

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/1276 HATÁROZATA**(2018. február 22.)****a Németország által a Ryanair részére nyújtott SA.31149. (2012/C) számú állítólagos állami támogatásról***(az értesítés a C(2018) 1034. számú dokumentummal történt)***(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

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

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) 2007. július 10-én kelt levelével (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló, 2007. évi határozat) a Bizottság értesítette Németországot, hogy a Lübecki repülőtér finanszírozásával, a Lübeck Hanza-város és az Infratil Limited (a továbbiakban: Infratil) közötti pénzügyi kapcsolatokkal, valamint a repülőtérnek a Ryanair légitársasághoz fűződő pénzügyi kapcsolataival kapcsolatosan az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott. A hivatalos vizsgálati eljárás nyilvántartásba vétele SA.21877 (C 24/2007) ügyszámon történt meg. 2007. október 24-én sor került az eljárás megindításáról szóló, 2007. évi határozat helyesbítésének elfogadására.
- (2) Az eljárás megindításáról szóló, 2007. évi határozat 2007. november 29-én jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾. A helyesbítés közzétételére 2007. december 7-én került sor ⁽³⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket a közzététel időpontjától számított egy hónapon belül.
- (3) 2009. január 28-án a Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV (a továbbiakban: SGF) ⁽⁴⁾ panaszt nyújtott be az SA.21877. számú ügygel kapcsolatban, amely panasz SA.27585 ügyszámon került nyilvántartásba.
- (4) 2010. június 22-én és 2010. június 30-án az SGF újabb panaszt nyújtott be, amelyben azt állította, hogy Németország további jogellenes állami támogatást nyújtott a Flughafen Lübeck GmbH-nak (a továbbiakban: FLG) és az Infratilnak. A panasz nyilvántartásba vételére SA.31149 ügyszámmal került sor.
- (5) 2012. február 22-én kelt levelével (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló, 2012. évi határozat) a Bizottság értesítette Németországot, hogy az FLG-nek, az Infratilnak, a Ryanairnek és a Lübecki repülőtérrel használó egyéb légitársaságoknak nyújtott állítólagos állami támogatással kapcsolatosan az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott ⁽⁵⁾.
- (6) Az eljárás megindításáról szóló, 2012. évi határozat 2012. augusztus 10-én jelent meg az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁶⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket a közzététel időpontjától számított egy hónapon belül.

⁽¹⁾ HL C 241., 2012.8.10., 56. o.

⁽²⁾ HL C 287., 2007.11.29., 27. o.

⁽³⁾ HL C 295., 2007.12.7., 29. o.

⁽⁴⁾ Az SGF a környezettel kapcsolatos egyes tervek és programok kidolgozásánál a nyilvánosság részvételéről, valamint a nyilvánosság részvétele és az igazságszolgáltatáshoz való jog tekintetében a 85/337/EGK és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. május 26-i 2003/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 156., 2003.6.25., 17. o.) előírásai szerint nyilvántartásba vett nem kormányzati szervezet.

⁽⁵⁾ Az eljárás megindítása előtt a CP 31/2009. (SA.27585) és a CP 162/2010. (SA.31149) számú ügyben sor került az intézkedések vizsgálatára.

⁽⁶⁾ A Bizottság határozata (2012. február 22.) az SA.27585. és SA.31149. (2012/C) (korábbi NN/2011., CP 31/2009. és CP 162/2010.) számú állami támogatásról, Állítólagos állami támogatás a Lübecki repülőtér, az Infratil, továbbá a repülőtérrel használó légitársaságok (Ryanair, Wizz Air és társaik) számára – Németország – Felhívás észrevételek benyújtására az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése értelmében (HL C 241., 2012.8.10., 56. o.).

- (7) A Bizottság 2014-ben egyesítette az SA.21877., az SA.27585. és az SA.31149. számú ügyet.
- (8) 2017. február 7-én a Bizottság végső határozatot hozott az SA.21877., az SA.27585. és az SA.31149. számú ügyben ⁽¹⁾. A Ryanairnek nyújtott lehetséges állami támogatást illetően a Bizottság határozata csak egy, a repülőtér-üzembentartó és a Ryanair által 2000-ben kötött megállapodást vizsgált meg. A határozat megállapította, hogy a határozat meghozatala idején a Bizottság nem rendelkezett elegendő információval annak értékelésére, hogy a későbbi megállapodások, különösen a 2010-ben kötött megállapodások, a Ryanairnek nyújtott állami támogatásnak minősülnek-e. Az ilyen megállapodások értékelésére ezért külön határozatban kerül sor ⁽²⁾.
- (9) 2017. július 27-én Németország tájékoztatási kérelmet kapott az FLG és a Ryanair által 2010-ben kötött két kiegészítő megállapodással és egy 2015. február 6-i Oxera-jelentéssel ⁽³⁾ kapcsolatban. Németország kérte a válaszára rendelkezésre álló határidő meghosszabbítását, amelyet a Bizottság 2017. augusztus 2-án jóváhagyott. Németország 2017. szeptember 20-án benyújtotta a kért információkat.
- (10) 2017. szeptember 22-én a Ryanair tájékoztatási kérelmet kapott, amely továbbításra került Németország felé. Ezt követően a Ryanair és az Oxera 2017. október 6-án benyújtotta az információkat. 2017. október 24-én a Bizottság továbbította a Ryanairtől kapott dokumentumokat Németországnak, és felkérte az észrevételei megtételére.
- (11) A Bizottság az SA.21877., az SA.27585. és az SA.31149. ügyben indított eljárás vonatkozásában hivatkozik az (EU) 2017/2336 határozat (1)–(61) preambulumbekzdésére.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. A vizsgálat és az intézkedések háttere

2.1.1. A repülőtérrel kapcsolatos tények és az utasszám alakulása

- (12) A lübecki repülőtér körülbelül 73 kilométerre fekszik Hamburg városától a németországi Schleswig-Holsteinben.
- (13) A repülőtér vonzáskörzete a saját meghatározása szerint Hamburg városára és Öresundra (Koppenhága nagytér-ség/Malmö) terjed ki.
- (14) A repülőtér által 2009-ben végzett piackutatás ⁽⁴⁾ szerint a lübecki repülőtérrel használó (induló) utasok többsége (nevezetesen 47,20 %) Hamburgból érkezett. A hamburgi repülőtér 78 kilométerre, autóval körülbelül 65 percre található a lübecki repülőtértől.
- (15) A lübecki repülőtér 2000-ig a charterjáratok és az általános célú légi közlekedés által termelt légi közlekedési bevételektől függött. A repülőtér 2000-ben üzleti modellt váltott, és diszkont légitársaságokat kiszolgáló repülőtér lett, amelynek bevételeit a légi közlekedési és nem légi közlekedési tevékenységek együttesen adják. Ettől az időponttól kezdve a lübecki repülőtér járatainak túlnyomó többségét a Ryanair üzemeltette, és 2010-ben a forgalom kb. 90 %-át a Ryanair bonyolította le.
- (16) A lübecki repülőtér eredetileg az FLG nevű korlátolt felelősségű társaság üzemeltette, amelynek egyetlen részvényese Lübeck Hanza-város volt. Az első privatizációra 2005-ben került sor, de Lübeck Hanza-város 2009-ben visszavásárolta a repülőtérrel. Lübeck Hanza-város polgárai 2010 áprilisában szavazásukkal biztosították a repülőtér fennmaradását, és jóváhagyták a további beruházásokat a repülőtér számára mindaddig, amíg nem találhatnak új magánbefektetőt. Új magánbefektetőt 2012-ben találtak. A repülőtér tulajdonjoga az utóbbi években többször új kézbe került.
- (17) A repülőtér utasforgalma 48 652-ről (1999) 697 559-re (2009) nőtt. Az utasforgalom ezt követően a repülőtér várakozásaival ellentétben fokozatosan csökkent, noha a repülőtér arra számított, hogy 2015-ig 2,2 millióra nő az utasszám.

⁽¹⁾ A Bizottság (EU) 2017/2336 határozata (2017. február 7.) SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) és SA.31149 (2012/C) – Németország a Flughafen Lübeck GmbH, az Infratil Limited, a Ryanair, valamint a repülőtérrel használó légitársaságok számára nyújtott feltételezett állami támogatásról (HL L 339., 2017.12.19., 1. o.).

⁽²⁾ Lásd a 2017/2336/EU határozat (186) preambulumbekzdését.

⁽³⁾ Az Oxera jelentése, A piacgazdasági szereplő elvének vizsgálata: Lübecki repülőtér, 2015. február 6.

⁽⁴⁾ Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 2009. december 21., 23. o.

- (18) E határozat meghozatala idején egyetlen légitársaság sem üzemeltet járatokat a lübecki repülőtérre. Sem menetrend szerinti, sem charterjáratok nem indulnak.

