

#### 4.16. BDF (Bundesverband der Deutschen Flugesellschaften)

##### 4.16.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (158) A BDF a német menetrend szerinti, charter és fapados társaságokat képviseli, és ebben a minőségében az igényeknek megfelelő repülőtéri infrastruktúra mellett száll

síkra. Nem tartja helyesnek, hogy néhány német repülőtérén szűkösek a kapacitások, ugyanakkor viszont egyre újabb, kis repülőterek létesülnek, amelyeket jelentős mértékben állami támogatásban részesítenek, azonban kizárólag utasforgalommal foglalkoznak. A lipcsei repülőtér esetében nem olyan repülőtéréről van szó, amelyet kizárólag egyetlen használó javára részesítenek támogatásban.

- (159) A BDF-nek az a véleménye, hogy az állami infrastrukturális támogatások egyértelműen összegazdasági hasznot hajtanak, és hosszú távú nyereségeséget ígérnek, márpedig ezek a feltételek a jelen esetben is teljesülnek. Itt tényleges kereslet kínálkozik az utasszállító és különösen a légi fuvarozó társaságok részéről.

#### 4.17. Cargolux

- (160) A Cargolux a lipcsei repülőteret leszállás nélkül ún. „offline-station”-nek használja valamennyi, Luxemburgból induló interkontinentális szállítási járata esetében. A Cargolux által a lipcsei repülőtérrel átvett fuvarmennyiség 20,3 %-os piaci részesedéssel rendelkezik a 2006-ban erről a repülőtérrel elküldött teljes fuvarmennyiségből. A Cargolux saját adatai szerint a lipcsei repülőtéren lévő legnagyobb légi szállító vállalatok egyike, és az infrastruktúrát jelentős mértékben használja. A vállalat magát a DHL közvetlen versenytársának tekinti.

##### 4.17.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (161) A Cargolux véleménye szerint a regionális repülőterek infrastruktúrájának javítása az európai légi fuvarozási forgalom fejlődése szempontjából elengedhetetlen (a nagy utasforgalmi repülőterek kapacitásbeli kihasználtsága miatt). A szükséges beruházások mértékére és a hosszú leírési időtartamokra tekintettel e beruházások csak állami forrásokból valósíthatóak meg. Ezért üdvözi a Cargolux az állam kezdeményezését és a regionális repülőterekbe tett beruházásokat, mivel ezek a foglalkoztatás, az európai ipar, az ügyfelek és a közrend javát szolgálják.

#### 5. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI A HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEIRE

- (162) A harmadik felek észrevételeire tett észrevételében Németország még egyszer a már előadott indokokat hozza fel és utal arra, hogy valamennyi fél az észrevételében a repülőtér és annak bővítése mellett emelt szót. Egy fél sem emelt kifogást a DHL-lel kötött megállapodás ellen.

## 6. A TÁMOGATÁS MEGÍTÉLÉSE

### 6.1. A támogatás megléte

(163) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint „a közös 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”.

(164) A 87. cikk (1) bekezdésében említett kritériumok halmozódó jellegűek. Annak megállapítására, hogy a közölt intézkedések az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint állami támogatást valósítanak-e meg, azt kell megvizsgálni, hogy valamennyi felsorolt feltétel teljesül-e. A finansziális támogatás

- a) állami támogatás vagy azt állami forrásból nyújtják,
- b) bizonyos vállalkozásokat vagy áruk termelését előnyben részesíti,
- c) torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget és
- d) érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

#### 6.1.1. A repülőtérről nyújtott állami támogatás megléte – tőkejuttatás

(165) Annak megállapítására, hogy a közölt intézkedések az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősülnek, négy feltételnek kell teljesülnie.

#### 6.1.1.1. Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma

(166) Meg kell vizsgálni, hogy a lipcsei repülőtér az EK-versenyjoga értelmében vállalkozásnak minősül-e.

(167) Mindenekelőtt arra kell utalni, hogy a vállalkozás fogalma az állandó ítélkezési gyakorlat szerint minden gazdasági tevékenységet végző jogalanyt magában foglal, függetlenül annak jogi formájától és finanszírozásának módjától<sup>(25)</sup>; a gazdasági tevékenység olyan tevékenység, amely abból áll, hogy árukat vagy szolgáltatásokat kínálnak egy

bizonyos piacon<sup>(26)</sup>. Egy állami támogatás megléte esetén az a kérdés a döntő, hogy a kedvezményezett folytat-e gazdasági tevékenységet<sup>(27)</sup>.

(168) A repülőterek fejlesztése nem túl sokkal ezelőttig pusztán területi szempontok alapján történt vagy bizonyos esetekben a katonai követelményeknek megfelelően. Üzemeltetésük a közigazgatás keretében, nem pedig gazdasági vállalkozások keretén belül történt. A repülőterek és a repülőterek üzemeltetői között sem állt fenn szinte semmilyen verseny. A légi közlekedés liberalizációjával több légi útvonal keletkezett, amelyek több repülőteret szolgáltak ki, és így a repülőterek közötti versenyt élénkítették. Ilyen körülmények között a repülőterek és a repülőtéri infrastruktúra finanszírozását inkább tekintették közfeladatnak, és az alapvetően nem vetette fel az állami támogatások kérdését.

(169) Ez a helyzet az elmúlt években megváltozott. Bár a területi szempontok és a közigazgatási struktúrák még mindig szerepet játszanak, sok esetben az állam átadta a régióknak a repülőterek ellenőrzését, és az üzemeltetéssel részben állami vállalatokat vagy a magánszektorra bízta meg. A magánszektorra való átruházás rendszerint privatizáció útján vagy a tőke folyamatos megnyitása útján történt. Az utóbbi években a magántőke-társaságok, valamint beruházási és nyugdíjalapok nagy érdeklődést mutattak a repülőterek megszerzése iránt.

(170) A közösségi repülőtéri ágazat ezért az elmúlt években alapvető szervezeti változásokon esett át, amelyet nem csak a magánbefektetők repülőter iránti erőteljes érdeklődése jellemez, hanem a hatóságoknak a magánszektor résztvevőivel szemben tanúsított magatartása is megváltozott a repülőterek fejlesztésével kapcsolatban. Ez a repülőterek funkcióinak növekvő sokszínűségéhez és komplexitásához vezetett.

(171) Az utóbbi idők változásai a repülőterek közötti gazdasági kapcsolatok megváltozásához vezettek. Amíg a repülőtereket a múltban leginkább arra való tekintettel infrastruktúráként üzemeltették, hogy a hozzáférést és a területi fejlődést biztosítsák, az utóbbi években egyre több repülőter működik gazdasági célok alapján, és ezek versenyben állnak egymással a légi forgalom megszerzéséért.

(172) A repülőterek megváltozott jellegének ezért az állami támogatásokra vonatkozó jogi szabályozás szerint kell a repülőtéri tevékenységek jogi értékelésében kifejeződésre jutnia. A továbbiakban a repülőterek fejlesztése és üzemeltetése már nem tekinthető a közigazgatás feladatának, és nem maradhat eleve ki a támogatások ellenőrzéséből.

<sup>(25)</sup> A C-35/96. sz. *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1998. június 18-án hozott ítélet (EBHT 1998., I-3851. o., 36. pont); a C-41/90. sz. *Höfner és Elser* ügyben 1991. április 23-án hozott ítélet (EBHT 1991., I-1979. o., 21. pont); a C-244/94. sz. *Fédération Française des Sociétés d'Assurances kontra Ministère de l'Agriculture et de la Pêche* ügyben 1995. november 16-án hozott ítélet (EBHT 1995., I-4013. o., 14. pont); a C-55/96. sz. *Job Centre coop.arl.* ügyben 1997. december 11-én hozott ítélet (EBHT 1997., I-7119. o., 21. pont).

<sup>(26)</sup> A 118/85. sz. *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1987. december 16-án hozott ítélet (EBHT 1987., 2599. o., 7. pont); a C-35/96. sz. *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1998. június 18-án hozott ítélet (EBHT 1998., I-3851. o., 36. pont).

<sup>(27)</sup> A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint valamennyi tevékenység, amely abból áll, hogy árukat vagy szolgáltatásokat kínálnak bizonyos piacon, gazdasági tevékenységnek minősül. Lásd a C-35/96. sz. *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1998. június 18-án hozott ítéletet (EBHT 1998., I-3851. o., 36. pont), valamint a C-180/98. és 184/98. sz. *Pavlov és társai* ügyben 2000. szeptember 12-én hozott ítéletet (EBHT 2000., I-6451. o.).

