

## II

(Nem jogalkotási aktusok)

## HATÁROZATOK

## A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1824 HATÁROZATA

(2014. július 23.)

a Németország által a Niederrhein (Weeze) repülőtér és a Flughafen Niederrhein GmbH vonatkozásában hozott SA.19880 és SA.32576. sz. (korábbi NN/2011 és korábbi CP/2011) intézkedésről

(az értesítés a C(2014) 5084. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére <sup>(1)</sup>,

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

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy a fent említett rendelkezéseknek <sup>(2)</sup> megfelelően nyújtsák be észrevételeiket, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

## 1. AZ ELJÁRÁS

- (1) 2003 és 2006 között számos panasz érkezett a Bizottsághoz, amelyek azt állították, hogy a regionális hatóságok jogellenes állami támogatást nyújtottak a Niederrhein-Weeze repülőtérnek (a továbbiakban: a repülőtér).
- (2) 2005. október 13-án, 2007. március 2-án, 2007. augusztus 3-án, 2010. október 19-én és 2011. április 1-jén kelt leveleiben a Bizottság tájékoztatást kért Németországtól ezekkel a panaszokkal kapcsolatban.
- (3) Németország 2005. december 21-én, 2006. február 2-án, 2007. június 14-én, 2007. október 18-án, 2010. november 11-én és 2011. május 30-án kelt levelében válaszolt a Bizottság tájékoztatást kérő leveleire. Németország 2011. május 30-i válasza azonban hiányos volt, mert nem tért ki a 2009 júliusa előtti időszakra vonatkozó kérdésekre. Németország jelezte, hogy azért nem válaszoltak ezekre a kérdésekre, mert ezek korábban egy olyan vizsgálat tárgyát képezték, amelyet a Bizottság 2009 júliusában állítólag már lezárt.

<sup>(1)</sup> 2009. december 1-jei hatállyal az EK-Szerződés 87. és 88. cikkéből az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 107., illetve 108. cikke lett. A két-két rendelkezés tartalmilag azonos. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107. és 108. cikkére történő hivatkozásokat adott esetben az EK-Szerződés 87. és 88. cikkére történő hivatkozásként kell érteni. Az EUMSZ bizonyos terminológiai módosításokat is bevezetett, például a „Közösség” helyébe az „Unió”, illetve a „közös piac” helyébe a „belső piac” kifejezés lépett. Ez a határozat az EUMSZ terminológiáját használja.

<sup>(2)</sup> HL C 279., 2012.9.14., 1. o.

- (4) 2011. augusztus 24-én a Bizottság a 659/1999/EK tanácsi rendelet <sup>(3)</sup> (a továbbiakban: eljárási rendelet) 10. cikke (3) bekezdésének megfelelően emlékeztette Németországot a hiányosságra, és lehetőséget adott neki, hogy 2011. szeptember 19-ig pótolja a hiányzó információkat. A Bizottság hozzátette, hogy ha a megadott határidőn belül nem kap választ, megfontolja, hogy információnyújtási rendelkezést bocsásson ki.
- (5) Németország 2011. szeptember 13-án kelt e-mailjében kérte a határidő 2011. október 19-ig történő meghosszabbítását. A Bizottság beleegyezett a határidő meghosszabbításába.
- (6) Németország 2011. október 19-én benyújtotta válaszát. Azonban ez a válasz is hiányos volt, mert Németország továbbra sem volt hajlandó válaszolni a 2009 júliusa előtti időszakra vonatkozó kérdésekre.
- (7) A Bizottság 2012. január 25-én kelt levelében tájékoztatta Németországot, hogy a fent említett jogellenes támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).
- (8) 2012. február 1-jei e-mailjében Németország az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek benyújtására rendelkezésére álló határidő meghosszabbítását kérte. A Bizottság szolgálatai 2012. február 10-én kelt e-mailjükben beleegyeztek a határidő meghosszabbításába.
- (9) Németország 2012. március 13-án elküldte a Bizottságnak észrevételeit, amelyeket 2013. március 4-én további dokumentumokkal egészített ki.
- (10) Az eljárás megindításáról szóló határozat 2012. július 13-án helyesbítésre került.
- (11) Az eljárás megindításáról szóló határozatot 2012. szeptember 14-én közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(4)</sup>. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy a közzétételt követő egy hónapon belül tegyék meg az intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.
- (12) A Bizottsághoz észrevételek érkeztek a Düsseldorf-i repülőtértől, a klevei körzettől, az FN GmbH-től és számos más érdekelt féltől, nevezetesen olyan társaságoktól, amelyek működése a Niederrhein-Weeze repülőtér létezésétől függ. A Bizottság 2013. április 18-án, 2013. május 3-án és 2014. június 19-én továbbította ezeket az észrevételeket Németországnak. Németország az érdekelt felek észrevételeivel kapcsolatban 2013. augusztus 19-én és 2014. július 3-án kelt levelében foglalt állást.
- (13) A Bizottság 2013. április 18-án, 2013. október 29-én, 2014. március 17-én és 2014. május 16-án kelt levelében további tájékoztatást kért. Németország 2013. augusztus 19-én, 2013. december 17-én, 2014. január 15-én, 2014. április 16-án, 2014. május 8-án és 2014. május 25-én kelt levelével válaszolt.
- (14) Németország 2014. június 18-án kelt levelében elfogadta, hogy e határozat nyelve az angol. Ezért csak az angol nyelvű szöveg hiteles.

## 2. ÁLTALÁNOS HÁTTER

### 2.1. A repülőtér általános ismertetése

- (15) A repülőtér Németországban, Észak-Rajna–Vesztfália tartományban található a *Landkreis Kleve* (klevei igazgatási körzet) területén, a német–holland határ melletti Weeze és Kevelaer városa között. Dél felé a legközelebbi nagyváros Duisburg, mintegy 60 km távolságra. A hollandiai Nijmegen városa mintegy 50 km-re északra fekszik.

<sup>(3)</sup> A Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.), az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2013. július 22-i 734/2013/EU tanácsi rendelettel módosítva (HL L 204., 2013.7.31., 15. o.).

<sup>(4)</sup> HL C 279., 2012.9.14., 1. o.

- (16) A tíz legközelebbi repülőtér:
- Düsseldorf (közúton 51 percnyi utazásra vagy 76 km távolságra),
  - Eindhoven, NL (1 óra 12 perc, 88 km),
  - Maastricht, NL (1 óra 14 perc, 98 km),
  - Köln-Bonn (1 óra 23 perc, 133 km),
  - Dortmund (1 óra 25 perc, 120 km),
  - Liege, BE (1 óra 41 perc, 152 km),
  - Antwerpen, BE (1 óra 54 perc, 153 km),
  - Rotterdam, NL (1 óra 44 perc, 172 km),
  - Münster-Osnabrück (1 óra 46 perc, 175 km), és
  - Brüsszel, BE (2 óra 10 perc, 200 km).
- (17) A repülőtér 1954 és 1999 között a Brit Királyi Légierő (Royal Air Force) használta katonai repülőtérként. A polgári repülőtérre történő átalakítását követően 2003-ban indult meg a személyszállítás.
- (18) A repülőtér 2 440 méter futópályával rendelkezik. A terminál kapacitása 3,5 millió utas. Az utasszám az alábbiak szerint alakult:

## 1. táblázat

**A Niederrhein-Weeze repülőtér forgalma 2003–2012 között**

Év	Utasok száma (Összesen)	Növekedési mutató
2003	207 992	100
2004	796 745	383
2005	591 744	285
2006	585 403	281
2007	848 852	408
2008	1 524 955	733
2009	2 403 115	1 155
2010	2 896 999	1 392

Év	Utasszám (Összesen)	Növekedési mutató
2011	2 421 720	1 164
2012	2 200 000	1 058

*Forrás:* 2003–2011 vonatkozásában Németországnak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei, illetve 2012 vonatkozásában a <http://unternehmen.airport-weeze.com/de/historie.html> weboldal.

- (19) A repülőteret jelenleg a Ryanair és a Transavia használja <sup>(3)</sup>. Ezek a légitársaságok több mint 50 nemzetközi célállomásra indítanak járatokat. A repülőtér teljes utasforgalmát jelenleg fapados légitársaságok bonyolítják le. A Ryanair utasforgalma a repülőtér teljes utasforgalmának [80–99] <sup>(\*)</sup> %-át teszi ki. A Ryanair a repülőtér megnyitása óta jelen van, és az azóta eltelt időben kilenc állandó jelleggel ott állomásoztatott repülőgéppel ez lett az egyik németországi bázisa (2013 nyarától).
- (20) 2010-ig a repülőtér utasforgalmának több mint 50 %-a Hollandiából származott, a fennmaradó rész pedig főleg a környező német és részben belga területekről. A legfrissebb nyilvános információk <sup>(6)</sup> szerint a holland utasok aránya körülbelül 40 %-ra csökkent.

## 2.2. A repülőtér történetének alakulása

### 2.2.1. A repülőtér tulajdonjogának alakulása

- (21) A repülőteret a Brit Királyi Légierő alapította 1954-ben katonai célokra. Az 1990-es évek elején a Brit Királyi Légierő bejelentette, hogy 1999-re kivonul a repülőtérrel. A repülőtér tulajdonjogát át kívánták adni a német szövetségi kormánynak. Tekintettel a mintegy 400 polgári állás várható elvesztésére, a klevei körzet és a weezei önkormányzat 1993-ban úgy tervezte, hogy polgári repülőteret hoz létre (*Euroregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe, EuZZLG*) a korábbi katonai repülőtér helyén. Ezért létrehozták a Flughafen Niederrhein GmbH (a továbbiakban: FN GmbH) nevű vállalkozást, hogy irányítsa a korábbi katonai repülőtér későbbi polgári célokra történő átalakítását.
- (22) Az FN GmbH-t 1993-ban jegyezték be korlátolt felelősségű társaságként 50 000 DM (25 564 EUR) tőzstőkével. Az alapító részvényesek a klevei körzet (52 %) és a weezei önkormányzat (48 %).
- (23) Az önkormányzat és a klevei körzet kezdetől fogva azt tervezte, hogy magánvállalkozás fogja üzemeltetni a repülőteret. E célkitűzés teljesítése érdekében az alábbi négy lépést határozták meg:
- egy olyan magánbefektető felkutatása, aki elvégzi az előkészületeket és üzemelteti a repülőteret;
  - a katonai repülőtér polgári repülőtérre történő átalakításához szükséges engedély beszerzése;
  - szerződés kötés Hollandiával a légtér használatáról;
  - a terület megvásárlása a szövetségi kormánytól.
- (24) A Brit Királyi Légierő 1999. november 30-án átadta a repülőtér tulajdonjogát a német szövetségi kormánynak.
- (25) 1999. december 16-án a klevei körzet és a weezei önkormányzat újabb társaságot alapított *Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft Laarbruch GmbH* (a továbbiakban: EEL GmbH) néven. Az EEL GmbH részvényeinek 52 %-a a klevei körzet, 48 %-a a weezei önkormányzat tulajdonában van.

<sup>(3)</sup> A Ryanair és a Transavia kivételével a repülőteret korábban az Air Berlin, a Wizz Air, az XL Airways, a Sky Airlines, a Corendon Airlines és a Bulgaria Air, valamint a Tailwind és a Solid Executive charter-légitársaságok használták (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (11) preambulumbekendését).

<sup>(\*)</sup> Bizalmas információk.

<sup>(6)</sup> *Forrás:* <http://unternehmen.airport-weeze.com/de/kurzportrait.html>

- (26) Az EEL GmbH akkori feladatai eltértek az FN GmbH feladataitól. Az FN GmbH-t azért hozták létre, hogy irányítsa a korábbi katonai repülőtér átalakítását, míg az EEL GmbH fő feladata a létesítmények kezelése a katonai repülőtér 1999. évi bezárása és a magánbefektető általi megvétele között.
- (27) Ebben a vonatkozásban az EEL GmbH-nak meg kellett szüntetnie a korábbi katonai repülőtér infrastruktúráját és létesítményeit a későbbi kereskedelmi célú használat érdekében.
- (28) Miután Észak-Rajna–Vesztfália 2000. augusztus 23-án engedélyezte a klevei körzet és a weezei önkormányzat által a katonai repülőtér átalakítására vonatkozóan benyújtott tervet, illetve a düsseldorfi Bezirksregierung 2001. június 20-án engedélyt adott az FN GmbH-nak a polgári repülőtér üzemeltetésére <sup>(7)</sup>, a repülőtér üzemeltetésére és az ingatlan privatizációjára két lépésben került sor:
- a) *Első lépés:* 2001. július 1-jén a klevei körzet és a weezei önkormányzat kiszállt az FN GmbH-ből, és a részvényei 99,261 %-át [0,5–3] millió EUR nagyságú összegért eladta egy magánbefektetőnek, az Airport Niederrhein Holding GmbH-nak (a továbbiakban: ANH GmbH). Az ANH GmbH a holland Airport Network B.V. 100 %-os tulajdonú leányvállalata. 2011. december 31-ig a klevei körzet és a weezei önkormányzat a részvények 0,0459 %, illetve 0,0279 %-ával rendelkezett. Amikor a hatóságok eladták az FN GmbH-t az ANH GmbH-nak, az FN GmbH gyakorlatilag nem rendelkezett fizikai eszközökkel [...].
- b) *Második lépés:* 2002. március 14-én a német szövetségi kormány [5–15] millió EUR nagyságú összegért eladta az FN GmbH-nak az ingatlant, amelyre a repülőtér épült. A szövetségi kormány, mielőtt eladta az ingatlant az FN GmbH-nak, informálisan más potenciális vásárlókkal is felvette a kapcsolatot. Egyetlen másik befektető jelezte csak az érdeklődését, [...] millió EUR, illetve bizonyos nyereség 2009-re történő elérése esetén további [...] millió EUR nagyságú összeget kínálva.
- (29) A német szövetségi kormány a *Bundeshaushaltsordnung* (kölségvetési rendelet) 63. cikkének (3) bekezdése, illetve a *Wertermittlungsverordnung* (az értékmegállapításról szóló rendelet) alapján állapította meg a repülőtéri ingatlan eladási árát. Ez a rendelkezés arra kötelezi a szövetségi kormányt, hogy folyó érteken, azaz a *Wertermittlungsverordnung* szabályainak megfelelően egy független szakértő által megállapított piaci áron adja el az ingatlant. A szóban forgó esetben a független szakértő [11–20] millió EUR összegben határozta meg az ingatlant, és [4–10] millió EUR összegben a rajta található épületek értékét a tervezett fejlesztési és hasznosítási elképzelés alapján. A szakértő ebből levont [4–10] millió EUR nagyságú összeget a barakkok lebontásának költségeként (ez az átalakítási munkálatok részét képezi), és további [2–5] millió EUR nagyságú összeget az alkalmazandó környezetvédelmi és tervezési jogszabályban előírt intézkedések elfogadásának költségeként. 2001-től végrehajtották az első építési intézkedéseket (a bunkerek lebontása, a szennyvízkezelő telepek infrastruktúrája stb.), hogy előkészítsék a repülőtér használatra.

#### 2.2.2. Az EEL GmbH és az FN GmbH gazdasági fejlődése

- (30) Az EEL GmbH közvetlenül az 1999. évi létrehozását követően egy lízingszerződéssel átvette a repülőtéri ingatlan kezelését. Az első fejlesztési és építési intézkedéseket 2000 és 2001 között hajtották végre.
- (31) Miután a düsseldorfi Bezirksregierung engedélyezte az FN GmbH-nak, hogy a német repülésügyi törvénynek megfelelően polgári repülőtérrel üzemeltessen és az ANH magánbefektetői csoport 2001. július 1-jén megvásárolta az FN GmbH-t, az ANH csoport megtérítette az EEL GmbH részéről a repülőtéri infrastruktúra kezelésével, többek között bizonyos átalakítási munkálatokkal kapcsolatban felmerült költségeket.
- (32) 2002 folyamán az EEL GmbH átadta a repülőtéri infrastruktúra kezelését az FN GmbH-nak. Az FN GmbH 2002-ben 0,3 millió EUR veszteséget termelt. Az EEL GmbH 2003-tól már nem lát el a repülőtéri ingatlan kezelésével kapcsolatos feladatokat. A klevei körzet és a weezei önkormányzat ennek ellenére nem számolta fel az EEL GmbH-t 2003-ban.

<sup>(7)</sup> Az érdekeltek több mint 1 000 panaszt nyújtottak be az FN GmbH-nak adott működési engedély vonatkozásában a repülőtér üzemeltetésének megkezdése előtt, amelyre ennek megfelelően csak 2003. május 1-jén került sor. 2006-ban jogi úton ismét megtámadták a működési engedélyt, ami jogbizonytalansághoz vezetett a repülőtér üzemeltetését illetően. 2007. február 1-jéig tartott az ügy rendezése, ekkor a Bundesverwaltungsgericht engedélyezte a repülőjáratok üzemeltetését a repülőtéren. A regionális hatóságok 2009. május 1-jén módosították a működési engedélyt, és ezzel teljes mértékben teljesültek a jogszabályi rendelkezések.

- (33) Az FN GmbH kezdetben pénzügyi veszteségeket halmozott fel, mielőtt nyereséggé vált, ahogy az alábbi táblázatban látható:

2. táblázat

**Éves eredmények és EBITDA (2003–2011)**

(ezer EUR)

Év	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Éves nyereség	- 6 960	- 8 336	- 7 914	- 4 822	663	707	426	34
EBITDA	- 4 805	- 4 718	- 4 399	- 1 172	4 372	5 508	6 108	6 286

Forrás: Németország.

**3. A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK ÉS A HÁTTERÜK ISMERTETÉSE****3.1. Első intézkedés: Az EEL GmbH által az FN GmbH-nak nyújtott hitelek**

- (34) 2003 elején az FN GmbH pénzügyi nehézségekkel küzdött, amelyek veszélyeztették a kereskedelmi járatok (2003. május 1-jére tervezett) beindítását, és ezzel a repülőtér átalakítási és fejlesztési projektjének egészét. Az EEL GmbH állami tulajdonosai ezért a vállalkozásuk tevékenységeinek folytatása mellett döntöttek. 2003. április 11-én az EEL GmbH [11–20] millió EUR értékben, az alapkamatlábnál [1–5] %-kal nagyobb kamatláb mellett először nyújtott hitelt (a továbbiakban: első hitel) az FN GmbH-nak. Németország szerint a hitel esetében alkalmazott alapkamat a német polgári törvénykönyv (*Bürgerliches Gesetzbuch*, BGB) 247. cikkének megfelelően alkalmazott szokásos kamatláb volt, amelynek mértéke az adott napon 1,97 % volt <sup>(8)</sup>. A hitel futamideje 2005. június 30-án járt le. Fedezetként a hitel összegének megfelelően [11–20] millió EUR nagyságú telekadósságot (*Grundschuld*) állapítottak meg a repülőtéri ingatlanra és az épületekre az EEL GmbH javára. Emellett évi [15–23] % nagyságú kamatot számítanak fel, amennyiben nemfizetés esetén igénybe kell venni a fedezetet. Ezen felül [...] személyes garanciát vállalt a hitelre (*selbstschuldnerische Bürgschaft*) [5–15] millió EUR maximális összegig. Németország nem szolgált részletekkel a személyes garancia nagyságát illetően. Ezt a személyes garanciát 2003. június 8-án felváltotta a(z) [...] által [5–15] millió EUR összegben nyújtott személyes garancia. Ezen túlmenően az FN GmbH magánrészvényesei felajánlották biztosítékként az ANH GmbH-nak az FN GmbH tőkéjében való részesedését ([20–30] millió EUR becsült értékben) és az Airport Network B.V.-nek az ANH GmbH tőkéjében való részesedését. Németország nem szolgált teljes körű tájékoztatással a fedezet nagyságát illetően.
- (35) Németország szerint az EEL GmbH állami tulajdonosai ezzel a hitellel áthidaló finanszírozást kívántak nyújtani az FN GmbH-nak, hogy fedezzék az operatív likviditási hiányt, és lehetővé tegyék a repülőtér üzemeltetésének időben történő megkezdéséhez szükséges eszközök beszerzését és használatát.
- (36) 2003-ban megkezdődött a repülőtér üzemeltetése, és az FN GmbH 7 millió EUR veszteséget termelt. Mindössze egy évvel azt követően, hogy a repülőtér megkezdte a kereskedelmi járatok indítását, azaz 2004-ben, a repülőtér használat legfontosabb légitársaság, a holland V-Bird fizetésképtelenség miatt beszüntette a működését. Tekintettel az FN GmbH ebből fakadó pénzügyi problémáira, az EEL GmbH 2004 folyamán további hiteleket nyújtott az FN GmbH-nak:
- a) 2004. június 17-én az EEL GmbH egy második hitelt (a továbbiakban: második hitel) nyújtott az FN GmbH-nak [2–5] millió EUR összegben, ugyanolyan futamidővel, mint a 2003. évi első hitelt nyújtotta (azaz 2005. június 30-ig). Az alkalmazandó alapkamatlábnál [1–5] %-kal nagyobb kamatlábat állapítottak meg.

<sup>(8)</sup> Az alapkamat minden év január 1-jén és július 1-jén annyi százalékponttal változik, amennyivel a referencia-kamatláb az alapkamat utolsó változása óta emelkedett vagy csökkent. A referencia-kamatláb az Európai Központi Bank legutolsó irányadó refinanszírozási művelete esetén alkalmazott kamatláb az adott hat hónapos időszak első naptári napját megelőzően. A Deutsche Bundesbank január 1-jét és július 1-jét követően indokolatlan késedelem nélkül bejelenti a Szövetségi Közlönyben a hatályos alapkamatlábát.

Németország szerint az alkalmazott alapkamatláb a BGB 247. cikkében meghatározott, az adott napon érvényes kamatláb volt, azaz 1,14 %. Fedezetként a hitel összegének megfelelően [2–5] millió EUR összegű telekadósságot (*Grundschuld*) állapítottak meg a repülőtéri telekre és épületekre az EEL GmbH javára. Emellett évi [15–23] % nagyságú kamatot számítanak fel, amennyiben nemfizetés esetén igénybe kell venni a fedezetet. Ezen túlmenően fedezetként felajánlották az Airport Network B.V. részesedését az ANH GmbH tőkéjében, illetve az ANH GmbH részesedését az FN GmbH tőkéjében. Németország nem szolgált teljes körű tájékoztatással a fedezet nagyságát illetően.

- b) Egy hónappal később, 2004. július 28-án az EEL GmbH egy [2–5] millió EUR nagyságú harmadik hitelt (a továbbiakban: harmadik hitel) nyújtott az FN GmbH-nak. A harmadik hitel futamideje 2007. december 31-én járt le, és az alkalmazandó alapkamatláb [3–8] %-kal nagyobb kamatlábat határozta meg. Németország szerint az alkalmazott alapkamatláb a BGB 247. cikkében meghatározott, az adott napon érvényes kamatláb volt, azaz 1,13 %. Fedezetként a hitel összegének megfelelően [2–5] millió EUR nagyságú telekadósságot (*Grundschuld*) állapítottak meg a repülőtéri telekre és épületekre az EEL GmbH javára. Emellett évi [15–23] % nagyságú kamatot számítanak fel, amennyiben nemfizetés esetén igénybe kell venni a fedezetet<sup>(9)</sup>. Ezen túlmenően fedezetként felajánlották az Airport Network B.V. részesedését az ANH GmbH tőkéjében, illetve az ANH GmbH részesedését az FN GmbH tőkéjében. Továbbá felajánlották fedezetül az FN GmbH-t. Németország nem szolgált teljes körű tájékoztatással a fedezet nagyságát illetően.
- (37) Az FN GmbH csak 2004-ben összességében [4–10] millió EUR nagyságú hitelt kapott az EEL GmbH-től (a vizsgálat tárgyát képező, a klevei körzet által közvetlenül hozott második intézkedéssorozaton felül, lásd a 3.2. szakaszt). Németország szerint ezeket a hiteleket nem az üzemeltetés költségeire, hanem a korábbi katonai repülőtér fejlesztésére és átalakítására nyújtották.
- (38) 2004 végén az FN GmbH ismét veszteséget termelt, ezúttal 8,3 millió EUR nagyságban. Úgy tűnt, hogy az FN GmbH-nak ismét további likviditásra van szüksége. Az EEL GmbH által nyújtott első és második (összesen [10–20] millió EUR nagyságú) hitel visszafizetése 2005. június 30-án volt esedékes. Az FN GmbH ekkor már részben visszafizette a korábbi hitelek kamatait. Németország szerint az FN GmbH által 2002–2006 között termelt veszteséget azonban a magántulajdonosok viselték.
- (39) Ebben az összefüggésben az EEL GmbH 2005. július 1-jén egy negyedik hitelt (a továbbiakban: negyedik hitel) nyújtott az FN GmbH-nak, ezúttal [4–10] millió EUR összegben, 2010. december 31-én lejáró futamidővel. A hitelmegállapodás (1) bekezdésének 2. pontja előírta, hogy a hitel csak beruházási célokra használható fel. Emellett a (2) bekezdés előírta, hogy az FN GmbH (és kérés esetén az EEL GmbH) ellenőrizze, hogy a számlák szorosan kapcsolódnak a repülőtér kiépítéséhez, illetve az EEL GmbH (és nem az FN GmbH) fizeti a hitelből a számlákat. Emellett a (kamatok nélkül) összesen [15–30] millió EUR összegű első, második és harmadik hitel visszafizetését átütemezték (a továbbiakban: első meghosszabbítás). A hitelek futamidejét harmonizálták, és 2010. december 31-ig meghosszabbították. Valamennyi hitel esetében rögzített, [1–5] % nagyságú, 2005. július 1-től érvényes kamatlábat állapítottak meg. Az első, második és harmadik hitel kamatlába így csökkent. Fedezetként telekadósságot (*Grundschuld*) állapítottak meg a repülőtéri ingatlanra és az épületekre az EEL GmbH javára a negyedik hitel nagyságának megfelelő összegben ([4–10] millió EUR) az első, második és harmadik hitel esetében felajánlott korábbi biztosítékok meghosszabbítása mellett (amelyen felül évi [15–23] % nagyságú kamatot számítanak fel, amennyiben nemfizetés esetén igénybe kell venni a fedezetet). Emellett az EEL GmbH valamennyi hitellel kapcsolatos valamennyi követelésének biztosítása céljából [...] 2005. július 1-jén személyes garanciát vállalt (*selbstschuldnerische Bürgschaft*) [20–30] millió EUR maximális összegben (plusz a kamat és a kamatos kamat). Ez a garancia meghosszabbította a(z) [...] által az első hitel vonatkozásában 2003. június 8-án nyújtott előző garanciát. Végezetül fedezetül felajánlották az Airport Network B.V. részesedését az ANH GmbH tőkéjében, illetve az ANH GmbH részesedését az FN GmbH tőkéjében. Németország nem szolgált teljes körű tájékoztatással a fedezet nagyságát illetően.
- (40) Ezen túlmenően az EEL GmbH és az FN GmbH megállapodott, hogy az FN GmbH-nak legkésőbb a futamidő lejártán napján, azaz 2010. december 31-én kamatot kell fizetnie, és amennyiben az FN GmbH ezen dátumot megelőzően eléri a megtérülési szintet és nyereségesé válik, köteles elkezdni kamatot fizetni attól a naptól kezdve, amikor megszűnik veszteséges lenni. Az első három hitel esetén a 2005. július 1-jei hitelmegállapodással való harmonizációjukig alkalmazandó kamatlábak vonatkozásában a 2010. november 29-i meghosszabbítási szerződés (*Darlehensverlängerungsvertrag*) 5. cikke (5.4.) megemlíti, hogy nemfizetés esetén mind a négy hitelt illetően évi [15–23] % nagyságú kamatot számítanak fel<sup>(10)</sup>.