2.1.2. A 2000. évi megállapodás

- (19) Az FLG 2000 májusában légiszolgáltatási megállapodást írt alá a Ryanairrel (a továbbiakban: a 2000. évi megállapodás), amely meghatározta a Ryanair által fizetendő repülőtéri díjakat és a repülőtér által fizetendő marketingtámogatást. A 2000. évi megállapodás a 2000. június 1. és 2010. május 31. közötti időszakra szólt.
- (20) A stanstedi útvonal vonatkozásában a megállapodás az alábbi költségeket és bevételeket tartalmazta:

1. táblázat

A 2000. évi megállapodáshoz kapcsolódó költségek és bevételek az FLG szemszögéből

	< 18 járatfordulás hetente	≥ 18 járatfordulás hetente
Az FLG költségei:		
Marketingtámogatás – érkező utasonkénti költség	[...] EUR (*)	[...] EUR
	2005. május 31-ig	2005. június 1-jétől
Az FLG bevétele:		
A Ryanair által repülőgépenként fizetendő díjak	[...] EUR	[...] EUR
A Ryanair által érkező utasonként fizetendő díjak	[...] EUR	[...] EUR
A Ryanair által érkező utasonként fizetendő nettó díjak (a marketingtámogatással csökkentett díjak)	[...] EUR	[...] EUR
Egyéb:		
A forgalom utáni díj az FLG által értékesített jegyenként	[...]	[...]
Az FLG által bérelt autók forgalma után fizetendő jutalék	[...]	[...]
Biztonsági díj (a Ryanair által a megfelelő kormányzati szervnek fizetve)	[...] EUR	[...] EUR
(*) Bizalmas információ.		

2.2. Az FLG repülőtér-üzembentartó által a Ryanairnek nyújtott potenciális állami támogatás

- (21) 2010 márciusában és októberében a Ryanair és az FLG a 2000. évi megállapodás mellé aláírta a fent említett két kiegészítő megállapodást (együttesen „a 2010. évi megállapodások” vagy „a 2010. évi kiegészítő megállapodások”).
- (22) Az első, 2010. március 29-én aláírt kiegészítő megállapodás (a továbbiakban: első kiegészítő megállapodás) a 2010. március 28. és 2010. október 30. közötti időszakra vonatkozott. Meghosszabbította a 2000. évi megállapodást, amely 2010 májusában hatályát veszítette volna, és a Ryanair által szervezett ideiglenes marketingrendezvény ellenértékéért az FLG által utasonként fizetendő [...] EUR összegű új marketingdíjat vezetett be. Ezt az

új marketingdíjat a 2000. évi megállapodásban meghatározott [...] EUR/utas (kevesebb mint heti 18 járatfordulás esetén), illetve [...] EUR/utas (legalább heti 18 járatfordulás esetén) marketingdíjon felül kellett fizetni. Mivel a Ryanair heti járatfordulásainak száma meghaladta a 18-at, a megállapodás időtartama alatt az FLG-nek összesen [...] EUR nagyságú összeget kellett fizetnie a Ryanairnek. A 2000. évi megállapodás valamennyi további feltétele érvényben maradt, így az FLG számára induló utasonként [...] EUR nagyságú személyszállítási szolgáltatási díjat, illetve járatfordulásonként [...] EUR forgalmielőter-kezelési díjat kellett fizetni.

- (23) 2010. október 31-én, az első kiegészítő megállapodás lejártát követően sor került a második kiegészítő megállapodás aláírására (a továbbiakban: második kiegészítő megállapodás). A második kiegészítő megállapodás nem tartotta fenn az első kiegészítő megállapodásban szereplő feltételeket, hanem a 2000. évi megállapodásban szereplő marketingdíjakhoz tért vissza, és három évre, 2013. november 1-jéig meghosszabbította ezt a megállapodást.
- (24) Az első kiegészítő megállapodás hatálybalépésének napján, 2010. március 29-én az FLG továbbá marketingszolgáltatási megállapodást írt alá az Airport Marketing Services Limited nevű vállalattal (a továbbiakban: AMS), amely 100 %-ban a Ryanair leányvállalata. A marketingszolgáltatási megállapodás a 2010. március 29. és 2010. október 30. közötti időszakra vonatkozott, és meghatározta az AMS által a www.ryanair.com honlapon nyújtandó hirdetési szolgáltatásokat az FLG által fizetendő, [...] EUR nagyságú összeg fejében.

2.3. A vizsgálat hatóköre

- (25) Az FLG és a Ryanair által kötött 2000. évi megállapodás az (EU) 2017/2336 határozat részét képezte. A jelen határozat ezért a 2010-ben kötött első kiegészítő megállapodásra és második kiegészítő megállapodásra korlátozódik.

2.4. Az eljárás megindítása mellett szóló okok

- (26) A Bizottság aggodalmát fejezte ki amiatt, hogy a 2010. évi megállapodások szelektív előnyhöz juttatták a Ryanairt, és így az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének értelmében állami támogatásnak minősülnek.

3. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

- (27) Németország azt az álláspontot képviselte, hogy a 2010. évi megállapodások nem torzították a versenyt, nem fenyegettek versenytorzulással, és nem voltak hatással a tagállamok közötti kereskedelemre, mert a lübecki repülőtér kis regionális repülőtér, amely nem állt versenyben a hamburgi repülőtérrel vagy más repülőterekkel.
- (28) Az első kiegészítő megállapodás vonatkozásában Németország azt az észrevételt nyújtotta be, hogy az megfelelt a piaci viszonyoknak, és nem juttatta előnyhöz a Ryanairt. Németország a *Helaba I* ügyre ⁽¹⁾ hivatkozva azzal érvelt, hogy nem került sor előny nyújtására, ha más regionális repülőtér-üzembentartók hasonló feltételeket kínáltak a Ryanair számára. Németország továbbá azzal érvelt, hogy a Ryanair összehasonlító elemzése bizonyította ezt.
- (29) Németország azzal érvelt, hogy a diszkont légitársaságoknak, például a Ryanairnek és a WizzAirnek kisebb igényei vannak a földi kiszolgálás és az infrastrukturális szolgáltatások terén. Először is, a lübecki repülőtérrel kevesebb utasfelvételi pultra volt szükség, mert a Ryanairnél az utasfelvétel online is elérhető az utasok számára. Másodszor, nem voltak utasszállító buszok. Harmadszor, mivel a lübecki repülőtérrel rövidebbek a gyalogosan megtett távolságok, a Ryanair repülőgépei kevesebb időt töltöttek a földön. Negyedszer, nem voltak transzfer-járatok, és utasonként kevesebb volt a csomag, ami azt jelentette, hogy nem kellett ilyen célú szolgáltatásokat nyújtani. Ötödször és végül, mivel a repülőgép személyzete gyakran vállalta a repülőgép takarítását, kisebb igény volt földi takarítási szolgáltatásokra.
- (30) A második kiegészítő megállapodás vonatkozásában Németország rámutatott, hogy ez a megállapodás a 2000. évi megállapodás meghosszabbítása, és nem tartalmaz jelentős változásokat. Németország azt az álláspontot képviselte, hogy a 2000. évi megállapodás megfelelt a piacgazdasági szereplő tesztnek.
- (31) Németország továbbá úgy vélte, hogy a Ryanairnek juttatott állítólagos előnyök a *Stardust Marine* ⁽²⁾ ügyben hozott ítélet alapján nem tulajdoníthatók az államnak. Németország szerint az FLG önállóan, állami befolyás nélkül járt el. Németország azt állította, hogy az FLG nem integrálódott a közigazgatás szervezetébe. Németország továbbá elmondta, hogy a közigazgatási szervek által az FLG igazgatása felett gyakorolt felügyelet a légi közlekedési és közszolgálati kérdésekre korlátozódott, és nem tért ki a kereskedelmi ügyvezetésre.

⁽¹⁾ A Törvényszék 2010. március 3-án hozott ítélete, *Bundesverband deutscher Banken* kontra Bizottság („*Helaba I*”), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

⁽²⁾ A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, *Franciaország* kontra Bizottság („*Stardust Marine*”), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

4.1. Flughafen Lübeck GmbH

- (32) Az FLG azt állította, hogy az intézkedések nem tulajdoníthatók Németországnak, mert a megállapodásokról önállóan tárgyalt.