- (173) Annak a kérdésnek az értékelésekor, hogy egy repülőtér üzemeltetése ilyen tevékenységet valósít-e meg, a Bíróság az „Aéroports de Paris” ügyben azt a véleményt képviselte, hogy egy repülőtér működtetése és üzemeltetése, amelybe beletartoznak a repülőtereken a légi szállító és szolgáltató vállalatok számára végzett repülőtéri szolgáltatások, gazdasági tevékenységnek tekinthető, mert annak során „légi szállító vállalatok és különböző szolgáltatók részére repülőtéri létesítményeket bocsátanak rendelkezésre az üzemeltető által szabadon meghatározott díjak fizetése ellenében, és ha ez utóbbi egy közjogi jogalany, ez a tevékenység nem minősül állami hatáskörbe tartozó feladatnak, és az sokkal inkább elvállik ezen feladatai ellátása körében tett tevékenységeitől”<sup>(28)</sup>. Ezért a repülőterek üzemeltetői alapvetően az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti gazdasági tevékenységet folytatnak, amely az állami támogatásokra vonatkozó előírások hatálya alá tartozik.
- (174) Az ágazat jelenlegi fejlődésére tekintettel a fenti megállapítást megállapítását a Bizottság a 2005. évi iránymutatásaiban a repülőterek valamennyi típusára – ideértve a kisebb repülőtereket is (amint az jelen határozatban is szerepel) – kiterjesztette. Ennek a legutóbbi időben történt változásnak a hátterében a Bizottság azon véleménye áll, hogy 2000-tól kezdve a továbbiakban nem lehet eleve kizárni az állami támogatásokra vonatkozó előírások alkalmazását a repülőterek vonatkozásában.
- (175) Az „Aéroports de Paris”-döntést követően tehát ha egy repülőtér gazdasági tevékenységet fejt ki, a jogi formájától és a finanszírozásától függetlenül az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti vállalkozásnak minősül, és ennek következtében az állami támogatásokra vonatkozó előírásokat alkalmazni kell<sup>(29)</sup>.
- (176) A Bíróságnak említett ügyben hozott ítélete – miszerint egy repülőtér működtetése és üzemeltetése gazdasági tevékenységet valósít meg – alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az említett ítélet időpontjától az állami támogatásokra vonatkozó előírásokat ebben a szektorban alkalmazni kell. Ezért a 2005. évi iránymutatásokat nem alkalmazzák visszamenőleg, amint azt Németország előadta, hanem csupán a Bíróság által megalkotott alapvető támogatási koncepció tisztázásáról (egy *ad vitam aeternam* alkalmazandó tisztázásáról) van szó<sup>(30)</sup>.
- (177) Ebben a vonatkozásban meg kell állapítani, hogy a jelen határozat tárgyát képező infrastruktúrát a repülőtér üzemeltetője kereskedelmi alapon működteti, és ezáltal egy kereskedelmileg hasznosítható infrastruktúráról van szó. A repülőtér üzemeltetője ezen infrastruktúra használatáért díjakat kér, és az infrastruktúra nem ingyen áll a közérdek rendelkezésére.
- (178) Mindenesetre a jogi formájától függetlenül egy repülőtér üzemeltetőjének nem mindegyik tevékenysége bír szükségszerűen gazdasági jelleggel. Ehelyett differenciálni szükséges, és meg kell állapítani, hogy az egyes tevékenységek mennyiben valósítanak meg gazdasági tevékenységet<sup>(31)</sup>.
- (179) Amint azt a Bíróság megállapította, azon tevékenységek, amelyek rendszerint az állami hatáskörbe tartozó feladatok elvégzése körébe tartoznak, nem minősülnek gazdasági jellegű tevékenységnek, és nem állnak az állami támogatásokra vonatkozó előírások hatálya alatt. Ide tartoznak a biztonság, légi biztonság, rendőrség, vám stb. területei<sup>(32)</sup>. A finanszírozás csak az emiatt megnövekedett költségek kiegyenlítésére szolgál, és nem használható ehelyett más gazdasági tevékenységekre<sup>(33)</sup>.
- (180) A Bizottság gyakorlata<sup>(32)</sup> szerint az olyan funkciók finanszírozása, amelyek a közbiztonság és közrend feladatai közé tartoznak, vagy az azzal összefüggésben álló infrastruktúra nem valósít meg állami támogatást. Ezáltal az olyan infrastruktúra, amelyre például biztonsági okokból van szükség, vagy amelyet a légiközlekedés és légtér ellenőrzése és felügyelete tesz szükségessé, állami forrásból finanszírozható<sup>(34)</sup>.
- (181) Jelen esetben a repülőtér folyamatos veszteségeit és az infrastrukturális beruházásokat állami részvényesekkel és hosszú távú hitelek felvételével kell finanszírozni. A déli futópálya fejlesztésével és új nyomvonalának kialakításával a repülőtér várhatóan megszilárdítja helyzetét a légi fuvarozások piacán. Lehetséges, hogy ezáltal bizonyos beruházások az állami hatáskörbe tartozó feladatok körébe kerülnek. Azon beruházások, amelyek Németország véleménye szerint az állami hatáskörbe tartozó feladatok körébe tartoznak, az (58) és azt követő preambulumbekendésekben kerültek kifejtésre.
- (182) A Németország által a déli futópálya beruházási és üzemeltetési költségeivel kapcsolatban benyújtott számok vizsgálatát követően megállapítható, hogy jelen esetben bizonyos költségek az állami hatáskörbe tartozó feladatok körébe esnek. Ezek a költségek biztonsági és rendőrségi funkciókra, a tűzvédelmi intézkedésekre és a közbiztonságra, az üzembiztonságra, a Német Meteorológiai Szolgálatra és a Német Légiellenőrzésre vonatkoznak. Bizonyos állami intézkedések tekintetében a repülőtér használoit is díjfizetésre lehet kötelezni.

<sup>(28)</sup> Aéroports de Paris, fent hivatkozott ügy, 121. pont további utalásokkal.

<sup>(29)</sup> A C-159/91 és C-160/91. sz. *Poucet kontra AGV és Pistre kontra Cancava* egyesített ügyekben 1993. február 17-én hozott ítélet (EBHT 1993., I-637. o.).

<sup>(30)</sup> Ehhez lásd a T-289/03. sz. *BUPA kontra Bizottság* ügyben 2008. február 12-én hozott ítéletet (még nem tették közzé, 157–160. pont).

<sup>(31)</sup> A C-364/92. sz. *SAT Fluggesellschaft mbH kontra Eurocontrol* ügyben 1994. január 19-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-43. o.).

<sup>(32)</sup> A Bizottság 2003. március 19-i határozata, N 309/02, Légi biztonság – A 2001. szeptember 11. következtében felmerülő költségek kompenzálásáról.

<sup>(33)</sup> A C-343/95. sz. *Diego Cali & Figli kontra Servizi Ecologici Porto di Genova* ügyben 1998. március 18-án hozott ítélet (EBHT 1997., I-1547. o.). A Bizottság 2003. március 19-i határozata, N 309/02. A Bizottság 2002. október 16-i határozata, N 438/02, A kikötők üzemeltetőinek állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátásáért nyújtott támogatások.

<sup>(34)</sup> Lásd a Bizottság 2007. március 7-i határozatát, N 620/06, A memmingeni regionális repülőtér üzembe helyezése – Németország, HL C 135., 2007.6.19., 8. o.

(183) Mindaddig tehát, amíg az előbbi preambulumbekzdésben kifejtettek szerint mindezek az állami hatáskörbe tartozó feladatok körébe esnek, a kérdéses költségeket nem lehet az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősíteni. Ha a Bizottság el is fogadná Németország érvelését, miszerint a költségek semmiképpen sem minősülnek állami támogatásnak, jelen eset végső értékelését ez nem érintené. Akkor is megengedhető támogatásról lenne szó, ha ezek a költségek állami támogatást valósítanak meg (lásd (254) és azt követő preambulumbekzdések). Ezért ebben a kérdésben nem kell végső értékelést megállapítani.

#### 6.1.1.2. Állami források és betudhatóság

(184) Ahogyan azt a Bíróság megállapította<sup>(35)</sup>, az intézkedéseket akkor lehet az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint állami támogatásként értékelni, ha azokat közvetve vagy közvetlenül állami forrásokból finanszírozzák, és azok az államnak betudhatók.

(185) Jelen esetben az állam mindig közvetett vagy közvetlen ellenőrzést gyakorolt a kérdéses források felett. A lipcsei repülőtér a bővítést állami részvényesek tőkejuttatásaiból finanszírozta, és hosszú távú kölcsönöket kapott az anyavállalatától, az MFAG-tól, amely teljesen állami tulajdonban van.

(186) Az említett állami források juttatásáról szóló döntéseket közigazgatási szervek hozták meg. Az MFAG, egy állami vállalat igazgatótanácsa kifejtette, hogy elegendő saját tőkét teremtettek elő a repülőtér bővítéséhez. Az MFAG igazgatótanácsi tagjai esetében többségében az állam képviselőiről (például tartományi pénzügyminiszter, polgármester stb.) van szó.

#### 6.1.1.3. Gazdasági előny

(187) A (185) preambulumbekzdésben említett tőkejuttatás és részvényesi kölcsönök által csökkennek azok a beruházási költségek, amelyeket a repülőtér üzemeltetőjének normális esetben viselnie kellene, így a repülőtér ebből előnyhöz jutott.

(188) Ha kiderülne, hogy ebben az esetben teljesül a piacgazdasági befektető elve, érvényre lehetne juttatni, hogy a lipcsei repülőtérnek nyújtott tőkejuttatások nem valósítják meg az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatást.

(189) Ezzel kapcsolatban a Bíróság a *Marine Stardust* ügyben hozott ítéletében kifejtette, „hogy azokat a forrásokat, amelyeket az állam a normális piaci feltételeknek megfelelő körülmények között egy vállalkozásnak közvetve vagy közvetlenül rendelkezésére bocsát, nem lehet állami támogatásnak tekinteni”<sup>(36)</sup>.

<sup>(35)</sup> Lásd a C-482/99. sz. *Franciaország kontra Bizottság (Stardust Marine)* ügyben 2002. május 16-án hozott ítéletet (EBHT 2002., I-4397. o.).

<sup>(36)</sup> A *Stardust Marine* ügyben hozott ítélet (69. pont).

(190) Tehát azt kell megvizsgálni, hogy a lipcsei repülőtér részvényesei a repülőtér bővítésének finanszírozásakor magánbefektetőként jártak-e el. Továbbá meg kell vizsgálni, hogy hasonló körülmények között egy magánbefektető, amely a szokásos piacgazdasági feltételek szerint végzi tevékenységét, a déli futópálya új nyomvonalának kialakítását az MFAG-éihoz képest ugyanolyan vagy hasonló üzleti feltételek mellett elfogadta volna-e.

(191) Ennek során figyelembe kell venni a következőt: „A magánbefektető magatartása esetében, amellyel a gazdaságpolitikai célokat követő állami befektető beruházását kell összehasonlítani, szükségszerűen nem egy szokásos beruházó magatartásáról van szó, aki a tőkét többékevésbé rövid idejű megtérülése miatt fekteti be, hanem legalábbis egy magán holding vagy magán vállalatcsoport magatartásáról, amely globális vagy ágazati struktúrapolitikát folytat és hagyja, hogy a hosszú távú megtérülési kilátások vezéreljék”<sup>(37)</sup>.

(192) Jelen esetben, amikor az új déli futópályába történő beruházásokról van szó, Németország megkérdőjelezi a piacgazdasági befektető elvének alkalmazhatóságát. Kifejti, hogy ezt az elvet nem lehet alkalmazni a közlekedési infrastruktúrák vonatkozásában, mivel itt nincsenek összehasonlítható magánbefektetők. Németország véleménye szerint a magánbefektetők nem érdekeltek a repülőtérben, még akkor sem, ha számos fejlesztési munkáltra van szükség.

(193) Ezzel nem lehet egyetérteni. A piacgazdasági befektető elvének alkalmazását nem lehet kizárni, csak mert a magánsektor a repülőtér infrastruktúrájának finanszírozásában nem vesz részt<sup>(38)</sup>. Egy gazdaságilag nehéz helyzet az állami befektetőt nem mentesíti az alól, hogy körültekintően és úgy járjon el, ahogy azt ugyanabban a helyzetben egy magánbefektető is tette volna.

(194) A *Stardust Marine*-ügyben hozott ítéletében a Bíróság megállapította, „hogy annak a kérdésnek a vizsgálatakor, hogy egy állam úgy járt-e el, mint egy körültekintő piacgazdasági befektető, az anyagi támogatási intézkedések meghozatalának idejét kell figyelembe venni, hogy meg tudjuk ítélni, hogy az állam magatartása ésszerű volt-e, és az ítélezést nem befolyásolhatja egy későbbi helyzet”<sup>(39)</sup>.

<sup>(37)</sup> A C-305/89. sz. *Olaszország kontra Bizottság (Alfa Romeo)* ügyben 1991. március 21-én hozott ítélet (EBHT 1991., I-1603. o., 20. pont).

<sup>(38)</sup> Ami semmi esetre sem helytálló, lásd például a magántulajdonban lévő, spanyolországi Ciudad Real repülőtér építését.

<sup>(39)</sup> A *Stardust Marine* ügyben hozott ítélet, 71. pont.