<sup>(9)</sup> A hitel összege és a telekadósság közötti, [1–3] millió EUR nagyságú különbözet abból ered, hogy az FN GmbH és az EEL GmbH 2004. július 14-én áthidaló hitelmegállapodást kötött, amelyhez [1–3] millió EUR nagyságú telekadósság járult. Ezt az áthidaló szerződést végül felváltotta a 2004. július 27-i harmadik hitelmegállapodás, de a telekadósságot nem érvénytelenítették, és továbbra is érvényben maradt, így a harmadik hitelmegállapodáshoz már csak [1–5] millió EUR nagyságú fedezetre volt szükség.

<sup>(10)</sup> Egyik szerződésben sem szerepelnek késedelmi kamatra vonatkozó specifikus rendelkezések, mert a késedelmi kamatról a BGB 288. cikke rendelkezik, amely így valamennyi hitelmegállapodásra vonatkozik.

- (41) Németország elmondta, hogy az EEL GmbH beleegyezett a hitelminősítése rontásába (*Rangrücktrittserklärung*) a fedezetként szolgáló telekadósságokhoz való 2009. március és 2010. december 31. közötti hozzáférés vonatkozásában, hogy az FN GmbH rövid lejáratú hitelt vehessen fel a(z) [bank]-tól (lásd a (73) preambulumbekendést).
- (42) Az FN GmbH 2007-ben nyereséges lett. Az FN GmbH ennek ellenére, illetve a korábbi szerződéses megállapodások ellenére sem kezdte el visszafizetni sem a hiteleket, sem a kamatokat. 2010. december 31-én, azaz a felek által a szerződésben megállapított futamidő lejártakor az FN GmbH [20–30] millió EUR nagyságú hitelösszeggel, valamint [7–10] millió EUR nagyságú kamattal, azaz összesen [24–40] millió EUR nagyságú összeggel tartozott az EEL GmbH-nak. Az EEL GmbH másodszer is beleegyezett, hogy meghosszabbítja mind a négy hitel és a felhalmozódott kamatok visszafizetését (második meghosszabbítás). 2010. november 29-én az FN GmbH és az EEL GmbH aláírt egy ötödik hitelmegállapodást, és így valamennyi hitel futamidejét meghosszabbították 2016. december 31-ig.
- (43) A hitelek második meghosszabbításakor a kamatlábat évi [1–5] %-ban határozták meg. Németország elmondta, hogy a 2010. november 29-i hitelmegállapodás esetében megállapított kamatlábat úgy állapították meg, hogy az 1,24 % nagyságú referencia-kamatlábbal hozzáadtak [...] bázispontot. <sup>(1)</sup> Az EEL GmbH és az FN GmbH megállapodott, hogy a 2010. december 31-ig esedékes kamatokat hozzáadják a hitel tőkeösszegéhez, amely így [24–40] millió EUR-ra emelkedik. Emellett az FN GmbH köteles negyedévenként kamatot fizetni, és az első kamatfizetés 2011 első negyedévének végén lesz esedékes.
- (44) Az alábbi táblázat összefoglalja a vizsgálat tárgyát képező öt hitelmegállapodás főbb jellemzőit:

## 3. táblázat

## Az EEL GmbH által az FN GmbH javára hozott állami támogatási intézkedések áttekintése

Nagyság Millió EUR	A hitelmegállapodás dátuma	Kamatláb	Futamidő/a hitel meghosszabbítása	Fedezet	A finanszírozás módja (EEL)
[11-20]	2003.4.11.	[1–5] % az alapkamaton (1,97 %) felül.	Az első futamidő lejárt: 2005.6.30., meghosszabbítva először 2010.12.31-ig, majd másodjára 2016.12.31-ig	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Telekre és épületekre terhelt adósság (<i>Grundschulden</i>)</li> <li>— [...] által nyújtott személyes garancia (<i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i>)</li> <li>— Az ANH GmbH-ban és az FN GmbH-ban való részesedés felajánlása</li> </ul>	A klevei körzet által nyújtott hitel: ([5–15] millió EUR, [1–5] % nagyságú kamatláb mellett; [2–5] millió EUR nagyságú hitel a(z) [bank]-tól (az állami garanciát nyújtotta: a weezei önkormányzat). A [2–5] millió EUR nagyságú hitelt 2005.6.30-án konvertálták, és a(z) [bank] lépett fel új hitelezőként.
[2-5]	2004.6.17.	[1–5] % az alapkamaton (1,14 %) felül.	Az első futamidő lejárt: 2005.6.30., meghosszabbítva először 2010.12.31-ig, majd másodjára 2016.12.31-ig.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Telekre és épületekre terhelt adósság (<i>Grundschulden</i>)</li> <li>— Az ANH GmbH-ban és az FN GmbH-ban való részesedés</li> </ul>	A klevei körzet által az EEL GmbH-nak nyújtott hitel ( <i>Kassenkredite</i> )
[2-5]	2004.7.28.	[3–8] % az alapkamaton (1,13 %) felül.	Az első futamidő lejárt: 2007.12.31., meghosszabbítva először 2010.12.31-ig, majd másodjára 2016.12.31-ig.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Telekre és épületekre terhelt adósság (<i>Grundschulden</i>)</li> <li>— Az ANH GmbH-ban és az FN GmbH-ban való részesedés</li> <li>— Az FN GmbH felajánlása</li> </ul>	A klevei körzet által az EEL GmbH-nak nyújtott hitel ( <i>Kassenkredite</i> ). A klevei körzet és a weezei önkormányzat [0,4–1] millió EUR nagyságú tőkét injektál az EEL GmbH-ba.

<sup>(1)</sup> [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/reference\\_rates.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html)



Nagyság Millió EUR	A hitelmegállapodás dátuma	Kamatláb	Futamidő/a hitel meghosszabbítása	Fedezet	A finanszírozás módja (EEL)
[4–10]	2005.7.1.	[1-5] %	Az első futamidő lejárt: 2010.12.31., meghosszabbítva 2016.12.31-ig.	— Telekre és épületekre terhelt adósság ( <i>Grundschulden</i> ) — Személyes garancia [...] által ( <i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i> ). Az ANH GmbH-ban és az FN GmbH-ban való részesedés	A klevei körzet és a weezei önkormányzat [0,4–1] millió EUR nagyságú tőkét injektál az EEL GmbH-ba.
[24–40] (azaz [20–30], mind a négy hitel összege), valamint az elhatárolt kamat (azaz [4–10]).	2010.11.29.	[1-5] %	2016.12.31.	— Telekre és épületekre terhelt adósság ( <i>Grundschulden</i> ) — Személyes garancia [...] által ( <i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i> ) — Az ANH GmbH-ban és az FN GmbH-ban való részesedés	A kleve-i körzet által az EEL-nek nyújtott valamennyi korábbi hitel ( <i>Kassenkredite</i> ) és a(z) [bank] által nyújtott hitel meghosszabbítása, feltehetőleg a weezei önkormányzat által továbbra is nyújtott állami garanciával.

- (45) 2011 első negyedévének végén az FN GmbH ismét nem volt abban a helyzetben, hogy kifizesse az első kamatot, ahogy abban 2010. november 29-én a hitelmegállapodások meghosszabbítása (*Darlehensverlängerungsvertrag*) kapcsán megállapodtak. A klevei körzet elfogadta az FN GmbH részvényesének ajánlatát, miszerint 2011 márciusában FN GmbH részvényeket kap egy hitel-tőke konverzió keretében a kamat és a tőke folytatólagos késedelmes megfizetése miatt <sup>(12)</sup>. Ezt a hitel-tőke konverziót jogilag azonban csak 2012 végén írták alá. A klevei körzet jelenleg az FN GmbH részvénytőkéjének 1,88 %-át birtokolja <sup>(13)</sup>.

### 3.2. Második intézkedés: Az Észak-Rajna-Vesztfáliától kapott támogatás

- (46) 2002. október 15-én az FN GmbH 3,525 millió EUR állami támogatást kapott Észak-Rajna-Vesztfáliától az alábbi költségek 50 %-ának fedezése céljából: az előtér és az üzemanyag-töltő-terület, a kifutók szélesítése és a meglévő előterek rehabilitációja, a precíziós megközelítést szolgáló világításrendszer, a futópálya szegélyfényei, a felszállást segítő fények és a futópályai fényei.
- (47) E támogatás jogalapja az észak-rajna-vesztfáliai Közlekedési, Energiaügyi és Területrendezési Minisztériumnak az észak-rajna-vesztfáliai repülőterek építésére és felújítására irányuló intézkedések (infrastrukturális beruházások) állami támogatásáról szóló rendelete (*Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen RdErl. – MBL.NRW.1993 S. 617*) (a továbbiakban: az 1993. évi rendelet) volt. Ezeket az iránymutatásokat később felváltották a VA 5 – 10 – 60/195. referenciaszámú, 2002. november 25-i <sup>(14)</sup> iránymutatások, amelyek 2003. január 1. és 2008. január 1. között voltak hatályban.
- (48) Az 1993. évi rendelet rendelkezett egyes olyan repülőtéri infrastrukturális elemek beruházási költségeinek fedezésére szolgáló pénzügyi támogatás nyújtásáról, mint például a futópályák, gurulóutak, előterek, biztonsági sávok, légi irányítási infrastruktúra (torony, radar, optikai riasztási rendszerek), navigációs fények, optikai leszállássegítő eszközök, magas épületek (terminálok, hangárok stb.), parkolók, kerítések, repülésbiztonsági, logisztikai és ártalmatlanítási infrastruktúra, zajvédelem, tűzvédelem, téli és mentőszolgálatok, valamint a területmegőrzési és környezetvédelmi kompenzációs intézkedések beruházási költségei. Az 1993. évi rendelettel Észak-Rajna-Vesztfália a fent említett repülőtéri infrastrukturális elemek elszámolható költségeinek legfeljebb 40 %-ához

<sup>(12)</sup> A 2011. március 31-én kötött megállapodás értelmében a részvényeket 2011. december 31-én átadták az EEL GmbH-nak. A részvényeket végül átadták a klevei körzetnek.

<sup>(13)</sup> Ez a határozat nem foglalkozik ezzel a hitel-tőke konverzióval és egyéb olyan intézkedésekkel, amelyeket Németország 2011-től esetleg az FN GmbH javára hozott.

<sup>(14)</sup> [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=1&gld\\_nr=9&ugl\\_nr=96&bes\\_id=1284&val=1284&ver=7&sg=&aufgehoben=N&menu=1](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=96&bes_id=1284&val=1284&ver=7&sg=&aufgehoben=N&menu=1)

nyújtott támogatást. A nemzetközi és a regionális repülőterek az elszámolható költségek legfeljebb 65 %-ának megfelelő támogatásban részesülhetnek. A parkolók, a kerítések és a repülésbiztonsági infrastruktúra esetében az elszámolható költségek legfeljebb 80 %-a támogatható a repülőtér által leadott igénylést követően.

### 3.3. Harmadik intézkedés: A repülőtéri ingatlan akvizíciójával kapcsolatban a klevei körzet által közvetlenül az FN GmbH részére nyújtott támogatás

- (49) Ahogy a (28) preambulumbekzdésben olvasható, a német szövetségi kormány 2002. március 14-én [5–15] millió EUR nagyságú összegért eladta a repülőtéri ingatlant az FN GmbH-nak. Ugyanezen a napon a klevei körzet megállapodást írt alá az FN GmbH-val a repülőtéri ingatlan akvizíciós költségeinek részleges áthidaló finanszírozásáról. Az áthidaló finanszírozás kamatmentes hitel jelentett, a repülőtéri ingatlannal teljes mértékben fedezve (így értéke a hitel nyújtásának napján [5–15] millió EUR volt). Megállapodtak, hogy ebből a [5–15] millió EUR nagyságú összegből a klevei körzet [4–10] millió EUR nagyságú összeget előfinanszíroz. Az Airport Network B.V.-nek, az ANH GmbH anyavállalatának 2003. december 30-ig kellett visszafizetnie ennek a kamatmentes hitelnek az első, [2–5] millió EUR nagyságú részletét a klevei körzetnek (amit meg is tett). A második, [2–5] millió EUR nagyságú részlet öt évvel a repülőtér üzemeltetésének megkezdését követően volt esedékes, legkésőbb 2007. december 31-ig, kivéve, ha teljesül a klevei körzet és az FN GmbH közötti megállapodás munkahely-teremtési kikötése (350 munkahely).
- (50) 2004. július 8-án a klevei körzet úgy határozott, hogy az FN GmbH-nak nem kell visszafizetnie a második, [2–5] millió EUR nagyságú részletet, mert már több mint 350 munkahelyet létrehozott.

### 3.4. Negyedik intézkedés: Az EEL GmbH-nak nyújtott állami támogatás

- (51) Ahhoz, hogy hitelt nyújthasson az FN GmbH-nak, az EEL GmbH-nak is refinanszírozásra volt szüksége. Az EEL GmbH refinanszírozta magát az alábbi hitelek révén:
- a) egy [5–15] millió EUR és egy [2–5] millió EUR nagyságú hitel évi [1–5] % nagyságú kamatláb mellett, 2005. június 30-án lejáró futamidővel. Ezt a két hitelt a klevei körzet nyújtotta 2003. április 11-én, illetve 2004. június 16-án;
- b) egy [1–5] millió EUR nagyságú hitel évi [2–5] % kamatláb mellett, 2007. december 30-án lejáró futamidővel. Ezt a hitelt a klevei körzet nyújtotta 2004. július 28-án <sup>(15)</sup>.
- (52) 2005 júliusában a részvényesek átalakították az EEL GmbH tőkeszerkezetét, és egy [5–15] millió EUR nagyságú tőkeinjekció, illetve egy [1–4] millió EUR nagyságú hitel-tőke konverzió mellett határoztak, amely [3–13] millió EUR nagyságú összegre csökkentette az első hitel összegét. Az EEL GmbH visszafizette a [2–5] millió EUR nagyságú második hitelt. Végezetül a [3–13] millió EUR és a [2–5] millió EUR értékű hitelmegállapodásokat 2010. december 31-ig meghosszabbították. A kamatlábat 2005. július 1-jén [3–8] %-ban, majd 2005. november 1-jétől [3–8] %-ban állapították meg. 2010. november 29-én ezt a két hitelt ismét meghosszabbították, ezúttal 2016. december 31-ig, [3–8] % nagyságú kamatláb mellett.
- (53) A kleve-i körzet továbbá 2006-ban ([1–5] millió EUR) és 2007-ben ([2–6] millió EUR) tőkét injektált az EEL GmbH-ba. Ezek az összegek tőketartalékként lettek elkönyvelve, és 2016 végén, a hitelek visszafizetésével egyidejűleg esedékes a visszafizetésük. A két állami részvényes összesen [24–40] millió EUR nagyságú összeget bocsátott az EEL GmbH rendelkezésére ([15–25] millió EUR nagyságú összeget tőkeinjekció formájában, ideértve a hitel-tőke konverziót és egy [10–20] millió EUR nagyságú összeget hitel formájában).
- (54) Ezzel párhuzamosan az EEL GmbH 2003. május 2-án [2–5] millió EUR nagyságú hitelt kapott a magántulajdonban lévő [bank]-tól. A hitel futamideje 2005. június 30-án járt le, a kamatláb mértékét [1–5] %-ban határozták meg. A weezei önkormányzat 100 %-os állami garanciát vállalt erre a hitelre az EEL GmbH és a(z) [bank] javára. 2005. június 30-án ezt a hitelt konvertálták, és az állami tulajdonban lévő [bank] (a(z) [bank] leányvállalata) lépett elő hitelezővé a(z) [bank] helyett. A futamidőt először [1–5] % nagyságú kamatláb mellett meghosszabbították 2010. december 30-ig, majd másodszer [1–5] % nagyságú kamatláb mellett 2016. december 31-ig.

<sup>(15)</sup> Ez azt jelenti, hogy amikor az EEL GmbH meghosszabbította az FN GmbH-nak nyújtott hiteleket, ennek megfelelően a klevei körzet által, illetve a(z) [bank] által az EEL GmbH-nak nyújtott [1–5] millió EUR nagyságú hitel futamideje is meghosszabbodott.

#### 4. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

##### 4.1. Első intézkedés: Az EEL GmbH által az FN GmbH-nak nyújtott hitelek

- (55) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kifejezésre juttatja a kétségeit azzal kapcsolatban, hogy az EEL GmbH által az FN GmbH-nak nyújtott hitelek piaci feltételek mellett biztosították és hosszabbították meg. A Bizottság először megállapítja, hogy Németország nem bocsátotta rendelkezésre a hitel igénybe vevőjének hiteltörténetét, illetve értékelését. A Bizottság emellett nem tudja kizárni, hogy az FN GmbH nehéz pénzügyi helyzetben lévő vállalkozás volt. A Bizottság arra is rámutat, hogy Németország nem adott magyarázatot az egyes hitelek vagy a kapott fedezet esetében alkalmazott kamatlábakkal kapcsolatban. A Bizottság azt is megállapítja, hogy nem érkezett magyarázat arra, hogy a hitel nyújtója (amely állami tulajdonban van) miért egyezett többször is bele a hitelek visszafizetésének elhalasztásába, minden alkalommal meghosszabbítva a futamidejüket, és miért nem érvényesítette eddig a hitelösszeg és az esedékes kamatok visszafizetése iránti követelését.
- (56) Ilyen megfontolások alapján a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviseli, hogy az FN GmbH-nak nyújtott hitelek biztosításával és meghosszabbításával az EEL GmbH nem piacgazdasági befektetőként vagy piaci hitelezőként járt el. Mivel úgy tűnik, hogy az FN GmbH egész idő alatt nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt, amely legalább 2010 végéig nem tudott támogatást szerezni a kereskedelmi bankoktól, a Bizottság azon az előzetes állásponton van, hogy a hitelek teljes összege és a ki nem fizetett kamatok állami támogatásnak minősülnek.
- (57) Mivel ezek az intézkedések a Bizottság értesítése nélkül léptek hatályba, a Bizottság átmenetileg arra a következtetésre jutott, hogy jogellenes állami támogatásnak minősülnek.
- (58) A Bizottság végezetül kétségbe vonja a szóban forgó megállapodások belső piaccal való összeegyeztethetőségét, amennyiben az intézkedések állami támogatásnak minősülnek, különösen a megmentéshez és szerkezetátalakításhoz nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatásban megállapított szabályok figyelembevételével <sup>(16)</sup>.

##### 4.2. Második intézkedés: Az Észak-Rajna–Vesztfália által az FN GmbH-nak nyújtott támogatás

- (59) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megállapítja, hogy az Észak-Rajna–Vesztfália által az FN GmbH-nak nyújtott támogatás szelektív intézkedés volt, mivel a tartománynak nem az összes repülőtere volt jogosult ilyen támogatásra. Mivel a támogatás állami forrásokból származott és beruházási támogatásként előnyhöz juttatta a repülőteret, nem zárható ki, hogy állami támogatásnak minősül.
- (60) Mivel ezek az intézkedések a Bizottság értesítése nélkül léptek hatályba, a Bizottság átmenetileg arra a következtetésre jutott, hogy jogellenes állami támogatásnak minősülnek.
- (61) A Bizottság végezetül kétségbe vonja a szóban forgó intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségét, amennyiben az intézkedés állami támogatásnak minősül, különösen a megmentéshez és szerkezetátalakításhoz nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatásban megállapított szabályok figyelembevételével <sup>(17)</sup>.

##### 4.3. Harmadik intézkedés: A klevei körzet által az FN GmbH-nak nyújtott közvetlen támogatás

- (62) A klevei körzet által az FN GmbH-nak nyújtott közvetlen támogatás tekintetében a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviseli, hogy egyetlen piaci befektető sem nyújtott volna ilyen támogatást ellentételezés nélkül. A Bizottság továbbá kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy egy piacgazdasági befektető a régióbeli munkahelyteremtési megfontolások alapján hajlandó lenne-e részben elengedni a követelése visszafizetését.
- (63) Mivel ezek az intézkedések a Bizottság értesítése nélkül léptek hatályba, a Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy jogellenes állami támogatásnak minősülnek.
- (64) A Bizottság végezetül kétségbe vonja a szóban forgó intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségét, amennyiben az intézkedés állami támogatásnak minősül, különösen a megmentéshez és szerkezetátalakításhoz nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatásban megállapított szabályok figyelembevételével <sup>(17)</sup>.

<sup>(16)</sup> A Közösség iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.).

<sup>(17)</sup> Lásd a 16. lábjegyzetet.

#### 4.4. Negyedik intézkedés: Tőkeinjekciók és hitelek az EEL GmbH javára

- (65) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kifejezésre juttatja a kétségeit azzal kapcsolatban, hogy az állami részvényesei által az EEL GmbH-nak nyújtott támogatást piaci feltételek mellett biztosították és hosszabbították meg.
- (66) Mivel ezek az intézkedések a Bizottság értesítése nélkül léptek hatályba, a Bizottság átmenetileg arra a következtetésre jutott, hogy jogellenes állami támogatásnak minősülnek.
- (67) A Bizottság végezetül kétségbe vonja a szóban forgó intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségét, amennyiben ezek az intézkedések állami támogatásnak minősülnek.

### 5. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

#### 5.1. Általános észrevételek

##### 5.1.1. A projekt háttere

- (68) Németország emlékeztet a projektnek a 2.1. és 2.2. szakaszban leírt hátterére. Az *Euroregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe* alapköve egy magántulajdonban lévő és a magánszféra által üzemeltetett polgári repülőtér létrehozása a korábbi katonai repülőtér helyén.
- (69) Németország azt állítja, hogy külső tényezők akadályozták az utasforgalom növekedését. Először, a V-Bird (amelynek fő bázisa Niederrhein-Weeze volt) 2004 októberében bekövetkezett csődje okozott jelentős visszaesést az utasforgalomban, amelyet a Ryanair és a Hapagfly további járatai nem tudtak teljes mértékben ellensúlyozni egészen 2008-ig, amikor a forgalom elérte a 2004. évi szintet. Másodszor, a nemzeti bíróságok előtt tárgyalt perek ismételt jogbizonytalanságot okoztak a légitársaságok számára<sup>(18)</sup>, és előre nem látható többletköltséget jelentettek az FN GmbH számára. Mielőtt 2009-ben megszerezhetné volna a végleges működési engedélyt, az FN GmbH a folyamatban lévő perek miatt nem tudta végrehajtani a stratégiáját, és peren kívüli megegyezést választott. A sikeres végkifejlet azonban azt jelentette, hogy az FN GmbH-nak [5–10] millió EUR nagyságú kártérítést kellett fizetnie a perekben részt vevő feleknek. Harmadszor, 2010-ben az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörése miatt bekövetkezett légi közlekedési fennakadás károsan hatott a légi közlekedésre. Negyedszer, Németország megállapítja, hogy 2010 szeptemberében bevezette az utasadót, ami aláásta Niederrhein-Weeze versenyképességét más, az adó alól mentes európai repülőterekkel szemben. Németország szerint ennek következtében a Ryanair csökkentette a Niederrhein-Weeze-ből induló járatai számát, így az utasforgalom 2011-ben és 2012-ben is csökkent.
- (70) Németország azt állítja, hogy ezen kedvezőtlen, az FN GmbH-n, az EEL GmbH-n, illetve a részvényeseiken kívül álló okokból bekövetkezett események ellenére a projekt sikeréről tanúskodik, hogy a vizsgált időszakban folyamatosan nőtt a forgalom (lásd a (18) preambulumbekendést; a forgalom (2011 kivételével) elérte vagy akár meg is haladta a különböző szakértői tanulmányok által előrejelzett forgalmat). Németország emellett rámutat, hogy az FN GmbH a nem a légi forgalommal összefüggő tevékenységéből származó bevételek növelésére is képes volt, és nőtt a nyereségessége.