4.2. Ryanair

- (33) A Ryanair azzal érvelt, hogy a 2010. évi megállapodások nem tulajdoníthatók az államnak.
- (34) A Ryanair továbbá azzal érvelt, hogy nem került sor szelektivitásra, mert a 2010. évi megállapodások pusztán olyan rövid kiegészítő megállapodások, amelyek meghosszabbították a 2000. évi megállapodás értelmében már fennálló intézkedéseket. Az egyetlen új elem a marketingtámogatás piaci feltételek mellett kialakított módosítása volt.
- (35) A Ryanair azt állította, hogy gazdasági megfontolások alapján kötött megállapodást az FLG-vel. A lübecki repülőtér a hamburgi repülőtér mellett életképes másodlagos repülőtérnek, Lübeck pedig értékes kulturális úti célnak volt tekinthető. A Ryanair ugyan nem tudott üzleti tervet bemutatni, hogy alátámassza a lübecki repülőtérre való szolgáltatásindításra vonatkozó döntését, de hangsúlyozta, hogy a magánszektorbeli befektetők esetében általában nem követelmény az ilyen üzleti terv. A Ryanair kifejtette, hogy kereskedelmi megfontolásokból – beleértve (a gazdasági recesszió következményeként) a költségek növekedését és a vártnál alacsonyabb nyereséget – függesztette fel a lübecki repülőtérre nyújtott szolgáltatásait.
- (36) A Ryanair elmondta, hogy az Unió regionális repülőterei nehéz piaci helyzetben vannak. Ezért a légiforgalmi és nem légiforgalmi tevékenységekből származó repülőtéri bevételeket is figyelembe kellett venni, ami „közös kassza megközelítés” néven ismert. Mivel a Ryanairrel kötött megállapodások általában nagyszámú utast ígérnek, az ilyen üzleti kapcsolatok gyakran segítenek növelni a repülőtér ismertségét és odavonzani egyéb légitársaságokat, valamint kiskereskedelmi egységeket és egyéb szolgáltatókat. A Ryanair emellett azt állította, hogy határozott bizonyítékok utaltak arra, hogy a megnövekedett utasszám a nem légiforgalmi bevételek növekedéséhez fog vezetni.
- (37) A Ryanair azzal érvelt, hogy piacgazdasági szereplői szempontból általában bármilyen kereskedelmi ajánlat a meglévő helyzet javulását eredményezné, amíg a marginális előnyök várhatóan meghaladják a marginális költségeket. A Ryanair továbbá azzal érvelt, hogy figyelembe kell venni, hogy tekintettel az üzleti modelljére és a működési hatékonyságára, a Ryanairnek a többi légitársasághoz képest jelentősen csökkentek az igényei.
- (38) A Ryanair összehasonlította a lübecki repülőtérhez hasonló méretű és helyzetű repülőtereket. A viszonyítás alapjául a bournemouth-i, a grenoble-i, a knocki, a maastrichti, a nîmes-i és a prestwicki repülőtér szolgált. A viszonyítás alapjául szolgáló repülőtereken a Ryanair által fizetett díjak összehasonlítása arról tanúskodik, hogy a Ryanair által a lübecki repülőtérre fizetett költségek általában magasabbak voltak, mint a viszonyítás alapjául szolgáló repülőterek átlagos költségei mind utasonként, mind járatfordulásonként.
- (39) A Ryanair két Oxera-jelentést⁽¹⁾ nyújtott be, amely értékelte a 2010. évi kiegészítő megállapodások várható nyereségességét. Mindkét jelentés a lübecki repülőtér által 2010-ben, a 2010. évi kiegészítő megállapodások aláírását megelőzően készült üzleti terven alapult. A jelentések szerint a 2010. évi kiegészítő megállapodások aláírásakor észszerűen feltételezhető volt, hogy mindkét megállapodás kellőképpen nyereséges lesz, és egy piacgazdasági szereplőként viselkedő repülőtér valószínűleg hasonló feltételeket kínált volna. Az Oxera szerint akkor is ez a helyzet állt volna fenn, ha az AMS-szel kötött marketingszolgáltatási megállapodás figyelembevételére a 2010. évi kiegészítő megállapodásokkal együtt került volna sor, illetve ha a költségek figyelembevételére sor került volna, de az AMS-szel kapcsolatos bevételek figyelembevételére nem.
- (40) Az AMS-szel kötött marketingszolgáltatási megállapodás tekintetében a Ryanair azzal érvelt, hogy az ilyen megállapodások kölcsönösen előnyösek a Ryanair honlapjának népszerűsége és az ebből következő nagyobb nemzetközi ismertség, a márkaépítés és a megnövekedett utasszám miatt, amit egy 2014. szeptember 26-i másik Oxera-jelentés is alátámasztott.

⁽¹⁾ Az Oxera jelentése, A piacgazdasági szereplő elvének gazdasági értékelése: Lübecki repülőtér, 2015. február 6., Oxera-jelentés, Válasz az Európai Bizottság kérésére, 2017. október 6.

4.3. Air Berlin

- (41) Az Air Berlin szerint a Ryanair által a lübecki repülőtérrel kínált útvonalak közvetlen versenyben voltak az Air Berlin által a hamburgi repülőtérrel kínált útvonalakkal. Ez különösen Londonra, Milánóra és Barcelonára vonatkozik, mert ezek az úti célok mindkét légitársaság kínálatában szerepeltek.
- (42) Az Air Berlin azzal érvelt, hogy a Ryanair marketingstratégiájának célja többek között az Air Berlin potenciális ügyfeleinek átcsábítása volt. A Ryanair alacsony árai miatt az ügyfelek a hamburgi repülőtér helyett a lübecki repülőtérre választották. Az Air Berlin azt állította, hogy az állami támogatás következtében jelentős gazdasági veszteségeket szenvedett. Az Air Berlinnek a Ryanair által a lübecki repülőtérrel induló párhuzamos járatai miatt törölnie kellett néhány útvonalát. Ezenkívül elmondása szerint az Air Berlin nehezen tudott új úti célokat kínálni a hamburgi repülőtérrel, mert a Ryanair a lübecki repülőtérrel túlzóan alacsony áron kínált hasonló úti célokat.
- (43) Emellett az Air Berlin azt állította, hogy a Ryanairrel kötött megállapodás Németországnak tulajdonítható. Az FLG alapszabálya szerint a felügyelőbizottságnak jóvá kellett hagynia a repülőtér használatából származó díjakat (az alapszabály 12. bekezdése). A felügyelőbizottság hat tagjából négyet Lübeck Hanza-város választott. Az Air Berlin ezért arra a következtetésre jutott, hogy Lübeck Hanza-város tehető felelőssé.
- (44) Az Air Berlin szerint további aggodalomra ad okot az AMS és az FLG közötti marketingszolgáltatási megállapodás, mert a „marketingtámogatásból” származó előnyök függetlennek tűnnek a Ryanair tényleges marketingköltségeitől.

5. NÉMETORSZÁGNAK A HARMADIK FELEK ÁLTAL BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEKHEZ FÜZÖTT ÉSZREVÉTELEI

5.1. Észrevételek a Ryanair beadványaihoz

- (45) Németország szerint a Ryanair beadványai arról tanúskodnak, hogy a lübecki repülőtér a piacgazdasági szereplő elvének megfelelően járt el.
- (46) Németország különösen kiemeli, milyen hasznos a Ryanair megközelítése, amely a nyereségesség elemzése és az összehasonlító elemzés révén bizonyítja, hogy a megállapodások megfelelnek a piaci viszonyoknak.
- (47) Németország szerint a 2010. évi kiegészítő megállapodások nem tulajdoníthatók az államnak, mert az FLG Lübeck Hanza-város beavatkozása nélkül, önállóan tárgyalt ezekről és kötötte meg azokat. A második kiegészítő megállapodás vonatkozásában továbbá Németország rámutatott, hogy az pusztán a 2000. évi megállapodás meghosszabbítása, és nem tartalmaz lényeges változásokat. Ezért a 2000. évi megállapodás tekintetében előterjesztett valamennyi érv erre is vonatkozik.
- (48) Németország elmondta, hogy nem érti, miért terjedt ki az állami támogatással kapcsolatos vizsgálat az FLG és az AMS által kötött marketingszolgáltatási megállapodásra, hiszen az FLG nem költött közpénzeket e megállapodás keretében. Az AMS-szel kötött marketingszolgáltatási megállapodásban meghatározott költségeket magánforrások fedezték, mivel a pénz az *Industrie- und Handelskammer Lübeck*-től, a lübecki magánvállalkozások egy képviselétől származott. Továbbá Németország megjegyezte, hogy az AMS-szel kötött marketingszolgáltatási megállapodás úgy tekinthető, hogy megfelel a piaci előírásoknak. Ezt támasztja alá az az észrevétel, hogy az FLG esetében alacsonyabb költségek kerültek felszámolására, mint más, hasonló megállapodást kötött repülőterek esetében. Sőt, a szóban forgó marketingszolgáltatási megállapodás a Ryanair azon ígéretén alapult, hogy két úti céllal bővíti a járatai kínálatát.
- (49) Németország továbbá hozzátette, hogy a lübecki repülőtér a hamburgi repülőtér kiegészítő repülőtere, és a közlekedési infrastruktúra nélkülözhetetlen eleme Észak-Németországban.

5.2. Észrevételek az Air Berlin beadványaihoz

- (50) Németország szerint az Air Berlin ugyanazokhoz az előnyökhöz jutott volna, mint a Ryanair, ha teljesíti ugyanazokat az utasszámmal és járatgyakorissággal kapcsolatos követelményeket. Ehelyett az Air Berlin elutasította az FLG-vel folytatott tárgyalásokra vonatkozó ajánlatokat, mert soha nem állt szándékában szolgáltatásokat nyújtani a lübecki repülőtérre. Az Air Berlin soha nem emelt kifogást az ellen, hogy milyen feltételekkel működik a Ryanair a hamburgi repülőtérre. Ezenkívül számos légitársaság panaszkodott (többek között a Bizottságnál) arra, hogy az Air Berlin jelentős állami támogatást kapott az Egyesült Arab Emírségektől. Ezért az Air Berlin nem állíthatja be magát úgy, mintha a fő vetélytárs, a Ryanair áldozata lenne.

- (51) Németország nem értett egyet az Air Berlinnek a lübecki repülőtér és a hamburgi repülőtér közötti versenyhelyzetre vonatkozó észrevételeivel. Németország különösen arra a tényre hívta fel a figyelmet, hogy a hamburgi repülőtérnek 2000-ben hetvenszer annyi utasa volt, mint a lübecki repülőtérnek. A más légitársaságok általi panaszok hiánya azt mutatja, hogy nem volt verseny a két repülőtér között.
- (52) Németország továbbá elutasította az Air Berlinnek azt az állítását, hogy a Ryanair gazdasági előnyhöz jutott. Németország azt állította, hogy az Air Berlin számításai pontatlanok, és egyetlen releváns vizsgálat létezik annak értékelésére, hogy egy repülőtér és egy légitársaság közötti megállapodás megfelel-e a piaci viszonyoknak, ez pedig a piacgazdasági szereplő elve.

6. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

- (53) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 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.
- (54) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok kumulatív jellegűek. Ezért annak a meghatározásához, hogy egy intézkedés állami támogatásnak minősül-e, valamennyi alábbi feltételnek teljesülnie kell:
- a kedvezményezett vállalkozás;
 - az intézkedés előnyhöz juttatja a kedvezményezettet;
 - az előnyt biztosító intézkedés finanszírozása állami forrásból történik;
 - az előny szelektív; és
 - az intézkedés torzítja a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyeget, és alkalmas arra, hogy befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1. Gazdasági tevékenység és a vállalkozás fogalma

- (55) A vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet végző jogalanyra kiterjed, azok jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül. Bármely, az adott piacon áruk vagy szolgáltatások kínálásából álló tevékenység gazdasági tevékenységnek minősül.
- (56) A Ryanair magánvállalkozás, amely ellentételezés fejében légi közlekedési szolgáltatásokat kínál nyereségszerzés céljából, így gazdasági tevékenységet folytató vállalkozás. Ezért az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül.

6.2. Gazdasági előny

- (57) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás szokásos piaci feltételek mellett – azaz állami beavatkozás nélkül – nem tudott volna megszerezni ⁽¹⁾.
- (58) Amennyiben állami források állnak a repülőtér rendelkezésére, valamint a repülőtér és a légitársaság között fennálló viszony megfelel a szokásos piaci feltételeknek, a légitársaság állami támogatása elvileg kizárt. Ez az úgynevezett „piacgazdasági szereplő teszt” arra az alapkoncepcióra épül, hogy a közigazgatási szervek magatartását a szokásos piaci feltételek mellett eljáró, hasonló magánszektorbeli gazdasági szereplők magatartásával kell összehasonlítani annak megállapítására, hogy egy megállapodás előnyhöz juttat-e egy versenytársat ⁽²⁾.

6.2.1. A piacgazdasági szereplő tesztrel kapcsolatos előzetes megjegyzések

- (59) A 2014. évi légi közlekedési iránymutatás ⁽³⁾ 53. pontjának megfelelően az egy adott repülőteret használó légitársaság állami támogatása elvileg kizárt, ha a repülőtéri szolgáltatásokért felszámított ár megfelel a piaci árnak („első megközelítés” – a piaci árral való összehasonlítás). Egy második megközelítés annak bizonyítása előzetes – vagyis a támogatás nyújtása idején elérhető információkon és az akkor előre látható fejleményeken alapuló – elemzéssel, hogy a megállapodás hatására nőne a repülőtér nyeresége, és a megállapodás egy legalább hosszú távon nyereséges általános stratégia része („második megközelítés” – előzetes nyereségességi elemzés) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Lásd például a Bíróság 1996. július 11-én hozott ítéletét, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) és társai kontra La Poste és társai*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. pont.

⁽²⁾ Ugyanott.

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

⁽⁴⁾ Lásd a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 53. pontját.

- (60) Az első megközelítéssel kapcsolatban a Bizottság szerint jelenleg nincs olyan megfelelő referenciaérték, amely alapján megállapítható lenne a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci ára ⁽¹⁾. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a repülőterek által az egyes légitársaságokkal kötött megállapodások elemzésére a legmegfelelőbb megközelítés a többletnyereségesség előzetes vizsgálata.
- (61) Meg kell jegyezni, hogy a piacgazdasági szereplő elvének a más hasonló piacokon megfigyelhető átlagos árak alapján történő alkalmazása általában hasznosnak bizonyulhat, ha az ilyen ár észszerűen meghatározható vagy kikövetkeztethető egyéb piaci mutatókból. Ugyanakkor ez a módszer korlátozottan alkalmazható a repülőtéri szolgáltatásokra, mert a költségek és bevételek szerkezete nagymértékben eltér az egyes repülőterek vonatkozásában. Ennek az az oka, hogy a költségek és bevételek attól függenek, mennyire felelt a repülőtér, hány légitársaság használja a repülőteret, mekkora a repülőtér kapacitása az utasforgalmat tekintve, milyen állapotban van az infrastruktúra és a kapcsolódó beruházások, milyen a szabályozási keret, amely tagállamonként változhat, és milyen korábbi adósságai vagy kötelezettségei vannak a repülőtérnek ⁽²⁾.
- (62) Ezenkívül a légi közlekedési piac liberalizációja megnehezít minden tisztán összehasonlító elemzést. Amint az a jelen esetben látszik, a repülőterek és légitársaságok közötti kereskedelmi gyakorlatok nem mindig kizárólag közzétett díjszabáson alapulnak. Ellenkezőleg, ezek a kereskedelmi kapcsolatok nagyon változatosak. Magukban foglalják a kockázatok megosztását az utasforgalom tekintetében és az azzal járó kereskedelmi és pénzügyi felelősséget, a szabványos ösztönző programok és a kockázatok megosztásának módosítását a megállapodások időtartama alatt. Következésképpen egy adott ügylet nem igazán hasonlítható össze egy másikkal fordulásonkénti ár vagy utasonkénti ár alapján.
- (63) Emellett az összehasonlító teljesítményértékelés nem megfelelő módszer a piaci ár meghatározására, ha a rendelkezésre álló referenciaértékek meghatározására nem a piaci megfontolásokra való tekintettel került sor, vagy ha a meglévő árakat az állami beavatkozás jelentősen torzítja. Úgy tűnik, ilyen torzulás figyelhető meg a légi közlekedésben a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 57–59. pontjában ismertetett okokból:

„A hatóságok az állami tulajdonban álló repülőtereket hagyományosan a helyi fejlesztést elősegítő infrastruktúrának tekintették, és nem olyan vállalkozásoknak, amelyek a piaci szabályok szerint működnek. Az ezen repülőterek által felszámolt díjak ezért általában nem a piaci megfontolásokkal, valamint a megalapozott előzetes nyereségességi kilátásokkal összhangban kerülnek meghatározásra, hanem elsősorban a szociális vagy regionális szempontoknak megfelelően.

Bár néhány repülőtér magántulajdonban áll, vagy üzemeltetését magánvállalkozás végzi a szociális vagy regionális szempontok figyelembevételével, az e repülőterek által felszámolt díjak összegét lényegesen befolyásolhatják az állami finanszírozásban részesülő repülőterek által felszámolt díjak, mivel ez utóbbiakat veszik figyelembe a légitársaságok a magántulajdonban álló, vagy magánvállalkozás által üzemeltetett repülőterekkel történő tárgyalás során.

Ilyen körülmények között a Bizottság oldalán komoly aggályok merültek fel azzal kapcsolatban, hogy egyáltalán megállapítható-e megfelelő referenciaérték a repülőterek által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának meghatározására. Ez a helyzet megváltozhat, illetve alakulhat a jövőben [...]”

- (64) Ezen túlmenően az uniós bíróságok megállapították, hogy az adott ágazatra vonatkozó referenciaértékek használata csak egyike annak a számos eljárásnak, amelyekkel elemezni lehet, hogy a kedvezményezett olyan gazdasági előnyben részesült-e, amelyhez szokásos piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá ⁽³⁾. A Bizottság ugyan követheti ezt a megközelítést, nem köteles azonban ezt megtenni, ha a megközelítés, mint ebben az esetben, nem lenne célravezető.
- (65) A Ryanair alapján véve azzal érvelt, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazható a más európai repülőterek kereskedelmi megállapodásaival való összehasonlítás alapján. A Ryanair különösen a Ryanair által a bournemouthi grenoble-i, knocki, maastrichti, nîmes-i és prestwicki repülőtéren fizetett díjakat hasonlította össze a Ryanair által a lübecki repülőtérről kötött megállapodások értelmében fizetett díjakkal. Ugyanakkor ez az összehasonlítás alapuló tanulmány nem vizsgálta meg, hogy a referenciaként használt repülőterek mintája megfelelt-e a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban szereplő valamennyi követelménynek, mert csak a forgalom nagyságát, a légi közlekedés fajtáját és a környező területek jólétét értékelte ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Lásd a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 59. pontját.

⁽²⁾ Lásd A Bizottság 2011/60/EU határozata (2010. január 27.) a C 12/08 (ex NN 74/07) számú állami támogatásról – Szlovákia – Megállapodás a pozsonyi repülőtér (Bratislava Airport) és a Ryanair között (HL L 27., 2011.2.1., 24. o.), (88)–(89) preambulumbekzdés.

⁽³⁾ Az ágazatbeli nyereségességre (nem pedig az árképzésre) vonatkozó referenciaértékek használata tekintetében lásd a Törvényszék 2014. július 3-i ítéletét, *Spanyol Királyság és mások kontra Bizottság*, T-319/12 és T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, 44. pont.

⁽⁴⁾ További értékelendő kritériumokért lásd a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 60. pontját.