- (195) Meghatározó az az időpont, amikor a beruházásról szóló döntést meghozták. A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása nem a 2005. évi iránymutatásokra, hanem a Bíróság folyamatosan fejlődő ítélkezési gyakorlatára és a Bizottság határozataira nyúlik vissza <sup>(40)</sup>.
- (196) Németország álláspontjától függetlenül ezért a Bizottságnak a piacgazdasági befektető elvének alkalmazásakor azt a helyzetet kell figyelembe vennie, amelyben a kérdéses közigazgatási szerv a beruházásról szóló döntés meghozatalakor volt.
- (197) 2004 novemberében, amikor a lipcsei repülőtér elhatározta, hogy megkezdi a déli futópálya építésének munkálatait, a DHL jogilag még nem kötelezte el magát arra, hogy a légi fuvarozási központját a lipcsei repülőtérre helyezi át. Az alábbiakban konzervatív megtérülési értékelés kerül elvégzésre, melyben a „status quo” és a „DHL nélküli fejlesztés” eseteit hasonlítják össze, és a „DHL-lel közös fejlesztés” esetét figyelmen kívül hagyják.
- (198) Németország azt a nézetet képviseli, hogy a lipcsei repülőtér piacgazdasági befektetőként járt el. Ezt azzal indokolja meg, hogy a déli futópálya új nyomvonalának kialakítása hozzájárult ahhoz, hogy a lipcsei repülőtér veszteségeit csökkentsék, és hogy közép- és hosszú távon lehetséges legyen a beruházásokkal a megtérülési küszöböt elérni.
- (199) Németországnak be kell tudnia bizonyítani, hogy a közigazgatási hatóságok magánbefektetők számára elfogadható módon jártak el. A Bizottság számára rendelkezésre álló információk alapján nem lehet egyértelműen megállapítani, hogy a déli futópálya új nyomvonalának kialakítása gazdaságilag a legkedvezőbb megoldás volt-e.
- (200) Egy piacgazdasági befektetőt a megtérüléssel kapcsolatos elvárások vezérelnek <sup>(41)</sup>. A piacgazdasági befektető elve rendszerint teljesül, ha a vállalkozás struktúrája és jövőbeni kilátásai megfelelőek ahhoz, hogy egy összehasonlítható magánvállalkozáshoz képest megfelelő időn belül normális nyereségre lehessen számítani osztalékfizetés vagy tőkenövekedés formájában.
- (201) Ennek során az a régió, amelyben a repülőtér található, gazdaságára történő pozitív visszahatások nem játszhatnak szerepet, mivel a Bizottság annak értékelése során, hogy az intézkedés esetében támogatásról van-e szó, azt vizsgálja, hogy „egy hasonló helyzetben lévő magánbefektető a megtérülési kilátások alapulvételével és az ágazati politika valamennyi szociális vagy regionálpolitikai megfontolásától függetlenül nyújtott volna-e ilyen tőkejuttatást” <sup>(42)</sup>.
- (202) A Bizottság már a Charleroi-határozatában megállapította: „A piacgazdasági befektető elvével össze nem egyeztethető kötelezettségnek kell tekinteni azon kötelezettségeket, amelyeket egy repülőtér üzemeltetője vállal, és amelyekről nem lehet bebizonyítani, hogy arra szolgálnak, hogy a repülőtér üzemeltetése megfelelő határidőn belül megfelelő hasznot hajtson. Magától értetődő, hogy a repülőtér régiójának gazdaságára tett némely pozitív hatás annak értékelésénél nem vehető figyelembe, hogy a beavatkozás tartalmaz-e támogatási elemeket vagy sem” <sup>(43)</sup>.
- (203) A Bíróság a C-234/84. és C-303/88. sz. ügyekben hozott ítéleteiben megállapította, hogy „egy magánrésztvényes egy vállalatnak ésszerűen juttat(hat) tőkét, amely a további fennmaradásának biztosításához szükséges, ha az átmeneti nehézségekkel küszködik, de a nyereségességét – adott esetben egy átszervezést követően – ismét vissza tudja nyerni” <sup>(44)</sup>. Ennek ellenére, fejti ki a Bíróság, ha „egy állami tőkejuttatás hosszú távon mindennemű nyereségességre vonatkozó kilátást mellőz, azt támogatásnak kell ... tekinteni” <sup>(45)</sup>.
- (204) Németország a déli fel- és leszállópálya fejlesztésére üzleti tervet nyújtott be. Az abban foglalt bevételi és költségadatok alapján meg lehet vizsgálni, hogy a lipcsei repülőtér a déli fel- és leszállópálya finanszírozása, létesítése és üzemeltetése tekintetében úgy járt-e el, mint egy magánbefektető.
- (205) Németország három eset vonatkozásában nyújtott be üzleti tervet:
- „DHL-lel közös fejlesztés”: A déli futópályát átépítik, és a DHL a lipcsei repülőtérre települ át;
  - „status quo”: A déli futópályát nem építik át, és nyomvonalát nem változtatják meg;
  - „DHL nélküli fejlesztés”: A déli futópályát átépítik, és a DHL nem települ át a lipcsei repülőtérre.
- (206) Az üzleti tervek az alábbi, Németország a 2006-tól 2042-ig terjedő időtartamra megadott feltevésekre, költségekre és bevételekre támaszkodnak, a 2042 utáni időszakra pedig nem fogadtak el végértéket (lásd a (236) és azt követő preambulumbekendéseket).
- (207) Amint az a (197) preambulumbekendésben megállapításra került, a „DHL-lel közös fejlesztés” esetét a beruházásoknak a piacgazdasági befektető elvével való összeegyeztethetőségének értékelése során nem lehet figyelembe venni.

<sup>(40)</sup> Lásd a (166)–(180) preambulumbekendések magyarázatát.

<sup>(41)</sup> A T-296/97. sz. *Alitalia kontra Bizottság* ügyben 2000. december 12-én hozott ítélet (EBHT 2000., II-3871. o., 84. pont); a C-305/89. sz. fent hivatkozott ügy, 20. pont.

<sup>(42)</sup> Lásd ehhez a 2005. évi iránymutatások 46. pontját.

<sup>(43)</sup> A Bizottság 2004. február 12-i határozata, C 516/04, 169. pont.

<sup>(44)</sup> A C-234/84. sz. *Belgium kontra Bizottság* ügyben 1986. július 10-én hozott ítélet (EBHT 1986., 2263. o., 15. pont) és a C-303/88. sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyben 1991. március 21-én hozott ítélet (EBHT 1991., I-1433. o., 21. pont).

<sup>(45)</sup> A C-303/88. sz. fent hivatkozott ügy, 22. pont.

(208) A „DHL nélküli fejlesztés” esetében elérhető forgalomnövekedésre vonatkozó előrejelzések lényegében az alábbi két feltevésen alapulnak: A befektető abból indul ki, hogy 2012-ben a Frankfurt am Main-i repülőtér éjszakai repülési korlátozásai és más repülőterek kapacitásainak szűkössége miatt 2013 és 2018 között áttelepülésre és azzal további növekedésre kerül sor. A fejlesztési terveket szükségesnek tekintették ahhoz, hogy a légi fuvarozásban várható növekedésre tekintettel elegendő kapacitással rendelkezzenek. Bár a lipcsei repülőtér a beruházást az éjszakai repülési szolgáltatások iránti növekvő kereslettel indokolta, ezt nem támasztják alá megfelelő költség-haszon elemzéssel.

(209) A déli futópálya újjáépítéséről szóló döntés meghozatalának időpontjában a többletkapacitás kockázata állt fenn. A lehetséges többletkapacitásból (például DHL nélkül) keletkező költségeket nem lehet kiegyenlíteni. A meglévő számítások következtében ezt a kockázatot nyilvánvalóan nem veszik figyelembe.

(210) Az alábbi táblázatban <sup>(46)</sup> a „status quo” és a „DHL nélküli fejlesztés” eseteire vonatkozó pénzforgalmi számításokat foglalták össze. A számítások a Németország által benyújtott üzleti terveken alapulnak, amelyek többek között a légi fuvarozás vonatkozásában egy legalább három százalékos növekedési arányból indulnak ki.

8. táblázat

## Pénzforgalmi számítások

(millió EUR)			
Pénzforgalmi számítások (*)	(A) Repülőtér Status quo	(B) Repülőtér A DHL nélküli fejlesztés	(C) = (B) – (A) Déli futó- pálya DHL nélkül
(1) EBITDA (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(2) EBITDA biztonsági intézkedések	[...]	[...]	[...]
(3) EBITDA (2006–2042) korrekció: (1) + (2)	[...]	[...]	[...]
(4) Beruházási költségek (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(5) Beruházási költségek biztonsági intézke- dések (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(6) Beruházási költségek 2005	[...]	[...]	[...]

<sup>(46)</sup> A jelen határozat és az eljárás megindításáról szóló határozat pénzforgalmi számításainak különbségei az alábbiak szerint magyarázhatók: amíg az eljárás megindításáról szóló határozatban a bevételeket és a költségeket 2006-ra diszkontálták, a jelenlegi számítások referenciaévként 2005-ből indulnak ki, mivel a déli fel- és leszállópálya újjáépítéséről 2004 novemberében hozták meg a döntést, és az építési munkálatokat 2005-ben kezdték. Az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött német észrevételekből a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy 2005-ben [...] EUR értékben merültek fel kiegészítő beruházási költségek, amelyek a pénzforgalmi veszteséget tovább emelték. Ezeket a beruházási költségeket is beszámították.

(millió EUR)			
Pénzforgalmi számítások (*)	(A) Repülőtér Status quo	(B) Repülőtér A DHL nélküli fejlesztés	(C) = (B) – (A) Déli futó- pálya DHL nélkül
(7) Pénzforgalom 2005 – 2042 (3) + (4) + (5) + (6)	[...]	[...]	[...]

(\*) Valamennyi értéket 2005-re diszkontálták, diszkontálási ráta = 6,5 %.

(211) Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a Bizottság a pénzforgalmi számításoknál a teljes, biztonsági intézkedésekre becsült beruházási és üzemköltséget figyelembe vette. Amint az a (180)–(183) preambulumbekkezdésben kifejtésre került, e kiadások némelyike (üzemi és beruházási költségek is) az állami hatáskörbe tartozó feladatok körébe eshet.

(212) Ettől függetlenül a repülőtéri pénzforgalom 2005 és 2042 között összesen körülbelül [negatív pénzforgalom] EUR-t ér el. Ezért nem abból kell kiindulni, hogy egy piaccgazdasági befektető kész lett volna-e a fel- és leszállópálya építésébe beruházni.

(213) A számítások azt mutatják, hogy a B esetben a pénzforgalom körülbelül [100–200] millió EUR-val az A eset alatt van. A déli futópálya építése ténylegesen csökkenti a pénzforgalmat, amely a már meglévő berendezések finanszírozására rendelkezésre áll.

(214) Mivel a repülőtérnek a meglévő létesítményeket körülbelül 642 millió EUR értékben (2005-ös könyvelési érték) még finanszíroznia kell, a repülőtér nem fogja a szükséges EBITDA-t megtermelni, hogy a meglévő létesítményeket a B esetben teljes mértékben refinanszírozhassa. A meglévő pénzforgalmi számítások alapján nem lehet abból kiindulni, hogy a lipcsei repülőtér üzemeltetése a jövőben a megtérülési küszöböt el fogja érni. Ezért nem lehet abból kiindulni, hogy a B esetben egy magánbefektető a déli futópálya építését elvállalta volna.

(215) Ebből az a végkövetkeztetés vonható le, hogy az állami hatóságok semmilyen megalapozott elvárást nem fűztek a tervezett beruházások nyereségességéhez, és habár szándékukban áll, hogy a repülőtérrel a használók számára vonzóbbá és gazdaságosabbá tegyék, őket nem a hosszabb távú nyereségességi kilátások vezérelték <sup>(47)</sup>. Az állami finanszírozás célja sokkal inkább, amint azt Németország egyértelműen kifejtette, a regionális fejlesztés, a régió hozzáférhetősége, munkahelyek teremtése és a környezetvédelem (zajcsökkentés).

<sup>(47)</sup> A C-305/89. sz. Olaszország kontra Bizottság (Alfa Romeo) fent hivatkozott ügy, 20. pont.