##### 5.1.2. A repülőtér magánfinanszírozásának logikája

- (71) Németország rámutat, hogy a Niederrhein-Weeze repülőtér „sikertörténet”, hiszen már nemcsak Észak-Rajna-Vesztfália harmadik legnagyobb repülőtere, hanem a piaci áron értékesített privatizált infrastruktúra egyedülálló példája. Németország hozzáteszi, hogy a repülőtéri beruházásokat mindig nagyon magas szinten tartották. 2002 és 2011 között az FN GmbH teljes beruházásának értéke [60–90] millió EUR volt, amelyből [20–30] millió EUR nagyságú összeget a kereskedelmi épületek fejlesztésére, [10–20] millió EUR nagyságú összeget a légi forgalommal és az előtérrel összefüggő létesítményekre, és [5–10] millió EUR nagyságú összeget az induló és bővítési projektekre fordítottak. Németország azt állítja, hogy az FN GmbH a privatizációja óta folyamatosan támaszkodhatott az alábbi magánforrásokra, hogy finanszírozza ezeket a jelentős beruházásokat: i. a részvényesektől származó hitelek és tőkeinjekciók, ii. a kereskedelmi bankok által nyújtott hitelek, és iii. az FN GmbH saját működési nyeresége.
- (72) A többségi részvényes által nyújtott támogatást illetően Németország úgy véli, hogy az ANH GmbH és a saját részvényesei újra és újra támogatták a leányvállalatukat, az FN GmbH-t, hogy fedezzék a kezdeti működési

<sup>(18)</sup> Lásd a 7. lábjegyzetet.

veszteségeit és a repülőtéri infrastruktúrát érintő beruházásait. Ez a támogatás tőkeinjekciók és hitelek formájában valósult meg, amelyért cserébe a többségi részvényes elfogadta a hitelminősítése rontását (*Rangrücktrittklärung*). A többségi részvényes a követelést ezáltal tőkévé alakította, amely ezután nem képezte a felszámolási vagyron részét. Ugyanakkor Németország megállapítja, hogy a magánrészvényesek egy ilyen költséges beruházás esetén nem tudták volna viselni a teljes pénzügyi terhet, és további finanszírozási forrásokra volt szükség, amelyeket piaci feltételek mellett csak a hatóságok tudtak biztosítani. Ezt a külső támogatást már a 2003. évi üzleti tervben is számításba vették (lásd a (95) preambulumbekendést).

- (73) A kereskedelmi bankok által nyújtott hitelek tekintetében Németország azt állítja, hogy az FN GmbH a kereskedelmi sikerének köszönhetően nagyon gyorsan tudott hitelt szerezni a kereskedelmi bankoktól. Németország szerint a bankokhoz való hozzáférés bizonyította a magánfinanszírozáson alapuló üzleti modell fenntarthatóságát. 2009 első felében az FN GmbH-nak lehetősége nyílt aláírni egy [0–10] millió EUR értékű beruházási hitelre vonatkozó hitelmegállapodást a(z) [bank]-kal. A hitel kamatlábát [2–6] %-ban állapították meg, de az EEL GmbH által az FN GmbH-nak nyújtott hitelhez kapcsolódó EEL GmbH követeléseknek rendelték alá (ezért kellett az EEL GmbH-nak rontania a hitelminősítését). A hitel futamideje 2010. december 31-én járt le. Németország szerint a biztosítékkal történő fedezés feltételei és a kamatlábak ezért viszonylag kedvezőek voltak az FN GmbH számára. Az FN GmbH határidőre visszafizette a(z) [bank] által nyújtott hitel teljes összegét. Németország hozzáteszi, hogy a(z) [bank] két hitelkeretet ajánlott fel ([8–15] millió EUR és [1–5] millió EUR) az FN GmbH számára [1–5] % indikatív kamatláb mellett <sup>(19)</sup>, és lehetőség nyílt egy körülbelül [0–3] millió EUR összegű pénzügyi lízing aláírására a(z) [bank]-kal.
- (74) Az önfinanszírozás tekintetében Németország rámutat, hogy az FN GmbH a pozitív működési pénzforgalom révén fokozatosan finanszírozni tudta a saját beruházásait. Az első pozitív EBIDTA (kamatok, adózás, értékcsökkenés és amortizáció előtti eredmény) 2006-ban volt megfigyelhető, míg az első nettó nyereség 2007-ben, azaz mindössze néhány évvel a működés megkezdését követően. Németország emellett felrója a Bizottságnak, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban tévesen és félrevezető módon mutatta be az FN GmbH forgalmát és költségeit. Németország ennek megfelelően az alábbi információkat bocsátotta rendelkezésre a 2003 és 2010 közötti forgalom és költségek összehasonlított fejlődésével kapcsolatban:

## 4. táblázat

## Az FN GmbH bevételei és költségei 2003 és 2010 között

(ezer EUR)

Év	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Forgalom ( <i>Umsatz</i> )	2 225	7 968	7 364	7 136	8 281	13 338	19 900	23 759
Egyéb működési bevételek ( <i>Sonstige betriebliche Erträge</i> )	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— ideértve az adóval kapcsolatos telektranzakciókat ( <i>Grundstückstransaktion</i> )	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Vásárlások ( <i>Materialaufwand</i> )	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Személyi költségek ( <i>Personalaufwand</i> )	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Egyéb működési költségek ( <i>Sonstiger betrieblicher Aufwand</i> )	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

<sup>(19)</sup> Ez az ajánlat azonban soha nem valósult meg.

- (75) Németország azt állítja, hogy a Bizottság figyelmen kívül hagyta különösen valamennyi közszolgálati költséget (a nem gazdasági tevékenységek költségeit), amelyek nem a repülőtér napi szintű üzemeltetéséhez kapcsolódnak, és így mesterségesen csökkentette a működési nyereséget. Németország úgy véli, hogy az alábbi táblázat mutatja az FN GmbH tényleges működési jövedelmezőséget:

5. táblázat

## Az FN GmbH kiigazított költség szerkezete (a közszolgálati költségek nélkül)

(ezer EUR)

Év	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nyereség az éves beszámoló szerint	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Közszolgálat	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
a) Biztonság és védelem, amiből:	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— Tűzvédelem (személyzet)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— A beruházási költségek amortizációja (Tűzvédelem)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— Amortizációs költségek (kamerával történő megfigyelés)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— Járőrözés	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— Biztonsági személyzet	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
b) Az utasok és a repülőgépek védelme	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— Vezérlés (személyek és tárgyak)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— Repülésbiztonság DFS TTC	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— Amortizáció (irányítótorony)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kiigazított éves nyereség	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kiigazított EBIDTA	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

## 5.1.3. A támogatás fogalma – A repülőtér építése mint nem gazdasági tevékenység

- (76) Németország úgy véli, hogy egy repülőtér építése nem olyan gazdasági tevékenység, amelyet a magánbefektetők képesek lennének egyedül vállalni, és erre nincs példa Európában (lásd a következő szakaszt). Németország szerint a magánbefektetőket sokkal jobban érdekelné egy már létező repülőtéri infrastruktúra üzemeltetése, mert abban az esetben kisebb és kezelhető a kockázat.

- (77) Németország azt javasolta, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítése kerüljön ki az állami támogatások ellenőrzése alól, hogy orvosolják a magánbefektetések hiányát ezen a területen. Németország azt állítja, hogy az ilyen infrastruktúra kiépítése olyan eszköz, amellyel az állam irányítani tudja a gazdasági fejlődést és a területfejlesztést a közlekedési politika révén.
- (78) Németország emellett úgy ítéli meg, hogy a jelenlegi esetben az állam által nyújtott támogatás főként közszolgálati tevékenységekre irányult, amelyek nem tartoznak az állami támogatások bizottsági ellenőrzésének hatálya alá. A [20–30] millió EUR nagyságú összegből [20–30] millió EUR nagyságú összeget fektettek volna be a tűzvédelembe és a biztonsági rendszerekbe. Németország hozzátette, hogy a kint lévő [2–5] millió EUR nagyságú összeget teljes mértékben egyéb tevékenységek finanszírozására fordították 2011-ben.

#### 5.1.4. A támogatás fogalma – A viszonyítási alapként szolgáló hipotetikus befektető nem létezése

- (79) Németország úgy véli, hogy Európában nincs piaca a magántulajdonban lévő regionális repülőtéri infrastruktúra finanszírozásának. Németország szerint csak kevés teljes mértékben privatizált repülőtér létezik Európában. Ilyen például Glasgow-Prestwick vagy Luton. Habár az ilyen teljes mértékben privatizált repülőterek esetében nem indítottak állami támogatásokkal kapcsolatos vizsgálatot, Németország kétségbe vonja, hogy nem részesültek állami támogatásban. Németország hangsúlyozza, hogy még a Lübeck-Blankensee repülőtér esetében is a lübecki önkormányzat 2009-ben újra tulajdonossá vált. A magántulajdon ritkasága együtt jár a repülőtéri infrastruktúra kiépítése során szükségszerűen felmerülő állandó költségek magas szintjével, amit a Bizottság elismert a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás-tervezetben, amelynek elkészítése folyamatban volt a hivatalos vizsgálati eljárás során <sup>(20)</sup>. Németország emellett megállapította, hogy a repülőtér kötelező engedélyeztetési eljárásából fakadó jogbizonytalanság, az ezzel egyidejűleg az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet, valamint a Németország és Hollandia által aláírt nemzetközi szerződés elriasztotta a magánbefektetőket egy ilyen projektben való részvételtől. Németország szerint a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő kezdeti értékelése tévesen mellőzte azt a tényt, hogy a kereskedelmi bankok nem meglepő módon elleneztek a magánrepülőterek építésének finanszírozását, és nem létezett működő piac ezen a területen.
- (80) Németország azt az álláspontot képviseli, hogy a Bizottság előzetes értékelése nem egyértelmű kritériumokon alapult, amikor megvizsgálta az érintett intézkedések piaci megfelelőségét. Németország szerint a Bizottságnak ellenkezőleg, az egyetemes postai szolgáltatásokkal kapcsolatos állandó ítélkezési gyakorlat <sup>(21)</sup> alapján kellett volna eljárnia, amely megerősítené, hogy egy hálózat kiépítése és fenntartása nem felel meg egy tisztán kereskedelmi megközelítésnek. Németország továbbá javasolja, hogy a meglévő bizottsági gyakorlatot vegyék alapul, amely során a Bizottság állítólag jóváhagyott hasonló támogatási intézkedéseket. Németország a véleménye alátámasztására a Kassel-Calden repülőtér infrastruktúrájának finanszírozását hozta fel példaként.
- (81) Németország azt a következtetést vonja le, hogy tekintettel a repülőtér sikeres fejlesztésre, Németországhoz hasonlóan bármely magánbefektető befektetett volna a Niederrhein-Weeze repülőtérbe.

#### 5.1.5. Az FN GmbH nem minősül nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak

- (82) Németország cáfolja a Bizottság előzetes következtetését, miszerint az FN GmbH nehéz helyzetben lévő vállalkozás a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás (a továbbiakban: a megmentéshez és szerkezetátalakításhoz nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás) <sup>(22)</sup> értelmében.
- (83) Németország öt indokot hoz fel az állítása igazolására. Először, az FN GmbH már egy nagyon rövid induló vállalkozási szakasz követően nyereséges volt (az első pozitív EBIDTA 2006-ban – a közszolgálati költségek nélkül – és az első nettó nyereség 2007-ben). Németország megállapítja, hogy a regionális repülőterek javára hozott finanszírozási intézkedések értékelése során a Bizottság soha nem minősített egy veszteséges kedvezményezett nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak a vállalkozás induló szakaszában. Németország szerint amennyiben a Bizottság kitart az érvelése mellett, többé egyetlen repülőtéri infrastruktúra sem lesz finanszírozható.
- (84) Másodszor, Németország azt állítja, hogy soha nem teljesült a nehéz helyzetben lévő vállalkozások egyetlen „szigorú” kritériuma sem. Németország vitatja az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő észrevételeket a negatív fedezet vonatkozásában, és hozzáteszi, hogy a többségi részvényes pénzügyileg felszínen tartotta a

<sup>(20)</sup> A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás végleges változatával kapcsolatos további információkért lásd a 38 preambulumbekendést.

<sup>(21)</sup> Lásd a *Chronopost kontra Ufex* és mások C-83/01 P, C-93/01 P. és C-94/01. sz. egyesített ügy (EU:C:2003:388) 37. pontját.

<sup>(22)</sup> A Közösség iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.).

vállalatot hitel, új tőkeinjekció és a hitelminősítésének rontásába történő beleegyezés (*Rangrücktrittklärung*) révén. Németország emellett vitatja a T-102/07. és a T-120/07. sz., a *Freistaat Sachsen kontra Bizottság* ügyben hozott törvényszéki ítélet bizottsági értelmezését, amely automatizmust tételez fel a negatív fedezet létezése és a nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak történő minősülés között. Németország szerint a negatív fedezet kritériuma csak a Törvényszék által meghatározott számos olyan kritérium egyike, amellyel meghatározható, hogy egy vállalkozás nehéz helyzetben van-e.

- (85) Harmadszor, Németország azt állítja, hogy az FN GmbH nem mutatja annak jeleit, hogy nehéz helyzetben lévő vállalkozás lenne, mert az üzleti fejlődése az alapításától fogva pozitív. Az FN GmbH emelkedő kamatköltségei nem pénzügyi nehézségekről, például túlzott eladósodottságról tanúskodnak, hanem inkább a fő részvényes ismételt befektetéseit tükrözik.
- (86) Negyedszer, Németország azt állítja, hogy az FN GmbH le tudta győzni a pénzügyi nehézségeit a saját működési nyeresége, a kereskedelmi bankoktól kapott hitelek, valamint a többségi részvényesétől származó hitelek és támogatások révén.
- (87) Végezetül Németország szerint az FN GmbH nem tekinthető nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak a megmentéshez és szerkezetátalakításhoz nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás alapján, amely kizárja a három évnél nem korábban alapított cégeket (például az FN GmbH-t) a minősítés hatálya alól.

#### 5.1.6. A verseny torzulása

- (88) Németország azt állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság nem mutatta be a támogatási intézkedések versenyre gyakorolt hatását az adott piacon, amelyet nem határozott meg.
- (89) Ezen általános észrevételeket követően Németország állást foglal a különböző vizsgált intézkedésekkel kapcsolatban:

### 5.2. Első intézkedés: Az EEL GmbH által az FN GmbH-nak nyújtott támogatás

#### 5.2.1. Az EEL GmbH-nak az FN GmbH felett gyakorolt ellenőrzése

- (90) Németország azt állítja, hogy az EEL GmbH által az FN GmbH-nak nyújtott hitelek közül történt valamennyi kifizetést szigorúan ellenőrizte az EEL GmbH, amely felügyelte az összegek közvetlen átutalását a hitelezőknek az FN GmbH nevében (*treuhänderisch*).
- (91) Németország szerint az EEL GmbH ezáltal biztosítani tudta, hogy a forrásait kizárólag beruházásokra fordítják, nem pedig a napi szintű működésre.
- (92) Németország emellett megállapítja, hogy a klevei körzet és a weezei önkormányzat az EEL GmbH részvényeseként számos kizárólagos jogot kapott az FN GmbH alapító okiratában (*Geschäftsvertrag*), például jogukban áll kinevezni az FN GmbH vezérigazgatóját (2004-ben éltek ezzel a jogukkal), és számos vétőjoggal rendelkeztek az egyes intézkedésekkel, valamint az FN GmbH tőkénének módosításával vagy értékesítésével kapcsolatban. Ezek a jogok mindaddig fennállnak, amíg az FN GmbH nem fizeti vissza a tartozás teljes összegét ennek a két részvényesnek.

#### 5.2.2. A piaci feltételek és a szükséges beruházások előzetes értékelése

- (93) Németország azt állítja, hogy a vizsgált időszakban minden beruházási döntést alátámasztottak a piaci tanulmányok, amelyek következtetéseit szisztematikusan igazolják a beruházás szükségességét.
- (94) Ebben a tekintetben Németország először egy 1998. évi ([...] által készített) tanulmányt említ, amely szerint a Niederrhein-Weeze projekt gazdaságilag megalapozottnak és fenntarthatónak tűnik. Németország megemlíti további, nem sokkal ezután készült tanulmányokat, amelyek javasolják, hogy az új repülőtéri infrastruktúra a fapados járatokra specializálódjon, mert az 1990-es évek végén ezt tartották a legígéretesebben fejlődő területnek. A kifejezetten a fapados légi forgalomra tervezett infrastruktúra kiépítését, a repülőtér földrajzi helyzetét (35 millió lakosú vonzáskörzet), valamint a közeli amszterdami és düsseldorfi repülőtér telítettségét versenyelőnyként értelmezték.



- (95) Németország emellett utal további üzleti tervekre, amelyek a fapados légi forgalom várt növekedésére, a szomszédos repülőterek telítettségére és a Ryanairrel kötött megállapodások aláírására alapozva előrevetítették a repülőtér pénzügyi sikerét. A környezetvédelmi rendelkezések betartásának szükségességéből kifolyólag az FN GmbH ezzel egyidejűleg megbízást adott egy [...] általi légiforgalmi előrejelzés elkészítésére (a továbbiakban: a [...] tanulmány), amely 2010-re 2,88 millió utassal, 2020-ra pedig 3,1–4,85 millió utassal számolt. Németország megjegyzi, hogy az utasforgalmi adatok tanúsága szerint 2010-ig a fent leírt kedvezőtlen események ellenére is teljes mértékben követték az üzleti tervet.
- (96) Németország továbbá ismerteti, hogy 2009-ben, tekintettel a Rynairnek a repülőteret érintő kibővült tevékenységére, az FN GmbH újabb, a 2009–2020 közötti időszakra kiterjedő üzleti tervre (a továbbiakban: a 2009. évi üzleti terv) adott megbízást. Ezt az üzleti tervet továbbították a(z) [bank]-nak, amely figyelembe vehette ezt a szakértői tanulmányt, amikor határozatot hozott az FN GmbH-nak nyújtandó kereskedelmi hitelről.
- (97) Ezek alapján Németország vitatja azt az előzetes bizottsági álláspontot, miszerint az FN GmbH üzleti modellje nem fenntartható, és hogy a privatizációs folyamat nem tisztán kereskedelmi alapon, hanem politikai megfontolások alapján zajlott.

### 5.2.3. Az EEL GmbH által az FN GmbH-nak nyújtott hitelek piaci megfelelése

- (98) Németország azt állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat helytelen jogalapot használ annak értékelésére, hogy az EEL GmbH által nyújtott hitelek kamatlábai megfelelnek-e a piaci viszonyoknak. Németország szerint a Bizottság a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló 2008. évi bizottsági közleményt (a továbbiakban: a referencia-kamatlábról szóló 2008. évi közlemény) <sup>(23)</sup> használta az értékelés során. Németország azt állítja, hogy mivel a vizsgált intézkedések többségét 2003 és 2005 között hozták, a Bizottságnak a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjáról szóló 1997. évi közleményét (a továbbiakban: a referencia-kamatlábról szóló 1997. évi közlemény) <sup>(24)</sup> kellett volna alkalmaznia.
- (99) Továbbá függetlenül attól, hogy az időpontot tekintve melyik közlemény alkalmazandó a kettő közül, Németország kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy bármelyik bizottsági referencia-kamatláb alkalmazható ebben az esetben, hiszen a repülőtéri infrastruktúra kiépítésének állítólag nem létezik működő pénzügyi piaca.
- (100) Németország hozzáteszi, hogy a hatóságok által nyújtott hitelek az alábbi okokból teljes mértékben megfeleltek a piaci viszonyoknak:
- a) minden hitelmegállapodás rendelkezett a piaci viszonyoknak megfelelő és/vagy jogszerűen alkalmazandó kamatokkal növelt hitelösszeg visszafizetéséről;
  - b) az FN GmbH-nak nyújtott valamennyi hitelt teljes mértékben és mindig biztosították az alábbiakkal: i. elsőbbséget biztosító telekadósság (*Grundschuld auf sämtliche Grundstücke*), ii. az Airport Network B.V. részesedése az ANH GmbH tőkéjében, és iii. az ANH GmbH részesedése az FN GmbH tőkéjében;
  - c) az FN GmbH-nak nyújtott hitelek [1–8] % közötti kamatlába mindig megfelelt a piaci viszonyoknak, figyelembe véve a magán tőkeinjekciók jelentős kezdeti hozzájárulását (körülbelül [20–50] %) a projekt teljes finanszírozásához, valamint a fedezettel történő biztosítás magas szintjét;
  - d) ezek a kamatlábak megfelelnek a 80 %-ban ingatlannal fedezett, tízéves futamidőre adott hitelek kamatlábnak.
- (101) A magánbefektetői teszt vonatkozásában Németország utal az Olasz Köztársaság kontra Bizottság ügy <sup>(25)</sup> ítélezési gyakorlatára, miszerint a Bíróság megállapította, hogy „Annak meghatározása céljából, hogy az ilyen intézkedések állami támogatásnak minősülnek-e, figyelembe kell venni, hogy az állami szervek nagyságának megfelelő magánbefektető hasonló körülmények között rendelkezésre bocsátott-e volna ekkora összegű tőkét.” Németország azt állítja, hogy egy magánbefektető az EEL helyett figyelembe vette volna a jogi megfelelés kötelezettségét, és elfogadta volna, hogy a megfelelés költségei késleltethetik a beruházás nyereségessé válását, ahogy azt a Bizottság egy egyedi

<sup>(23)</sup> A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.).

<sup>(24)</sup> A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjáról (HL C 273., 1997.9.9., 3. o.)

<sup>(25)</sup> Olasz Köztársaság kontra az Európai Közösségek Bizottsága. C-305/89 (EU:C:1991:142), 19. pont.

támogatással kapcsolatos korábbi ügyben (*Einzelbeihilfe für Wasserwerke*) már elismerte <sup>(26)</sup>. Németország azt is hozzáteszi, hogy egy magánbefektető emellett figyelembe veheti az üzleti modell stratégiai természetét/célkitűzéseit, hogy annak megfelelően alakítsa a várható nyereségeséget. A hatóságoknak a társasági tőkében való részesedéséről szóló, 1984. szeptember 14-i bizottsági közlemény <sup>(27)</sup> 3.2. pontjának v. alpontja értelmében „a piacokat és az ellátást illetően a beruházások stratégiai természete olyan, hogy a részesedés megszerzése a tőkét nyújtó szokásos magatartása, noha a nyereségeség későbbre tolódik.” Németország azt a következtetést vonja le, hogy ez a rendelkezés kizárja az állami támogatást tartalmazó gazdasági előny meglétét.

### 5.3. Második intézkedés: Az Észak-Rajna–Vesztfália által az FN GmbH-nak nyújtott támogatási intézkedés

- (102) Németország szerint az Észak-Rajna–Vesztfália által az FN GmbH-nak a 2002. október 15-i határozat értelmében nyújtott, 3,525 millió EUR értékű támogatási intézkedés az eljárási rendelet értelmében tulajdonképpen nem minősül állami támogatásnak vagy legalább létező támogatásnak. Németország azt állítja, hogy ezt az intézkedést az 1993. évi rendelet alapján fogadták el. Németország szerint a rendeletet még az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedés állami támogatására való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményt (a továbbiakban: az 1994. évi légi közlekedési iránymutatás) <sup>(28)</sup> megelőzően fogadták el.
- (103) Németország hozzáteszi, hogy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása csak később, az alábbiakat követően minősült állami támogatásnak és vált bizottsági vizsgálat tárgyává: a) a Bizottság 2005-ben elfogadta a repülőtér finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokat (a továbbiakban: a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás), és b) a Törvényszék és az Európai Unió Bírósága precedensértékű ítéleteket hozott ebben az ágazatban <sup>(29)</sup>.
- (104) Németország ebben a vonatkozásban azt is állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság helytelen jogalapot használt a második intézkedés előzetes értékelése során. Az eljárás megindításáról szóló határozat <sup>(30)</sup> az 1993. évi rendelet új változatán alapul, amely 2003. január 1-jén, az intézkedés meghozatalát követően lépett hatályba.
- (105) Végezetül Németország úgy véli, hogy mivel hatályon kívül helyezték az 1993. évi rendeletet, amely alapján a vizsgált támogatási intézkedést hozták, nem szükséges, hogy a Bizottság érvényesítse az eljárási rendelet rendelkezéseit a meglévő támogatás vonatkozásában.

### 5.4. Harmadik intézkedés: A klevei körzet által az FN GmbH-nak nyújtott közvetlen támogatás

- (106) Németország úgy véli, hogy a repülőtérbe történő magánbefektetés mellett az induló szakaszban szükség volt az áthidaló finanszírozásra. Annak vonatkozásában, hogy elengedték az FN GmbH-nak a hitel második részletének visszafizetését, Németország azt az álláspontot képviseli, hogy a klevei körzet szándékosan határozott így, mert az FN GmbH teljesítette a jogi kötelezettségét, és legalább 350 munkahelyet teremtett.

### 5.5. Negyedik intézkedés: az EEL GmbH állami refinanszírozása

- (107) Németország vitatja, hogy az EEL GmbH refinanszírozása állami művelet, mert csupán az EEL GmbH részvényeseinek tőkeinjekciójáról van szó. Németország rámutat, hogy az EEL GmbH refinanszírozását az állami tulajdonosok és magánbankok végezték.
- (108) Németország állítása szerint az eljárás megindításáról szóló határozat kétszer számolja az állítólagos állami támogatást (az FN GmbH refinanszírozása az EEL GmbH által, és az EEL GmbH refinanszírozása az állami részvényesei által), noha azok egyetlen intézkedést jelentenek. Németország emlékeztet rá, hogy a Bizottság lemondott a kettős értékelésről a hasonló *Leipzig/Halle* ügyben <sup>(31)</sup>.

<sup>(26)</sup> Az N 322/10. sz., 2011. június 15-i bizottsági határozat (49) bekezdése, [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/237041/237041\\_1243261\\_83\\_3.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/237041/237041_1243261_83_3.pdf)

<sup>(27)</sup> [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/transparency\\_extract\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/transparency_extract_en.pdf)

<sup>(28)</sup> Az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a légi közlekedés állami támogatására való alkalmazása (HL C 350., 1994.12.10., 5. o.)

<sup>(29)</sup> Különösen a T-128/98. sz., *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügy (2000. december 12.) (EBHT II-3929. o., EU:T:2000:290); a T-196/04. sz., *Ryanair kontra Bizottság* ügy (2008. december 17.) (EU:T:2008:585), valamint a T-443/08. sz., *Freistaat Sachsen és Land Sachsen-Anhalt kontra Bizottság és mások* ügy (2011. március 24.), (EU:T:2011:117).

<sup>(30)</sup> (42) preambulumbekzdés.

<sup>(31)</sup> SA.30743 – *Finanzierung von Infrastrukturprojekten am Flughafen Leipzig/Halle* (HL C 284., 2011.9.28., 6. o.).

- (109) Németország tagadja, hogy az EEL GmbH részt vett bármilyen gazdasági tevékenységben, és azt állítja, hogy az EEL GmbH ehelyett ideiglenes különleges célú gazdasági egységnek tekintendő, amelyet a repülőtéri infrastruktúra kezelése és fejlesztése céljából hoztak létre. Németország azt az álláspontot képviseli, hogy az EEL GmbH-t azért hozták létre, hogy eredményesebben irányítsa a projektet, mint a két különálló részvényes (a kleve-i körzet és a weeze-i önkormányzat), és hogy átláthatóbban biztosítsa az utóbbi által nyújtott indulási támogatást. Németország szerint egyetlen magánbefektető sem végezte volna el az EEL GmbH tevékenységeit.
- (110) Végezetül Németország hozzáteszi, hogy az EEL GmbH a részvényesei által nyújtott hitelek, illetve az FN GmbH-nak nyújtott hitelek kamatlába közötti különbözetnek köszönhetően működött haszonkulccsal.

#### 5.6. Az összeegyeztethetőség értékelése

- (111) Németország kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban alaposan megvizsgálta a támogatási intézkedések megfelelőségét. Hozzáteszi, hogy tekintettel a lent ismertetett ésszerű elvárásokhoz kapcsolódó kérdésekre, a Bizottságnak nem kellene folytatnia a vizsgálatot, és nem kellene foglalkoznia a támogatási intézkedés visszatérítésének kérdésével. Végezetül Németország megállapítja, hogy a Bizottság már engedélyezte a Kassel-Calden repülőtérnek nyújtott támogatási intézkedéseket, amelyek hasonlóak a Niederrhein-Weeze repülőtérnek nyújtott támogatási intézkedésekhez. Németország ebből azt a következtetést vonja le, hogy a Bizottságnak ki kellene mondania, hogy ez utóbbiak összeegyeztethetők a belső piaccal.

#### 5.7. A jogos elvárás elve

- (112) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben Németország megismétli a jogos elvárás elvével kapcsolatos korábbi érvelését. Németország szerint a Bizottság 2009 júliusában tájékoztatta <sup>(32)</sup>, hogy nem áll szándékában tovább vizsgálni az ügyet, és ezáltal jogos elvárásokat teremtett. Németország azt a következtetést vonja le, hogy a Bizottságot ezután kötötte a gondos ügyintézés elve, és le kellett volna zárnia az előzetes vizsgálatot. Németország az álláspontja alátámasztására azt állítja, hogy az Európai Unió Bírósága a *Salzgitter ügyben* <sup>(33)</sup> kimondta, hogy az a tény, hogy a Bizottság késlekedik ellenőrzési jogköreinek gyakorlásával és az állami támogatás visszatérítésének elrendelésével, a visszatérítetési határozatot csak olyan kivételes esetekben teszi jogellenessé (mint ez a mostani), mint a Bizottság nyilvánvaló mulasztása és gondossági kötelezettségének nyilvánvaló megsértése.
- (113) Németország szerint a Bizottság hivatalos vizsgálata nem vett figyelembe olyan bizottsági aktusokat, mint a 2005. évi Konver II határozat (14,9 millió ECU-t biztosítottak korábbi észak-rajna-vesztfáliai katonai repülőterek átalakítására) és az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési terv <sup>(34)</sup>, amely egyértelműen megköveteli az új repülőtéri infrastruktúra kiépítését.

### 6. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

#### 6.1. Flughafen Düsseldorf GmbH

- (114) A Flughafen Düsseldorf GmbH (a továbbiakban: Flughafen Düsseldorf), a düsseldorfi repülőtér üzemeltetője azt az álláspontot képviseli, hogy a vizsgálat tárgyát képező négy intézkedés befolyásolta a versenyt az egységes piacon, és összeegyeztethetetlenek kell minősíteni őket. A Flughafen Düsseldorf szerint a Niederrhein-Weeze forgalma kevesebb mint tíz év alatt a tízszeresére nőtt csak azért, mert a repülőtér költségeit az állam támogatásával mesterségesen csökkentették. A Niederrhein-Weeze repülőtér működésének megkezdése miatt a Ryanair a marketingkampánya során jogtalanul használta a Düsseldorf márkát, amivel félrevezette és Niederrhein-Weeze-be irányította a potenciális utasokat a Flughafen Düsseldorf kárára.

#### 6.2. Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg

- (115) A Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg (a továbbiakban: Niederrheinische IHK), a helyi kereskedelmi és iparkamara rámutat, hogy a katonai repülőtér bezárása 400 munkahely elvesztésével és hozzávetőleg évi 100 millió EUR jövedelemkieséssel járt a körzet számára, ezzel szemben a

<sup>(32)</sup> Lásd az eljárást megindító határozat (54) preambulumbekzdését.

<sup>(33)</sup> A Salzgitter kontra Bizottság C-408/04. sz. ügy (EU:C:2008:236) 106. pontja.

<sup>(34)</sup> COM(2006) 819

Niederrhein-Weeze repülőtér üzleti fejlesztése rendkívül pozitív volt, és több mint 1 200 munkahelyet teremtettek a régióban. A Niederrheinische IHK továbbá megjegyzi, hogy a repülőtér a 2003. évi üzleti tervnek megfelelően növekedett, és a tartomány harmadik legnagyobb regionális repülőtérévé vált. Az utasforgalomban nemrégiben bekövetkezett visszaesés főként a légiutas-adó németországi bevezetésének tulajdonítható.

### 6.3. Erlebe-Fernreisen és Atlasreisen

- (116) Az Erlebe-Fernreisen GmbH (a továbbiakban: Erlebe-Fernreisen) és az Atlasreisen Partnerunternehmen (a továbbiakban: Atlasreisen), két helyi utazási iroda támogatja a Niederrhein-Weeze álláspontját. Az Erlebe-Fernreisen úgy véli, hogy a katonai repülőtér felújítása és a Niederrhein-Weeze repülőtér vezetőségével való együttműködés fokozta a növekedését. Az Atlasreisen emlékeztet rá, hogy a repülőtér képes volt sikerrel venni a nehéz engedélyeztetési eljárást és a légiutas-adó németországi bevezetését.

### 6.4. Agello

- (117) Az Agello Service GmbH (a továbbiakban: Agello) repülőtéri szolgáltató úgy véli, hogy a Niederrhein-Weeze repülőtér a sikeres üzleti fejlesztésnek köszönhetően a tartomány harmadik legnagyobb regionális repülőtérévé vált, és ezt sikeres európai projektnek tartja. Véleménye szerint az utasforgalomban nemrégiben bekövetkezett visszaesés főként a légiutas-adó németországi bevezetésének tulajdonítható.

### 6.5. Pro:niederrhein

- (118) A Pro:niederrhein, egy helyi polgárokból álló, a Niederrhein-Weeze repülőtérrel támogató csoport úgy véli, hogy a vizsgált intézkedések nem jogellenesek, és a repülőtér fontos szerepet tölt be a régióban, ahogyan arra a több mint 20 000 személy által aláírt 2006. évi petíció is rávilágított.

### 6.6. Tower Company és STI

- (119) A Tower Company GmbH (a továbbiakban: Tower Company), a repülésbiztonságért felelős repülőtéri szolgáltató és az STI Security Training International GmbH (a továbbiakban: STI), az utas-ellenőrzési szolgáltató úgy véli, hogy a repülőtér bezárása esetén a repülőtér közszolgálati tevékenysége nem helyezhető át máshová. Felszólítja a Bizottságot, hogy az értékelés során vegye figyelembe a foglalkoztatottság kérdését.

### 6.7. Serve2fly és I-Punkt

- (120) A Serve2fly Heico Losch Airport Service GmbH (a továbbiakban: Serve2fly), a repülőtér földi kiszolgálással foglalkozó szolgáltatója és az I-Punkt GmbH (a továbbiakban: I-Punkt), egy helyi építőipari vállalkozás szerint a Niederrhein-Weeze repülőtér üzleti fejlődése rendkívül pozitív következményekkel járt, és több mint 1 000 munkahelyet teremtett Észak-Rajna–Vesztfália ezen kevésbé fejlett részében. A Serve2fly azt állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő álláspontok ellentétesek a Bizottság saját iránymutatásaival, mert akadályozzák a helyi repülőterek piaci versenyét. A Serve2fly emlékeztet azokra a kedvezőtlen külső eseményekre, amelyekkel a repülőtérnek meg kellett birkóznia, és felszólítja a Bizottságot, hogy vegye figyelembe ezeket.

### 6.8. Gaetan Data

- (121) A Gaetan Data GmbH (a továbbiakban: Gaetan Data), egy helyi képzési cég azt állítja, hogy a repülőtér egyedülálló lehetőséget jelent a repülőtéri képzés vonatkozásában, és felveti, hogy a Bizottság gyorsan tisztázza az ügyet.

### 6.9. Van Boekel, RAS és SOV

- (122) A Van Boekel GmbH (a továbbiakban: Van Boekel), egy helyi, többek között az útépítésben és a tájépítészetben érdekelt helyi vállalkozás, a Rheinland Air Service Werft & Handel GmbH (a továbbiakban: RAS), a repülőgép-üzemanyag-szolgáltató, és a Schilling Omnibusverkehr GmbH (a továbbiakban: SOV), a Köln, illetve Düsseldorf és a Niederrhein-Weeze közötti buszjáratokat üzemeltető vállalkozás azt állítja, hogy a repülőtér már nyereséges magánrepülőtér valódi európai dimenzióval.

#### 6.10. NRN Energie

- (123) Az NRN Energie GmbH (a továbbiakban: NRN Energie) azt állítja, hogy a repülőtér magánbefektető finanszírozta, szemben az eindhoveni repülőtérrel, amely számíthatott a katonai műveletek Hollandia általi további finanszírozására. Az állami részvételt illetően az NRN Energie úgy véli, hogy az állami hiteleket a piaci feltételeknek megfelelően nyújtották. Az NRN Energie osztja Németország aggodalmait a jogos elvárás elvének megsértésével kapcsolatban.

#### 6.11. KPP

- (124) A KPP Steuerberatungsgesellschaft mbH (a továbbiakban: KPP), egy adótanácsadó cég utal az FN GmbH 2010. évi jelentős tőkeemelésére ([10–20] %). A KPP azt állítja, hogy az FN GmbH-nak nyújtott hitelek jelentős részben mintegy saját tőkének tekintendők, és 100 %-ban fedezettel biztosították őket.

#### 6.12. A klevei körzet

- (125) A klevei körzet támogatja Németország valamennyi észrevételét, különösen a jogos elvárás elvének megsértésével kapcsolatban. Emellett hangsúlyozza, hogy Észak-Rajna–Vesztfáliában, Európa egyik legsűrűbben lakott térségében egyre növekszik a regionális repülőterek iránti igény, amelyet a közeli és szinte telített düsseldorfi repülőtér nem tud teljes mértékben kielégíteni. A klevei körzet hozzáteszi, hogy a Niederrhein-Weeze repülőtér finanszírozása szigorúan megfelel a 2005. évi légi közlekedési irányutatásnak, hiszen (2007-tel bezárólag) D kategóriás repülőtérnek minősült.

#### 6.13. FN GmbH

- (126) Az FN GmbH támogatja Németország valamennyi észrevételét az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban, és hozzájárult azokhoz. Az FN GmbH hangsúlyozza, hogy nem minősülnek állami támogatásnak a vizsgált intézkedések, nevezetesen az EEL GmbH által nyújtott hitelek, amelyeket piaci feltételek mellett biztosítottak. Az FN GmbH szerint a repülőtéri infrastruktúrába történt rendkívül jelentős mértékű beruházás ([50–100] millió EUR) ellenére az FN GmbH fenn tudta tartani a saját tőke magas arányát ([20–50] % fölött), és a vizsgált pénzügyi intézkedések arányát képes volt a teljes finanszírozási összeg kevesebb mint [20–50] %-ára szorítani. Az FN GmbH hozzáteszi, hogy a forgalmi adatok és a működési nyereség is emelkedett az üzemeltetés 2003-ban történt megkezdése óta, így a vállalkozás 2007 óta minden évben nyereséges. Az FN GmbH ezen túlmenően megállapítja, hogy a működési bevételek tovább emelkednek, és nagymértékben meghaladják a működési költségeket, amelyek stabilak maradnak. Az FN GmbH szerint ez a megbízható teljesítmény még jobb lenne, ha a közszolgálati kiadásokhoz kapcsolódó költségeket nem vennék bele az eredménykimutatásba.
- (127) Az FN GmbH hangsúlyozza, hogy nem nehéz helyzetben lévő vállalkozás, és valamennyi hitelt piaci feltételek mellett nyújtották. Az FN GmbH állítása szerint az adott hitelosztály esetében az EEL GmbH által nyújtott hitelek vonatkozásában megállapított kamatlábak magasabbak, mint a Bundesbank kamatlábai az új, fedezettel biztosított hitelek esetén vagy a Pfandbriefindex<sup>(35)</sup> kamatlábai (valamint a szokásos, 80–120 bázispont értékű kamatfelár).

#### 6.14. Egyéb harmadik felek

- (128) Öt személy kétségbe vonja az alábbiakat:
- a) a Németország által szolgáltatott információk az EEL GmbH-nak és az FN GmbH-nak nyújtott valós összegeket tartalmazzák;
  - b) a repülőtér képes volt állami hitelek nélkül fennmaradni;
  - c) nem létezett működő pénzügyi piac, amely képes volt finanszírozni a Niederrhein-Weeze repülőtérhez hasonló projekteket;
  - d) az FN GmbH abban a helyzetben lesz 2016-ban, hogy valamennyi hitelt és kamatot időben vissza tud fizetni; az érdekelt harmadik felek ebben a tekintetben azt állítják, hogy Németországot kényszerítenék a 2011-ben felmerült hitel-tőke konverzió elfogadására, amely jogszerűtlen támogatásnak minősülne, illetve olyan tevékenységet jelentene, amelyet egyetlen magánbefektető sem vállalna fel;

<sup>(35)</sup> Az index főként három A-minősítésű német banki kötvények kamatlábát tartalmazza.

- e) a Németország által az FN GmbH esetén felszámolt kamatok megfelelnek a piaci viszonyoknak;
- f) az FN GmbH 350 munkahelyet teremtett (ez volt Németország előfeltétele ahhoz, hogy az FN GmbH-nak 2004-ben ne kelljen visszafizetnie a [2–5] millió EUR nagyságú második részletet);
- g) az FN GmbH-nak nyújtott hitelek esetében az Airport Network B.V. által biztosított fedezetek valódi értéke magas <sup>(36)</sup>,
- h) valamely befektető vállalta volna a kockázatot, és hitelt adott volna egy olyan repülőtérnek, amely nem rendelkezett kezdettől fogva működési engedéllyel.

## 7. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI A HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEIRE

- (129) Németország úgy véli, hogy a Kleinschnittger úr által említett érvek nem használhatók fel jogosan az eljárás során, mert a klevei körzet közgyűlésének tanácskozásain említett bizalmas információkat érintenek, amelyeket jogszerűtlenül szereztek és továbbítottak a Bizottságnak.
- (130) Az egyes személyek által tett észrevételek vonatkozásában Németország utal az 5. szakaszban összegzett, 2013. március 18-i és 2013. augusztus 19-i beadványára.

## 8. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

- (131) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (132) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében említett kritériumok halmozódó jellegűek. Annak megállapításához tehát, hogy egy intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül-e, a következő négy feltétel mindegyikének teljesülnie kell: A pénzügyi támogatás(t):
  - az állam nyújtja, vagy állami forrásokból nyújtják,
  - előnyben részesít bizonyos vállalkozásokat vagy előnyben részesíti bizonyos áruk termelését,
  - torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és
  - érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (133) A jelenlegi esetben Németország azzal érvel, hogy az EEL GmbH és a részvényesei következetesen ésszerű piaczgazdasági szereplőként jártak el, amelyek a nyereségességet tartották szem előtt, és a vizsgált intézkedések nem jártak olyan gazdasági előnnyel, amilyenekhez a vállalkozás normál piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá. Amennyiben ez az érvelés helytálló, Németország intézkedései nem minősülnek állami támogatásnak.

### 8.1. A jogos elvárás elve

- (134) Németország állításai ellenére a Bizottság nem teremtett jogos elvárásokat az előzetes vizsgálat lezárását illetően. Először is nem releváns az az állítás, hogy a Bizottság télen volt. A *Demesa és Territorio Histórico de Álava kontra Bizottság* <sup>(37)</sup> egyesített ügyben a Bíróság megerősítette, hogy a látszólagos tétlenség irreleváns, ha egy támogatási intézkedés kapcsán nem történt meg az értesítés. Mivel Németország nem értesítette a Bizottságot a támogatásról (lásd a (247) preambulumbekendést), nem élhet jogos elvárásokkal. A Bizottság megállapítja, hogy a *Salzgitter* ügy ítélezési gyakorlatára való hivatkozás nem releváns, mert ez az ítélet csak a visszafizetési időszakra vonatkozik egy bizottsági határozat által összeegyeztethetetlennek minősített támogatás esetében, nem pedig a Németország észrevételeiben szereplő előzetes vizsgálati időszakra. Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy mivel soha nem tájékoztatta Németországot a szóban forgó ügy lezárásáról, jogában áll lefolytatni a hivatalos vizsgálatot.

<sup>(36)</sup> Az érdekelt harmadik felek azzal támasztották alá az ezzel kapcsolatos kétségeiket, hogy azt állították, az Airport Network B.V. folyamatosan veszteséges.

<sup>(37)</sup> A *Demesa és Territorio Histórico de Álava kontra Bizottság* C-183/02 P. és C-187/02 P. sz. egyesített ügy (EBHT, EU:C:2004:701) 52. pontja.

## 8.2. Nehéz helyzetben lévő vállalkozás

- (135) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megállapítja, hogy nem zárható ki, hogy az FN GmbH nehéz helyzetben lévő vállalkozás. Ugyanakkor a Németország által adott információkat tekintve a Bizottság azon a véleményén van, hogy az FN GmbH pénzügyi helyzete idővel javult:
- a) a vállalkozás a működésének megkezdését követő öt éven belül képes volt pozitív pénzforgalmat generálni (lásd az 5. táblázatot), és nyereséget termelt 2010 (a legutolsó vizsgált intézkedés éve) végéig;
  - b) a vállalkozás mindig élvezte a magánrésztvényesei támogatását (lásd a (72) preambulumbekendést), és végül kereskedelmi banki hitelt tudott felvenni (lásd a (73) preambulumbekendést);
  - c) az FN GmbH vezetősége ebben az időszakban soha nem tervezte, hogy csődeljárást kér.
- (136) A Bizottság ezért azt az álláspontot képviseli, hogy a vállalkozás soha nem volt a megmentéshez és szerkezetátalakításhoz nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás 9. pontjában említett alábbi helyzetben: *„képtelen – akár saját erejéből, akár pedig a tulajdonosai/résztvényesei vagy a hitelezői által biztosított források révén – arra, hogy megállítsa a veszteségek halmozódását, amely a hatóságok külső beavatkozása nélkül szinte teljes bizonyossággal azt eredményezné, hogy rövid- vagy középtávon feladja üzleti tevékenységét”*. A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az FN GmbH nem minősül nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak.

## 8.3. A támogatás megléte az FN GmbH-nak nyújtott hitelek vonatkozásában (első intézkedés)

### 8.3.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

- (137) 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 közötti verseny is korlátozott volt, és fokozatosan fejlődött.
- (138) Az utóbbi években azonban megváltozott a helyzet. Néhány esetben talán még tartják magukat ezek a területfejlesztési megfontolások és igazgatási struktúrák, de a repülőterek többsége a kereskedelmi jog hatálya alá tartozik, hogy piaci feltételek mellett működjenek az egyre inkább a verseny által jellemzett környezetben. A magánszektorra való átruházás rendszerint privatizáció vagy a tőke folyamatos megnyitása formájában történt. Az utóbbi években a magántőke-befektetési vállalatok, valamint a befektetési és nyugdíjalapok nagy érdeklődést tanúsítottak a repülőterek felvásárlása iránt, ahogy azt a szóban forgó eset is mutatja.
- (139) Ahogy a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló bizottsági iránymutatás (a továbbiakban: a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás) <sup>(38)</sup> 44. pontjában olvasható, a repülőtéri ágazat piaci erőinek fokozatos fejlődése nem teszi lehetővé annak pontos meghatározását, mikortól tekinthető egy repülőter üzemeltetése kizáróan gazdasági tevékenységnek. Az uniós bíróságok azonban elismerték a repülőtéri tevékenységek jellegében bekövetkezett fejlődést. A *Lipscé–Halle repülőtér* <sup>(39)</sup> ügyében a Törvényszék azt az álláspontot képviselte, hogy az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet napjától kezdve a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása nem vonható ki tovább az állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazása alól. Következésképpen az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet elfogadásától kezdődően (2000. december 12.) a repülőtéri infrastruktúra kiépítését és üzemeltetését olyan feladatnak kell tekinteni, amely az állami támogatások ellenőrzésének hatáskörébe tartozik.
- (140) A jelenlegi esetben az EEL GmbH által az FN GmbH-nak juttatott különböző, a hivatalos vizsgálati eljárás tárgyát képező, a Niederrhein-Weeze repülőtér építésének finanszírozására szolgáló hiteleket 2003-tól kezdődően nyújtották, azaz az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítéletet követően. Ebből kifolyólag a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy jogában áll megvizsgálni az EEL GmbH által az FN GmbH-nak nyújtott valamennyi hitelt.

<sup>(38)</sup> Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.).

<sup>(39)</sup> A *Mitteldeutsche Flughafen AG és Flughafen Leipzig Halle GmbH kontra Bizottság* T-443/08. és T-455/08. sz. egyesített ügy (2011. március 24.) (EBHT, EU:T:2011:117), különösen a 93. és a 94. pont; amelyet a *Mitteldeutsche Flughafen és Flughafen Leipzig-Halle kontra Bizottság* C-288/11 P. sz. ügy (EU:C:2012:821) megerősített.

## 8.3.2. Állami források és az államnak való tulajdoníthatóság

- (141) Az állami támogatások fogalma magában foglal minden olyan állami forrásból finanszírozott, közvetve vagy közvetlenül nyújtott előnyt, amelyet maga az állam vagy egy állami felhatalmazással rendelkező közvetítő szerve nyújt.
- (142) A jelenlegi esetben a támogatást nyújtó EEL GmbH teljes mértékben állami szervek, azaz részben a klevei körzet, részben a weezei önkormányzat tulajdonában van. Ezért a tagállamok és a közzállalkozások, valamint bizonyos vállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról szóló 2006/111/EK bizottsági irányelv<sup>(40)</sup> 2. cikkének b) pontja értelmében közzállalkozásnak minősül.
- (143) A klevei körzet és a weezei önkormányzat ebben az időszakban fennálló meghatározó befolyása egyértelműen látszik a részesedés szerkezetében, hiszen a klevei körzet (52 %) és a weezei önkormányzat (48 %) az EEL GmbH egyedüli részvényese. Ezenkívül az EEL GmbH igazgatótanácsát a hatóságok két képviselője, nevezetesen a weezei polgármester és a klevei körzet Landratja alkotja.
- (144) A hatóságoknak az EEL GmbH feletti döntő befolyása egyúttal pénzügyi jellegű is abból a fent említett tényből kifolyólag, hogy a részvényesei 2004–2005 folyamán különböző támogatásokban (likviditási támogatás és tőkeinjekciók) részesítették a vállalkozást. A közigazgatási hatóságok így közvetlen pénzügyi támogatást nyújtottak az EEL GmbH-nak.
- (145) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az EEL GmbH közzállalkozás, és a forrásai állami forrásoknak tekintendők.
- (146) A Bíróság ítélete azonban azt is tartalmazta, hogy még ha az állam képes is egy közzállalkozást ellenőrizni és annak tevékenységeire meghatározó befolyást gyakorolni, nem tételezhető fel automatikusan, hogy az állam ezt az ellenőrzést konkrét esetben ténylegesen gyakorolni is fogja. Egy közzállalkozás az állam által megengedett önállóságának mértéke szerint többé-kevésbé függetlenül cselekedhet. Ezért az a pusztán tény, hogy egy közzállalkozás állami ellenőrzés alatt áll, nem elegendő ahhoz, hogy az államnak tudják be a vállalkozás intézkedéseit, például a szóban forgó hiteleket. A Bíróság ismertette, hogy számos körülményből lehet arra következtetni, hogy egy közzállalkozás által hozott támogatási intézkedés az államnak tulajdonítható-e.
- (147) Ilyen körülmény lehet a vállalkozás integrációja a közigazgatás szerkezetébe, a tevékenységének jellege és annak gyakorlása a piacon a magángazdaság szereplőivel folytatott verseny szokásos feltételei mellett, a vállalkozás jogállása (abban az értelemben, hogy a közjog vagy az általános társasági jog hatálya alá tartozik-e), a vállalkozás vezetésére gyakorolt hatósági felügyelet intenzitása, vagy bármely más olyan körülmény, amely az adott ügyben a hatóságoknak az intézkedés meghozatalában való részvételére vagy a részvételük hiányának valószínűtlenségére utal, figyelembe véve az intézkedés alkalmazási körét, tartalmát vagy feltételeit is.
- (148) Először meg kell jegyezni, hogy a jelentős repülőterei beruházási projektek a helyi hatóságok érdeklődési körébe tartoznak, amelyek gyakran vesznek részt bizonyos mértékben az ilyen projektekben. Ennek az az oka, hogy egy repülőtér alapvető szerepet játszhat számos politikában, így a közlekedési politikában, a regionális vagy országos gazdaságfejlesztési politikában vagy a város- és vidéktervezési politikában. A jelenlegi esetben valójában egy magánvállalkozás üzemelteti a repülőtérrel. Ugyanakkor a korábbi katonai repülőtér polgári repülőtérre való átalakítására és egy magánbefektető részére történő értékesítésére vonatkozó határozat politikai döntés volt. Emellett a klevei körzet és a weezei önkormányzat alapvető szerepet játszott ebben az átalakításban.
- (149) A Bizottság megállapítja, hogy e két regionális hatóság azzal a céllal alapította az EEL GmbH-t, hogy előkészítse a repülőterei ingatlan későbbi, polgári repülőtérként való kereskedelmi használatát, illetve kezelje az ingatlant, amíg egy magánbefektető át nem veszi, ahogy az az 1999. december 16-án kelt alapító okirat (*Gesellschaftsvertrag*)<sup>(41)</sup> 2. cikkében olvasható. Ahogy a (32) preambulumbekzdésből kiderül, ez a tevékenység szünetelt, amíg a vállalkozás 2003 áprilisában ismét aktívvá nem vált. Az EEL GmbH tevékenységei azóta a Niederrhein-Weeze repülőtérbe történő új beruházások előmozdítására korlátozódnak, ami továbbra is megfelel az eredeti célkitűzésnek.