- (66) Az eljárás megindításáról szóló, 2012. évi határozat (296) preambulumbekzdésében a Bizottság összehasonlította a 2010. évi kiegészítő megállapodásokban meghatározott díjakat a hamburgi repülőtéri díjakkal, ami kétségeket vetett fel azzal kapcsolatban, hogy a 2010. évi kiegészítő megállapodásokban meghatározott díjak megfelelnek-e a piaci viszonyoknak. A Bizottság megjegyzi, hogy a lübecki repülőtér forgalma jóval kisebb volt, mint a hamburgi repülőtéré. A hamburgi repülőtér valójában Észak-Németország legforgalmasabb repülőtere. A hamburgi repülőtér a légi közlekedés valamennyi szegmense esetében használatos volt, míg a lübecki repülőtér a diszkont légitársaságokra specializálódott, amelyek esetében kevesebb utasfelvételi pultra és átszálló utasokhoz kapcsolódó létesítményre, a poggyászok kezelésével kapcsolatban kevesebb személyzetre és létesítményre, illetve kisebb létszámú takarító személyzetre volt szükség, utasszállító buszokra nem volt szükség, és lehetővé váltak a rövidebb időt igénybe vevő járatfordulások. A hamburgi repülőtér ezért nem megfelelően hasonlítható össze a lübecki repülőtérrel.
- (67) Az említett megfontolások alapján a Bizottság azt az álláspontot képviseli, hogy a 2014. évi légi közlekedési iránymutatásban általánosságban ajánlott megközelítést, nevezetesen a többletnyereségesség előzetes vizsgálatát kell alkalmazni ebben az esetben a piacgazdasági szereplő tesztnek a repülőterek és a légi társaságok kapcsolatára való alkalmazásakor ⁽¹⁾.

6.2.2. Az értékelés tárgyát képező időtartam

- (68) A Bizottság úgy véli, hogy a repülőterek és a légitársaságok közötti megállapodások nyereségességének értékelése szempontjából megfelelő időtartam általában a megállapodás időtartama. Mivel a légitársaságok képesek rövid idő alatt módosítani a tevékenységeiket, és a lehetséges jövőbeli megállapodások konkrét tartalmát általában nem lehet előre jelezni, a magánszektorbeli repülőtér-üzembentartó általában nem tételezné fel, hogy a megállapodás konkrét feltételei a megállapodás tárgyát képező időszakot követően is fennállnának ⁽²⁾.
- (69) A 2010. évi kiegészítő megállapodások megkötésére nem egyidejűleg került sor, több mint hat hónap telt el a megkötésük között, és eltérő időtartamokra vonatkoznak. Továbbá eltér a tartalmuk, mert csak az első kiegészítő megállapodás tartalmaz jelentős összegű kiegészítő marketingdíjat egy ideiglenes marketingrendezvényhez kapcsolódóan.
- (70) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a megállapodások egymástól függetlenek, és az egyes kiegészítő megállapodások nyereségességét egymástól független kell értékelni a megállapodás tárgyát képező időszakban ⁽³⁾.
- (71) A *Stardust Marine* ügyben a Bíróság megállapította, hogy „[...] annak meghatározásához, hogy az állam a piacgazdaságban tevékenykedő tájékozott befektetőként járt-e el, vagy sem, azon időszak kontextusába kell visszahe-lyezkedni, amelynek során a pénzügyi támogatási intézkedéseket megtették annak megítélése érdekében, hogy az állam magatartása gazdaságilag észszerű volt-e, és következőképpen tartózkodni kell minden olyan értékeléstől, amely valamely későbbi helyzeten alapul” ⁽⁴⁾.
- (72) A szóban forgó megállapodások értékelésének alkalmazásában a megállapodásokban szereplő lehetséges támogatás meglétét és összegét ezért a megállapodások aláírásakor fennálló helyzet figyelembevételével kell értékelni, illetve konkrétan az akkor rendelkezésre álló információk és az akkor előre látható fejlemények alapján.

6.2.3. Az első kiegészítő megállapodás értékelése

- (73) A *Charleroi*-ügyben hozott ítélet ⁽⁵⁾ szerint a Bizottság a vitatott intézkedések értékelése során köteles az intézkedések valamennyi releváns elemét és azok összefüggéseit figyelembe venni. Egy légitársasággal való megállapodás megkötésekor meg kell állapítani, hogy a repülőtér képes-e fedezni a megállapodásból fakadó összes költséget a megállapodás időtartama alatt észszerű haszonkulcs mellett, megalapozott közép távú kilátások alapján ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Lásd a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 61. és 63. pontját.

⁽²⁾ Lásd például a Bizottság (EU) 2015/1227 határozatát (2014. július 23.) a Franciaország által a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara, a Ryanair, az Airport Marketing Services és a Transavia javára nyújtott SA.22614 (C 53/07) állami támogatásról (HL L 201., 2015.7.30., 109. o.).

⁽³⁾ Lásd még a Törvényszék 1998. szeptember 15-i ítéletét, *BP Chemicals Limited* kontra Bizottság („BP Chemicals”), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, 170. és 171. pont, valamint a Németország által a Berlin Brandenburg repülőtér finanszírozására nyújtott SA.35378 (2012/N) állami támogatásról szóló, 2012. december 19-i bizottsági határozat (HL C 36., 2013.2.8., 10. o.) (14)–(33) preambulumbekzdését.

⁽⁴⁾ A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, *Franciaország* kontra Bizottság („Stardust Marine”), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 71. pont.

⁽⁵⁾ A Törvényszék 2008. december 17-i ítélete, *Ryanair Ltd.* kontra Bizottság („Charleroi”), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 59. pont.

⁽⁶⁾ Lásd a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 63. pontját.

- (74) Ennek méréséhez a megállapodás révén várható többletbevételből ki kell vonni a megállapodás eredményeképpen várható többletköltségeket, és a kapott cash flowt diszkontálni kell a megfelelő diszkontrátával.
- (75) Ezt a megközelítést az indokolja, hogy a repülőtér-üzembentartónak objektív érdeke fűződhet ahhoz, hogy megállapodást kössön egy légitársasággal, függetlenül a más repülőtér-üzembentartók által a légitársaságoknak kínált feltételekkel való összehasonlítástól, vagy akár az ugyanazon repülőtér-üzembentartó által más légitársaságoknak kínált feltételekkel való összehasonlítástól.
- (76) A Bizottság ebben az összefüggésben emellett megjegyzi, hogy az eltérő árképzés megszokott üzleti gyakorlat. Az ilyen eltérő árképzési politikákat azonban kereskedelmileg indokolni kell.
- (77) A megállapodás többletnyereségességének értékelésekor célszerű csak a megállapodás időtartama alatt, vagyis a 2010. március 28. és október 30. között jelentkező többletköltségeket és többletbevételeket figyelembe venni.
- (78) Ezzel a megközelítéssel összhangban az Oxera előzetes számításokat végzett a 2010. évi kiegészítő megállapodások többletnyereségességével kapcsolatban ⁽¹⁾. Az Oxera a számításai során maradéktalanul figyelembe vette a Ryanairnek a Lübecki repülőtéren való üzemeléséhez kapcsolódó teljes többletforgalmat, illetve valamennyi költséget és bevételt. Mivel a 2000. évi megállapodás 2010 májusában lejárt volna, a Bizottság ezt észszerűnek találja.
- (79) Az Oxera elemzése az FLG és a Ryanair által közötti megállapodások feltételein, az FLG tényleges pénzügyi adatain, valamint a Németország által benyújtott, az FLG által 2010. március 10-én készített üzleti tervből származó előrevetítéseken alapul ⁽²⁾. Ez az üzleti terv tartalmazza az előzetes utasszámokat, valamint a várt költségeket és bevételeket 2010–2015 között a Lübecki repülőtér vonatkozásában. Az üzleti terv eredetileg 2009 decemberében készült, és később került sor a módosítására a forgalomra vonatkozó forgatókönyvnek az eredeti tervhez képest negatív irányba való kiigazításával, illetve két további forgatókönyv hozzáadásával. Az Oxerának a többletköltségekre és többletbevételekre vonatkozó elemzése a 2010. március 10-i üzleti terv ezen átdolgozott változatának adatain alapul, mert ennek az üzleti tervnek az elkészítése időben közelebb esik a 2010. évi megállapodások aláírásához.
- (80) A terv három forgatókönyvet különböztet meg:
- legjobb eset: a forgalom az adott időszakban feltételezhetően jelentősen nőni fog annak az elvárásnak köszönhetően, hogy a Ryanair bázisként használja majd a repülőtér. Ebből kifolyólag a terv feltételezi a nem légiforgalmi bevételek növekedését és a nem légiforgalmi szolgáltatások bővülését;
 - közepes eset: a helyzet feltételezhetően változatlanul, vagyis a 2010 – az üzleti terv elkészítésének éve – vonatkozásában rendelkezésre álló adatoknak megfelelően alakul; és
 - legrosszabb eset: a repülőtér 2012-re feltételezhetően bezár, 2010-ben és 2011-ben pedig csökken az utasszám.
- (81) A legjobb esetet feltételező forgatókönyv szerint az utasszám [...]ról (2010) [...]re (2013) nő, és ennek megfelelően a bevételek is nőnek, a közepes esetet feltételező forgatókönyv szerint az utasszám változatlanul [...] marad a 2010 vonatkozásában várt utasszámnak megfelelően. A legrosszabb esetet feltételező forgatókönyv szerint az utasszám 2011-ben gyorsan csökken, és 2012-ben megszűnnek a repülőtéri tevékenységek.
- (82) A 2010. évi megállapodások elemzésének alkalmazásában az Oxera nem találta megfelelőnek az üzleti terv legrosszabb esetet feltételező előrejelzéseinek alkalmazását, mert ez a forgatókönyv feltételezte, hogy Lübeck Hanzaváros polgárai 2010-ben a repülőtér bezárása mellett fognak szavazni. A 2010. április 25-én (lásd a (16) preambulumbekezdést), mindössze egy hónappal az első kiegészítő megállapodás aláírását követően tartott szavazás pozitív eredményét tekintve, amely további beruházásokat biztosított a repülőtér számára, a Bizottság észszerűnek találja azt a feltételezést, hogy mindkét fél a repülőtér üzemeltetésének folytatására számított ⁽³⁾. Az óvatos megközelítés érdekében az Oxera elsősorban a közepes forgatókönyv szerinti FLG-előrejelzésekre alapozta az elemzését.