- (216) Ebből arra lehet következtetni, hogy jelen esetben egy magánbefektető, még ha egy nagyobb gazdasági összefüggésben vett csoport keretén belül tevékenykedne is, rendes piacgazdasági körülmények mellett még hosszú távon sem tudna a beruházott tőkéért várhatóan elfogadható nyereségből kiindulni.
- (217) E körülmények között joggal feltételezhető, hogy egy magánbefektető, még ha átfogó hosszú távú és nem pedig rövid távú, nyereségre összpontosító stratégiát követ is, rendes piacgazdasági feltételek között a kérdéses tőkejuttatásokat nem hajtotta volna végre.
- (218) Az előzőekben már említett indokok és végkövetkeztetések sérelme nélkül arra kell utalni, hogy a Németország által a számításaiban meghatározott 6,5 %-os diszkontálási ráta (lásd a (117) preambulumbekendést) egy nagyon alacsony, egy 0,65-os béta-faktoron alapuló, körülbelül 3,25 %-os kockázati prémiumból indul ki. A 0,65-os béta-faktor azt jelenti, hogy a teljes piaci érték 1 %-os visszaesésekor a beruházás értéke 0,65 %-kal csökken, ami a beruházásnak a teljes tőkepiac alatti volatilitására, és ezáltal egy alacsonyabb kockázatra utal.
- (219) Ebben a vonatkozásban meg kell állapítani, hogy egyes szakmai körök az európai légiközlekedésre és űrrepülésre vonatkozó statisztikai adatok alapján egy 0,81 – 1,26-os béta-faktort fogad el<sup>(48)</sup>. Ezeket a béta-faktorokat a nemzetközi repülőterek (mindenekelőtt a légi fuvarozási központok) esetében használják, amelyek a tőzsdére történt bejegyzésük alapján jó hozzáféréssel rendelkeznek a tőkepiacokhoz. A Bizottság véleménye szerint a kisebb repülőterekbe tett beruházások, mint a jelen eset is, a nagyságuk alapján magasabb kockázatot jelentenek. Továbbá jelen esetben a repülőter állami tulajdonban van, és csak feltételes hozzáférése van a tőkepiacokhoz. Ezenkívül az állami részvényesek támogatásától függ. Ezért a Bizottság azt a véleményt képviseli, hogy egy magasabb béta-faktor mellett egy úgynevezett „illikviditási prémiumot” kellett volna Németországnak a számításaiban figyelembe vennie, ami nem történt meg. A kamatlábak magasabbak és a pénzforgalom nettó értéke alacsonyabb lett volna.

#### 6.1.1.4. Specifikusság

- (220) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében egy intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését előnyben részesíti. Jelen esetben meg kell állapítani, hogy a kérdéses előnyökben csak a lipcsei repülőter részesült. A közpénzek egyedi vállalkozásba folynak. Az állam tőkejuttatásait más konkurens repülőternek nem nyújtották. Ezáltal az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti szelektív intézkedésről van szó.

#### 6.1.1.5. A verseny torzítása és a kereskedelem érintettsége

- (221) Amennyiben egy tagállami támogatás egy vállalkozás versenytársaival szembeni helyzetét erősíti a Közösségen belüli kereskedelemben, versenyképességét a támogatással érintettnek kell tekinteni. Az állandó ítélkezési gyakorlatnak<sup>(49)</sup> megfelelően már abban az esetben versenytorzító intézkedésről van szó, ha a támogatás címzettje más vállalkozásokkal versenyezve a verseny számára nyitott piacokra lép.
- (222) Ahogyan az már a (166) és azt követő preambulumbekendésekben kifejtésre került, egy repülőter üzemeltetése esetén gazdasági tevékenységről van szó. Verseny nem csak a légitársaságok között van, hanem a repülőterek között is. Jelen esetben többek között olyan vállalkozásokról van szó, amelyek lehetőség szerint a szükséges létesítményeket kínálják, hogy a légi fuvarozás légi központjává váljanak.
- (223) Valamennyi gazdasági kedvezmény, amelyben a lipcse-hallei repülőter a déli futópálya finanszírozása révén részesül, megerősíti a versenytársaival szembeni helyzetét a repülőterei szolgáltatások európai piacán. Ezáltal a vizsgálat tárgyát képező állami finanszírozás a verseny torzításának vagy a tagállamok közötti kereskedelem érintettségének veszélyét rejti magában.

#### 6.1.1.6. Összegzés

- (224) Ezen okok alapján a lipcse-hallei repülőteren a déli futópálya fejlesztésének állami finanszírozása az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatást valósít meg.

#### 6.1.2. A DHL részére nyújtott állami támogatás megléte – keretmegállapodás és kezességvállalási nyilatkozat

- (225) Ahogy az az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtésre került ((42)–(46) preambulumbekendés), a Bizottság véleménye szerint a vizsgálat tárgyát képező intézkedéseket állami forrásokból finanszírozták, és a versenyt torzíthatják.

#### 6.1.2.1. Állami források átutalása

- (226) Az állami támogatások fogalma magában foglal minden olyan kedvezményt, amelyet közvetve vagy közvetlenül állami forrásokból finanszíroznak, és amelyet az állam saját maga vagy egy állami felhatalmazással rendelkező szerve útján nyújt.

<sup>(48)</sup> Lásd Damodaran Online, <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>

<sup>(49)</sup> A T-214/95. sz. *Vlaams Gewest kontra Bizottság* ügyben 1998. április 30-án hozott ítélet (EBHT 1998., II-717. o.).

(227) Nyilvánvaló, hogy a keretmegállapodást és a kezességvállalási nyilatkozatot állami forrásokból finanszírozzák, és az ezen állami források rendelkezésre bocsátásáról szóló döntéseket közigazgatási szervek hozzák meg: az MFAG igazgatótanácsa 2004. június 3-án jóváhagyta a keretmegállapodás megkötését. Az MFAG igazgatótanácsai tagjai esetében többségében az állam képviselőiről (például Szászország és Szász-Anhalt tartományi pénzügyminiszterei, Lipcse, Drezda és Halle polgármesterei) van szó. A kezességvállalási nyilatkozatot Szászország pénzügyminisztere 2005. december 21-én írta alá.

#### 6.1.2.2. A verseny torzítása és a kereskedelem érintettsége

(228) Az intézkedések alkalmasak a verseny torzítására és tagállamok közötti kereskedelem érintésére, mivel a DHL-t és a lipcsei repülőtérrel szelektív módon előnyben részesítik.

(229) Az expressz szolgáltatások üzletága kétségtelenül egy olyan piac, amelyen különböző tagállamok vállalkozásai egymással versenyben állnak. Valamennyi gazdasági kedvezmény, amelyben a DHL az említett állami intézkedések révén részesül, megerősíti a versenytársaival szemben lévő helyzetét az európai expressz szolgáltatások piacán.

(230) Mivel az eljárás megindításáról szóló határozat (42)–(46) preambulumbekzdésében említett becslések sem Németország, sem az érintett felek nem vitatták, az alábbi fejtegetés arra koncentrál, hogy a keretmegállapodás és a kezességvállalási nyilatkozat a DHL-t mennyiben részesítette előnyben.

#### 6.1.2.3. A DHL részére a keretmegállapodás által nyújtott gazdasági előny

(231) Valamennyi szolgáltatás – garanciák, bérlet és repülőtéri szolgáltatások – esetében meg kell vizsgálni, hogy a keretmegállapodás olyan megfelelő díjazást ír-e elő, amelyet egy magánbefektető elfogadott volna.

##### i. Korlátlan garanciák

(232) A keretmegállapodás a nyújtott garanciáért semmilyen külön díjat nem ír elő. Egyedül a déli futópálya építéséből és üzemeltetéséből eredő kiegészítő pénzforgalomból adódhat a repülőtér számára bevételi forrás. Ezért először is a déli futópályából eredő kiegészítő pénzforgalmat kell kiszámolni. Ezt követően megvizsgálják, hogy ez a kiegészítő pénzforgalom elegendő bevételt nyújt-e a teljesített garanciáért.

(233) Mivel egy magánbefektető a keretmegállapodás megkötését és a déli futópálya építését egyidejűleg határozta volna el, a magánbefektető elvét a 2004. novemberi, azaz az építési munkálatok megkezdését megelőző időpont alapján kell megvizsgálni. Ahogy az a (215) és azt követő preambulumbekzdésekben kifejtésre került, a Bizottság

véleménye szerint egy magánbefektető a tárgyalási pozícióját nem gyengítette volna szándékosan azzal, hogy beruházást hajt végre a déli futópályát illetően anélkül, hogy azt megelőzően használati szerződést kötne. A pénzforgalmi számítások egyértelműen bizonyítják, hogy a déli futópálya a DHL lipcsei repülőtérre történő áttelepülése nélkül nem nyújtana életképes üzleti alternatívát, mivel körülbelül [...] EUR értékű pénzforgalmi veszteséget eredményezne (lásd a melléklet 5. oszlopát). A repülőtér ezért nem úgy járt el, mint egy magánbefektető, mivel először megépítette a déli futópályát, és csak aztán kötötte meg a keretmegállapodást. A „DHL nélküli fejlesztés” esete csak jelentős támogatással volt megvalósítható. Ezért az a magánbefektető elvének vizsgálatához hivatkozási esetnek nem megfelelő.

(234) A déli futópálya létesítéséből eredő kiegészítő pénzforgalom kiszámításához ezért az eljárás megindításáról szóló határozat eljárásához kell visszanyúlni, és meg kell határozni a „DHL-lel közös fejlesztés” esete és a „status quo” esete (a meglévő északi fel- és leszállópálya kizárólagos üzemeltetése) közötti pénzforgalmi értékek különbségét.

(235) A számítás 2005-ben kezdődik, amikor a déli futópályával kapcsolatos első beruházásokra sor került [...] EUR értékben, amiről a Bizottság csak az eljárás megindításáról hozott határozata után értesült.

(236) A pénzforgalmi számítások nem nyúlnak túl 2042-n, és nem tartalmazzák a Németország által megadott végértékeket, mivel Németország korábbi észrevétele szerint <sup>(50)</sup> egy fel- és leszállópálya használati ideje körülbelül 30 évig tart. Ezen túlmenően egy magánbefektető nem lenne kész a déli futópályát finanszírozni, ha az üzemeltetés első 37 évében (2005–2042) nem lehetne megfelelő nyereségre szert tenni. A pénzforgalmi számításban ezért csak ezt az időszakot veszik figyelembe, hogy megállapítsák, a beruházás mennyiben hat a repülőtér jövedelmezőségére.

(237) A hihetőség hiánya miatt a javasolt végértékeket is figyelmen kívül hagyják. Évi 3 %-os növekedéssel ugyanis korlátlanul növekvő bevételekből indulnak ki. Egy ilyen számítás azonban valószerűtlen, mivel a fel- és leszállópályák csak korlátozott kapacitásokkal rendelkeznek, és a bevételek nem emelkedhetnek a végtelenségig. Németországnak a DHL-lel közös fejlesztés esetére vonatkozó számításában ez például arra az ellentmondásos eredményre vezet, hogy a diszkontált végérték ötször olyan magas, mint a repülőtérnek a 2005–2042 közötti időszakra vonatkozó diszkontált pénzforgalma <sup>(51)</sup>.