<sup>(40)</sup> A Bizottság 2006. november 16-i 2006/111/EK irányelve a tagállamok és a közzállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o.)

<sup>(41)</sup> „A vállalkozás célja a Weeze-Laarbruch korábbi NATO repülőtér fejlesztése és megnyitása, a szükséges műszaki és infrastrukturális létesítmények kialakítása, valamint a helyszín karbantartása és átalakítása a későbbi kereskedelmi használatra.”



- (150) Továbbá 1999–2001 között a repülőteret a klevei körzet és a weezei önkormányzat üzemeltette (az akkoriban állami tulajdonban lévő FN GmbH-n keresztül), és az EEL GmbH-t kifejezetten azért hozták létre, hogy biztosítsák a polgári repülőtér jövőbeli működését.
- (151) A fentiekből következik, hogy az EEL GmbH a (109) preambulumbekzdésben már meghatározott gazdasági egységnek tekintendő, amelyet a klevei körzet és a weezei önkormányzat azért hozott létre, hogy megvalósítsa a közpolitikai célkitűzéseit a Niederrhein-Weeze repülőtérrel és különösen a polgári használatra történő alakításával kapcsolatban, és ezeket a célkitűzéseket a szóban forgó intézkedésekkel kívánták finanszírozni és megvalósítani. Ezek határozottan arra utalnak, hogy a szóban forgó intézkedések a klevei körzetnek és a weezei önkormányzatnak tulajdoníthatók.
- (152) Továbbá a hatóságokat képviselő EEL GmbH részvényesei határoztak arról, hogy az EEL GmbH-n keresztül hitelt nyújtsanak az FN GmbH-nak, illetve meghosszabbítsák azokat. A Bizottság azt is megállapítja, hogy a két állami részvényes határozta meg az EEL GmbH által az FN GmbH részére nyújtott hitelek alkalmazási körét, tartalmát és feltételeit, ahogy azt az EEL GmbH közgyűlésének jegyzőkönyve kiemeli.
- (153) Emellett a klevei körzet refinanszírozta az EEL GmbH által a repülőteret üzemeltető FN GmbH részére nyújtott valamennyi hitelt<sup>(42)</sup>. Ez is azt mutatja, hogy az FN GmbH-nak nyújtott hitelekre és azok meghosszabbítására vonatkozó határozatok valójában a hatóságoktól származtak.
- (154) Az EEL GmbH továbbá nem rendelkezik igazgatótanáccsal. Mindkét ügyvezető igazgató az állami részvényesek képviselője. A vállalkozás egyik ügyvezető igazgatója a Landrat, azaz a klevei körzet vezetője, a másik ügyvezető igazgató a weezei polgármester. Ezen kívül az EEL GmbH nem rendelkezik állandó munkatársakkal, és egyetlen tisztviselő igazgatja a klevei körzetből. Ezek alapján nyilvánvaló, hogy az EEL GmbH által hozott határozatokat valójában az állami részvényesek képviselői hozzák, akik napi szinten irányítják a vállalkozást azon túlmenően, hogy ők alkotják az irányító szerveit. Ez megerősíti, hogy a szóban forgó intézkedések az állami részvényeseknek tulajdoníthatók.
- (155) Emellett az EEL GmbH, noha jogi formáját tekintve magánvállalkozás, mégis az állami számviteli szabályok hatálya alá tartozik<sup>(43)</sup>.
- (156) Végezetül azt tervezik, hogy amint az FN GmbH visszafizette a hitelek és az esedékes kamatokat, felszámolják az EEL GmbH-t. Ezért, ahogy Németország állítja, az EEL GmbH olyan, két állami részvényes által alapított gazdasági egységnek tekintendő, amelynek egyedüli feladata az erőforrások egyesítése, amelyeket aztán továbbítanak az FM GmbH-nak beruházási célokra. Ez is megerősíti, hogy az intézkedések ezeknek az állami részvényeseknek tulajdoníthatók.
- (157) A Bizottság ezért azt az álláspontot képviseli, hogy az első intézkedés tárgyát képező, az FN GmbH-nak nyújtott hitelekre és a visszafizetési határidő meghosszabbítására vonatkozó, az EEL GmbH által hozott határozatokkal állami forrásokat ruháztak át, és ezek a határozatok az államnak tulajdoníthatók.

### 8.3.3. Szelektív gazdasági előny – Piacgazdasági befektető/hitelező elve

- (158) Annak meghatározására, hogy egy vállalkozás egy kivételezett feltételek mellett nyújtott hitel révén gazdasági előnyhöz jutott-e, a Bizottság a piacgazdasági szereplő elvének kritériumait alkalmazza. Ezzel az elvvel összhangban az állam által közvetve vagy közvetlenül, a normál piaci feltételeknek megfelelő körülmények között valamely vállalat rendelkezésére bocsátott tőke nem tekintendő állami támogatásnak.<sup>(44)</sup>
- (159) A Bizottságnak ezért először azt kell megvizsgálania, hogy az EEL GmbH által az FN GmbH javára nyújtott négy hitel és a két meghosszabbítás feltételei olyan gazdasági előnyhöz juttatták-e az FN GmbH-t, amelyhez a szokásos piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá. A jelenlegi esetben Németország a négy hitel vonatkozásában elmondta, hogy abban az időben (2003–2005) nagyon valószínűtlen volt, hogy a kereskedelmi bankok hitelnyújtási elkötelezettséget vállaljanak az FN GmbH javára, ahogy fent olvasható.

<sup>(42)</sup> A weezei önkormányzat a pénzügyi támogatását kizárólag az EEL GmbH létrehozásakor nyújtott kezdeti tőkeinjekcióra korlátozta, de támogatta az EEL GmbH és a klevei körzet által hozott valamennyi határozatot.

<sup>(43)</sup> A Haushaltsgrundsatzgesetz (HGrG) (53) bekezdése értelmében, amely meghatározza a németországi nyilvánosan működő gazdálkodó egységekre vonatkozó költségvetési és számviteli elveket.

<sup>(44)</sup> A Bizottság közleménye a tagállamoknak – Az EGK-Szerződés 92. és 93. cikkének és a 80/723/EGK bizottsági irányelv 5. cikkének a feldolgozóipari ágazat közvállalkozásaira történő alkalmazása (HL C 307., 1993.11.13., 3. o.), (11) bekezdés. Ez a közlemény a feldolgozóiparral foglalkozik, de más gazdasági ágazatokra is alkalmazható. Vö. még a Cityflyer T-16/96. sz. ügy (EBHT 1998, II-757. o.) 51. pontja.

- (160) Az intézkedések támogatástartalmának meghatározása utal az állami támogatás fogalmára, és ahogy a Bíróság következetesen képviseli, „az állami támogatás fogalma ugyanis olyan objektív helyzetre vonatkozik, amely a bizottsági határozat meghozatalának időpontjában kerül mérlegelésre”. Annak megítéléséhez, hogy az állami forrásokból származó hiteleket piaci feltételek mellett nyújtották-e, vagy hogy előnyhöz juttatják-e a hitelezőt, a Bizottság összehasonlítható piaci kamatláb hiányában a referencia-kamatlábra mint helyettesítő értékre támaszkodhat. Ebből kifolyólag a Bizottság úgy véli, hogy a támogatástartalom meghatározásának megfelelő módszere a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló, 2008. július 1-jén hatályba lépett bizottsági közleményben (a továbbiakban: a referencia-kamatlábról szóló, 2008. évi közlemény) <sup>(45)</sup> megállapított módszer. A Bizottság javasolja, hogy e közlemény alapján vizsgálják meg a szóban forgó intézkedéseket <sup>(46)</sup>.
- (161) A referencia-kamatlábról szóló, 2008. évi közlemény szerint a hitel kamatrése a biztosítékkal történő fedezet mértékétől és a hitelfelvevő hitelminősítésétől függ. Ebből következően a piaci viszonyoknak megfelelő helyes kamatláb meghatározása érdekében a Bizottságnak figyelembe kell vennie az FN GmbH hitelminősítését, valamint a hitel biztosítására szolgáló fedezet értékét.

#### Az FN GmbH hitelminősítése

- (162) Az első négy hitel nyújtása idején nem értékelte hitelminősítő intézet az FN GmbH-t, és banki belső minősítés sem állt rendelkezésre. Ezért Németország megbízta a [...] tanácsadó céget (a továbbiakban: tanácsadó), hogy becsülje meg az FN GmbH minősítését azokra az évekre, amikor az első, második, harmadik és negyedik hitelt kapta. A tanácsadó megbecsülte az egy éven belüli nemfizetés valószínűségét és a hitelminősítést. A [...] könyvvizsgáló cég ezután ellenőrizte és megerősítette ezeket a becsléseket.
- (163) A tanácsadó becslései a Basel II szabályait Németországban végrehajtó, a fizetőképességről szóló 2006. évi rendelet <sup>(47)</sup> alapján készültek. A fizetőképességről szóló rendelet értelmében a bankoknak ki kell számítaniuk az egy éven belüli nemfizetés valószínűségét az úgynevezett belső minősítésen alapuló módszer (IRBA) alkalmazásával. Ugyanakkor a finanszírozás néhány fajtájára (*Spezialfinanzierungen*) nem vonatkozik a nemfizetés valószínűségének kiszámítására vonatkozó kötelezettség. A fizetőképességről szóló rendelet az ilyen típusú finanszírozás esetén ehelyett egyszerű kockázatmérésre ír elő. A tanácsadó erre az egyszerűsített értékelési módszerre alapozta a nemfizetési valószínűséggel és a hitelminősítéssel kapcsolatban végzett becslését. E módszer értelmében az alábbi öt tényezőt értékelik: a hitelfelvevő pénzügyi ereje, a politikai és jogi környezet, az üzlet jellemzői, a tulajdonos pénzügyi ereje és a biztosítékkal történő fedezet.
- (164) A nemfizetési valószínűséget az egyes hitelek esetében [0,5–3] %-ra, illetve [1–5] %-ra becsülték. A tanácsadó szerint ez a nemfizetési valószínűség [...] minősítésnek felel meg. Megjegyzendő, hogy ebbe a minősítésbe beleszámít az egyes hitelekhez kapcsolódó fedezet és ezzel a nemteljesítéskori veszteségráta becsült nagysága. Ez azt jelenti, hogy a tanácsadó általi minősítés már magában foglalja a potenciális növelést a fedezet biztosítása esetén, és a hitelminősítést képviseli (szemben a kibocsátó hitelminősítésével). Ugyanakkor a tanácsadó jelentése nem tartalmaz információkat sem a szóban forgó hitelek esetén biztosított fedezet értékéről, sem az egyes hitelekhez kapcsolódó nemteljesítéskori veszteségráta mindenkori szintjéről.
- (165) Ha csak az első négy, a tanácsadó által értékelt tényezőt vesszük figyelembe (és az utolsót, a fedezet kérdését nem számítjuk), a tanácsadó becslésének a kibocsátó hitelminősítéséhez közeli minősítést kell adnia. Az első négy tényező esetében adott pontok átlaga például [1–5], ami nagyjából [...] minősítésnek felel meg. Ez a kibocsátói hitelminősítés vonatkozik az első, második és harmadik hitelre. A negyedik hitel esetében az ezzel a módszerrel történő becslés alapján a kibocsátó [...] hitelminősítéssel rendelkezik.
- (166) A Bizottság megállapítja, hogy a tanácsadó jelentése kétségeket hagy maga után a minősítésre vonatkozó értékelés minőségét illetően. Ezt a minősítéssel kapcsolatos becslést továbbá körültekintően kell fogadni, tekintve, hogy a tanácsadó nem áll hitelviszonyban a hitelfelvevővel. A becsült minősítés azonban meglehetősen alacsony a hitelminősítő intézetek által használt minősítési skálán, és úgy tűnik, nem egyezik a(z) [bank] által egy későbbi időszakra készített hitelminősítési becsléssel.

<sup>(45)</sup> A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.).

<sup>(46)</sup> A referencia-kamatlábról szóló, 2008. évi közlemény meghatározza a piaci kamatláb helyettesítésére alkalmazott referencia-kamatláb és leszámítolási kamatláb megállapításának módját. A bizottsági referencia-kamatláb csak helyettesítő érték, ennek ellenére a Bizottság nem rendelkezik egyéb olyan meggyőző adattal, amely alapján meghatározható, milyen kamatlábra volt lehetősége a piacon a hitelfelvevőnek.

<sup>(47)</sup> Solvabilitätsverordnung (SolvV), 2006. december 14., közzétéve 2006. december 20-án a német Bundesgesetzblattban (I. rész, 61. szám, 2926. o.)

- (167) Emellett Németország rendelkezésre bocsátotta az FN GmbH egy éven belüli nemfizetési valószínűségével kapcsolatban a(z) [bank] által 2009 és 2010 vonatkozásában használt becslést. A(z) [bank] 2009-ben két éves futamidővel [4–10] millió EUR nagyságú hitelt nyújtott az FN GmbH-nak. A(z) [bank] becslése szerint az egy éven belüli nemfizetés valószínűsége 2009-ben és 2010-ben is [1–5] % volt. A hitelminősítő intézetek által közzétett, az átlagos nemfizetési valószínűséggel kapcsolatos becslések <sup>(48)</sup> szerint az egy éven belüli nemfizetés [1–5] %-os valószínűsége [...]–[...] közötti minősítésnek felel meg.

*Fedezet és nemteljesítéskori veszteségráta <sup>(49)</sup>*

- (168) Az első hitel az alábbi biztosítékokkal fedezték a hitel felvétele idején (2003. április 11.):

- a) a repülőtéri földingatlan és épületek (körülbelül 6,2 millió m<sup>2</sup>). Az FN GmbH 2002-ben [5–20] millió EUR nagyságú összegért vette meg a földingatlant a német államtól. Egy független értékelő által 2002 szeptemberében készített jelentés körülbelül [5–20] millió EUR nagyságú összegben határozza meg a földingatlan piaci értéket. A repülőtér hosszú lejáratú eszközeinek könyv szerinti értéke 2002 végén (a földingatlan és az épületeket érintő beruházásokkal együtt) hozzávetőleg [5–20] millió EUR volt. Az első hitel felvétele idején [1–6] millió EUR nagyságú elsőbbséget biztosító jelzalog létezett a földingatlanon [...] javára.
- b) [...] által nyújtott személyes garancia; Németország nem adott tájékoztatást a kezes személyes vagyonának értékéről.
- c) Az Airport Network (AV) B.V. részvényei az Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH-ban; Németország nem adott tájékoztatást a részvények értékéről.
- d) Az ANH GmbH részvényei az FN GmbH-ban; Németország nem adott tájékoztatást a részvények értékéről.

- (169) Ha a repülőtér hosszú lejáratú eszközeinek könyv szerinti értékéből ([5–20] millió EUR) kivonjuk [...] elsőbbséget élvező követelését ([1–6] millió EUR), akkor mintegy [5–15] millió EUR nagyságú összeg marad a hitelező követelésének kielégítésére ([5–15] millió EUR). A nemteljesítéskori veszteségráta becslés nagysága így körülbelül [...] % <sup>(50)</sup>. Nagy valószínűség szerint ez a nemteljesítéskori veszteségráta óvatosan becslés nagysága, mert további érték is tulajdonítható a személyes garanciának és a részvények felajánlásának, amellyel kapcsolatban nem áll rendelkezésre információ.

- (170) A második hitel az alábbi biztosítékokkal fedezték a hitel felvétele idején (2004. június 17.):

- a) A repülőtéri földingatlan és épületek. A repülőtér hosszú lejáratú eszközeinek könyv szerinti értéke 2003 végén (a földingatlan és az épületeket érintő beruházásokkal együtt) hozzávetőleg [20–40] millió EUR volt. A második hitel felvétele idején [1–6] millió EUR nagyságú elsőbbséget élvező jelzalog létezett [...] javára, valamint egy elsőbbséget élvező jelzalog az EEL GmbH javára az első, [11–20] millió EUR nagyságú hitel (lásd fent az első hitelt) vonatkozásában.
- b) Az Airport Network (AV) B.V. részvényei az Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH-ban. Németország nem adott tájékoztatást a részvények értékéről.
- c) Az ANH GmbH részvényei az FN GmbH-ban. Németország nem adott tájékoztatást a részvények értékéről.

- (171) Ha a repülőtér hosszú lejáratú eszközeinek könyv szerinti értékéből ([20–40] millió EUR) kivonjuk [...] és az EEL GmbH elsőbbséget élvező követelését ([1–6] millió, illetve [11–20] millió EUR), akkor mintegy [10–25] millió EUR nagyságú összeg marad az EEL GmbH követelésének kielégítésére a második hitel vonatkozásában ([1–5] millió EUR). A becslés visszafizetési arány ebben az esetben megközelíti a [...] %-ot. A nemteljesítéskori veszteségráta becslés nagysága így [...].

<sup>(48)</sup> Lásd a Standard and Poor „2012. évi éves globális vállalati nemfizetési tanulmány és minősítési átmenetek” (2013. március 18., 29. o.) és a Moody's „Vállalati nemfizetés és visszafizetési arány 1920–2010 között” (2011. február 28., 31. o.) beszámolóját.

<sup>(49)</sup> A biztosítékok mértéke a nemteljesítéskori veszteségrátával mérhető, ami a várható veszteség az adós kitettségének százalékában, figyelembe véve a biztosítékokból és a fizetési képtelenség során értékesített vagyontárgyakból behajtható összegeket; ebből következően a nemteljesítéskori veszteségráta fordítottan arányos a biztosíték értékével.

<sup>(50)</sup> nemteljesítéskori veszteségráta = 1 – visszafizetési arány = 1 – [...] millió EUR/[...] millió EUR = [...] %

- (172) A harmadik hitelt az alábbi biztosítékokkal fedezték a hitel felvétele idején (2004. július 28.):
- A repülőtéri földingatlan és épületek. A repülőtér hosszú lejáratú eszközeinek könyv szerinti értéke 2003 végén (a földingatlant és az épületeket érintő beruházásokkal együtt) hozzávetőleg [20–40] millió EUR volt. A harmadik hitel felvétele idején [1–6] millió EUR nagyságú elsőbbséget élvező jelzálog létezett [...] javára, valamint egy elsőbbséget élvező jelzálog a hitelező javára az első és a második hitel teljes, [10–20] millió EUR nagyságú összegének vonatkozásában.
  - Az Airport Network (AV) B.V. részvényei az Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH-ban. Németország nem adott tájékoztatást a részvények értékéről.
  - Az ANH GmbH részvényei az FN GmbH-ban. Németország nem adott tájékoztatást a részvények értékéről.
  - Az FN GmbH. Nincs információ ezen fedezet értékéről.
- (173) Ha a repülőtér hosszú lejáratú eszközeinek könyv szerinti értékéből ([20–40] millió EUR) kivonjuk [...] és az EEL GmbH elsőbbséget élvező követelését ([1–6] millió, illetve [10–20] millió EUR), akkor mintegy [10–20] millió EUR nagyságú összeg marad a hitelező követelésének kielégítésére a harmadik hitel vonatkozásában ([2–5] millió EUR). A visszafizetési arány ebben az esetben körülbelül [...] %. A nemteljesítéskori veszteségráta becsült nagysága így [...].
- (174) A negyedik hitel felvételekor (2005. július 1.) valamennyi korábbi hitelt, valamint a kifizetetlen és továbbra is esedékes kamatot ([0,5–3] millió EUR) meghosszabbították ugyanazzal a határidővel (2010. december 31.). A teljes hitelösszeg [20–30] millió EUR, valamint [0,5–3] millió EUR kifizetetlen kamat. Az EEL GmbH ezen követeléseinek biztosítására szolgáló fedezet az alábbiakból állt:
- A repülőtéri földingatlan és épületek. A repülőtér hosszú lejáratú eszközeinek könyv szerinti értéke 2004 végén (a földingatlant és az épületeket érintő beruházásokkal együtt) hozzávetőleg [20–40] millió EUR volt. A negyedik hitel felvételekor az első, második és harmadik hitel vonatkozásában elsőbbséget élvező követelés állt fenn a hitelező javára [10–25] millió EUR nagyságban. A(z) [...] által nyújtott hitelhez már nem kapcsolódott elsőbbséget élvező követelés. <sup>(51)</sup>
  - Az Airport Network (AV) B.V. részvényei az Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH-ban; Németország nem adott tájékoztatást a részvények értékéről.
  - Az ANH GmbH részvényei az FN GmbH-ban; Németország nem adott tájékoztatást a részvények értékéről.
  - Emellett az EEL GmbH valamennyi hitellel kapcsolatos valamennyi követelésének biztosítása érdekében [...] személyes garanciát nyújtott 2005. július 1-jén. Ez a garancia kiterjesztette azt a korábbi garanciát, amelyet [...] az első hitel vonatkozásában 2003. június 8-án nyújtott. Németország megadta [...] személyes vagyonának becsült értékét, kivonva belőle a(z) [...] Airport Niederrhein Holding GmbH és FN GmbH részvényeinek értékét, hogy elkerüljék a fedezet kétszeri számolását. 2004 végén a kezes személyes vagyonának becsült értéke körülbelül [20–40] millió EUR volt <sup>(52)</sup>.
- (175) A repülőtér hosszú lejáratú eszközeinek könyv szerinti értéke ([20–40] millió EUR) és a(z) [...] általi személyes garancia ([20–40] millió EUR) meghaladja a hitel teljes összegét az esedékes kamatokkal együtt ([20–30] millió EUR + [0,5–3] millió EUR). A visszafizetési arány így [...] %, a nemteljesítéskori veszteségráta [...].
- (176) 2010. november 29-én valamennyi hitelt ([20–30] millió EUR), valamint a felhalmozódott és esedékes kamatokat ([5–10] millió EUR) további hat évvel, 2016. december 31-ig meghosszabbították. Az esedékes összeget az alábbi biztosítékokkal fedezték:
- A repülőtéri földingatlan és épületek. A repülőtér hosszú lejáratú eszközeinek 2009. év végi könyv szerinti értéke (a földingatlant és az épületeket érintő beruházásokkal együtt) nem ismeretes a Bizottság számára. A hosszú lejáratú eszközök utolsó ismert könyv szerinti értéke [20–40] millió EUR volt 2005 végén. Németország jelentése szerint 2010 végén a földingatlan és az épületek könyv szerinti értéke [30–70] millió EUR <sup>(53)</sup> volt. Ezt az értéket nem sokkal a hitelek második meghosszabbítását követően jelentették a

<sup>(51)</sup> Lásd a 2005. július 1-jei hitelmegállapodás 22. és 23. oldalát.

<sup>(52)</sup> Lásd Németország 2014. május 23-án kelt levele 2. mellékletének 2. oldalát.

<sup>(53)</sup> Az érték 2005–2010 közötti növekedése főként [...] -nak/-nek tudható be.

könyvelésben, így elfogadható az elérhető fedezet értékeként. Ebben az időben elsőbbséget élvező jelzálog létezett a földingatlanon és az épületeken a(z) [bank] [0,5–3] millió EUR nagyságú követelésének biztosítására.

- b) Az Airport Network B.V. részvényei az Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH-ban; Németország nem adott tájékoztatást azzal kapcsolatban, mennyit értek ezek a részvények a hitelek második meghosszabbítása idején.
- c) Az ANH GmbH részvényei az FN GmbH-ban; Németország nem adott tájékoztatást azzal kapcsolatban, mennyit értek ezek a részvények a hitelek második meghosszabbítása idején.
- d) Az FN GmbH részvényei az FN Gewerbe GmbH-ban és az FN Grundbesitzgesellschaftban; Németország nem adott tájékoztatást azzal kapcsolatban, mennyit értek ezek a részvények a hitelek második meghosszabbítása idején.
- e) [...] által nyújtott személyes garancia [30–70] millió EUR becsült értékben <sup>(54)</sup>.
- (177) A repülőtér hosszú lejáratú eszközeinek könyv szerinti értéke ([30–70] millió EUR) és a becslések szerint [30–70] millió EUR nagyságú személyes garancia mínusz a(z) [bank]-nak/-nek felajánlott elsőbbséget élvező fedezet ([0,5–3] millió EUR) a teljes hitelösszeg körülbelül [...] %-át és az esedékes kamatot ([20–30] millió EUR + [5–10] millió EUR) fedezi, ami azt jelenti, hogy a nemteljesítéskori veszteségráta [...].
- (178) Az alábbi táblázat összefoglalja az egyes hitelek minősítésével és fedezetével kapcsolatos információkat:

6. táblázat

## Az egyes hitelek minősítése és fedezete

Hitel	Dátum	Összeg millió EUR-ban (hitel + esedékes kamat)	A kibocsátó hitelminősítése	Fedezeti érték (földingatlan, épületek és személyes garancia)	Elsőbbségi követelés [...]	Elsőbbségi követelés [bank]	Visszafizetési arány	Nemteljesítéskori veszteségráta
<b>Első hitel</b>	2003.4.11.	[11–20]	(...)	[5–20]	[1–6]	(...)	(...)	(...)
<b>Második hitel</b>	2004.6.17.	[2–5]	(...)	[20–40]	[1–6]	(...)	(...)	(...)
<b>Harmadik hitel</b>	2004.7.28.	[2–5]	(...)	[20–40]	[1–6]	(...)	(...)	(...)
<b>Negyedik hitel és a hitelek első meghosszabbítása</b>	2005.7.1.	[20–33]	(...)	[40–100]	(...)	(...)	(...)	(...)
<b>A hitelek második meghosszabbítása</b>	2010.11.29.	[24–40]	(...)	[70–120]	(...)	[1–3]	(...)	(...)

- (179) A referencia-kamatlábrol szóló, 2008. évi közlemény szerint az irányadó kamatláb kiszámításához összeadódik a megfelelő kockázati prémium és az egyéves alapkamat. A megfelelő kockázati prémiumot a referencia-kamatlábrol szóló, 2008. évi közleményben határozzák meg, és figyelembe veszik a hitelfelvevő minősítését és a hitel fedezetének mértékét. Például a hitelek második meghosszabbítása esetén magas volt a fedezet mértéke, és az FN GmbH minősítése [...]–[...] volt. Óvatos becslés alapján a Bizottság [...] minősítéssel számol. Ebből következően az FN GmbH a referencia-kamatlábrol szóló, 2008. évi közleményben meghatározott [...] <sup>(55)</sup> hitelminősítési kategóriába tartozik. Az ennek a hitelminősítési kategóriának és a biztosítékokkal való fedezettség magas mértékének megfelelő kamatfelár [...] bázispont. A hitelek meghosszabbítása idején (2010. november 29.) érvényes alapkamat 1,24 % <sup>(56)</sup> volt.

<sup>(54)</sup> Lásd a 2014. május 23-i közlemény 2. mellékletének 2. oldalát.

<sup>(55)</sup> Ez a kategória a [...] minősítését tartalmazza.

<sup>(56)</sup> A Bizottság az alábbi honlapon közzéteszi az érvényes alapkamatok listáját: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/base\\_rates\\_eu27\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_eu27_en.pdf)

- (180) Az alábbi táblázat összefoglalja a mindenkori hitelkamatlábbal és a hitelfelvétel idején a referencia-kamatlábról szóló, 2008. évi közlemény szerint érvényes irányadó referencia-kamatlábbal kapcsolatos információkat:

7. táblázat

**Irányadó kamatlábak kontra alkalmazott kamatlábak**

Hitel	Dátum	Időtartam	A kibocsátó hitelminősítése	Nemteljesítéskori veszteség-ráta	Egyéves EURIBOR alapkamat (három havi átlag) (%)	Kamatfelár (a referencia-kamatlábról szóló közlemény)	Teljes irányadó kamatláb	Alkalmazott kamatláb
<b>Első hitel</b>	2003.4.11.	(...)	(...)	(...)	2,50	(...)	1–6	3–7
<b>Második hitel</b>	2004.6.17.	(...)	(...)	(...)	2,30	(...)	1–6	3–7
<b>Harmadik hitel</b>	2004.7.28.	(...)	(...)	(...)	2,35	(...)	1–6	6–9
<b>Negyedik hitel és a hitelek első meghosszabbítása</b>	2005.7.1.	(...)	(...)	(...)	2,20	(...)	1–6	1–5
<b>A hitelek második meghosszabbítása</b>	2010.11.29.	(...)	(...)	(...)	2,20	(...)	1–6	1–5

- (181) A fenti becslések alapján az első, második és harmadik hitelt jóval az alkalmazandó irányadó kamatláb feletti kamatlábak mellett biztosították. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az FN GmbH nem jutott gazdasági előnyhöz ezekkel az intézkedésekkel.
- (182) A hitelek második meghosszabbítását illetően a fenti adatok emellett arra utalnak, hogy erre a piaci feltételek mellett került sor, mert a meghosszabbított hitelek kamatlába magasabb, mint az irányadó kamatláb becsült nagysága. Ugyanakkor különböző tények kétségbe vonják az állami támogatás hiányát a hitelek második meghosszabbítása esetében, például az, hogy a kedvezményezett még nem fizette vissza a korábbi hiteleket, a támogatás megléte a negyedik hitel és a hitelek első meghosszabbítása esetében, valamint a hitelek második meghosszabbítása és a (45) preambulumbekzdésben említett, a hatóságok és az FN GmbH között a hitel-tőke konverzióról aláírt előzetes megállapodás között eltelt rövid időszak. A Bizottság mindenesetre úgy véli, hogy ha a hitelek második meghosszabbítása állami támogatásnak minősül, az ilyen támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal a hitelek első meghosszabbításának részét képező állami támogatás és a belső piac összeegyeztethetőségére vonatkozó, a 9.4. szakaszban meghatározott okokból.
- (183) A negyedik hitelre és a hitelek első meghosszabbítására az irányadó kamatlábnál [...] bázispontkülönbséggel alacsonyabb kamatláb mellett került sor. A Bizottság ezért azt az álláspontot képviseli, hogy a negyedik hitel és a hitelek első meghosszabbítása tekintetében az FN GmbH olyan gazdasági előnyhöz jutott, amelyhez a szokásos feltételek mellett nem jutott volna hozzá <sup>(57)</sup>.

8.3.4. *Szelektivitás*

- (184) A jelenlegi esetben a Bizottság megállapítja, hogy az első intézkedés (a negyedik hitel, valamint a hitelek első és valószínűleg a második meghosszabbítása) egyéni támogatási intézkedés, amelyet csak az FN GmbH részére biztosítottak, és nem általános intézkedés.
- (185) Ezért az első intézkedés (a negyedik hitel, valamint a hitelek első és valószínűleg a második meghosszabbítása) révén az FN GmbH-nak juttatott előny szelektív.

<sup>(57)</sup> A kamatlábak közötti [...] bázispontnyi különbség hozzávetőlegesen [...] EUR előnyt jelentett a negyedik hitel és a hitelek első meghosszabbításának idején.

### 8.3.5. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (186) Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata szerint a pénzügyi támogatás torzítja a versenyt, amennyiben megerősíti egy adott vállalkozás más vállalkozásokhoz viszonyított pozícióját<sup>(58)</sup>. Általában, amikor a tagállam által nyújtott előny erősíti egy adott uniós piacon versengő vállalkozás más vállalkozásokhoz viszonyított pozícióját, akkor a tagállamok közötti kereskedelmet az adott előny által érintettnek kell tekinteni<sup>(59)</sup>.
- (187) A repülőterek üzemeltetői európai szinten versenyeznek, hogy légitársaságokat nyerjenek meg, és ezzel új útvonalakat nyissanak az adott repülőtérrel, vagy több járatot indítsanak ezeken az útvonalakon. Amikor a légitársaságok kiválasztják, mely repülőterekről nyissanak új útvonalakat, vagy honnan indítsanak több járatot a meglévő útvonalakon, összehasonlítják a repülőtereket olyan szempontok alapján, mint a repülőtéri szolgáltatások és az érintett ügyfelek típusa, a népesség vagy a gazdasági tevékenység, a zsúfoltság, a szárazföldi elérhetőség, a díjak mértéke, valamint a repülőtéri infrastruktúra és szolgáltatások használatának általános kereskedelmi feltételei<sup>(60)</sup>. Németország azáltal, hogy a szokásos piaci feltételeknél kedvezőbb feltételek mellett nyújtott pénzügyi támogatást az FN GmbH-nak, lehetővé tette, hogy az agresszívebben versenyezzen más repülőtéri üzemeltetőkkel a légitársaságok megnyerése érdekében, mintha a szokásos piaci feltételeknek megfelelő tőkeköltiséget fizetett volna.
- (188) Az első intézkedés (a negyedik hitel, valamint a hitelek első és valószínűleg a második meghosszabbítása) ezért potenciálisan torzította a versenyt és befolyásolta az Unión belüli kereskedelmet.

### 8.3.6. Következtetés

- (189) A mindenkori hitelkamatlábak és a referencia-kamatlábokról szóló, 2008. évi közleményből származó irányadó kamatlábak összehasonlításából kiderül, hogy valamennyi hitel és azok meghosszabbítását a negyedik hitel és a hitelek első meghosszabbítása kivételével az irányadó kamatlábak feletti kamatláb mellett biztosították.
- (190) A Bizottság ezért azt a következtetést tudja levonni, hogy az első, második és harmadik hitelt a piaci feltételeknek megfelelően nyújtották, a negyedik hitelt és a hitelek első meghosszabbítását viszont nem. A Bizottság eldöntetlenül hagyja azt a kérdést, hogy a hitelek második meghosszabbítására a piaci feltételeknek megfelelően került-e sor.
- (191) Mivel az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében teljesülnek a halmozott kritériumok, a Bizottság úgy véli, hogy az első intézkedés részét képező negyedik hitel, valamint a hitelek első és valószínűleg második meghosszabbítása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatást tartalmazott.

## 8.4. A támogatás megléte az Észak-Rajna–Vesztfália által nyújtott támogatás vonatkozásában (második intézkedés)

### 8.4.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

- (192) Az első intézkedés támogatási természetére vonatkozó érvelés érvényes itt is (lásd a fenti 8.3.1. szakaszt), habár Németország azt állítja, hogy létező támogatásnak minősül (lásd a (102) preambulumbekendést). A *Lipce–Halle* ügyben hozott ítéletben a Bíróság megerősítette, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítésére 2000-tól, azaz a második intézkedés dátumánál (2002. október 15.) korábbi időponttól kezdve szintén az állami támogatásra vonatkozó szabályok vonatkoznak. A Bizottság ezért azt az álláspontot képviseli, hogy az intézkedés a hatálybalépése idején állami támogatásnak minősült. Németország állításával ellentétben ezt az értékelést nem befolyásolja, hogy az intézkedést az 1993. évi rendeletnek megfelelően fogadták el. Az 1993. évi rendelet csupán jogalapot teremtett, amely lehetővé tett olyan, a regionális repülőtereknek nyújtható támogatási intézkedéseket, amelyeket Észak-Rajna–Vesztfália 1993 óta fontolóra vehetett. Nem jelentett viszont visszavonhatatlan elkötelezettséget a második intézkedés meghozatalára az FN GmbH javára, és önmagában nem teremtett jogosultságot a kedvezményezett számára (ahogy az 1993. évi rendelet 1. cikkében kifejezetten szerepel). A második intézkedés valójában az 1993. évi rendelettel létrehozott rendszer egyéni alkalmazását jelenti.
- (193) Ebből kifolyólag a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy jogosult az állami támogatásra vonatkozó szabályok szerint megvizsgálni a második intézkedést, mert a meghozatala idején egyértelmű volt, hogy az FN GmbH gazdasági tevékenységben vesz részt.

<sup>(58)</sup> Az *Olaszország kontra Bizottság* C-99/02. sz. ügy (EBHT, EU:C:2004:207) 65. pontja.

<sup>(59)</sup> *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (az *Altmark* ítélet) (EBHT, EU:C:2003:415).

<sup>(60)</sup> A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 43. pontja.

#### 8.4.2. Állami források és az államnak való tulajdoníthatóság

- (194) Ahogy az eljárás megindításáról szóló határozat (111) pontjában olvasható, az állam által nyújtott támogatást közvetlenül az észak-rajna-vesztfáliai költségvetésből fizették az FN GmbH javára biztosított közvetlen támogatásként. Ezért az Észak-Rajna-Vesztfália által nyújtott pénzügyi támogatáshoz állami forrásokat vettek igénybe, így ez az államnak tulajdonítható.

#### 8.4.3. Gazdasági előny

- (195) Annak megállapítása érdekében, hogy valamely állami intézkedés állami támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kedvezményezett vállalkozás részesül-e olyan gazdasági előnyben, amelyet szokásos piaci feltételek mellett nem kapott volna meg.
- (196) A vizsgált ügyben Észak-Rajna-Vesztfália közvetlen támogatás formájában közpénzeket juttatott a repülőtéri infrastrukturális beruházások támogatására. Ezeket a pénzüsszegeket az FN GmbH a repülőtér üzemeltetőjeként azért kapta, hogy finanszírozza a repülőtéri beruházásokat. A Bizottság megállapítja, hogy ellentételezés és a megtérülés lehetősége nélkül egyetlen piaci befektető sem nyújtaná ilyen támogatást.
- (197) A beruházási támogatás ezért ellentételezés nélkül csökkenti a repülőtér üzemeltetője által általában viselt beruházási költségeket, ezért gazdasági előnyhöz juttatja az FN GmbH-t.

#### 8.4.4. Szelektivitás

- (198) A jelenlegi esetben a Bizottság megállapítja, hogy a második intézkedés egy olyan rendszer egyéni alkalmazása, amelyből kifolyólag nemcsak a Niederrhein-Weeze repülőtér, hanem több más észak-rajna-vesztfáliai repülőtér is előnyhöz jutott. Ugyanakkor a szóban forgó rendszer nem egy valamennyi észak-rajna-vesztfáliai repülőtérre érintő általános intézkedés, mert a nagyobb düsseldorfi és kölni/bonni repülőtér nem jogosult erre a tartományi támogatási intézkedésre. Mindenesetre, ha valamennyi észak-rajna-vesztfáliai repülőtér jogosult lett volna rá, az ilyen ágazati intézkedést szelektívnek kellett volna tekinteni, mert csak egy adott térség adott ágazata érdekeit szolgálta.
- (199) Ezért a második intézkedés által az FN GmbH-nak juttatott előny szelektív.

#### 8.4.5. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (200) Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata szerint a pénzügyi támogatás torzítja a versenyt, amennyiben megerősíti egy adott vállalkozás más vállalkozásokhoz viszonyított pozícióját<sup>(61)</sup>. Általában, amikor a tagállam által nyújtott előny erősíti egy adott uniós piacon versengő vállalkozás más vállalkozásokhoz viszonyított pozícióját, akkor a tagállamok közötti kereskedelmet az adott előny által érintettnek kell tekinteni<sup>(62)</sup>.
- (201) A repülőterek üzemeltetői európai szinten versenyeznek, hogy légitársaságokat nyerjenek meg, és ezzel új útvonalakat nyissanak az adott repülőtérről, vagy több járatot indítsanak ezeken az útvonalakon. Amikor a légitársaságok kiválasztják, mely repülőterekről nyissanak új útvonalakat, vagy honnan indítsanak több járatot a meglévő útvonalakon, összehasonlítják a repülőtereket olyan szempontok alapján, mint a repülőtéri szolgáltatások és az érintett ügyfelek típusa, a népesség vagy a gazdasági tevékenység, a zsúfoltság, a szárazföldi elérhetőség, a díjak mértéke, valamint a repülőtéri infrastruktúra és szolgáltatások használatának általános kereskedelmi feltételei<sup>(63)</sup>. Németország azáltal, hogy a szokásos piaci feltételeknél kedvezőbb feltételek mellett nyújtott pénzügyi támogatást az FN GmbH-nak, lehetővé tette, hogy az agresszívebben versenyezzen más repülőtéri üzemeltetőkkel a légitársaságok megnyerése érdekében, mintha a szokásos piaci feltételeknek megfelelő tőkekölséget fizetett volna.
- (202) A második intézkedés ezért potenciálisan torzította a versenyt és befolyásolta az Unión belüli kereskedelmet.

#### 8.4.6. Következtetés

- (203) A második intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében az FN GmbH-nak juttatott állami támogatásnak minősül.

<sup>(61)</sup> Olaszország kontra Bizottság (EU:C:2004:207), 65. pont.

<sup>(62)</sup> Altmark ítélet (EU:C:2003:415).

<sup>(63)</sup> A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 43. pontja.



## 8.5. A támogatás megléte a klevei körzet által nyújtott támogatás vonatkozásában (harmadik intézkedés)

### 8.5.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

- (204) Az állami tulajdonban lévő EEL GmbH által nyújtott hitelek támogatási természetére vonatkozó érvelés érvényes itt is (lásd a fenti 8.3.1. szakaszt). A harmadik intézkedés részét képező különböző intézkedéseket 2002. március 14-én hozták, azaz az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítéletet követően. A hitelmegállapodás (1) bekezdésének 4. pontja értelmében az intézkedés biztosításának dátuma az a nap, amelyen a kedvezményezett megvásárolta a repülőtéri infrastruktúrát a német szövetségi kormánytól, azaz 2002. március 14.
- (205) Ebből kifolyólag a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy jogosult megvizsgálni a harmadik intézkedést és annak az állami támogatásra vonatkozó szabályokkal való összeegyeztethetőségét, mert a meghozatala idején egyértelmű volt, hogy az FN GmbH gazdasági tevékenységben vesz részt.

### 8.5.2. Állami források és az államnak való tulajdoníthatóság

- (206) A támogatást közvetlenül a klevei körzet költségvetéséből biztosították az FN GmbH számára. A 3. intézkedéshez ezért állami forrásokat vettek igénybe, és az intézkedés az államnak tulajdonítható.

### 8.5.3. Gazdasági előny

- (207) Annak megállapítása érdekében, hogy valamely állami intézkedés állami támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kedvezményezett vállalkozás részesül-e olyan gazdasági előnyben, amelyet szokásos piaci feltételek mellett nem kapott volna meg. Ebben a vonatkozásban a Bizottságnak elemeznie kell, hogy a klevei körzet piacgazdasági befektetőként járt-e el, amikor elengedte az FN GmbH-nak korábban nyújtott áthidaló finanszírozás egyik részletét.
- (208) A piacgazdasági befektetőket a jövedelmezőséggel kapcsolatos kilátások vezérik. <sup>(64)</sup> A piacgazdasági szereplő teszt 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.
- (209) A jelenlegi esetben a klevei körzet [4–10] millió EUR nagyságú kamatmentes hitelt nyújtott az FN GmbH-nak, és további ellentételezés nélkül lemondott arról, hogy az FN GmbH visszafizessen egy [2–5] millió EUR nagyságú részletet. Ez az utolsó döntés valójában a hitelmegállapodás (4) bekezdésének 1. pontjában szereplő kikötés végrehajtása, miszerint a szóban forgó részletet nem kell visszafizetni, ha megvalósul a 350 munkahely teremtésére vonatkozó célkitűzés. A Bizottság ezért megállapítja, hogy egyetlen piaci befektető sem nyújtott volna kamatmentes hitelt és mondott volna le ellentételezés nélkül a hitel jelentős részének visszafizetéséről.
- (210) Továbbá a piacgazdasági befektető értékelésének mellőznie kell a repülőtérnek helyet adó régió gazdaságára gyakorolt pozitív hatásokat, beleértve a munkahelyteremtést, mert a Bizottság azáltal értékeli, hogy az adott intézkedés állami támogatásnak minősül-e, hogy mérlegeli: „*hasonló körülmények között egy magánbefektető, tekintettel a megtérülés előreláthatóságára és mellőzve minden szociális, regionális politikai és ágazati megfontolást, jegyezte volna-e a szóban forgó tőkét*” <sup>(65)</sup>. A jelenlegi esetben a visszafizetési kötelezettségről való lemondás egyetlen feltétele a bizonyos mértékű munkahelyteremtés volt. Ugyanakkor a munkahelyteremtés kérdése mellőzendő a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában. Más szóval egyetlen piacgazdasági befektető sem egyezett volna bele, hogy a régióban történő munkahelyteremtésből kifolyólag lemondjon [2–5] millió EUR visszafizetéséről.

<sup>(64)</sup> Az *Alitalia* kontra Bizottság T-296/97. sz. ügy (2000. december 12.) (EBHT, EU:T:2000:289) 84. pontja; az *Olaszország* kontra Bizottság C-305/89. sz. ügy (EBHT, EU:C:1991:142) 20. pontja.

<sup>(65)</sup> Lásd a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás 46. pontját.

- (211) A klevei körzet által nyújtott kamatmentes hitel és a részlet visszafizetéséről való lemondás ezért csökkenti a repülőtér üzemeltetőjének szokásos költségeit, amivel olyan előnyhöz juttatja az FN GmbH-t, amelyenhez a szokásos piaci feltételek mellett nem jutna hozzá.

#### 8.5.4. Szelektivitás

- (212) A szóban forgó előnyben csak az FN GmbH részesült. Mivel a közpénzekből egyetlen vállalkozás részesült, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében szelektív.

#### 8.5.5. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (213) A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás vonatkozásában fent kifejtett érvelés (lásd a 8.4.5. szakaszt) érvényes.

#### 8.5.6. Következtetés

- (214) A fent kifejtett okokból a Bizottság azt az álláspontot képviseli, hogy a repülőtéri ingatlan akvizíciós költségeinek részleges fedezésére szolgáló áthidaló finanszírozásról szóló megállapodásnak megfelelően a klevei körzet által az FN GmbH-nak nyújtott közpénzek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek.

### 8.6. A támogatás megléte a klevei körzet és a weezei önkormányzat által az EEL GmbH-nak nyújtott támogatás vonatkozásában (negyedik intézkedés)

#### 8.6.1. A vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalma

- (215) Németország azt állítja, hogy az EEL GmbH olyan gazdasági egység, amelynek célja, hogy lehetővé tegye a pénzeszközök hatékony és gazdaságos eljuttatását az FN GmbH-nak.
- (216) Ahogy a (25) preambulumbekkezdésben olvasható, az EEL GmbH-t a klevei körzet és a weezei önkormányzat alapította a repülőtéri ingatlan privatizációt megelőző kezelése céljából. Az EEL GmbH ezután részt vett az FN GmbH-nak juttatott hitelek biztosításában. A harmadik felek részére történő hitelek biztosítása önmagában gazdasági tevékenység. Ezért amikor a negyedik intézkedés részét képező különböző intézkedéseket meghozták az EEL GmbH számára, az gazdasági tevékenységben vett részt.
- (217) Az EUMSZ 101. cikkére hivatkozva a vállalkozás fogalma kiterjed valamennyi, gazdasági tevékenységet folytató jogalanyra, függetlenül annak jogállásától és a finanszírozásának módjától. Az EEL GmbH kizárólag a hatóságok gazdasági egységeként tevékenykedik, és mint ilyen, nem folytat gazdasági tevékenységeket; egyedüli célja a két hatóság forrásainak egyesítése a repülőtéri fejlesztések finanszírozása érdekében.
- (218) Mivel az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének megfelelő halmozott kritériumok nem teljesülnek, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a negyedik intézkedés nem tartalmaz állami támogatást az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében.
- (219) Még ha úgy is kellene tekinteni, hogy az EEL GmbH a negyedik intézkedés részét képező intézkedések meghozatalának időszakában az uniós versenyjogi szabályozás hatálya alá tartozott (ami nem így történt), a Bizottság az értékelés során akkor is ugyanazt a következtetést vonná le, hogy a negyedik intézkedés nem minősül állami támogatásnak, ahogy azt a lenti szakaszok ismertetik.

### 8.6.2. Állami források és az államnak való tulajdoníthatóság

- (220) Az EEL GmbH a negyedik intézkedés részét képező valamennyi tőkét, likviditási támogatást és tőkeinjekciót a részvényesektől kapott, akik a költségvetésükből finanszírozták ezeket az intézkedéseket. A negyedik intézkedés részét képezi a weezei önkormányzat által nyújtott 100 %-os garancia is, amely az önkormányzat költségvetéséből származik. Ezért a negyedik intézkedés részét képező valamennyi intézkedést két helyi hatóság költségvetési forrásaiból finanszírozták, emellett ezek a hatóságok határoztak e különböző intézkedések meghozataláról.
- (221) Ezért a negyedik intézkedéshez állami forrásokat vettek igénybe, és az intézkedés az államnak tulajdonítható.

### 8.6.3. Gazdasági előny

- (222) Annak megállapítása érdekében, hogy valamely állami intézkedés állami támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kedvezményezett vállalkozás részül-e olyan gazdasági előnyben, amelyet szokásos piaci feltételek mellett nem kapott volna meg.
- (223) Ebben a tekintetben a Bizottságnak elemeznie kell, hogy a klevei körzet és a weezei önkormányzat úgy járt-e el, ahogy a jövedelmezőségi kilátások<sup>(66)</sup> által vezérelt körültekintő piaczgazdasági szereplők tették volna ugyanilyen körülmények között, amikor meghozták a negyedik intézkedést (tőkeintézkedések, garanciák, hitelek és a hitelek visszafizetésére vonatkozó határidők megváltoztatása) az EEL GmbH javára.
- (224) Először fontos felidézni, ahogy a 8.3.2. szakaszban olvasható, hogy az EEL GmbH két állami részvényes által a Niederrhein-Weeze repülőtéri ingatlan kezelése céljából létrehozott különleges célú gazdasági egység, amelyet 2003 óta kizárólag e repülőtér finanszírozására használnak. Ezt megerősíti az a tény, hogy ez a két állami részvényes a 2003. április 10-én és 11-én tartott (írásbeli) általános gyűlésén szigorúan a Niederrhein-Weeze repülőtérbe történő beruházásokra korlátozta az EEL GmbH új pénzügyi tevékenységét. Ez a célkitűzés megfelel az EEL GmbH alapító okiratának (*Gesellschaftsvertrag*, 1999. december 16.) 2. cikkében meghatározott célnak<sup>(67)</sup>. Továbbá, ahogy a (153) preambulumbekzdésben olvasható, az EEL GmbH-nak nincs igazgatótanácsa. Mindkét ügyvezető igazgató a hatóságok képviselője. A vállalkozás egyik ügyvezető igazgatója a Landrat, azaz a klevei körzet vezetője, a másik ügyvezető igazgató a weezei polgármester. Ezen kívül az EEL GmbH nem rendelkezik állandó munkatársakkal, és egyetlen tisztviselő igazgatja a klevei körzetből. Ezekből következik, hogy az EEL GmbH határozatait valójában az állami részvényesek képviselői hozták, akik napi szinten irányítják a vállalkozást azon túlmenően, hogy ők alkotják az irányító szerveit. Ez megerősíti, hogy a szóban forgó intézkedések az állami részvényeseknek tulajdoníthatók.
- (225) A piaczgazdasági szereplő tesztnek a negyedik intézkedésre történő alkalmazásánál megfelelően figyelembe kell venni, hogy ezeknek a finanszírozási intézkedéseknek a kedvezményezettje egy olyan gazdálkodó egységek által létrehozott és a tulajdonukban lévő különleges célú gazdasági egység, amelyektől a negyedik intézkedés származik, és kizárólag ezen gazdálkodó egységek jól meghatározott célkitűzéseinek megvalósítása érdekében használják. Ebben az összefüggésben továbbá megfelelő figyelmet kell fordítani arra a célkitűzésre, amelynek érdekében a különleges célú gazdasági egységet használják.
- (226) A különleges célú gazdasági egységeket gyakran magánvállalkozások hozzák létre és használják számos körülmény esetén. A különleges célú gazdasági egységek használatának egyik lehetséges esete, amikor két független vállalkozás létrehoz egy közös vállalkozást, hogy kidolgozzon egy konkrét projektet, vagy elvégezzen egy konkrét tevékenységet vagy funkciót (például kutatás és fejlesztés, termelés, forgalmazás)<sup>(68)</sup> mindkét vállalkozás javára. A különleges célú gazdasági egység ezért olyan jogi struktúra, amelynek mindkét vállalkozás kiutal a közös projekt, funkció vagy tevékenység végrehajtásához szükséges forrásokat (pénzeszközök, személyek, eszközök stb.), amelyek révén végrehajtják a közös projektet, funkciót vagy tevékenységet. Bizonyos helyzetekben például, amikor a különleges célú gazdasági egységnek csak termelési vagy kutatási és fejlesztési funkciója van, úgy kap támogatást az anyavállalatától, hogy ő maga nem termel nyereséget, amely szétosztható a részvényesek között, például osztalék formájában. Nyereség termelése helyett hozzájárul azon tevékenységek elvégzéséhez, amelyeket az anyavállalatok szükségesnek tartanak a célkitűzéseik érdekében.

<sup>(66)</sup> Lásd a 65. lábjegyzetet.

<sup>(67)</sup> Lásd a 49. lábjegyzetet.

<sup>(68)</sup> Lásd a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egységes jogalkalmazásról szóló bizottsági közleményt (HL C 95., 2008.4.16., 1. o., (95) bekezdés).

- (227) Ezért egyértelmű, hogy amikor két független magánvállalkozás létrehoz és használ egy különleges célú gazdasági egységet egy jól meghatározott célkitűzés érdekében, és támogatásban részesíti, ezt a támogatást nem feltétlenül azzal a céllal biztosítják, hogy pénzügyi nyereségre tegyenek szert osztalékok vagy kamatok formájában, ahogy egy befektető vagy bank tenné. Ehelyett azért bocsátják rendelkezésre ezt a támogatást, hogy teljesítsék azt a célkitűzést, amelynek érdekében a különleges célú gazdasági egységet használják.
- (228) Tekintettel ezekre a megfontolásokra, a klevei körzet és a weezei önkormányzat EEL GmbH-val szembeni magatartásának elemzésénél figyelembe kell venni azt a tényt, hogy ez a két hatóság az EEL GmbH egyedüli részvényese, valamint a 2003 óta az EEL GmbH-ra ruházott kizárólagos célkitűzést, azaz azt, hogy első intézkedés keretében különböző hiteleket biztosítottak az FN GmbH-nak és meghosszabbították a visszafizetési határidőt. Ebben a tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az első intézkedés részét képező különböző intézkedések, ahogy az a 8.3.2. szakaszban olvasható, egyértelműen a klevei körzetnek és a weezei önkormányzatnak tulajdoníthatók. Más szóval ez a két hatóság tervezte meg az első intézkedést és határozott annak végrehajtásáról, illetve döntött úgy, hogy az EEL GmbH-t használja erre a célra.
- (229) Ezért a piacgazdasági szereplő elvének a negyedik intézkedésre történő alkalmazásánál abból kell kiindulni, hogy a klevei körzet és a weezei önkormányzat határozott az első intézkedés végrehajtásáról és az EEL GmbH-nak erre a célra történő használatáról. A Bizottságnak az alábbi releváns kérdést kell megválaszolnia: ha két hipotetikus piacgazdasági szereplő úgy határoz, hogy végrehajt az első intézkedés részét képező intézkedésekhez hasonló intézkedéseket, vajon olyan különleges célú gazdasági egységet használ-e, mint az EEL GmbH, és a negyedik intézkedést jelentő támogatáshoz hasonló támogatásban részesíti-e, hogy megvalósítsa ezt a célkitűzést?
- (230) Ezzel összefüggésben abból, hogy a részvényesei esetleg a normál piaci kamatlábaknál alacsonyabb kamatlábak mellett biztosítottak egyes hiteleket az EEL GmbH-nak, a garanciát ellentételezés nélkül bocsátották rendelkezésre, illetve a tőkeinjekcióra úgy került sor, hogy nem volt egyértelmű kilátás a pénzügyi nyereségre, nem feltétlenül lehet arra következtetni, hogy a klevei körzet és a weezei önkormányzat az EEL GmbH vonatkozásában nem úgy járt el, ahogy a piacgazdasági szereplők tették volna. A releváns kérdés inkább az, hogy a negyedik intézkedés keretében az EEL GmbH részére biztosított finanszírozás ésszerű-e a piacgazdasági szereplők szemszögéből, az EEL GmbH részvényeseinek célkitűzéseit, azaz az első intézkedés végrehajtását tekintve.
- (231) Két olyan körülménytől piacgazdasági szereplőnek, amely ugyanazokkal a célkitűzésekkel rendelkezik, mint az EEL GmbH állami részvényesei, alapvetően két lehetősége lett volna: létrehozni egy, az EEL GmbH-hoz hasonló különleges célú gazdasági egységet (első lehetőség) vagy közvetlenül, egy külön szerv nélkül az FN GmbH-nak biztosítani a hiteleket (második lehetőség). Egy ésszerű piacgazdasági szereplő nem vett volna számításba más olyan lehetőségeket, mint például pénzügyi magánközvetítők alkalmazása, amelyek ilyen szolgáltatás esetén díjat számítanak fel. Ez a lehetőség az ilyen díjak miatt növelte volna a támogatás FN GmbH-hoz való eljuttatásának költségét.
- (232) A Bizottság megállapítja, hogy amikor az állami részvényesek úgy határoztak, hogy pénzügyi közvetítők helyett ők maguk finanszírozzák az EEL GmbH-t, a pénzügyi kitétségüket arra korlátozták, ami az első intézkedés keretében szigorúan szükséges az FN GmbH finanszírozásához:
- az állami részvényesei által az EEL GmbH-nak 2010-ig közvetlenül juttatott támogatás mértéke ([20–40] millió EUR <sup>(69)</sup>) arányos volt az EEL GmbH által az FN GmbH-nak nyújtott hitelek összegével ([20–40] millió EUR <sup>(70)</sup>);
  - az EEL GmbH támogatásának feltételeit (dátum, összeg és futamidő) összehangolták az EEL GmbH által az FN GmbH-nak nyújtott támogatással:

Nagyság (Millió EUR)	Az EEL GmbH által az FN GmbH részére nyújtott hitelről szóló megállapodás kelte	A Németország által az EEL GmbH részére biztosított állami intézkedések kelte	Nagyság (Millió EUR)
[11-20]	2003.4.11.	2003.4.11.	[5–15] (+ [2–5] egy bankhitelből 2003. május 2-án)
2–5	2004.6.17.	2004.6.16.	[2-5]

<sup>(69)</sup> Lásd az (53) preambulumbekendést.

<sup>(70)</sup> Lásd az 3. táblázatot.

Nagyság (Millió EUR)	Az EEL GmbH által az FN GmbH részére nyújtott hiteltől szóló megállapodás kelete	A Németország által az EEL GmbH részére biztosított állami intézkedések kelete	Nagyság (Millió EUR)
2–5	2004.7.28.	2004.7.28.	[2-5]
A hitel meghosszabbítva 2010.12.31-ig (+ 6,5)	2005.7.1.	2005.7.1.	A hitel meghosszabbítva 2010.12.31-ig és az adósság átütemezése
A hitel meghosszabbítva 2016.12.31-ig.	2010.11.29.	2010.11.29.	A hitel meghosszabbítva 2016.12.31-ig

- c) Az EEL GmbH mérlegében csak azok a tárgyi eszközök szerepelnek, amelyek az FN GmbH-val szembeni követelései. Az FN GmbH-t finanszírozó tevékenységeiből származó (alacsony) nyereség csak megjelenik az EEL GmbH számviteli nyilvántartásában, de nem felel meg készpénznek vagy likviditásnak, mert az FN GmbH nem fizette vissza a tartozását az EEL GmbH-nak.
- d) Az EEL GmbH-nak az FN GmbH finanszírozására irányuló stratégiáját tekintve ezeknek a kamatoknak csak az a célja, hogy lehetővé tegyék az EEL GmbH számára, hogy elérje a megtérülési szintet és kifizesse az állami részvényesek és a(z) [bank] által nyújtott meghosszabbított hitelek kamatait, ahogy arról az EEL GmbH közgyűlésein készült jegyzőkönyvek tanúskodnak.
- e) Az EEL GmbH ezért addig nem tudja visszafizetni az összegeket a két részvényesének és a(z) [bank]-nak/-nek, amíg az FN GmbH nem fizeti vissza neki a hiteleket és nem fizeti ki az esedékes kamatokat. Ez azt jelenti, hogy az EEL GmbH nem tud más gazdasági tevékenységben részt venni, ahogy Németország állítja.
- (233) A Bizottság azt az álláspontot képviseli, hogy a két részvényes által választott első lehetőség ezért összhangban volt a részvényesek azon kinyilvánított célkitűzésével, hogy az EEL GmbH forrásait kizárólag az FN GmbH finanszírozására fordítják.
- (234) Emellett a Bizottság úgy véli, hogy az első lehetőség értelmében egy, az EEL GmbH-hoz hasonló különleges célú gazdasági egység adminisztrációs és igazgatási költségei a szükséges minimumra korlátozódnak (csak az FN GmbH-val szembeni követelések immobilizálására kerül sor, más eszközökre nem, nincsenek állandó munkatársak és nincs igazgatóság, szinte nincsenek működési költségek, a(z) [bank] által nyújtott hitel visszafizetésén kívül nincsenek pénzügyi költségek). Annál is inkább, mert amikor a két állami részvényes az első intézkedés végrehajtása mellett döntött, az EEL GmbH már létezett alvó struktúraként, és nem a semmiből kellett létrehozni. A különleges célú gazdasági egység melletti döntés emellett lehetővé teszi a harmadik felekkel (például az FN GmbH-val vagy egy magánbankkal) folytatott pénzügyi tranzakciók kezelését, miközben minimalizálja a két részvényes közötti tranzakciós költségeket. A második lehetőség ezzel szemben megduplázná az FN GmbH támogatására használt mechanizmusokat, ami növelné a támogatások FN GmbH-hoz történő eljuttatásának adminisztrációs és jogi költségeit (például a szerződések duplikálása révén), és valószínűleg befolyásolná a projekt felügyeletének és koordinációjának minőségét.
- (235) Ezért két, az EEL GmbH állami részvényesei helyében eljáró, közép- és hosszú távú jövedelmezőségi kilátások által vezérelt körülmények között a piacgazdasági szereplő számára ésszerű választást jelentett volna, ha a második lehetőség helyett az első lehetőség mellett dönt. A Bizottság azt az álláspontot képviseli, hogy a piacgazdasági szereplő teszt teljesült, és az EEL GmbH nem jutott gazdasági előnyhöz.

#### 8.6.4. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (236) Az EEL GmbH tevékenysége 2003 óta szigorúan arra korlátozódott, hogy támogatást biztosítson az FN GmbH részére. Az EEL GmbH nem vehetett részt más tevékenységben. Például nem nyújthatott hitelt más gazdálkodó egységeknek.
- (237) Ezért az egyetlen olyan tevékenység, amely vonatkozásában a negyedik intézkedés befolyásolhatta a verseny dinamikáját, az FN GmbH-nak nyújtott támogatás. Ilyen versenyhatás akkor állt volna fenn, ha a negyedik intézkedés hiányában az EEL GmbH-n kívüli egyéb, támogatást nyújtó szereplőknek, például bankoknak vagy egyéb befektetőknek nagyobb lehetősége lett volna arra, hogy nyereségszerzési céllal támogatást nyújtson az FN GmbH-nak.

- (238) Ugyanakkor, ahogy a 8.5.3. szakaszban olvasható, a klevei körzet és a weezei önkormányzat egyértelműen azért tervezte, hogy maga hajtja végre az első intézkedést, hogy támogatást nyújtson az FN GmbH-nak. A negyedik intézkedés egyetlen oka az első intézkedés végrehajtása.
- (239) A negyedik intézkedés hiányában az EEL GmbH nem lett volna képes önmaga végrehajtani az első intézkedést. Ugyanakkor a negyedik intézkedés hiánya egyszerűen azt jelentené, hogy a klevei körzet és a weezei önkormányzat az EEL GmbH közreműködése nélkül határozott volna az első intézkedés végrehajtásáról, például egy köztük és az FN GmbH közötti közvetlen jogviszony révén. Ezért a negyedik intézkedés hiányában a bankoknak vagy egyéb befektetőknek nem lett volna nagyobb lehetősége nyereségszerzési céllal támogatást nyújtani az FN GmbH-nak, mert a szükséges támogatást a klevei körzet és a weezei önkormányzat biztosította volna.
- (240) Ezért feltételezve, hogy a negyedik intézkedés gazdasági előnyhöz juttatná az EEL GmbH-t (*quod non*), ez az előny nem befolyásolná a versenyt és a kereskedelmet, ezért az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében nem minősül állami támogatásnak.

#### 8.6.5. Következtetés

- (241) Tekintettel a fentiekben kifejtett indokokra, a negyedik intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem tartalmaz állami támogatási elemeket.

### 8.7. Új támogatás kontra létező támogatás

- (242) A 659/1999/EK tanácsi rendelet<sup>(71)</sup> 1. cikke részletesen felsorolja, mikor minősül egy intézkedés létező támogatásnak.
- (243) Vitathatatlan, hogy a vitatott intézkedések nem azelőtt léptek hatályba, hogy Németország csatlakozott az Európai Unióhoz (az említett cikk b) pontjának i. alpontja), nem tekinthetők engedélyezettnek, mert a Bizottság elmulasztott határozatot hozni a meghatározott eljárási határidőn belül (b) pont, iii. alpont), és a jogvesztő határidő lejáratára miatt nem tekinthetők létező támogatásnak (b) pont, iv. alpont). Nem a közös piac fejlődésének eredményeként váltak támogatássá és anélkül, hogy a tagállam módosította volna őket (b) pont, v. alpont, első mondat)<sup>(72)</sup>.
- (244) Ez az értékelés különösen a második intézkedésre igaz, habár Németország azt állítja, hogy létező támogatásnak minősül (lásd a (102) preambulumbekendést). A *Lipce–Halle* ügyben hozott ítéletben az Európai Unió Bírósága megerősítette, hogy a repülőtéri infrastruktúra kiépítése 2000-tól<sup>(73)</sup>, azaz korábbi időponttól, mint a második intézkedés meghozatala (2002. október 15.), szintén az állami támogatásra vonatkozó szabályok hatáskörébe tartozik (lásd a (46) preambulumbekendést). A Bizottság ezért azt az álláspontot képviseli, hogy az intézkedés a hatálybalépése idején állami támogatásnak minősült. Németország állításával ellentétben nem befolyásolja az értékelést, hogy az intézkedést az 1993. évi rendeletnek megfelelően fogadták el. Az 1993. évi rendelet csupán jogalapot teremtett, amely lehetővé tett olyan, a regionális repülőtereknek nyújtható támogatási intézkedéseket, amelyeket Észak-Rajna–Vesztfália 1993 óta fontolóra vehetett, de önmagában nem teremtett jogigényt ezeknek a repülőtereknek a számára, ahogy az az 1993. évi rendelet 1. cikkében egyértelműen szerepel.
- (245) A második intézkedés meghozatalának dátuma ezért 2002. október 15., azaz az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet dátumánál későbbi időpont. A második intézkedés ezért már a meghozatala idején állami támogatásnak minősült, ahogy a 8.4.6. szakaszban olvasható, és nem később, a közös piac fejlődésének eredményeként vált állami támogatássá. Emellett a második intézkedést kevesebb mint tíz évvel azelőtt hozták, hogy a Bizottság elindította az ezzel kapcsolatos hivatalos vizsgálati eljárást, így nem a jogvesztő határidő lejártát követően vált létező támogatássá. Ebből következően a második intézkedés nem minősül létező támogatásnak.

<sup>(71)</sup> A 659/1999/EK rendelet 1. cikke b) pontja v. alpontjának második mondata szerint: „*egyes intézkedéseknek egy tevékenység közösségi jog általi liberalizálását követő támogatássá válása során az ilyen intézkedések a liberalizációra megállapított időpontot követően már nem minősülnek támogatásnak.*”

<sup>(72)</sup> „*Olyan támogatás, amelyet létező támogatásnak kell tekinteni, mert megállapítható, hogy a hatálybalépése idején nem minősült támogatásnak, és ezt követően – a közös piac fejlődésének eredményeként és anélkül, hogy a tagállam módosította volna – vált támogatássá. Egyes intézkedéseknek egy tevékenység közösségi jog általi liberalizálását követő támogatássá válása során az ilyen intézkedések a liberalizációra megállapított időpontot követően már nem minősülnek támogatásnak.*”

<sup>(73)</sup> A (38) és (39) preambulumbekendés.

## 8.8. A támogatás jogszerűsége

- (246) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében a tagállamok kötelesek minden, támogatás nyújtására vagy módosítására irányuló tervüket bejelenteni, és addig nem léptethetik hatályba a javasolt intézkedéseket, amíg a bejelentési eljárás jogerős döntéssel le nem zárul.
- (247) Németország elmulasztotta bejelenteni a vizsgálat tárgyát képező állami intézkedéseket, ezért az első, második és harmadik intézkedés jogellenes támogatásnak minősül.

## 9. ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

### 9.1. A 2014. és 2005. évi légi közlekedési iránymutatás alkalmazhatósága

- (248) A szóban forgó intézkedéseket az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kell értékelni, amely szerint: „az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben.” a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető.
- (249) Ebben az összefüggésben a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás olyan keretet hoz létre, amely alapján megvizsgálható, hogy a repülőtereknek nyújtott támogatások az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethetőnek nyilváníthatók-e.
- (250) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás alapján a Bizottság úgy véli, hogy a jogellenes állami támogatások megítélésére alkalmazandó szabályok meghatározásáról szóló bizottsági közlemény rendelkezései nem vonatkoznak a repülőtereknek 2014. április 4. előtt nyújtott jogellenes működési támogatással kapcsolatban függőben lévő ügyekre. A Bizottság ehelyett a 2014. évi iránymutatásban megállapított elveket fogja alkalmazni a repülőtereknek nyújtott működési támogatásokkal (folyamatban lévő bejelentésekkel és jogellenes, be nem jelentett támogatásokkal) kapcsolatos valamennyi ügyben, még abban az esetben is, ha a támogatást 2014. április 4-ét és az átmeneti időszakot megelőzően nyújtották <sup>(74)</sup>.
- (251) A repülőtereknek nyújtott beruházási támogatást illetően a Bizottság, összhangban a jogellenes állami támogatások megítélésére alkalmazandó szabályok meghatározásáról szóló bizottsági közleménnyel, a támogatás biztosítása idején hatályban lévő szabályokat alkalmazza a repülőtereknek nyújtott jogellenes beruházási támogatásokra. Ennek megfelelően a 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott elveket fogja alkalmazni a repülőtereknek 2014. április 4. előtt nyújtott jogellenes beruházási támogatások esetében <sup>(75)</sup>.
- (252) A Bizottság már korábban arra a következtetésre jutott, hogy a második és harmadik intézkedés 2014. április 4. előtt nyújtott jogellenes állami támogatásnak minősül, míg az első és negyedik intézkedés nem minősül állami támogatásnak.
- (253) Tekintettel a 2014. évi iránymutatásnak a (250) és (251) preambulumbekkezdésben említett rendelkezéseire, a Bizottság köteles meghatározni, hogy a szóban forgó intézkedések jogellenes működési támogatásnak vagy beruházási támogatásnak minősülnek.

### 9.2. Beruházási támogatás kontra működési támogatás

#### 9.2.1. Első intézkedés

- (254) Ahogy a 8.3.6. szakaszban olvasható, az FN GmbH az első intézkedés részét képező negyedik hitel, valamint a hitelek első és valószínűleg második meghosszabbítása által juttatott állami támogatás haszonélvezője volt. A Bizottság mindegyik alintézkedés természetét külön-külön fogja értékelni.
- (255) A Bizottság megállapítja, hogy a negyedik hitel az FN GmbH beruházásainak finanszírozására nyújtották: ahogy a (39) preambulumbekkezdésben olvasható, a 2005. július 1-jén aláírt hitelmegállapodás (1) bekezdésének 2. pontja kimondja, hogy a hitel kizárólag beruházási célokra vehető igénybe. A Bizottság megjegyzi, hogy az EEL GmbH a hitelmegállapodás (2) bekezdésében meghatározott ellenőrzési mechanizmusokat alkalmazott, és ennek értelmében az FN GmbH-nak (és a saját kérésére az EEL GmbH-nak) ellenőriznie kellett, hogy a számlák szorosan

<sup>(74)</sup> A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 172. pontja.

<sup>(75)</sup> A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 173. pontja.

a repülőtér kiépítéséhez kapcsolódnak, és hogy az EEL GmbH (és nem az FN GmbH) fizeti a hitelből a számlákat. Ezek az ellenőrzési mechanizmusok hatékonyak bizonyultak, mert Németország bizonyítani tudta, hogy a hitelből származó összegeket kizárólag a beruházási költségek fedezésére fordították. A Bizottság ezért azt az álláspontot képviseli, hogy a negyedik hitel 2014. április 4. előtt nyújtott jogellenes beruházási támogatásnak minősül, és a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás alapján kell értékelni az összeegyeztethetőségét.

- (256) A hitelek első meghosszabbítását illetően a Bizottság megállapítja, hogy az az első, második és harmadik hitel meghosszabbítását jelentette. Így ennek nem célja az új beruházások finanszírozása, amit Németország elmulasztott bizonyítani. A Bizottság inkább úgy ítéli meg, hogy erre a meghosszabbításra csak azért került sor, hogy felmentsék az FN GmbH-t a valamennyi felhalmozott hitel és kamatok visszafizetésére vonatkozó rövid távú kötelezettség alól. Az EEL GmbH és az állami részvényesei ezáltal akarták biztosítani, hogy az FN GmbH likviditása nem merül ki, különben a támogatás kedvezményezettjének vissza kellett volna fognia a beruházásokat vagy nehéz helyzetben lévő vállalkozássá vált volna. A Bizottság ezért azt az álláspontot képviseli, hogy a hitelek első meghosszabbítása 2014. április 4. előtt nyújtott jogellenes működési támogatásnak minősül, és a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás alapján kell értékelni az összeegyeztethetőségét.
- (257) Hasonló megfontolások érvényesek a hitelek második meghosszabbítására, amennyiben állami támogatásnak kell minősíteni őket.

#### 9.2.2. Második intézkedés

- (258) Az FN GmbH a (46) preambulumbekkezdésben felsorolt rögzített tőkeeszközök akvizíciós és installációs költségeinek fedezése érdekében részesült a második intézkedésből. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 25. pontja értelmében a „beruházási támogatás»: rögzített tőkeeszközökbe történő beruházás finanszírozására szolgáló támogatás; konkrétan a »beruházási kiadás finanszírozási hiányának« fedezésére.” Ezért a második intézkedés révén támogatott valamennyi költség beruházási költségnek minősül. A második intézkedés ezért 2014. április 4. előtt nyújtott jogellenes beruházási támogatásnak minősül, és a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás alapján kell értékelni az összeegyeztethetőségét.

#### 9.2.3. Harmadik intézkedés

- (259) Ahogy a 3.3. szakaszban olvasható, a vizsgált harmadik intézkedést a repülőtéri ingatlan (615 ha és körülbelül 650 különböző típusú épület, amelyet polgári repülőtérre kívántak alakítani) akvizíciós költségeinek részbeli áthidaló finanszírozása érdekében biztosították az FN GmbH számára. Ahogy a 2002. március 14-i hitelmegállapodás preambulumának 3. pontjában és az (1) bekezdésben olvasható, az áthidaló finanszírozást olyan kamatmentes hitel formájában biztosították, amelyet kifejezetten az EuZZLG kiépítéséhez szükséges beruházási kiadások finanszírozására szántak (lásd a (21) preambulumbekkezdést).
- (260) Az áthidaló finanszírozás ezért 2014. április 4. előtt nyújtott jogellenes állami beruházási támogatásnak minősül, és a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás alapján kell értékelni az összeegyeztethetőségét.

#### 9.2.4. Következtetés

- (261) A fent ismertetettek szerint a Bizottság úgy véli, hogy az első, második és harmadik intézkedés részét képező negyedik hitel állami beruházási támogatásnak minősül, míg a hiteleknek az első intézkedés részét képező első és valószínűleg második meghosszabbítása működési támogatásnak tekintendő.