⁽¹⁾ Az Oxera jelentése, A piacgazdasági szereplő elvének gazdasági értékelése: Lübecki repülőtér, 2015. február 6., Oxera-jelentés, Válasz az Európai Bizottság kérésére, 2017. október 6.

⁽²⁾ Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Takeoff-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung, 2010. március 10.

⁽³⁾ Lásd Take-OFF Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 2009. december 21. Ez a feltételezés emellett összhangban van a 2009-ben az FLG-nek címzett, a Ryanair által benyújtott levéllel, amely eltérő kötelezettségvállalásokat tartalmaz a Ryanair részéről a jövőbeli együttműködés vonatkozásában.

- (83) A 2. táblázat megmutatja, hogy a várakozások szerint az első kiegészítő megállapodásból származó bevételek meghaladták volna a többletköltségeket, ami az Oxera számításai szerinti forgatókönyv esetében [...] EUR éves többletkezvetet⁽¹⁾.

2. táblázat

Az első kiegészítő megállapodás elemzése a többletgyereségesség szempontjából

A Lübeck és Ryanair által a repülőtéri szolgáltatásokról kötött megállapodás első kiegészítő megállapodásának elemzése a gyereségesség szempontjából		
	Megjegyzés:	
	Mértékegység	
Diszkontráta	%	[...]
Növekedési ráta	%	2,70
A megállapodás időtartama	Évek száma	0,6
A megállapodás megújításának valószínűsége	%	30
AMS-marketing (2 = legjobb eset, 1 = alapeset, 0 = egyik sem)	n.a.	0
Első kiegészítő megállapodás		
Az első kiegészítő megállapodás érvényességének kezdete	Dátum	2010.3.28.
Az első kiegészítő megállapodás érvényességének vége	Dátum	2010.10.30.
2010 mekkora részében (%) volt érvényben ez a rabatt	%	59,5
2010-nek az a megállapodás alá eső része (%), amikor ez a rabatt érvényben volt	%	77,8
Marketingkifizetések		
Marketingrabatt/induló utas heti legfeljebb 17 járatfordulás esetén:	EUR/induló utas	[...]
Marketingrabatt/induló utas heti legalább 18 járatfordulás esetén:	EUR/induló utas	[...]
A heti járatfordulások küszöbértéke	Járatfordulás	18,00
Marketingrabatt az első kiegészítő megállapodás alapján (EUR/induló utas)	EUR/induló utas	[...]
A Ryanair éves járatfordulása	Járatfordulás	1 779
A Ryanair heti járatfordulása	Járatfordulás	34
Marketingrabatt (EUR/induló utas)	EUR/induló utas	[...]
Nyereségesség		2010
A Ryanair induló utasai	Induló utasok	[...]
Az induló utasok száma összesen	Induló utasok	[...]
A Ryanair járatfordulásainak száma	Járatfordulás	1 058
Az összes járatfordulás	Járatfordulás	1 160

(¹) Az Oxera 2015. február 6-i jelentése szerint mindkét kiegészítő megállapodás nettó jelenértéke is pozitív, amennyiben az előrejelzések az üzleti terv legjobb esetet feltételező forgatókönyvén alapulnak.

A Lübeck és Ryanair által a repülőtéri szolgáltatásokról kötött megállapodás első kiegészítő megállapodásának elemzése a nyereségesség szempontjából

Bevételek

Utasbiztonsági díj	EUR/induló utas	[...]
Forgalmielőter-kezelési díj	EUR/járatfordulás	[...]
Személyszállítási szolgáltatási díj	EUR/induló utas	[...]
Repülőtér-biztonsági díj	EUR/induló utas	[...]
Légiforgalmi bevételek	ezer EUR	[...]
Nem légiforgalmi bevételek	ezer EUR	[...]
Összes bevétel	ezer EUR	[...]

Költségek

Működési költségek	ezer EUR	[...]
Marketing	ezer EUR	[...]
Az AMS marketingtevékenysége	ezer EUR	[...]
Értékcsökkenés	ezer EUR	[...]

Összes költség	ezer EUR	[...]
-----------------------	----------	-------

Nettó cash flow	ezer EUR	[...]
Záró érték	ezer EUR	[...]
Összes cash flow	ezer EUR	[...]

Hány évre vonatkozik a cashflow	Évek száma	0,6
Diszkontráta	n.a.	[...]
Nettó jelenérték	ezer EUR	[...]
Nettó jelenérték	millió EUR	[...]

Forrás: Az Oxera jelentése, Válasz az Európai Bizottság megkeresésére, 2017. október 6.

- (84) mivel a 2010. évi megállapodások nem írnak elő konkrét utasforgalmi célt a Ryanair számára, a repülőtéri forgalomra vonatkozó előrejelzés az FLG-nek a 2010-re vonatkozó előrejelzéseiből származik, az üzleti terv közepes forgatókönyvének megfelelően. A Ryanair repülőtéri forgalmának aránya várhatóan 91 % marad, ami az első kiegészítő megállapodás aláírása előtti három év átlagos szintjét tükrözi. A Ryanair járatfordulásainak kiszámítása azon a feltételezésen alapul, hogy légi járművenként 189 ülés érhető el, és 80 %-os a kihasználtság. Ez összhangban van a Ryanair 2010. évi kihasználtságával, amely a Ryanair 2010. évi éves jelentése és pénzügyi kimutatása szerint ekkor 81–82 % volt. A megállapodás időtartama alatt várható többletutasszám kiszámításának alapja a járatok tervezett száma az első kiegészítő megállapodás időtartamára kivetítve.
- (85) Tekintettel arra, hogy az üzleti terv közepes forgatókönyve nem tételezi fel az utasszám növekedését, de a 2010 vonatkozásában már meglévő információkra alapozza az előrejelzéseit, és figyelembe véve, hogy az előre jelzett számadatok elmaradnak az előző, 2009. évi tényleges forgalmi adatoktól, a Bizottság megalapozottnak találja ezt a megközelítést.
- (86) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy az Oxera által elvégzett érzékenységi elemzés szerint a nettó jelenérték a Ryanair tényleges utólagos utasszámának használata esetén is pozitív, [...] EUR nagyságú marad.
- (87) A Bizottság gyakorlata szerint annak értékeléséhez, hogy egy repülőtér által egy légitársasággal kötött megállapodás megfelel-e a piacgazdasági szereplő tesztnek, figyelembe kell venni a légitársaság tevékenységeiből

származó várható nem légiforgalmi bevételeket, valamint a repülőtéri díjakat a rabattok, a marketingtámogatás, illetve az ösztönző programok nélkül („közös kassza megközelítés”) ⁽¹⁾. Ezért a többletbevételek, amelyekre egy piacgazdasági magánszereplő észszerűen számíthat a megállapodásból kifolyólag, az alábbiakat foglalják magukba:

- a) az utasoktól származó légiforgalmi bevételek és a Ryanair által fizetett leszállási díjak; és
 - b) nem légiforgalmi bevételek, például a parkolásból, franchise üzletekből vagy közvetlenül működtetett üzletekből származó bevételek.
- (88) Az Oxera figyelembe veszi a 2000. évi megállapodással kapcsolatban az első kiegészítő megállapodásban előírt repülőtéri díjakból származó, utasonkénti légiforgalmi bevételeket, és megszorozza őket az érintett utasszámmal. A Bizottság gyakorlatának megfelelően a biztonsági díjak nem szerepelnek az elemzésben, mert azokat az FLG továbbhárította az illetékes közigazgatási szervre ⁽²⁾. Az Oxera által benyújtott információk szerint az első kiegészítő megállapodás vonatkozásában a repülőtér [...] EUR összegű légiforgalmi bevételre számíthatott. A Bizottság ezt az eredményt megalapozottnak találja.
- (89) Az utasonkénti nem légiforgalmi bevételek kiszámításának alapja az FLG üzleti tervének közepes forgatókönyve. A 2010-re vonatkozó előrejelzésekkel összhangban feltételezi, hogy a nem légiforgalmi bevételek továbbra is körülbelül a légiforgalmi bevételek [...] %-át teszik ki ⁽³⁾. Ide tartoznak például az üzletekből, éttermekből és parkolásból származó bevételek. Az Oxera becslése szerint a nem légiforgalmi szolgáltatásokból származó bevétel összege [...] EUR.
- (90) A többletköltségek kiszámítását illetően a bizottsági gyakorlat szerint a repülőtérnek a légitársaság repülőtéri tevékenységeivel kapcsolatos valamennyi költségét figyelembe kell venni. Az ilyen többletköltségek közé tartozhat a kiadások vagy marketingköltségek valamennyi kategóriája, például a személyzettel vagy a felszereléssel kapcsolatos többletköltségek, amelyek a légitársaság repülőtéri jelenlétéből származnak ⁽⁴⁾.
- (91) A Bizottság gyakorlata szerint a piacgazdasági szereplő tesztnek nem kell figyelembe kell vennie a repülőtér egyébként is – a légitársasággal kötött megállapodástól függetlenül – felmerülő költségeit ⁽⁵⁾.
- (92) Ezzel a megközelítéssel összhangban az Oxera figyelembe veszi a működéshez és a marketinghez kapcsolódó többletköltségeket.
- (93) A marketingköltségek a 2000. évi megállapodásból származnak, az első kiegészítő megállapodás is fenntartja őket, illetve az első kiegészítő megállapodás időtartama alatt, 2010. március 28. és október 30. között ehhez még hozzájöttek a marketingkifizetések.