(238) Ahogy az a mellékletben részletesebb kifejtésre kerül, a déli futópálya diszkontált kiegészítő pénzforgalmának számításaiból egyértelművé válik, hogy 2005-ben a bevétel [...] EUR-val kevesebb, mint a 2005 és 2042 közötti időszak beruházási költségei (lásd a melléklet 4. oszlopát).

<sup>(50)</sup> Németország 2006. július 21-i észrevétele, 12. o.

<sup>(51)</sup> Lásd a Németország által benyújtott számításokat ((88) preambulumbekzdés).

- (239) A repülőtér így semmilyen kockázati költséget nem tud fedezni a déli futópálya pénzforgalmából. A kockázati biztosítások csak akkor minősülnek szokásos üzleti gyakorlatnak, ha a terv nyereséges lenne, és a repülőtér a kockázatot refinanszírozni tudná, ami jelen esetben nem áll fenn.
- (240) A DHL a légi fuvarozási központjának létesítését követően folytatott repülőtéri üzemre vonatkozó korlátlan garanciák átvétele révén (a keretmegállapodás 8. és 9. szakasza) a repülőtér olyan kockázatokat vállal magára, amelyeket nem tud befolyásolni. Amint az az eljárás megindításáról szóló határozat (17)–(19) preambulumbekzdésében közelebbről kifejtésre kerül, a repülőtér nincs abban a helyzetben, hogy a DHL-nek a déli futópályához való privilegizált hozzáférést ellenőrizze (ez a légiellenőrzés hatáskörébe tartozik), és nem tudja az éjszakai repülési korlátozások bevezetését sem irányítani (hatósági illetékesség).
- (241) Németország számításai szerint az éjszakai repülési tilalom kockázata a repülőtérnek körülbelül [...] EUR értékű költséget okoz. Ez a pénzforgalmi veszteséget [...] EUR-val növeli (lásd a melléklet 4. oszlopát). Habár nyilvánvaló, hogy a repülőtér a kockázati költségeket nem tudja a saját eszközeiből finanszírozni, mégis rá kell mutatni, hogy ez az [...] EUR összeg a legalacsonyabb érték. Németország más számítási hibák mellett azt is figyelmen kívül hagyja, hogy a repülőtér csődbe menne, ha a DHL-t [...] EUR-val vagy [...] EUR-val kártalanítania kellene, amennyiben a vállalatnak egy éjszakai repülési tilalom miatt másik repülőtérrel kellene választania. Ezenkívül Németország számításaiban az egyéb biztosított kockázatok is figyelmen kívül maradnak (például a déli futópályához való, a légiellenőrzés által felügyelt hozzáférés).
- (242) Végül a Bizottság hangsúlyozza, hogy a számítások akkor is pénzforgalmi hiányt mutatnának, ha Németország azon indokolását követnék, miszerint a biztonsági kiadások [...] EUR értékben az állami hatáskörbe tartozó feladatok körébe esnek, és ezáltal azokat nem lehet a repülőtéri költségekhez hozzászámolni<sup>(53)</sup>. Ebben az esetben is egy [...] EUR értékű, jelentős hiány maradna (lásd a melléklet 4. oszlopát).
- (243) Már önmagukban ezekből a számításokból nyilvánvalóvá válik, hogy egy magánbefektető nem vállalt volna ilyen korlátlan garanciát; a Bizottság mindenesetre hozzáfűzi, hogy részletesebb vizsgálat esetén még magasabb veszteségek is adódtak volna. Németország utalt arra, hogy az angol szabályozási hatóság a 2008 és 2013 közötti időszakra vonatkozó repülőtéri díjak megállapításának kiszámításában 6,2 %-os (Heathrow) és 6,7 %-os (Gatwick) (valódi, adózás előtti) tőkeköltséget becsült. Azonban mind a Heathrow, mind a Gatwick bízhat a Londonba érkező és Londonból induló járatok iránti intenzív keresletben, míg a lipcsei repülőtérnek többletkapacitásai vannak, és más repülőtérrel versenyeznie kell az utas- és légi fuvarozási szolgáltatások terén az alacsony áráért. Mivel így a lipcsei repülőtér egy nagyobb piaci kockázatnak van kitéve, mint a Heathrow vagy a Gatwick, a 6,5 %-nál nagyobb (valódi, adózás előtti) tőkeköltségek lennének megfelelőek (lásd a (218) és azt követő preambulumbekzdéseket).
- (244) Ezenkívül Németország adatai szerint<sup>(53)</sup> a magán pénzügyi intézmények nem voltak készek arra, hogy a repülőtér számára a DHL-központ létesítését követően keletkező kockázatokat biztosítsák, ami azt igazolja, hogy egy magánbefektető sem vállalt volna az ellenőrzésén kívül eső kockázatokért ilyen korlátlan garanciát.
- (245) A Németország és a DHL által előadott indokok, amelyek szerint a szerződéses felek közötti kölcsönös garanciaátvállalás szokásos üzleti gyakorlatnak minősül, csupán általános megállapítások, és ezért irrelevánsak, mivel a fenti számítások egyértelműen bizonyítják, hogy a lipcsei repülőtér nincs abban a helyzetben, hogy a garanciákat saját eszközeiből finanszírozza. Egy magánbefektető csak egy olyan szerződést kötne, amely megfelel a nyereségesség elvének, és amely a pénzügyi helyzetét nem gyengíti.
- (246) Végeterül ki kell térni Németország azon indokára, miszerint egy magánbefektető – mivel a déli futópályát már megépítették – aláírta volna a keretmegállapodást a DHL nélküli variánsnal szembeni nagyobb pénzforgalomra tekintettel. Németország azonban a döntő elemet figyelmen kívül hagyja, mégpedig azt, hogy, amint az fent kifejtésre került, a kockázati költségeket nem lehet saját eszközeiből finanszírozni. Annak érdekében, hogy a DHL részére garanciákat lehessen nyújtani, a lipcsei repülőtérnek vissza kell nyúlnia ahhoz a tőkéhez, amelyet a déli futópálya építése során befektettek. Ahogy az azonban a 6.1.1. szakaszban megállapításra került, pont ezek a tőkejuttatások valószínűleg meg támogatást. Az alapul vett időkerettől függetlenül meg kell állapítani, hogy a garanciákat minden esetben támogatások útján finanszírozták.

## ii. Bérleti szerződések

- (247) A DHL és Németország által előadott indokok figyelembe vételével meg kell állapítani, hogy a DHL számára a bérleti szerződésekkel semmiféle anyagi előny nem származik, mivel
- a bérleti szerződések alapjául a területre és a hozzá tartozó földhasználati területekre vonatkozó, szokásos piaci kamatlábak szolgálnak, és a lipcsei repülőtérrel finanszírozási döntései meghozatalában semmi sem korlátozza;
  - bizonyos területek DHL számára történő lefoglalása a német bérleti jogban egyértelműen megszokottnak mondható, és a versenytársak lipcsei repülőtérre való letelepedésének ez semmiképpen sem áll az útjában, mivel számukra még más szabad területek rendelkezésre állnak.

## iii. A repülőtéri díjak szabályozása

- (248) A DHL és Németország által előadott indokok figyelembe vételével meg kell állapítani, hogy a DHL számára a repülőtéri díjak szabályozásából semmiféle anyagi előnye nem származik, mivel
- a DHL ugyanazokat a díjakat fizeti, mint amelyeket a lipcsei repülőtér bármely más használója;

<sup>(53)</sup> A [...] EUR olyan biztonsági intézkedések üzemeltetési és beruházási költségeiből adódik, amelyeket a repülőtér a déli futópálya miatt tesz meg. A mellékletben más üzleti esetek biztonsági intézkedéseinek nettó értékeit is felsorolják.

<sup>(53)</sup> Németország 2006. július 21-i észrevételei, 7. o.

b) a repülőtéri díjaknak a DHL által benyújtott összehasonlításából az tűnik ki, hogy a lipcsei repülőtér által kiszabott díjak [...]–[...] %-kal magasabbak, mint más, európai konkurens légi fuvarozási repülőterek díjai. A Bizottságnak így nincs oka arra, hogy a repülőtéri díjak szabályozását ne tartsa a piaci viszonyoknak megfelelőnek.

6.1.2.4. A DHL-nek a kezességvállalási nyilatkozat által nyújtott gazdasági előny

(249) A kezességvállalási közleményben meghatározták, hogy egy garancia milyen feltételek mellett nem valósít meg állami támogatást. Két lényeges feltétel van, amelyek közül mindkettőnek teljesülnie kell:

a) A garancia a pénzügyi piacokon alapvetően a piacon szokásos feltételek mellett megszerezhető.

b) A garanciáért a piacon szokásos díjat fizetnek.

(250) A kezességvállalási nyilatkozat – amelyben Szászország felelősséget vállal azért, hogy a lipcsei repülőtérnek és az MFAG-nak elegendő tőkét bocsátanak rendelkezésre, hogy a keretmegállapodásban vállalt kötelezettségeket teljesíteni tudják, és amelyben Szászország kijelenti, hogy [...] EUR értékig közvetlenül felel a DHL kártérítési igényeiért – az alábbi két feltétel egyikét sem teljesíti:

a) Németország adatai szerint<sup>(54)</sup> a lipcsei repülőtér sikertelenül próbálkozott azzal, hogy a végül a kezességvállalási nyilatkozattal átvállalt kockázatokat magán pénzügyi intézményekkel fedezzék.

b) Mivel sem a DHL-nek, sem az MFAG-nek, sem a lipcsei repülőtérnek nem kell díjat fizetnie a kezességvállalási nyilatkozatért, Szászország kockázatát közvetlenül nem térítik meg.

(251) Nem helytálló ezenkívül az, hogy Szászország mint a lipcsei repülőtér tagja közvetett díjazást kap, mivel a repülőtér részvényeinek értéke a DHL-lel közös fejlesztésből eredő pénzforgalmi veszteség következtében valószínűleg csökkenni fog. Ugyanígy nem helytállóak a Szászország és a Deutsche Post AG kezességvállalási nyilatkozata közötti összehasonlíthatóságra tekintettel említett indokok sem, mivel a déli futópálya által keletkező kiegészítő pénzforgalom elégtelen ahhoz, hogy a repülőtér és a tulajdonosa kockázatát anyagilag biztosítsa.

<sup>(54)</sup> Németország 2006. július 21-i észrevételei, 7. o.

6.1.2.5. A DHL részére nyújtott támogatások meglétének és jogszerűségének összefoglalása

(252) A keretmegállapodás 8. és 9. szakaszaiban előírt korlátlan garanciák és a kezességvállalási nyilatkozat az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül, mivel Szászország, az MFAG és a lipcsei repülőtér a DHL olyan üzleti kockázatait biztosítják, amelyeket egyetlen magánbefektető sem fogadott volna el. Állami támogatás nélkül a lipcsei repülőtér sem a déli futópálya megépítését nem tudta volna finanszírozni, sem a DHL-lel nem tudta volna a keretmegállapodást megkötöni.

(253) Mivel a keretmegállapodást a bejelentést megelőzően Németország aláírta, és az hatályba lépett, az abban előírt korlátlan garanciák az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésébe ütköznek és ezért jogellenesek.

## 6.2. A támogatás közös piaccal való összeegyeztethetősége

### 6.2.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás elfogadhatósága

(254) Amint az a (166) és azt követő preambulumbekendésekben kifejtésre került, valamennyi beruházást olyan állami forrásokból hajtották végre, amelyek (bár egy részük az állami hatáskörbe tartozó feladatok körébe esik) e határozat értelmében állami támogatást tartalmaznak<sup>(55)</sup>.