### 9.3. A beruházási támogatási intézkedések összeegyeztethetősége

- (262) A 2005. évi iránymutatás 61. pontja értelmében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az alábbiakat:
- a) az infrastruktúra kiépítése és üzemeltetése megfelel-e egy világosan meghatározott, közös érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.);
  - b) az infrastruktúra szükséges-e a kitűzött célhoz, és arányos-e azzal;
  - c) az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít-e a használat terén, különösen a már meglévő infrastruktúra használatának vonatkozásában;



- d) az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetéstől mentesen biztosított-e;
- e) a kereskedelem fejlődése nem sérül-e a közösségi érdekekkel ellentétes mértékben.
- (263) A 2005. évi légi közlekedési iránymutatásban meghatározott konkrét összegegyeztetetési kritériumok teljesítésére vonatkozó követelmény mellett a repülőtereknek nyújtott állami támogatásnak, bármely más állami támogatási intézkedéshez hasonlóan, szükségesnek és arányosnak kell lennie a kitűzött ésszerű célok vonatkozásában, hogy engedélyezhető legyen összegegyeztethető támogatásként <sup>(76)</sup>.
- 9.3.1. Az infrastruktúra kiépítése és üzemeltetése megfelel-e egy világosan meghatározott, közös érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.)
- (264) A vizsgálat tárgyát képező beruházási támogatási intézkedések célja a weezei, korábbi brit katonai bázis polgári repülőtérré való átalakításának finanszírozása, majd jelentős fejlesztése. Ezek az intézkedések jelentősen hozzájárultak a régió fejlődéséhez és új munkahelyek teremtéséhez egy olyan területen, amelyet gazdaságilag negatívan érintett a brit katonai bázis bezárása. Ahogy arra Németország rámutatott, a brit katonai bázis bezárásával hozzávetőleg 6 300 ember hagyta el a területet, és ezzel a katonai bázis működéséhez közvetlenül kapcsolódó 400 polgári állás szűnt meg, és mindez körülbelül 102 millió EUR jövedelemkiesést jelentett mintegy 80 vállalat számára. Emellett a brit csapatok kivonulásával 1 600 lakóegység maradt üresen, amely több mint a weezei lakások 30 %-a.
- (265) A Bizottság megállapítja, hogy Németország szerint a polgári repülőtér létrehozásával és fejlesztésével több mint 1 200 munkahelyet teremtettek a klevei körzetben, és a szolgáltató cégek klaszterekbe csoportosultak a repülőtéri ipari park területén.
- (266) Ahogy Németország rámutatott, a Bizottság bizonyos mértékben már elismerte, hogy ez a projekt hozzájárult a regionális gazdasági fejlődéshez, és ezzel a gazdasági kohézióhoz, amely az Unió egyik fontos célkitűzése. A Bizottság korábban már strukturális alapokat ítelt oda Észak-Rajna–Vesztfáliának a Konver II program keretében, amely kifejezetten a korábbi klevei katonai létesítmények átalakításának finanszírozására szolgált.
- (267) A szóban forgó beruházási támogatási intézkedések mellett hozzájárultak a terület megközelíthetőségének javulásához. A Niederrhein-Weeze repülőtérhez legközelebb Düsseldorfban (76 km, 51 perc közúton) és a hollandiai Eindhovenben (88 km, 1 óra 12 perc közúton) található repülőtér <sup>(77)</sup>.
- (268) A düsseldorfi és az eindhoveni repülőtéren 2003 óta folyamatosan nő a forgalom: a düsseldorfi repülőtér forgalma 14,3 millió utasról (2003) hozzávetőlegesen 21 millióra (2013), az eindhoveni repülőtér forgalma pedig 0,4 millió utasról (2003) 3,4 millióra (2013) nőtt. Az állandó növekedésüket ebben az időszakban csak a saját zsúfoltsági problémáik és a korlátozott kapacitásuk (különösen az elérhető düsseldorfi résidők elégtelen száma) befolyásolta. A düsseldorfi repülőtér kapacitása 2013-ban elérte a 22 milliós utaskapacitási határt, míg az eindhoveni repülőtér 2012-ben mindössze 2,5 millió utast tudott kiszolgálni. A Niederrhein-Weeze repülőtér forgalmának növekedése ellenére a Bizottság megjegyzi, hogy a két repülőtér kapacitásának bővítése érdekében 2012 óta bővítési munkálatok fejeződtek be vagy kezdődtek <sup>(78)</sup>.
- (269) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a niederrhein-weeze-i beruházás nem minősül a létező, nem nyereséges infrastruktúra duplikálásának. Épp ellenkezőleg, a Niederrhein-Weeze repülőtér fontos szerepet játszott a düsseldorfi repülőtér zsúfoltságának megszüntetésében anélkül, hogy korlátozta volna a düsseldorfi és az eindhoveni repülőtér bővítésére irányuló terveket. A szóban forgó projekt nélkül fennállt annak a veszélye, hogy nem tudják megfelelően kiszolgálni a régiót.
- (270) A Bizottság ezért azt a következtetést tudja levonni, hogy az infrastruktúra kiépítése és működtetése megfelel egy világosan meghatározott, közös érdekű célkitűzésnek (regionális gazdasági fejlesztés és a régió megközelíthetőségének javítása).

<sup>(76)</sup> Lásd például az SA. 34586. sz. (12/N), Görögország – a Chania repülőtér modernizációja ügy (49) bekezdését.

<sup>(77)</sup> A maastrichti repülőtér, bár elvileg messze esik a Niederrhein-Weeze repülőtértől (kevesebb, mint 100 km/98 km), közúton mindössze 1 óra 14 perc alatt elérhető. A Bizottság úgy véli, hogy ez a repülőtér nem tartozik a Niederrhein-Weeze repülőtér vonzáskörzetébe.

<sup>(78)</sup> A 2012–2013. évi bővítést követően az eindhoveni repülőtér kapacitása 5 millió utasra nőtt; a düsseldorfi repülőtér bővítési munkálatai várhatóan 2014 nyarán kezdődnek.

9.3.2. *Az infrastruktúra szükséges a kitűzött célhoz, és arányos azzal*

- (271) Németország szerint szükség volt a Niederrhein-Weeze repülőtér tervezett modernizációjára, hogy a korábbi katonai légi bázist polgári repülőtérre alakítsák. A polgári járatok megindítása előtt el kellett végezni a gurulótutak és az előterek kiépítését és modernizálását.
- (272) Ahogy Németország állítja, az infrastrukturális projektet csak a kitűzött célokhoz szükséges mértékben hajtották végre: az infrastruktúrát legfeljebb 3,5 milliós utasforgalom esetére építették ki, de az 1. táblázatban feltüntetett forgalmi statisztikák szerint a forgalom 2010-ig folyamatosan nőtt, és elérte a rekordnagyságú, 2,9 milliós utasforgalmat, majd 2012-ben 2,2 millióra csökkent. Ez azt jelenti, hogy a várt forgalmi igény nagyjából megfelelt a mindenkori igénynek, és a projekt nem volt aránytalanul nagy vagy bonyolult.
- (273) A Bizottság ezért azt a következtetést tudja levonni, hogy a szóban forgó infrastruktúra a kitűzött célnak megfelelően szükséges és arányos.

9.3.3. *Az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít a használat terén, különösen a már létező infrastruktúra használatának vonatkozásában*

- (274) A fent ismertetetteknek megfelelően a Niederrhein-Weeze repülőtér forgalma 2010-ben a legnagyobb kapacitásához (3,5 millió utas) közeli utasforgalmat (2,9 millió utas) ért el. Ezt a forgalmat a működése megkezdése utáni mindössze hat éven belül érte el, ami sokkal gyorsabban történt, mint más, ugyanezt a fapados stratégiát követő németországi repülőtér (például Cassel vagy Hahn) esetén. A Niederrhein-Weeze repülőtér jelentős növekedése düsseldorfi és az eindhoveni repülőtér zsúfoltságának megszüntetésében játszott fontos szerepére és a vonzaskörzet népességének nagyságára (több mint 35 millió lakos) vezethető vissza.
- (275) A fent említett utasforgalmi adatok alapján a Niederrhein-Weeze repülőtér fejlesztési projektje középtávon jó működési kilátásokat kínált, különösen a repülőtéren lévő eredeti katonai infrastruktúra vonatkozásában, amelyet a kezdeti beruházási munkálatok révén átalakítottak polgári használatra.

9.3.4. *Az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára, egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított*

- (276) A Bizottság megjegyzi, hogy a létező polgári infrastruktúra mindig megkülönböztetésmentesen hozzáférhető volt minden potenciális felhasználó számára.

9.3.5. *A kereskedelem fejlődése az uniós érdekekkel ellentétes mértékben nem sérül*

- (277) A támogatás odaítélése idején (2002. október 15.) a Niederrhein-Weeze repülőtér évente kevesebb mint 1 millió utast szolgált ki, és ezzel a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás értelmében kis regionális (D kategóriájú) <sup>(79)</sup> repülőtérnek minősült.
- (278) A Niederrhein-Weeze repülőtér vonzaskörzete Németország nyugati régióira és Hollandia keleti területeire terjed ki. A korábban ismertetetteknek megfelelően a Niederrhein-Weeze repülőtér nem akadályozta jelentős mértékben a versenyt a vonzaskörzetében, azaz a düsseldorfi és az eindhoveni repülőtér vonatkozásában, amelyek komoly zsúfoltsággal és résidőhiánnyal küzdöttek (lásd a (268) preambulumbekendést).
- (279) A Niederrhein-Weeze repülőtér emellett a két versenytársától eltérően sem vasúton, sem autópálya-csatlakozással nem érhető el.
- (280) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy az üzleti utazási szegmens a düsseldorfi repülőtéren tekintélyes, 40 %-os piaci részesedéssel rendelkezik, míg Niederrhein-Weeze-ben ez az arány mindössze 7 %.
- (281) Az eindhoveni repülőtér vonatkozásában a Bizottság megjegyzi, hogy polgári és katonai repülési műveleteket is kiszolgálják, és az infrastrukturális költségek finanszírozása ennek megfelelően megoszlik a polgári repülőtér üzemeltetői és a holland katonaság között. 2010-ben és 2011-ben az eindhoveni repülőtér körülbelül évi 1 millió EUR nagyságú összeget fizetett a holland katonaságnak, főként az infrastruktúra fenntartása, valamint a biztonság és a légi ellenőrzés költségeinek ellentételezéseként, de nem fizetett olyan kezdeti beruházási költségeket, amelyeket a Niederrhein-Weeze repülőtérnek (részben) kellett.

<sup>(79)</sup> Lásd a 15. pontját.

- (282) Emellett a teljes projekt támogatási intenzitása (lásd a támogatás szükségességéről és arányosságáról szóló lenti szakaszt) a likviditási résre korlátozódik. A repülőtér üzemeltetőjének részvényesei fogják finanszírozni a beruházási költségek több mint 50 %-át.
- (283) A fentiek alapján a Bizottság ezért azt a következtetést tudja levonni, hogy a kereskedelem fejlődését nem befolyásolták a közös érdekekkel ellentétes mértékben.

#### 9.3.6. A támogatás szükségessége és arányossága

- (284) A Bizottságnak meg kell állapítania, hogy az FN GmbH-nak nyújtott állami támogatás megváltoztatta-e a kedvezményezett vállalkozás viselkedését oly módon, hogy olyan tevékenységben vesz részt, amely hozzájárul egy közérdekű célkitűzés megvalósításához, és amelyet i. a támogatás hiányában nem hajtana végre, vagy ii. korlátozott vagy más módon hajtana végre. A támogatás emellett akkor tekinthető arányosnak, ha kevesebb támogatás mellett és kisebb torzító hatással nem lehetne azonos eredményt elérni. Ez azt jelenti, hogy a támogatás nagyságát és intenzitását a támogatott tevékenység elvégzéséhez minimálisan szükséges szintre kell korlátozni.
- (285) Németország szerint a támogatás szükséges volt, mert az FN GmbH-nak a támogatás odaítélése idején fennálló nehéz anyagi helyzetét tekintve veszélybe került volna a repülőtér fejlesztése. Németország azt is hozzáteszi, hogy ha a projektet közvetlenül a hatóságok hajtották volna végre, ezeknek a hatóságoknak az építési költségeken kívül a kezdeti működési veszteségeket is viselniük kellett volna. A Bizottság egyetért ezzel, és megállapítja, hogy az állam által nyújtott támogatást olyan időszakban ítélték oda, amikor az FN GmbH magánrészvényesei igen jelentős infrastrukturális beruházásokat hajtottak végre a projekt bevezető szakaszában ([20–60] millió EUR 2002–2003 között), és közben viselték a repülőtér kezdeti működési veszteségeit. Kétséges, hogy az olyan korlátozott pénzügyi forrásokkal rendelkező helyi hatóságok, mint a klevei körzet és Weeze település, tudták-e volna egyedül viselni egy ilyen nagyszabású projekt pénzügyi terhet, miközben ugyanazt az eredményt érthették el korlátozott részvétel mellett egy magánkezdményezés támogatásával. A nagyon kevés európai magánrepülőtér egyikét érintő projekt kockázatos jellegét tekintve a korlátozott állami támogatás ezért jól megalapozottnak tűnik az indulási szakaszban.
- (286) Németország szerint a támogatás nélkül, az első, második és harmadik intézkedés hiányában nem lehetett volna ugyanolyan mértékben végrehajtani a beruházást. Ahogy Németország helyesen állította, csak korlátozott számú beruházást tudtak volna végrehajtani, például a futópályák szélesítését. Hosszú időre el kellett volna halasztani bizonyos beruházásokat, és így a repülőtér komoly működési nehézségekkel nézett volna szembe, vagy nem tudott volna megfelelni a légitársaságok és az utasok várt igényeinek a vonzaskörzetében. Ezért az a következtetés vonható le, hogy az első, második és harmadik támogatási intézkedés ösztönző hatással bír, mert lehetővé tette, hogy a kedvezményezett végrehajtsa a beruházást.
- (287) A második intézkedés arányosságának értékelését illetően a repülőtérnek odaítélt állami finanszírozás értéke [2–5] millió EUR. Ahogy a (46) preambulumbekzdésben olvasható, ez a támogatási intézkedés az 1993. évi rendelet értelmében elszámolható költségek 50 %-át érintő finanszírozásnak felel meg. A fennmaradó összeget ([2–5] millió EUR) az FN GmbH biztosította. Ebből következően a támogatási intenzitás 50 %.
- (288) Mivel a 2005. évi légi közlekedési iránymutatás nyitva hagyja a támogatási intenzitás kérdését, a legnagyobb megengedhető támogatás összegét a feltétlenül szükséges összegre kell korlátozni. A Bizottság megállapítja, hogy a második intézkedés révén támogatott beruházásokat egyenlő feltételek mellett finanszírozták. Az 50 %-os támogatási intenzitás ezért indokoltnak tűnik a szóban forgó esetben.
- (289) Az első, illetve a harmadik intézkedés részét képező negyedik hitel arányosságát tekintve a Bizottság megállapítja, hogy egy alacsony kamatlábú vagy kamatmentes hitel odaítélése kevésbé torzító hatású intézkedés, mint a közvetlen támogatás. Emellett mivel a hatóságok teljes mértékben fedezettel biztosították a hiteleket, a pénzügyi részvételük igen korlátozott volt. Az áthidaló finanszírozás felére vonatkozó visszafizetési kötelezettségről való lemondás arányosságát tekintve a Bizottság egyértelműen Németországgal abban, hogy a 350 munkahely teremtésére vonatkozó feltétel ösztönző hatást gyakorol a repülőtér magántulajdonosaira, hogy kiépítsék és fejlesszék a repülőtéri infrastruktúrát. A Bizottság megállapítja, hogy hatékony volt az ösztönzés, mert 445 munkahelyet teremtettek a visszafizetés elengedésének idejére (2004), jóval a szerződéses határidő lejártát (2007 vége) megelőzően.

#### 9.3.7. Következtetés az első intézkedéssel (negyedik hitellel), valamint a második, illetve a harmadik intézkedéssel kapcsolatban

- (290) A fenti értékelés alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az első intézkedés (a negyedik hitel), valamint a második és a harmadik intézkedés összegegyeztethető a belső piaccal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében.

#### 9.4. A működési támogatási intézkedés összegeztethetősége

- (291) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 5.1.2. szakasza meghatározza azokat a kritériumokat, amelyeket a Bizottság alkalmazni fog annak értékelésére, hogy a működési támogatás összegeztethető-e a belső piaccal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében. Konkrétan, a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 172. pontja értelmében a Bizottság a repülőtérnek nyújtott minden működési támogatás esetében alkalmazni fogja ezeket a kritériumokat, beleértve a függőben lévő értesítéseket és a jogellenes, be nem jelentett támogatási ügyeket, még abban az esetben is, ha a támogatást 2014. április 4-ét, azaz a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás hatálybalépését megelőzően ítélték oda. A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás közzétételétől számított tízéves átmeneti időszakra odaítélhető működési támogatás összegeztethetőségi kritériumai az alábbiak:
- a) *Hozzájárulás egy jól meghatározott, közös érdekű célhoz:* ez a feltétel többek között akkor teljesül, ha a támogatás növeli az uniós állampolgárok mobilitását, javítja a régiók összeköttetését vagy lehetővé teszi a regionális fejlesztést <sup>(80)</sup>;
  - b) *Az állami beavatkozás szükségessége:* az állami támogatásnak azokra a helyzetekre kell irányulnia, amikor a támogatás olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani <sup>(81)</sup>;
  - c) *Az ösztönző hatás megléte:* ez a feltétel akkor teljesül, ha valószínű, hogy a működési támogatás hiányában, valamint a beruházási támogatás lehetséges jelenlétében és a forgalom szintjét figyelembe véve az érintett repülőtér gazdasági tevékenysége valószínűleg jelentős mértékben csökkenne <sup>(82)</sup>;
  - d) *A támogatási összeg arányossága (a szükséges minimumra korlátozott támogatás):* az arányosság érdekében a repülőtereknek nyújtott működési támogatást a támogatott tevékenységhez minimálisan szükséges összegre kell korlátozni <sup>(83)</sup>;
  - e) *A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése* <sup>(84)</sup>
- (292) Tekintettel arra, hogy a hiteleknek az első intézkedés részét képező első és második meghosszabbítását (előbbi biztosan, utóbbi valószínűleg működési támogatásnak minősül) teljes egészében a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás hatálybalépését megelőzően ítélték oda, ezeket az összeférhetőségi kritériumokat a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. pontjában szereplő megfontolások figyelembevételével alkalmazzák (azaz néhány feltétel nem alkalmazandó).

##### 9.4.1. A működési támogatás hozzájárul egy jól meghatározott közös érdekű célhoz

- (293) A vizsgált működési támogatás arra irányult, hogy fenntartsa a Niederrhein-Weeze repülőtér működésének megfelelő szintjét.
- (294) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 113. pontja értelmében a repülőtereknek juttatott működési támogatásokat akkor tekintik úgy, hogy hozzájárulnak egy közös érdekű célkitűzés megvalósításához, ha növelik az uniós polgárok mobilitását, javítják a régiók összeköttetését, megszüntetik a légi közlekedés zsúfoltságát a főbb uniós légi közlekedési csomópontokon, vagy elősegítik a regionális fejlődést.
- (295) A (270) preambulumbekkezdésben megállapítottak szerint a Niederrhein-Weeze repülőtér kiépítése és üzemeltetése megfelel egy jól meghatározott közös érdekű célkitűzésnek, azaz a regionális gazdasági fejlesztésnek és a régiók közötti összeköttetés javításának.

##### 9.4.2. Az állami beavatkozás szükségessége

- (296) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 116. és azt követő pontjai értelmében a repülőtereknek juttatott működési támogatás akkor tekinthető szükségesnek, ha olyan lényegi fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani. Az iránymutatás továbbá elismeri, hogy a működési költségek finanszírozására szolgáló állami pénzeszközök szükségessége a magas állandó költségek miatt a kisebb repülőtereken általában arányosan nagyobb, és a 200 000–700 000 fős éves utasforgalmat lebonyolító repülőterek esetleg nem képesek jelentős mértékben fedezni a működési költségeiket.

<sup>(80)</sup> A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. és 113. pontja.

<sup>(81)</sup> A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. és 116. pontja.

<sup>(82)</sup> A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. és 124. pontja.

<sup>(83)</sup> A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. és 125. pontja.

<sup>(84)</sup> A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 137. és 131. pontja.

- (297) Az új terminál 2003. évi megnyitása óta a Niederrhein-Weeze repülőtér éves utasforgalma 2003-ban elérte a 207 992, 2004-ben a 796 745 és 2005-ben az 591 744 utast (lásd az 1. táblázatot). A Bizottság megjegyzi, hogy az indulási szakaszban az utasforgalom jelentős változást mutatott, és 2004–2005 között jelentősen, 34 %-kal visszaesett. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ebben a három évben az utasforgalom átlagosan 200 000–700 000 fő között maradt. A Bizottság ugyanakkor azt is megállapítja, hogy az FN GmbH mindig veszteséges volt (lásd az 5. táblázatot), és nem is tudta fedezni a működési költségeit (a kiigazított EBIDTA 2004-ben és 2005-ben is negatív volt), ami a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás szerint jellemző az ekkora méretű repülőterekre.
- (298) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a Niederrhein-Weeze repülőtérnek juttatott működési támogatás szükséges volt.

#### 9.4.3. Az állami támogatás szakpolitikai eszközként történő alkalmazásának helyénvalósága

- (299) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 120. pontja értelmében a működési támogatásnak megfelelő szakpolitikai eszköznek kell lennie a tervezett célkitűzés elérése vagy az orvosolni kívánt probléma megoldása céljából. Mivel a Niederrhein-Weeze repülőtér veszteségesen működik, az egyetlen megfelelő eszköz a működési támogatás, amely lehetővé teszi, hogy a repülőtér folytassa a működését, és biztosítsa a Niederrhein régió összeköttetését. Egyéb olyan eszközök, mint például a beruházási támogatás vagy a szabályozási intézkedések nem tűnnek megfelelőnek a működési szinten pénzügyi problémákkal küzdő Niederrhein-Weeze repülőtér számára. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a Niederrhein-Weeze repülőtérnek juttatott működési támogatás megfelelő eszköz.

#### 9.4.4. Az ösztönző hatás megléte és a támogatási összeg arányossága (a szükséges minimumra korlátozott támogatás)

- (300) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 124. pontja értelmében a működési támogatás akkor fejt ki ösztönző hatást, ha a működési támogatás hiányában, valamint a beruházási támogatás lehetséges jelenlétében és a forgalom szintjét figyelembe véve az érintett repülőtér gazdasági tevékenysége valószínűleg jelentős mértékben csökkenne.
- (301) A Niederrhein-Weeze repülőtér beruházási támogatásban részesült egy új terminál létrehozása, valamint az új biztonsági és védelmi követelmények teljesítése céljából. Ez lehetővé tette a repülőtér számára, hogy a Niederrhein régióban kielégítse az összeköttetéssel és közlekedéssel kapcsolatos igényeket, amelyek az utasforgalom nagyságában kifejezve az elmúlt években növekedtek. A jobbára növekvő utasforgalom ellenére a repülőtér nem képes fedezni a működési költségeit. Az állami működési támogatás nélkül a repülőtér nem tudná fenntartani a forgalom és a beruházások jelenlegi szintjét, és csökkentenie kellene a gazdasági tevékenységét. Ugyanakkor a támogatás nem haladta meg a működési veszteségek fedezéséhez szükséges összeget, ezért a támogatás összege a szükséges minimumra korlátozódott.
- (302) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a Niederrhein-Weeze repülőtérnek juttatott működési támogatás ösztönző hatással bír és arányos.

#### 9.4.5. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

- (303) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 131. pontja értelmében egy repülőtérnek juttatott működési támogatás összeegyeztethetőségének értékelésekor a Bizottság figyelembe veszi a verseny torzulását és a kereskedelemre gyakorolt hatást. A verseny potenciális torzulását vagy a kereskedelemre gyakorolt hatását jelezheti, hogy a repülőtér ugyanabban a vonzáskörzetben helyezkedik el, mint egy szabad kapacitással rendelkező másik repülőtér.
- (304) Ahogy a fenti (276) és azt követő preambulumbekendésekből kiderül, a Bizottság már korábban arra a következtetésre jutott, hogy a kereskedelem fejlődése nem érintett olyan mértékben, amely ellentétes lenne a közös érdekekkel.

### 9.5. Következtetés a támogatási intézkedések összeegyeztethetőségéről

- (305) A vizsgálat tárgyát képező és állami támogatásnak minősülő valamennyi intézkedés összeegyeztethető a belső piaccal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében. Ez a következtetés egyáltalán nem sérti a hatóságok által az FN GmbH-nak esetlegesen odaítélt egyéb olyan állami támogatási intézkedések értékelését, amelyet a Bizottság esetleg a jövőben folytat le.

## 10. NYELV

(306) Németország 2014. június 18-án kelt levelében elfogadta, hogy a határozat nyelve az angol. Ezért csak az angol nyelvű szöveg hiteles,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

## 1. cikk

Az EEL GmbH által az FN GmbH-nak 2004. április 11-én, 2004. június 17-én és 2004. július 28-án nyújtott hitelek, valamint a klevei körzet és Weeze által az EEL GmbH javára hozott támogatási intézkedések az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek állami támogatásnak.

## 2. cikk

(1) Az EEL GmbH által 2005. július 1-jén az FN GmbH-nak nyújtott hitel, valamint az EEL GmbH által az FN GmbH-nak nyújtott valamennyi létező hitel 2005. július 1-jei meghosszabbítása, az Észak-Rajna–Vesztfália által az FN GmbH javára hozott támogatási intézkedések, valamint a klevei körzet által a Niederrhein-Weeze repülőtéri ingatlan akvizíciója céljából közvetlenül az FN GmbH javára hozott támogatási intézkedések az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek, és az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethetők a belső piaccal.

(2) Az EEL GmbH által 2010. november 29-én az FN GmbH-nak odaítélt valamennyi létező hitel meghosszabbítása, amennyiben az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

## 3. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje a Németországi Szövetségi Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 23-án.

a Bizottság részéről  
Joacquin ALMUNIA  
alelnök