3. táblázat

Az induló utasonkénti marketingkifizetések ütemezése az első kiegészítő megállapodásban

Induló utasonkénti marketingkifizetések

hetente kevesebb mint 18 járatfordulás esetén

hetente legalább 18 járatfordulás esetén

[...] EUR

[...] EUR

- (94) mivel a járatfordulások száma az előrejelzés szerint meghaladta a heti 18-at, a marketingkifizetések alapja az induló utasonkénti [...] EUR nagyságú összeg. A marketingkifizetések teljes összegének kiszámításához ezeket a marketingkifizetéseket megszorozták a Ryanair induló utasainak előre jelzett számával. A 2010 márciusa és októbere közötti időszakban a marketing többletköltségek várt összege a számítások szerint [...] EUR.

⁽¹⁾ Lásd a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 64. pontját.

⁽²⁾ Ugyanott.

⁽³⁾ A Bizottság megjegyzi, hogy ez az eredmény feltételezi, hogy az utasonkénti nem légiforgalmi bevételek a légiforgalmi bevételek körülbelül [...] -ról (ami a 2000. évi megállapodás esetében az alapot képezte) 2010-ben körülbelül [...] -re nő. A Bizottság szerint, tekintve a lübecki repülőtér 2000 után megfigyelhető üzleti növekedést, ez a feltételezés észszerű.

⁽⁴⁾ Lásd a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 64. pontját.

⁽⁵⁾ Lásd a 2014. évi légi közlekedési iránymutatás 64. pontját; a Bizottság (EU) 2015/1226 határozatát (2014. július 23.) az Angoulême-i Kereskedelmi és Iparkamara, az SNC-Lavalin, a Ryanair és az Airport Marketing Services javára Franciaország által nyújtott az SA.33963 (2012/C –korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról (HL L 201., 2015.7.30., 48. o.); a Bizottság (EU) 2015/1584 határozatát (2014. október 1.) az Olaszország által a Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. és az algherói repülőtér működtető különböző légi fuvarozók számára nyújtott SA.23098 (C 37/07) (korábbi NN 36/07) számú állami támogatásról (HL L 250., 2015.9.25., 38. o.); a Bizottság (EU) 2016/2069 határozatát (2014. október 1.) a Belgium által a Brussels South Charleroi Airport és a Ryanair javára végrehajtott SA.14093 (C76/2002) számú intézkedésekről (HL L 325., 2016.11.30., 63. o.).

- (95) A működési többletköltségek megbecsülésére a regressziós analízis alapján került sor, amely meghatározta, milyen hatást gyakorol a teljes utasszám változása a repülőtér működési költségeire. Ugyanakkor, ahogy a közepes forgatókönyv esetében, a működési költségekre vonatkozó éves előrejelzés évről évre változik, az utasszámmra vonatkozó előrejelzés viszont nem, ezért az Oxera ez alapján a forgatókönyv alapján nem tudta elvégezni a regressziós analízist. Az Oxera ehelyett az óvatos megközelítés érdekében a legjobb és a legrosszabb esetet feltételező forgatókönyvben szereplő becslések átlaga alapján számította ki a működési többletköltségeket. Az Oxera becslése szerint a működési többletköltségek összege [...] EUR.
- (96) mivel a megállapodás idején a Ryanair részesedése a lübecki repülőtér forgalmából körülbelül 90 % volt, a Bizottság szerint ez a megközelítés megalapozott.
- (97) Az első kiegészítő megállapodásból származó többletnyereségesség kiszámítása során nem került sor értékcsökkenési költségek (beruházási költségek) figyelembevételére.
- (98) Az Oxera a számításaihoz 2,24 %-os diszkontrátát használt, amely megfelel a Bizottság 100 bázisponttal növelt referencia-kamatlábának. A Bizottság szerint a 10 %-os diszkontráta valószínűleg közelebb áll egy piaczgazdasági szereplő súlyozott átlagos tőkeköltségéhez, mint a 100 bázisponttal növelt referencia-kamatláb. Ugyanakkor a Bizottság megjegyzi, hogy az Oxera által elvégzett érzékenységi elemzés szerint a nettó jelenérték a 10 %-os diszkontráta alkalmazása esetén is pozitív, [...] EUR értékű lenne.
- (99) Az Oxera emellett olyan érzékenységi elemzést is végzett, amely különböző forgatókönyveket vett figyelembe, többek között az alábbiakat:
- a) számítások 10 %-os diszkontrátával (a nettó jelenérték pozitív, [...] EUR);
 - b) a Ryanair tényleges utólagos utasszámának használata az üzleti terv közepes forgatókönyve által feltételezett előzetes utasszám helyett (a nettó jelenérték pozitív, [...] EUR);
 - c) az FLG-nek a 2000–2010 közötti időszakra vonatkozó tényleges adataiból származó működési költségek használata az üzleti tervben feltételezett költségek helyett (a nettó jelenérték pozitív, [...] EUR).
- (100) A piaczgazdasági szereplő teszt vonatkozásában csak a döntéshozatal idején ismert és várt adatokon alapuló előzetes becslések relevánsak. Az utólagos adatokon alapuló értékelés azonban alátámaszthatja az előzetesen várt bevételek és költségek meghatározásához használt feltételezéseket.
- (101) Az Oxera szerint valamennyi fent ismertetett forgatókönyv esetében pozitív marad a nettó jelenérték.
- (102) Az Oxera ezenkívül további érzékenységi elemzést végzett a 2010. március 29-én az AMS-szel kötött marketing-szolgáltatási megállapodás figyelembevételével.
- (103) A Bizottság megjegyzi, hogy az első kiegészítő megállapodás, illetve az FLG és az AMS által kötött 2010. évi marketingszolgáltatási megállapodás aláírására ugyanazon a napon került sor, és ugyanarra az időszakra vonatkoznak. Az AMS a Ryanair 100 %-os tulajdonában álló leányvállalat, az igazgatói pedig a Ryanair vezetői. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a Ryanair és az AMS egyetlen gazdasági szereplő abban az értelemben, hogy az AMS a Ryanair érdekeinek megfelelően és a Ryanair ellenőrzése mellett jár el, az általa megtermelt nyereség a Ryanairé osztalék vagy a vállalkozás értékének növekedése formájában. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az első kiegészítő megállapodást és a 2010. évi marketingszolgáltatási megállapodást ugyanazok a felek kötötték. A 2010. évi marketingszolgáltatási megállapodásban továbbá szerepel, hogy a Ryanair azon kötelezettségvállalása hívta életre, hogy útvonalakat üzemeltessen Lübeckből, illetve Lübeckbe. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az első kiegészítő megállapodás és a 2010. évi marketingszolgáltatási megállapodás ugyanazon kereskedelmi ügylet része. Az a pusztán tény, hogy az FLG a 2010. évi marketingszolgáltatási megállapodást az AMS-szel, nem pedig a Ryanairrel kötötte, nem lehet akadálya annak, hogy az egy időben kötött marketingszolgáltatási megállapodást és a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződést egyetlen ügylet részeként lehessen tekinteni.
- (104) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a két megállapodás nyereségességét együttesen kell értékelni.
- (105) Az Oxera kockázatelemzése azt mutatja, hogy a nettó jelenérték pozitív, [...] EUR értékű marad, ha a számítások figyelembe veszik az AMS-szel 2010-ben kötött marketingszolgáltatási megállapodás értelmében az FLG által fizetendő [...] EUR összeget. Az AMS-szel kötött megállapodás ezért csak kis hatást gyakorolt az első kiegészítő megállapodás nyereségességére.
- (106) Az Oxera jelentéseinek alapos vizsgálatát követően a Bizottság azon az állásponton van, hogy a bemutatott eredmények észszerűek, és az alkalmazott módszer megalapozott. Ezt a megállapítást támasztja alá az, hogy a jelentések kizárólag a megállapodás aláírása idején rendelkezésre álló előzetes információkon alapulnak. Továbbá az Oxera által elvégzett érzékenységi elemzés alátámasztja a pozitív nettó jelenértékre vonatkozó feltételezést.

- (107) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az első kiegészítő megállapodás előzetesen valószínűleg nyereséges volt. Hasonlóképpen, mivel a marketingintézkedések célja az utasszám növelése, a megállapodás egy olyan átfogó stratégia végrehajtása részének is tekinthető, amely legalább hosszú távon nyereséges.