(255) Meg kell állapítani, hogy a támogatás a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető-e. Az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése bizonyos kivételeket állapít meg az (1) bekezdés általános tilalma alól.

(256) Ebben az összefüggésben a 2005. évi iránymutatások olyan alapot szolgáltatnak, amelyek szerint a repülőtereknek nyújtott támogatások a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében megengedhetőnek nyilváníthatók. Az iránymutatásokban különböző tényezőket sorolnak fel, amelyeket a Bizottság az összeegyeztethetőség megállapításakor figyelembe vesz.

(257) A 2005. évi iránymutatások 61. pontja alapján különösen azt kell megvizsgálni, hogy

a) megfelel-e az infrastruktúra építése és üzemeltetése egy világosan meghatározott általános érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.);

b) az infrastruktúra szükséges-e a kitűzött cél elérése érdekében, és arányos-e azzal;

<sup>(55)</sup> A támogatási intenzitás pontos kiszámítása nem lehetséges, mivel a Bizottság nem tudja kizárni, hogy az esetleges magánbefektető kevesebb beruházást hajtott volna végre, és ezért csökkentette volna a kockázatot.

- c) az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít-e a használat terén, nevezetesen a meglévő infrastruktúra használatának fényében;
- d) biztosított-e az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára, egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen;
- e) a kereskedelem fejlődése nem sérül-e a közösségi érdekekkel ellentétes mértékben.

**i. Az infrastruktúra építése és üzemeltetése megfelelő-e egy világosan meghatározott általános érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.)**

- (258) A projekt által a repülőtéren egy új légi fuvarozási központ és egy multimodális áru fuvarozási központ létesül. A légi fuvarozási szektor, különösen az expressz szolgáltatások üzletága, erőteljes növekedést mutat. A légi fuvarozási vállalkozások jelenleg bővítik az üzleti kapacitásaikat. Németország három nagy légi fuvarozási központjában – Frankfurt am Main, München és Köln-Bonn – azonban éjszakai repülési korlátozások vannak érvényben. Ha a Frankfurt am Main-i repülőtérnek le kellene állítania vagy csökkentenie kellene az éjszakai járatokat, ennek Németországban komoly légi fuvarozási kapacitásválság lenne a következménye.
- (259) Ezzel a háttérrel a beruházás összhangban van az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló, 2007. évi cselekvési tervvel<sup>(56)</sup>, amelyben a következőket állapítják meg: „A forgalom várható fejlődése tekintetében Európának a kapacitás és a kereslet közötti **egyre nagyobb réssel** kell szembenéznie”, ami a repülőtereket illeti, és az alábbi végkövetkeztetésre jutnak: „A repülőtereken fennálló kapacitási válság **veszélyt** jelent valamennyi olyan szereplő biztonságára, hatékonyságára és versenyképességére, amelyek a légi fuvarozás szállítási láncolatába bekapcsolódtak”<sup>(57)</sup>. Ezen cselekvési terv szerint nem csak az szükséges, hogy a meglévő fel- és leszállópályákat hatékonyabban használják ki, hanem „az új infrastruktúrát is támogatni kell”, és a Bizottság utal a regionális repülőterek jelentőségére a kapacitási válság legyőzésével kapcsolatban.
- (260) A projekt a repülőtér fejlődéséről szóló stratégia része, amely a 2004-es transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó (2020-ig tartó) áttekintő tervben „közösségi hálózati pontként” szerepel. A repülőtér Közép-Németországban található (a transzeurópai közlekedési hálózat és a páneurópai folyosó öt főútvonalának közelében), két szövetségi autópálya találkozási pontjában, amelyek Észak- és Dél-Európát (A 9), valamint Nyugat- és Kelet-Európát (A 14) kötik össze. Ezenkívül kiváló közlekedési összeköttetéssel rendelkezik a vasúti és közúthálózathoz. Ezek az összeköttetések megkönnyítik az intermodális áruszállításokat, és hatékonyabb és környezetkímélőbb forgalomhoz vezetnek, valamint elősegítik a fenntartható fejlődést. A projekt ezért az említett cselekvési terv 12. pontja szerinti „egységes európai légi forgalom fejlődéséhez” járul hozzá, amely következtében „kívánatos

[lenne], hogy a regionális repülőterek meglévő látens kapacitását hozzáférhetővé tegyék, miközben a tagállamok betartják az állami támogatásokra vonatkozó közösségi jogi előírásokat”.

- (261) A projekt megvalósítása kedvezően érintheti az egész régiót, és lényegesen befolyásolhatja annak gazdasági és társadalmi fejlődését. Különösen javul a régió külső összeköttetése, a beruházók és a látogatók számára pedig vonzóbbá válik. Ez kedvezően kell, hogy hasson a foglalkoztatásra, főképpen mivel a munkanélküliség a Halle-Lipcse régióban lényegesen a német átlag fölött van.
- (262) A meglévő infrastruktúra szóban forgó beruházások által történő kihasználása jobb, biztosabb, környezetkímélőbb és racionálisabb, és ilyen módon a repülőtér biztonsága és hatékonysága ismét csak nő. A déli futópálya új nyomvonalának kialakítása által a jövőben elkerülhetővé válik, hogy Lipcse északi és Halle déli, sűrűn lakott területei felett repüljenek el a repülőgépek. Lipcse egy területét, amely a repülőtér közelében és a régi déli futópálya fejeinél feküdt, a zaj különösen erősen érintette, mivel a le- és felszálló útvonalak ott keresztezték egymást. Ezenkívül a régi déli futópálya iránya nem felelt meg a le- és felszálláshoz legkedvezőbb repülésmeteorológiai feltételeknek. Az uralkodó szélirány egész évben és külön-külön az egyes hónapokban is délnyugati. Ez egymást zavaró, keresztező szélirányok esetében hátrányos lehet. Az új irány megfelel a repülésmeteorológiai feltételeknek, és lehetővé teszi a CAT III szerinti (minden időjárásban lehetséges) műszeres repülést. Ezenkívül a két fel- és leszállópálya közötti távolság egymástól független repülési működést tesz lehetővé, amely korábban biztonsági szempontokból (összeütközés veszélye) nem volt lehetséges.
- (263) Végül meg kell állapítani, hogy az infrastruktúra építése és üzemeltetése a közös érdek pontosan meghatározott célját szolgálja, és egy magas szállítási aránnyal rendelkező repülőtér fejlődése a regionális és környezeti szempontok figyelembevételével megfelel a vonatkozó közösségi politikának, így az elfogadhatósági kritérium ebben az esetben teljesül.

**ii. Az infrastruktúra szükséges-e a kitűzött célhoz és arányos-e azzal**

- (264) A Németország által benyújtott számok egyértelműen bizonyítják, hogy a repülőtér jelenlegi formájában az utas- és légi fuvarozási forgalom várható emelkedésének nem tud eleget tenni. Amint az fent kifejtésre került, a repülőtéren az új déli futópálya használati ideje alatt az utasok számában és a légi fuvarozás mennyiségében lényeges és jelentős emelkedést jeleztek. 2006-ban az utasok száma 2,3 millió volt, és becslések szerint ez a szám 2010-re 6–7 millióra fog nőni. A légi fuvarozás tekintetében is emelkedést jósoltak, mindenképp más német repülőterek (többek között Frankfurt am Main, Köln-Bonn) éjszakai repülési korlátozásai miatt.

<sup>(56)</sup> COM(2006) 819 végleges.

<sup>(57)</sup> Cselekvési terv, 7. pont és a 4. oldalon lévő doboz.

- (265) A régi déli futópálya több okból kifolyólag is rossznak és alkalmatlannak minősült. Először is arra kell emlékeztetni, hogy ezt az infrastruktúrát 1957 és 1960 között hozták létre. A régi déli futópálya nyomvonalát az NDK katonai légtér szerkezetével összhangban határozták meg, nem pedig a repülés meteorológiai követelmények alapján. Már 1980 körül megmutatkoztak betonrepedések, peremletörések, a talaj felázása és más hibák. A hiányosságok kiigazítása céljából a sérült fel- és leszállópályára 1983/84-ben egy új betonburkolatot építettek. Az eredeti burkolat és az új betonburkolat között a kapcsolatot mindenesetre nem állították helyre, így a javítás felszínes volt, és nem kielégítő.
- (266) Ez a probléma különösen 1990-től került napvilágra, amikor a fel- és leszállópályát sokkal nagyobb mértékben használták. Például az alsó burkolaton lévő repedések az új, felső burkolaton is repedésekhez, valamint komoly peremletörésekhez és hosszúsági eltolódásokhoz vezettek mindkét pálya végén, amelyek minduntalan fellökéseket okoztak. Az ilyen fellökések a forgalom biztonságát jelentős mértékben veszélyeztetik a nyári hőségben. Következésképpen jelentős károk keletkeztek, és a helyreállítás aránytalanul nagy ráfordítást igényelt.
- (267) Ezenkívül az eredeti déli futópálya 2 500 m hosszú volt, és a fel- és leszállásokat csak rövid távon tette lehetővé. A teljesen megrakott, 30 tonna feletti súlyú repülőgépek a pályát nem használhatták. A lipcsei repülőtér hatékonysága ezáltal lényegesen korlátozottá vált (a teljesen megrakott Boeing B 747, B 767 és McDonnell Douglas MD 11 típusú repülőgépeknek 2 925 m és 3 320 m közötti hosszúságú felszállópályára van szükségük). Ez a hiányosság a zavarok esélyét is nagy mértékben növeli, például az északi fel- és leszállópálya lezárása esetén. Továbbá forgalombiztonsági szempontokból is szükséges volt a régi déli futópálya új nyomvonalának kialakítása. A nyugati irányban a leszállásoknál sem lehetett párhuzamosan működtetni a pályákat, mivel mindig számításba kellett venni, hogy a repülőgépek megszakítják a leszállást az összeütközések elkerülése érdekében. A Német Légiellenőrzésnek (Deutsche Flugsicherung GmbH, [DFS]) ezért a két pályát repülésbiztonsági szempontok miatt egy pályaként kellett figyelembe venni.
- (268) Az említett feltételek mellett kiszámolták az eredeti pályarendszeren óránként maximálisan végrehajtható fel- és leszállások számát, és szimulációt folytattak le a lipcse-hallei repülőtéren létrehozandó légi fuvarozási központ repülési terve alapján. A repülési terv szimulációjában jelentős időbeli késések adódtak a csúcsidőszakban elvégzett fel- és leszállások esetében. A leszállások esetében az átlagos késedelem mindkét irányban körülbelül 21 perc volt, a felszállások esetében pedig körülbelül 6 perc. Egyes esetekben leszállásoknál akár 30 perctől 1 óráig tartó késedelmek is előfordultak, felszállásoknál pedig 18 perces késésekre kerülhetett sor.
- (269) A repülőtér, amint az fent kifejtésre került, nemigen rendelkezik olyan lehetőséggel, hogy az állami társasági tagoktól vagy általuk pénzügyi eszközökhöz jusson, ami 100 %-os támogatási intenzitást tett szükségessé. Németország be tudta bizonyítani, hogy valamennyi, általa tervezett és finanszírozott infrastrukturális létesítmény szükséges volt az általa kitűzött célok eléréséhez, és a projekt nem volt aránytalanul nagy, illetve nem igényelt túl nagy ráfordítást.
- (270) Ezen okok miatt végül megállapítható, hogy a kérdéses infrastruktúra a szándékolt célok elérése érdekében szükséges és azoknak megfelel.
- iii. **Az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít-e a használat terén, nevezetesen a meglévő infrastruktúra használatának fényében**
- (271) Az Európa közepén található repülőtér 100 km-es körzetben egy majd 7 millió fős piaccal és kiváló vasúti és közúti összeköttetéssel, továbbá nagy növekedési potenciállal rendelkezik. A légi fuvarozások szektora, amint az fent kifejtésre került, jelentős növekedési rátát mutat (a nemzetközi utasforgalomban az átlagos növekedés 2002 és 2006 között körülbelül 7,4 % volt, a légi fuvarozások esetében 6,2 %) <sup>(58)</sup>. Az éjszakai repülési korlátozások azonban korlátot szabnak az aktuális repülőtéri kapacitásoknak.
- (272) A lipcsei repülőtér vonatkozásában Németország az első években a légi fuvarozás mennyiségének erős növekedésével számolt, 2013-tól pedig egy konzervatívabb, átlagosan 3 %-os növekedési aránnyal. Ezzel összehasonlítva az IATA 2007 és 2011 között évente átlagosan 5,1 %-os (személyek) és 4,8 %-os (légi fuvarozások) növekedésből indul ki. Németország 1999-ben közel 4 millió utast jósolt a 2004-es évre, 2010-re pedig 6–7 milliót. Egy újabb tanulmány alapján a német adatok szerint abból indulnak ki, hogy az utasforgalom 2,1 milliőről (2005) 4,8 millióra fog évente emelkedni.
- (273) Ezáltal az új infrastruktúra használata középtávon igen ígéretes, különösen a meglévő infrastruktúra összefüggésében, amely utóbbit a tervezett munkálatok optimalizálnak.
- iv. **Biztosított-e az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára, egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen**
- (274) Németország adatai szerint az új infrastruktúrát valamennyi potenciális használó (légi fuvarozási vállalatok) részére egységesen és megkülönböztetés nélkül rendelkezésre bocsátják. A DHL az új déli futópályát az üzemeltetési időnek csak 19 %-ában használja, ami a teljes repülőtéri kapacitásnak csupán 9,4 %-át teszi ki. A DHL által használt pályacapacitásra tekintettel a Bizottság

<sup>(58)</sup> IATA-Prognózis, Utas- és légi szállítási forgalom 2007–2011., 2007. október.

megállapítja, hogy a legtöbb (légi fuvarozási központként működő) repülőtéren nem szokatlan, hogy a teljes pályakapacitás körülbelül 60–80 %-át kiemelt légi fuvarozási vállalatok használják, akik a repülőtér állandó bérlői. Ez a helyzet egyre erősebben jelenik meg a regionális és másodlagos repülőtereken az alacsony árak szektorában.

(275) Bizonyos résidők (slot) DHL számára történő lefoglalása az expressz szolgáltatások piacának realitását tükrözi vissza. Ezen felül Lipcse–Halle esetében nem egy túlterhelt repülőtérrel (korlátozott számú résidő) van szó, hogy a kapacitások szűkössége merülne fel. A DHL versenytársai tehát az által nem kerülnek hátrányosabb helyzetbe, hogy bizonyos résidőket fenntartanak a DHL számára. Ezt az utas- és légi fuvarozási vállalatok észrevételei messzemenőig megerősítik (többek között a Panalpina, a Jade Cargo International, a Ruslan-Salis, a Lufthansa Cargo, a CARGOLUX, a Condor).

(276) A legtöbb (nem túlterhelt) repülőtérhez hasonlóan Lipcse–Halléban is a kérelmek beérkezése sorrendjében (érkezési sorrendben történő kiszolgálás) utalják ki a rendelkezésre álló időréseket. Az általános repülőtéri üzemeltetés gyakorlatában a légi fuvarozási vállalatok a szerzett jogok elve (*grandfathering rights*) szerint az egyszer számukra már kiutalt időréseket megtartják. Ezen a nem túlterhelt repülőtéren a DHL számára kiutalt időrések, valamint a DHL azon lehetősége, hogy ezeket az időréseket megtartsa, a DHL számára nem jelent az állami támogatások tekintetében releváns előnyt.

(277) Mindenesetre ezek a „jogok” nem állhatnak ellentétben a közösségi joggal vagy a nemzeti joggal. Ebben az összefüggésben Németország figyelmét arra kell felhívni, hogy a lipcsei repülőtér túlterheltsége esetén a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 95/93/EK tanácsi rendelet<sup>(59)</sup> szerint kapacitáselemzést kell lefolytatni.

(278) Így megállapítható, hogy valamennyi lehetséges használó egységes és megkülönböztetésmentes hozzáférést kap az infrastruktúrához.

#### v. A kereskedelem fejlődése a közösségi érdekekkel ellentétes mértékben nem sérül-e

(279) A repülőtér a 2005. évi iránymutatások 15. pontja szerint a C kategóriába tartozik. Bár a közösségi szintű verseny és a kereskedelem érintett, meg kell állapítani, hogy vajon ez a közös érdekekkel ellentétes mértékben történik-e.

(280) Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy az új déli futópálya, még ha a repülőtér kapacitásának

optimalizálásához hozzá is járul, csupán a régi fel- és leszállópályát váltja fel, amelynek iránya nem volt optimális.

(281) Amint az fent kifejtésre került, a Lipcse–Halléval versenyben álló legfontosabb német repülőtereken a kapacitások szűkössége áll fenn vagy éjszakai repülési tilalmak vannak érvényben, így egy jövőbeni verseny valószínűtlen. E repülőterek között a verseny torzításának veszélye ezért csekély vagy nem áll fenn.

(282) Amint az fent kifejtésre került, a DHL a lehetséges európai központja kereséskor Lipcse, Vatry és Brüsszel repülőtereit vette számításba. A vizsgálati eljárás megindításakor sem Brüsszel, sem Vatry nem nyújtott be észrevételeket. Ezenkívül egyetlen más európai repülőtér sem fejezte ki aggályait a lipcsei repülőtér bővítése ellenében a vizsgálati eljárás megindításakor. A Közösség más repülőterei vonatkozásában sem állapítottak meg versenyjogi aggályokat.

(283) Ezáltal ebből arra a következtetésre lehet jutni, hogy a kereskedelmi forgalom fejlődése nem érintett olyan mértékben, amely a közösségi érdekekkel ellentétben áll.

#### 6.2.2. A keretmegállapodás által biztosított korlátlan garanciák és a kezességvállalási nyilatkozat összeegyeztethetlensége

(284) Mivel a DHL az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerint megengedhető beruházási támogatás legmagasabb összegében részesült, a keretmegállapodás és a kezességvállalási nyilatkozat alapján nyújtott támogatás a DHL számára működési támogatásnak minősül.

(285) A 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról szóló iránymutatás<sup>(60)</sup> szerint a működési támogatások rendszerint nem megengedettek. Kivételes esetekben és bizonyos szigorú feltételek teljesülése esetén<sup>(61)</sup> lehet ilyen támogatásokat nyújtani olyan régiókban, amelyek az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja hatálya alá tartoznak. Mivel Németország nem bizonyította, hogy ezek a feltételek teljesültek, arra lehet következtetni, hogy a DHL számára nyújtott működési támogatást az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerint nem lehet engedélyezni.

(286) Mivel egyéb információk nem állnak rendelkezésre, meg kell állapítani, hogy a DHL-nek nyújtott támogatás más közös érdeket sem szolgál. Mivel így az EK-Szerződés 87. cikkének (2) és (3) bekezdéseiben említett kivételek egyike sem alkalmazható, a keretmegállapodás által biztosított korlátlan garanciák és a kezességvállalási nyilatkozat a közös piaccal össze nem egyeztethető.

<sup>(60)</sup> HL C 54., 2006.3.4.

<sup>(61)</sup> A működési támogatásnak különösen a regionális fejlődésben fennálló hiányokat kell megszüntetnie, mértékét tekintve pedig a kiegyenlítő hátrányoknak megfelelően, valamint degresszíven kialakított és határozott időre szólónak kell lennie.

<sup>(59)</sup> HL L 14., 1993.1.22., 1. o.

6.2.3. A DHL részére nyújtott, a közös piaccal össze nem egyeztethető támogatások megszüntetése

- (287) A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság, amennyiben megállapítja, hogy egy támogatás a közös piaccal nem egyeztethető össze, jogosult úgy határozni, hogy az érintett államnak azt meg kell szüntetnie vagy módosítania kell <sup>(62)</sup>. Az állam azon kötelezettsége, hogy a Bizottság által a közös piaccal össze nem egyeztethetőnek nyilvánított támogatást megszüntesse, a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a korábbi állapot visszaállítását szolgálja <sup>(63)</sup>. A Bíróság szerint ezt a célt elérték, ha a kedvezményezett a jogszerűtlen támogatást visszafizette, és ezáltal elveszti azt az előnyt, amelyet a versenytársaival szemben élvezett a piacon, és a támogatás kifizetése előtti állapotot visszaállítja <sup>(64)</sup>.
- (288) Ezen ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a 659/1999/EK rendelet 14. cikkének (1) bekezdése kimondja: „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 (...). A Bizottság nem követeli meg a támogatás visszatérítését, amennyiben az ellentétes a közösségi jog valamelyik általános elvével”.
- (289) Annak biztosítására, hogy a DHL az össze nem egyeztethető támogatásból ne szerezzen gazdasági előnyt, a Bizottság véleménye szerint az alábbi három intézkedés szükséges:
- A kezességvállalási nyilatkozat nem léphet hatályba.
  - A korlátlan garanciákat meg kell szüntetni.
  - Mivel a korlátlan garanciák 2007. október 1-jétől (a DHL-központ működésének kezdete) vannak hatályban, a DHL-nek a már rendelkezésére álló támogatást vissza kell követelnie.
- (290) A már a DHL rendelkezésére álló támogatási elemek kiszámítása tekintetében a Bizottság mindenképp arra szeretne utalni, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság a közösségi jog egyetlen előírása szerint sem köteles egy, a közös piaccal össze nem egyeztethető támogatás visszavételének elrendelésekor a megtérítendő támogatás pontos összegét megállapítani. Elegendő, ha a Bizottság határozata azokat az adatokat tartalmazza, amelyek a címzettek számára lehetővé teszik, hogy ezen összeget túlzott nehézségek nélkül maguk határozzák meg <sup>(65)</sup>.
- (291) Annak érdekében, hogy a támogatási elemet meghatározzák, ki kell számolni a garancia díját a DHL-központ működésének kezdetét, 2007. október 1-jét követő első

hónaptól kezdve a korlátlan garanciák megszüntetéséig. Ennek során meg kell vizsgálni, hogy melyik díj igényelt 2005. szeptember 21-én, a keretmegállapodás aláírásakor 2007. október 1-jétől a korlátlan garanciák megszüntetéséig magánbiztosítást. Egy versengő biztosítási piacon a garancia díja megfelel annak az elvárt kockázatnak, amelyet a garanciával kell biztosítani.

- (292) Németország már nyújtott be a várható kockázati költségekről szóló becslést, amely a keretmegállapodás teljes, [...] éves futamidejére [...] EUR-t becsül. Ezeknek a kockázati költségeknek az alapjául, amint az a (90) preambulumbekezdésben kifejtésre került, az alábbi számítás szolgál:

a) Németország abból indul ki, hogy a kártérítési igények a DHL beruházásainak amortizációja miatt idővel egyenes arányban csökkenni fog. A [...] évre vonatkozó, [...] EUR értékű maximális összegből kiindulva ez például [...] EUR-t jelent [...] évben és [...] EUR-t [...] évben.

b) Németország a számítás egyszerűsítésének érdekében az éjszakai repülési tilalom kockázatánál nem folyamatos valószínűségi megosztást vesz alapul, hanem abból indul ki, hogy a szerződési idő felének elteltét követően – [...] évben – egy éjszakai repülési tilalom valószínűsége [...] % lesz. A [...] évre vonatkozó, [...] EUR értékű névleges kártérítési igények a [...] %-os bekövetkezési valószínűséggel szorozva [...] évre egy [...] EUR értékű várható névleges kockázatot, valamint egy [...] EUR diszkontált értékű várható kockázati költséget jelentenek.

- (293) A várható kockázati költségek helyes megbecsléséhez a Bizottság véleménye szerint Németországnak a számításait az alábbiak szerint kell módosítania:

a) A DHL kártérítési igényeinek bizonyos elemei Németország feltételezésével szemben változatlan nagyságúak maradnak (például költözési költségek, a DHL ügyfeleinek kártérítési igényei a késedelmes szállítások miatt stb.). A kártérítési igények nagyságát ezért megfelelően javítani kell.

b) Németország számításában egyedül az éjszakai repülési korlátozások kockázatát veszi figyelembe. A garancia azonban a rendszeresen fellépő működési kockázatokra is vonatkozik (például a déli futópálya előnyösebb használata), amelyeket így a számításokba be kell venni. A működési kockázatokból levezetett kártérítési igényeket és azok bekövetkezésének valószínűségét meg kell határozni, és a kockázati költségek így adódó nettó értékét ki kell számolni.

<sup>(62)</sup> A C-70/72. sz. *Bizottság kontra Németország* ügyben 1973. július 12-én hozott ítélet (EBHT 1973., 813. o., 13. pont).

<sup>(63)</sup> A C-278/92. és C-279/92. sz. *Spanyolország kontra Bizottság* egyesített ügyekben 1994. szeptember 14-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-4103. o., 75. pont).

<sup>(64)</sup> A C-75/97. sz. *Belgium kontra Bizottság* ügyben 1999. július 17-én hozott ítélet (EBHT 1999., I-03671. o., 64. és 65. pontok).

<sup>(65)</sup> Lásd különösen a C-480/98. sz. *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben 2000. október 12-én hozott ítéletet (EBHT 2000., I-8717. o., 25. pont) és a C-415/03. sz. *Bizottság kontra Görögország* ügyben 2005. május 12-én hozott ítéletet (EBHT 2005., I-3875. o., 39. pont).

- c) Bár Németországnak az éjszakai repülési tilalom valószínűségére vonatkozó egyszerűsített számítását el lehet fogadni, a Bizottság a rendszeresen fellépő működési kockázatok tekintetében mégis azt a véleményt képviseli, hogy azok bekövetkezésének valószínűségét évente meg kell határozni. A várható éves kártérítési igények összegét megfelelően kell diszkontálni, hogy így a rendszeresen fellépő működési kockázatok nettó értékét megkapják.
- (294) A keretmegállapodás teljes futamidejére újonnan megbecsült kockázati költségek alapján Németországnak meg kell határoznia a garanciáknak a 2007. október 1-jétől a korlátlan garanciák megszüntetéséig terjedő időtartamra vonatkozó díját.

## 7. ÖSSZEZÉS

### 7.1. A repülőtérnek nyújtott támogatás

- (295) Meg kell állapítani, hogy a szóban forgó intézkedés, amely a lipcsei repülőtér számára lehetővé teszi, hogy a beruházási terveket az alábbi feltételekkel megvalósítsa, a közösségi érdekekkel nem áll ellentétben, és a 2005. évi iránymutatások öt kritériuma jelen esetben teljesül.

### 7.2. A DHL részére nyújtott támogatás

- (296) Meg kell állapítani, hogy a keretmegállapodás által biztosított korlátlan garanciák és a kezességvállalási nyilatkozat az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint állami támogatásnak minősül, mivel Szászország, az MFAG és a lipcsei repülőtér a DHL üzleti kockázatait olyan feltételek mellett biztosítja, amelyet egy magánbefektető nem fogadott volna el.
- (297) Mivel a DHL már részesült az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerint a beruházási támogatás megengedhető legmagasabb összegében, ebből arra a következtetésre lehet jutni, hogy a keretmegállapodás korlátlan garanciáit és a kezességvállalási nyilatkozatot a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

A Németország által a lipcse–hallei repülőtérén egy új déli fel- és leszállópálya és az ahhoz kapcsolódó repülőtéri infrastruktúra építéséhez nyújtani kívánt, 350 millió EUR értékű állami támogatás az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint a közös piaccal összeegyeztethető.

#### 2. cikk

A Németország által a kezességvállalási nyilatkozattal a DHL javára nyújtani kívánt állami támogatás a közös piaccal

összeegyeztethetetlen. Ennek következtében a támogatást nem lehet megadni.

#### 3. cikk

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

#### 4. cikk

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

(2) A visszakövetelés összege magában foglalja azokat a kamatokat, amelyeket attól az időponttól kezdve, amikortól a támogatás a kedvezményezett rendelkezésére állt, annak tényleges visszafizetéséig fel kell számítani.

(3) A kamatokat tőkésített kamatként kell kiszámítani a 794/2004/EK rendelet V. fejezetének megfelelően.

#### 5. cikk

(1) A 3. cikkben említett támogatást, amelyet már a DHL rendelkezésére bocsátottak, azonnal és ténylegesen vissza kell követelni.

(2) Németország biztosítja, hogy ezt a határozatot a kihirdetését követő négy hónapon belül végrehajtsák.

#### 6. cikk

(1) Németország az e határozat kihirdetését követő két hónapon belül közli a Bizottsággal az alábbi információkat:

- a kedvezményezettől visszakövetelendő teljes összeg (főkövetelés és kamatok);
- az e határozat végrehajtása érdekében meghozott, illetve meghozni szándékozott intézkedések pontos leírása;
- dokumentumok, amelyekből kitűnik, hogy a kedvezményezett átvette a támogatás visszafizetésére vonatkozó felszólítást.

(2) Németország tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében tett intézkedéseiről, amíg a 3. cikkben említett, a DHL-nek már rendelkezésre bocsátott támogatás visszafizetése meg nem történt. A Bizottság megkeresésére Németország haladéktalanul információkat nyújt be e határozat végrehajtása érdekében meghozott, illetve meghozni szándékozott intézkedésekről. Továbbá Németország részletes adatokat szolgáltat azokról a támogatási összegekről és kamatokról, amelyeket a kedvezményezett már visszafizetett.

*7. cikk*

E határozatnak a Németországi Szövetségi Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2008. július 23-án.

*a Bizottság részéről*

Antonio TAJANI  
*alelnök*

Neelie KROES  
*a Bizottság tagja*

---

## MELLÉKLET

## A DHL részére nyújtott támogatásra vonatkozó pénzforgalmi számítások

## 1. táblázat

## Pénzforgalmi számítás

(millió EUR)

Pénzforgalmi számítások (*)		(1) Repülőtér Status quo	(2) Repülőtér A DHL-lal közös fejlesztés	(3) Repülőtér A DHL nélküli fejlesztés	(4) =(2)-(1) Déli futópálya DHL-lal	(5) =(3)-(1) Déli futópálya DHL nélkül
EBITDA (!) (2006–2042)	a	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Beruházási költségek (2006–2042)	b	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Beruházási költségek 2005	c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pénzforgalom 2005	d=a+b+c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kockázati költségek (**)	e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kockázattal kiigazított pénzforgalom 2005	f=d+e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A biztonsági kiadások javítása						
Biztonsági kiadások (üzemeltetési költségek plusz beruházási költségek) (**)	g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Javított pénzforgalom 2005	h=f+g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(!) Kamatok, adózás és leírások előtti nyereség.

(\*) Valamennyi értéket 2005-re diszkontálták.

(\*\*) Németország számításai.

## A déli futópályára vonatkozó pénzforgalmi számítások

Németország a 2006–2042 időszakra három különböző pénzforgalmi esetet ismertetett a lipcsei repülőtér vonatkozásában:

- *Repülőtér – status quo*: A déli futópálya nem épül meg. A repülőtér üzemeltetését a már meglévő északi pályán folytatják.
- *Repülőtér – a DHL-lal közös fejlesztés*: A déli futópálya megépül, és a DHL európai központját 2008-ban üzembe helyezi.
- *Repülőtér – a DHL nélküli fejlesztés*: A déli futópálya megépül, a DHL nem települ Lipcsébe, és 2010 után egy másik légi fuvarozási vállalat települ a repülőtérre.

A különböző pénzforgalmak alapján a déli futópálya várt nyereségességét az alábbiak szerint számolják ki:

- *Déli futópálya a DHL-lal*: Ebben az oszlopban a DHL-lal közös fejlesztés és a status quo esetei közötti pénzforgalmi különbséget adják meg.
- *Déli futópálya a DHL nélkül*: Ebben az oszlopban a DHL nélküli fejlesztés és a status quo esetei közötti pénzforgalmi különbséget adják meg.

## Az eljárás megindításáról szóló határozat és a jelen számítások pénzforgalmi kalkulációi közötti különbség

- Amíg az eljárás megindításáról szóló határozatban a bevételeket és a költségeket 2006-ra diszkontálták, jelen számítások hivatkozási alapként 2005-ből indulnak ki, mivel a déli futópálya újjáépítéséről 2004. novemberében döntöttek, és az építést 2005 elején kezdték el.
- Az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött német észrevételekből a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy 2005-ben [...] EUR értékben merültek fel *kiegészítő beruházási költségek*, amelyek a pénzforgalmi veszteségeket tovább emelték. Ezeket a beruházási költségeket beszámították.

*A pénzforgalmi számítások jelentős veszteségeket mutatnak a déli futópálya vonatkozásában*

- A déli futópálya építéséből és üzemeltetéséből 2005-ben [...] EUR értékű diszkontált pénzforgalmi veszteség adódott. A DHL nélküli fejlesztés esetén a diszkontált pénzforgalmi veszteség [...] EUR-t ért el.
  - A [...] EUR értékű kockázati költségek által (német számítás szerint) a DHL-lel fejlesztett déli futópályára vonatkozó pénzforgalmi veszteség [...] EUR-ra nő. Ennek során utalni kell arra, hogy a [...] millió EUR értékű becsült kockázati költségek csak egy minimális összeget képviselnek, mivel Németország nem határozta meg a repülőtér valamennyi kockázatát, és a számításai kérdéses feltevésekre támaszkodik.
  - Még ha a Bizottság el is fogadná is Németország indokolását, miszerint a [...] EUR értékű biztonsági kiadások az állami hatáskörbe tartozó feladatok körébe tartoznak, és ezáltal nem tartoznak a déli futópályára vonatkozó számításokba, mégis marad egy jelentős, [...] EUR értékű pénzforgalmi veszteség.
-