6.2.4. A második kiegészítő megállapodás értékelése

- (108) A 6.2.2. szakaszban szereplő magyarázatok figyelembevételével egy piacgazdasági szereplő értékelte volna a többletköltségeket és többletbevételt a megállapodás időtartama, vagyis a 2010. október 31. és 2013. november 1. közötti időszak tekintetében.
- (109) Az Oxera által a második kiegészítő megállapodás vonatkozásában elvégzett számításokra ugyanazzal a módszerrel került sor, mint az első kiegészítő megállapodás esetében.
- (110) A 4. táblázat megmutatja, hogy a várakozások szerint a második kiegészítő megállapodásból származó bevételek meghaladták volna a költségeket, ami az Oxera számításai szerinti forgatókönyv esetében [...] EUR éves többletbehozatalhoz vezet.

4. táblázat

A második kiegészítő megállapodás elemzése a többletnyereségesség szempontjából

A Lübeck és Ryanair által a repülőtéri szolgáltatásokról kötött megállapodás második kiegészítő megállapodásának elemzése a nyereségesség szempontjából

	Megjegyzés:	
	Mértékegység	
Diszkontráta	%	[...]
Növekedési ráta	%	2,70
A megállapodás időtartama	Évek száma	3,0
A megállapodás megújításának valószínűsége		30

Második kiegészítő megállapodás

A második kiegészítő megállapodás érvényességének kezdete		2010.10.31.
A megállapodás kezdete	év	2010
A megállapodás kezdő dátumának kiigazítása	%	17,0
A második kiegészítő megállapodás érvényességének vége		2013.11.1.
A megállapodás vége	év	2013
A megállapodás záró dátumának kiigazítása	%	83,6
A kezdő dátum összesített kiigazítása	%	76,4
2010 mekkora részében (%) volt érvényben a megállapodás	%	22,2

Marketingkifizetések

Marketingrabatt/induló utas heti legfeljebb 17 járatfordulás esetén:	EUR/induló utas	[...]
Marketingrabatt/induló utas heti legalább 18 járatfordulás esetén:	EUR/induló utas	[...]
A heti járatfordulások küszöbértéke	Járatfordulás	18,00

A Lübeck és Ryanair által a repülőtéri szolgáltatásokról kötött megállapodás második kiegészítő megállapodásának elemzése a nyereségesség szempontjából

A Ryanair éves járatfordulása	Járatfordulás	1 779			
A Ryanair heti járatfordulása	Járatfordulás	34			
Marketingrabatt (EUR/induló utas)	EUR/induló utas	[...]			
Nyereségesség		2010	2011	2012	2013
A dátum kiigazítása	%	22	100	100	100
A Ryanair induló utasai	Induló utasok	[...]	[...]	[...]	[...]
Az induló utasok száma összesen	Induló utasok	[...]	[...]	[...]	[...]
A Ryanair járatfordulásainak száma	Járatfordulás	302	1 779	1 779	1 487
Az összes járatfordulás	Járatfordulás	331	1 951	1 951	1 630
Bevételek					
Utasbiztonsági díj	EUR/induló utas	0	0	0	0
Forgalmi-előter-kezelési díj	EUR/járatfordulás	[...]	[...]	[...]	[...]
Személyszállítási szolgáltatási díj	EUR/induló utas	[...]	[...]	[...]	[...]
Repülőtér-biztonsági díj	EUR/induló utas	0	0	0	0
Légiforgalmi bevételek	ezer EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Nem légiforgalmi bevételek	ezer EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Összes bevétel	ezer EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek					
Működési költségek	ezer EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Marketing	ezer EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Az AMS marketingtevékenysége	ezer EUR	0	0	0	0
Értékcsökkenés	ezer EUR	0	[...]	[...]	[...]
Összes költség	ezer EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettó cash flow	ezer EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Záró érték	ezer EUR	0	0	0	0
Összes cash flow	ezer EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Hány évre vonatkozik a cashflow	Évek száma	0,2	1,2	2,2	3,0
Diszkontráta	n.a.	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettó jelenérték	ezer EUR	[...]			
Nettó jelenérték	millió EUR	[...]			

Forrás: Az Oxera jelentése, Válasz az Európai Bizottság megkeresésére, 2017. október 6.

- (111) Az Oxera által benyújtott információk szerint a 2000. évi megállapodásban és a második kiegészítő megállapodásban előírt díjak alapján a repülőtér összesen [...] EUR légiforgalmi bevételre számíthatott. A nem légiforgalmi bevételek tekintetében az Oxera ismét az FLG üzleti tervének közepes forgatókönyvéből származó információkra támaszkodott, amelyek szerint a bevételek a 2010. évi szinten fognak maradni, és a becsült összegük [...] EUR.
- (112) Ugyanezt a megközelítést követve az Oxera becslése szerint a működési többletköltségek nagysága összesen [...] EUR. A marketingköltségek kiszámítása az eredeti 2000. évi megállapodásban szereplő feltételek alapján történt, az abban feltüntetett számok és a Ryanair induló utasszámaira vonatkozó előrejelzések szorzataként.
- (113) A (82)–(96) preambulumbekkezdésben említett okokból a Bizottság megalapozottnak találja az Oxera megközelítését.
- (114) A Bizottság megjegyzi, hogy az Oxera a második kiegészítő megállapodásra vonatkozó számítások során az értéksökkenési költségek utasfüggő arányaként a beruházási költségeket is figyelembe vette. A költségek megbecsülésére a tervezett beruházásokra vonatkozó regressziós analízis és az üzleti terv szerint várt utasszám alapján került sor.
- (115) A Bizottság megjegyzi, hogy az FLG 2010. évi üzleti tervének közepes forgatókönyve szerint a beruházások nem kifejezetten a Ryanairhez kötődnek, hanem potenciálisan más légitársaságok is igénybe vehették őket. Ez arra utal, hogy a beruházási költségeket nem kellett figyelembe venni a második kiegészítő megállapodás szerinti többletköltségek vonatkozásában. Ebben a tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy Németország hangsúlyozta, hogy az FLG folyamatosan próbált más légitársaságokat odavonzani, és sikerrel is járt, mert a Wizz Air is üzemeltetett onnan járatokat. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a 2010. évi megállapodások nem írták elő az FLG számára a beruházásokat.
- (116) E megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy nem észszerű a második kiegészítő megállapodásnak tulajdonítani a lübecki repülőtéren történt beruházásokat. Ugyanakkor a Bizottság azt is megjegyzi, hogy a várt nettó jelenérték még akkor is pozitív, [...] EUR összegű lenne, ha a beruházási költségek a megállapodásnak lennének tulajdoníthatók.
- (117) Továbbá az Oxera által elvégzett érzékenységi elemzés szerint a nettó jelenérték pozitív az alábbi forgatókönyvek szerint:
- a) számítások 10 %-os diszkontrátával (a nettó jelenérték pozitív, [...] EUR);
 - b) a Ryanair tényleges utólagos utasszámának használata az üzleti terv közepes forgatókönyve által feltételezett előzetes utasszám helyett (a nettó jelenérték pozitív, [...] EUR);
 - c) az FLG-nek a 2000–2010 közötti időszakra ⁽¹⁾ vonatkozó tényleges adataiból származó működési költségek használata az üzleti tervben feltételezett költségek helyett (a nettó jelenérték pozitív, [...] EUR).
- (118) Ebben a tekintetben a második kiegészítő megállapodásra is a (98)–(101) preambulumbekkezdésben szereplő korábbi megállapítások érvényesek.
- (119) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a második kiegészítő megállapodás előzetesen valószínűleg nyereséges volt. Hasonlóképpen, az egyértelműen pozitív hozzájárulás alapján a megállapodás egy olyan átfogó stratégia végrehajtása részének is tekinthető, amely hosszú távon nyereséges.

6.2.5. Az értékelés eredménye

- (120) A rendelkezésre bocsátott információk alapján a Bizottság úgy véli, hogy az FLG pozitív többletnyereségre számíthatott a Ryanairrel kötött 2010. évi megállapodások értelmében.
- (121) Továbbá észszerűen várható volt, hogy az első kiegészítő megállapodás még az AMS-szel kötött marketingszolgáltatási megállapodás figyelembevételével is többletnyereséghez vezet.
- (122) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az FLG piaczgazdasági szereplőként járt el, amikor megkötötte a 2010. évi megállapodásokat a Ryanairrel. Ezek a megállapodások ezért nem juttatták olyan gazdasági előnyhöz a Ryanairt, amelyet a Ryanair a szokásos piaci feltételek mellett nem tudott volna megszerezni.

⁽¹⁾ Elmondása szerint az Oxera nem tudott adatokat szerezni az FLG-től a 2010 utáni időszak vonatkozásában.

7. KÖVETKEZTETÉS

(123) A Bizottság megállapítja, hogy a 2010. évi kiegészítő megállapodások nem juttatták gazdasági előnyhöz a Ryanairt. Ezért sem az első, sem a második kiegészítő megállapodás nem minősül állami támogatásnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Ryanair Ltd és a Flughafen Lübeck GmbH között 2010. március 29-én kötött első kiegészítő megállapodás nem minősül állami támogatásnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

2. cikk

A Ryanair Ltd és a Flughafen Lübeck GmbH között 2010. október 31-én kötött második kiegészítő megállapodás nem minősül állami támogatásnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Németországi Szövetségi Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2018. február 22-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja
