

# HATÁROZATOK

## A BIZOTTSÁG 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

(az értesítés a C(2010) 183. számú dokumentummal történt)

(Csak a szlovák nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2011/60/EU)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

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

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

miután a fenti cikkek <sup>(2)</sup> értelmében felhívták az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

### 1. ELJÁRÁS

- (1) 2008. március 11-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatta a Szlovák Köztársaságot arról a döntéséről, hogy megindítja az EUMSZ. 108. cikke (2) bekezdésében (korábban az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdése) rögzített eljárást a pozsonyi repülőtér és a Ryanair közötti megállapodással kapcsolatban (a továbbiakban: a megállapodás vagy a Ryanair-megállapodás), és hogy ezzel egyidejűleg úgy határozott, hogy információnyújtási rendelkezést bocsát ki az EK-Szerződés 93. cikkének [most már az EUMSZ. 108. cikkének] alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet <sup>(3)</sup> (a továbbiakban: eljárási rendelet) 10. cikke (3) bekezdésének rendelkezései szerint az összes olyan dokumentumot, adatot és információt érintően, amelyre a

Bizottságnak szüksége van a szóban forgó intézkedés értékeléséhez. 2008. június 11-én Szlovákia megküldte az eljárás megindításával kapcsolatos megjegyzéseit a Bizottságnak.

- (2) A Bizottság azon határozatát, hogy megindítja az eljárást és kibocsátja az információnyújtási rendelkezést, közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(4)</sup>. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy közzétételétől számított egy hónapon belül nyújtsák be megjegyzéseiket a szóban forgó intézkedésről.
- (3) A Bizottság két érdekelt féltől kapott megjegyzéseket a tárgyra vonatkozóan. A megjegyzéseket elektronikus levélben továbbította Szlovákiának 2008. szeptember 11-én. Szlovákia lehetőséget kapott arra, hogy válaszoljon ezekre a megjegyzésekre. A szlovák hatóságok kérésére találkozóra került sor 2008. november 26-án. A Bizottság 2008. december 17-i keltezésű elektronikus levélben kapta meg Szlovákia észrevételeit.

### 2. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK ALAPJA

- (4) Az eljárás megindításával kapcsolatos határozatában a Bizottság megjegyezte, hogy a Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (a továbbiakban: BTS vagy a repülőtér) a Szlovák Köztársaság fő nemzetközi repülőtere. A BTS részvényesei jelenleg a Szlovák Köztársaság Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztériuma (34 %-ban) és a Szlovák Köztársaság Nemzeti Vagyonkezelő Alapja <sup>(5)</sup> (a továbbiakban: Nemzeti Vagyonkezelő Alap) (66 %-ban).

<sup>(4)</sup> Lásd a 2. lábjegyzetet.

<sup>(5)</sup> A Nemzeti Vagyonkezelő Alap a Nemzeti Tanács 253/1991. számú, az állami vagyon más személyeknek történő átruházása tekintetében a Szlovák Köztársaság szervezeteinek tevékenységi köréről és a Szlovák Köztársaság Nemzeti Vagyonkezelő Alapjáról szóló törvénye alapján 1991-ben létrehozott jogi személy (bővebb tájékoztatás: <http://www.natfund.gov.sk>). Létrehozásának célja és fő tevékenysége a privatizációra kijelölt állami vagyon nem állami jogi személyekre történő átruházása. Az Alap a Szlovák Köztársaság Nemzeti Tanácsának közvetlen felügyelete alatt áll, amelyhez az Alap költségvetését jóváhagyásra benyújtják, az Alap vagyonának felhasználási javaslatával együtt – a törvény 28. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján –, valamint az éves beszámolóit és az Alap tevékenységéről szóló éves jelentést.

<sup>(1)</sup> 2009. december 1-jei hatállyal az EK-Szerződés 87. és 88. cikke az EUMSZ. 107., illetve 108. cikke lett. A két rendelkezéscsoport alapján véve azonos. A jelen határozat alkalmazásában az EUMSZ. 107. és 108. cikkére történő hivatkozást indokolt esetben az EK-Szerződés 87., illetve 88. cikkére történő hivatkozásként kell érteni.

<sup>(2)</sup> HL C 173., 2008.7.8., 9. o.

<sup>(3)</sup> HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

- (5) Az eljárás megindításával kapcsolatos döntés alapját a panaszos által benyújtott adatok és a médiában <sup>(6)</sup> megjelent azon állítások képezik, amelyek szerint a BTS egy 2005. december 5-én megkötött megállapodás alapján repülőtér-használati díjkezdvezményt ad a Ryanair-nek az újonnan bevezetett és meglévő (azaz a repülőtérrel korábban már kiszolgált) célállomások esetén. A megállapodás 2016. június 30-ig érvényes.
- (6) A Ryanairrel kötött megállapodás állítólag kikötött egy ún. „szolgáltatási díjat” (egy egységes árat a különböző szolgáltatásokért), amely fedezi a repülőgép-kezelési és ahhoz kapcsolódó szolgáltatásokat, az utaskiszolgálást, a forgalmi előtérrel kapcsolatos szolgáltatásokat, a rakodás irányítását, a kommunikációt és repülőüzemi szolgáltatásokat, támogatási szolgáltatásokat, valamint a terminállal és az infrastruktúrával kapcsolatos szolgáltatásokat.
- (7) Az alkalmazott díjak állítólag jóval alacsonyabbak, mint a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban <sup>(7)</sup> (a továbbiakban: AIP) közzétett hivatalos díjak. A szolgáltatási díj mértéke állítólag attól függően változik, hogy a légitársaság új menetrend szerinti vagy már meglévő célállomásra működtet járatokat. Az alábbi táblázat összefoglalja azokat a díjakat, amelyeket a Ryanair-nek állítólag fizetnie kellene, hogy ha az AIP szerinti díjak lennének érvényben, valamint a Ryanair által állítólag ténylegesen fizetett díjakat.

## 1. táblázat

## Az AIP szerinti és a Ryanairrel kötött megállapodásban szereplő díjak összehasonlítása

(EUR-ban)

	Az AIP szerinti díjak <sup>(1)</sup>	A Ryanair által az új célállomások esetében állítólag fizetett díjak <sup>(2)</sup>	Kedvezmény az új célállomások esetében	A Ryanair által a meglévő célállomások esetében állítólag fizetett díjak <sup>(3)</sup>	Kedvezmény a meglévő célállomások esetében
Leszállási díj	780				
Utastforgalmi díj	2 030				
Földi kiszolgálási díjak	250 <sup>(4)</sup>				
<b>Összesen</b>	<b>3 060</b>	[...] <sup>(*)</sup>	[...]	[...]	[...]

<sup>(1)</sup> Egy 189 üléses Boeing 737-800 típusú repülőgép esetében 83 %-os kihasználtsági tényezőt és 69,9 tonnás MTOM-ot vettek figyelembe a számításoknál.

<sup>(2)</sup> A megállapodás állítólag jelentős díjkezdvezményt biztosít: a megadott kihasználtsági tényező (157 utas) mellett a Ryanair utasonként [...] all-inclusive (157 utas esetén [...], indulási és érkezési) díjat fizet a repülőtérnek a menetrend szerinti új célállomások esetén.

<sup>(3)</sup> A meglévő célállomások esetén a szolgáltatási díj állítólag [...] Boeing 737-800 repülőgépenként (indulás és érkezés).

<sup>(4)</sup> A földi kiszolgálási díjakat a repülőtér és a légitársaság közötti külön megállapodások szabályozzák. A panaszos szerint egy nagyon versenyképes kiszolgálási díj körülbelül 250 EUR repülőgépenként.

<sup>(\*)</sup> Bizalmas információ.

- (8) Az új célállomások esetében az úgynevezett szolgáltatási díjat az összes célállomás esetében alkalmazni fogják a megállapodás hatálybalépését követő első 12 hónapban. Az azt követő években a szolgáltatási díj növekedésének mértéke [...] az új célállomások esetében. Az első [...] év után az új célállomások esetében alkalmazandó szolgáltatási díj megegyezik a meglévő célállomások esetében alkalmazott szolgáltatási díjjal. A szolgáltatási díj a parkolási díjat is tartalmazná. Emellett amennyiben új díjakat vezetnének be a jövőben, és a Ryanair nem lenne kötelese megfizetni azokat, az tovább növelné a kedvezményes és az AIP szerinti tarifák közötti különbséget.
- (9) A fentiek alapján az eljárás megindításáról szóló határozat a következő három kérdést vetette fel:
- a BTS azzal kapcsolatos döntése, hogy megállapodást köt a Ryanairrel, betudható-e a szlovák hatóságoknak,

<sup>(6)</sup> ETREND, 2006.3.31., <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu; Pravda.sk>.

<sup>(7)</sup> A panaszos benyújtotta a Bizottságnak az AIP-ben közzétett, 2005 decemberében érvényes díjtáblázatot:

- leszállási díj: 425 SKK (kb. 11,20 EUR) tonnánként (MTOM),
- parkolási díj: 9 SKK (kb. 0,237 EUR) tonnánként és óránként,
- utastforgalmi díj: 490 SKK (kb. 12,90 EUR) utasonként,
- közeledési és légiforgalmi irányítási díj: 230 SKK (kb. 6,07 EUR) tonnánként.

A leszállási, parkolási és utastforgalmi díjakat a repülőtérnek fizetik. A közeledési és légiforgalmi irányítási díjakat a Szlovák Köztársaság Légiforgalmi Szolgálatára kapja.

- a BTS piaccgazdasági befektetőként járt-e el azzal, hogy csökkentett repülőtéri díjakat fogadott el a Ryanair új és meglévő célállomásai esetében a megállapodás aláírásának időpontjától kezdve 2016. június 30-ig,
- amennyiben az új és meglévő célállomások esetében a szolgáltatási díjak állami támogatásnak minősülnek, az összegegyeztethető-e a belső piaccal.
- (10) Az első kérdéssel kapcsolatban a Bizottság azt az észrevételt tette a vizsgálat megindításakor, hogy 2007. október 22-én a BTS részvényesei a Szlovák Köztársaság Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztériumának javaslatára új elnököt neveztek ki a BTS Igazgatótanácsának élére. A Bizottság ezért kétségének adott hangot azt illetően, hogy – a szlovák hatóságok érvelése szerint – a megállapodás nem tudható be az államnak.
- (11) A második kérdéssel kapcsolatban a Bizottságnak meg kellett vizsgálnia, hogy ebben a konkrét esetben a BTS viselkedését jövedelmezőségi szempontok vezérelték-e és hogy a Ryanair állítólagos előnye olyan-e, amelyet nem kapott volna meg normál piaci feltételek között.
- (12) Ebben a tekintetben a szlovák hatóságok állítása szerint a BTS mint repülőtér-üzemeltető úgy jár el, mint bármely más vállalkozás a piacon, azaz légitársaságoként egyedileg állapítja meg a számukra nyújtott repülőtéri szolgáltatások díjait, mégpedig tárgyalásos alapon, azaz a felek közötti megállapodás útján és a kereskedelmi politikával összhangban.
- (13) Azt is figyelembe vették, hogy a kedvezmények megadása általános kereskedelmi gyakorlatot jelent az összes légitársaság esetében és hogy a kedvezmények „arra ösztönzik a légitársaságokat, hogy több utast szállítsanak a repülőterre, ami lehetővé teszi a repülőtér üzemeltetőjének – a BTS-nek –, hogy magasabb árbevételt érjen el mind a légi fuvarozóknak nyújtott szolgáltatások díjaiból, mind más olyan repülőtéri kereskedelmi tevékenységeiből, amelyek nem kapcsolódnak a légi szállításhoz, hanem az a céljuk, hogy vonzóbbá tegyék a repülőteret az utasok számára; másképp megfogalmazva, hogy a légi fuvarozók tevékenységeinek támogatása a repülőtér fejlesztésének közvetlen támogatását is jelenti.”.
- (14) Mindazonáltal a szlovák hatóságok sem a megállapodás feltételeit, sem annak részleteit nem közölték a Bizottsággal, hogy milyen körülmények között történt a megállapodás megkötése. Az eljárás megindításáról szóló határozatában ezért a Bizottság kétségét fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a BTS magatartását a hosszú távú jövedelmezőségi szempontja vezérelte. Így nem zárható ki annak lehetősége, hogy a megállapodás megkötése olyan előnyhöz juttatta a Ryanairt, amelyben normál piaci viszonyok között nem részesült volna.
- (15) A harmadik kérdést illetően a Bizottság kétségét fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy jelen esetben teljesültek-e a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló bizottsági közlemény (a továbbiakban: 2005. évi iránymutatás)<sup>(8)</sup> feltételei, és hogy az állami támogatási intézkedés az EUMSZ. 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összegegyeztethetőnek tekinthető-e a belső piaccal.
- (16) Az eljárási rendelet 10. cikke (3) bekezdésével összhangban kibocsátott információnyújtási rendelkezés felszólította a Szlovák Köztársaságot, hogy nyújtsa be az intézkedés értékeléséhez szükséges összes dokumentumot, információt és adatot, különösen a következőket:
- a megállapodás feltételei,
  - a megállapodásról folyó tárgyalások alapját képező tanulmányok, belső dokumentumok és bármely más irat,
  - a repülőtér üzleti terve és a Ryanairrel szembeni üzleti stratégiát érintő bármely más stratégiai dokumentum,
  - azok a szabályok/körülmények, amelyek alapján a díjakról tárgyaltak más légitársaságokkal és az a szabályzat, amely alapján a díjakat a Pozsony viszonylatában közlekedő más légitársaságok (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope) esetében alkalmazták,
  - a Nemzeti Vagyonkezelő Alap és a szlovák állam között a BTS-szel kapcsolatban kötött bármely meglévő részvényesi megállapodás, és
  - az eljárás megindításáról szóló határozat (70) bekezdésében kért információk.

### 3. SZLOVÁKIA MEGJEGYZÉSEI

- (17) A szlovák hatóságok azzal kezdték észrevételeiket, hogy háttér-információt nyújtottak a különböző légitársaságok által a repülőterén 2008-ban kiszolgált célállomásokról (a Ryanair esetében tizenegy, valamint a SkyEurope esetében kilenc menetrend szerinti és kilenc nyári, a ČSA esetében egy, az Air Slovakia esetében négy, a Lufthansa esetében egy és az Aeroflot esetében egy célállomás).

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

- (18) Továbbá a szlovák hatóságok észrevételeikben kifejtették, hogy az AIP a repülőtér normál díjait tartalmazza. A repülőtér azonban a jövedelmezőségének javítása és a kapacitásának jobb kihasználása érdekében egyedi megállapodással kedvezményeket nyújthat ezen szabványos díjakból. Az ilyen kedvezmények alapját olyan különböző kritériumok képezik, mint a szállított utasok száma, a működtetett járatok gyakorisága és/vagy új járatok bevezetése. Amennyiben a légitársaság nem felel meg az egyedi megállapodásokban egyeztetett kritériumoknak, elveszíti a jogát arra, hogy kedvezményben részesüljön.
- (19) A szlovák hatóságok kifejtették továbbá, hogy a BTS mint kereskedelmi vállalkozás önmaga felelős a saját árstratégiájáért és a különböző légi fuvarozókkal kötött megállapodások jövedelmezőségéért. A BTS csak az átfogó éves stratégiáját mutatja be a tanácsadó testületnek a repülőtér igénybe vevő utasok számával, az átfogó árbevételével és költségeivel, valamint a befektetéseivel és azok finanszírozási forrásaival kapcsolatban. Az éves stratégia e bemutatása nem veszi figyelembe sem az egyes légi fuvarozókat, sem az egyes megállapodásokat.
- (20) A szlovák hatóságok kifejtették továbbá, hogy a BTS függetlensége miatt nincsenek abban a helyzetben, hogy tájékoztatást nyújtsanak a Bizottságnak az érintett útvonalak jövedelmezőségéről, és nem tudnak semmilyen dokumentumot sem benyújtani a Ryanairrel kötött megállapodással kapcsolatos egyeztetési folyamatról.
- (21) A szlovák hatóságok szerint a BTS és a Ryanair közötti megállapodás kereskedelmi feltételeken alapul és nem tartalmaz állami támogatást.

### 3.1. A Ryanairrel 2005. december 5-én kötött megállapodás

- (22) A fentiek mellett a szlovák hatóságok benyújtották a BTS és a Ryanair között 2005. december 5-én létrejött repülőtéri szolgáltatási megállapodást is. A megállapodás részletezi azokat a működési és pénzügyi feltételeket, amelyek alapján a Ryanair létrehozza és működteti a kereskedelmi járatait a repülőtér viszonylatában. A megállapodás az aláírása napján (azaz 2005. december 5-én) lépett hatályba és 2016. június 30-án jár le.
- (23) A megállapodást nem kizárólagos alapon kötötték, ami azt jelenti, hogy a felek abban állapodtak meg, hogy a Ryanairnek a megállapodás alapján biztosított feltételek átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon más olyan légitársaságoknak is biztosíthatók, amelyek kötelezettséget vállalnak arra, hogy azonos mértékű tevékenységet folytatnak a repülőtéren.
- (24) A megállapodásban a Ryanair kötelezettséget vállalt arra, hogy 2009. július 1-jétől kezdődően 2016. június 30-ig bezárólag legalább napi [...] járat után fizet még akkor is, ha kevesebb járatot üzemeltet. A BTS kötelezettséget

vállalt arra, hogy megfelelő létesítményi háttérrel biztosít a Ryanair számára ahhoz, hogy működtetni tudja a megállapodás szerinti napi legalább [...] járatot.

#### 3.1.1. A Ryanair szolgáltatási díja

- (25) A megállapodás aláírásának időpontjától kezdve a Ryanair repülőgépenként (leszállás és felszállás) egységes díjat, úgynevezett „szolgáltatási díjat” fizet a repülőtér által nyújtott szolgáltatásokért, amelynek összege [...] B737-800 típusú repülőgépenként. Ez a díj minden év január 1-jén [...] összeggel emelkedik az előző évhez képest kivéve, ha a célállomás „új célállomás” (lásd lentebb). Tartalmazza a leszállási díjat, a felszállási díjat és a kiszolgálási díjakat, beleértve a biztonsági díjakat is<sup>(9)</sup>. Nem tartalmazza sem a légiforgalmi irányítás által beszedett közlekedési díjat, sem a repülőgép-parkolási díjat, mivel a Ryanair repülőgépeinek nem a repülőtér a bázisa.
- (26) A megállapodás értelmében, ha a repülőtér a „szolgáltatási díjnak” jelenleg részét nem képező biztonsági illetékeket vagy díjakat vezetne be, a repülőtérnek közvetlenül az utasoktól kell beszédnie azokat.

#### 3.1.2. Az új célállomásokra vonatkozó díj

- (27) A szlovák hatóságok azt is kifejtették, hogy a megállapodás értelmében „új célállomásnak” minősül bármely olyan menetrend szerinti járat, amelyet a megindítását megelőző egy évben nem üzemeltetett egy másik légi fuvarozó ugyanabban az időszakban a menetrend érvényességi ideje alatt. A díjat csak akkor alkalmazzák, ha a légitársaság hetente legalább [...] járatot üzemeltet. A célállomás minősítésénél a repülőtér IATA/ICAO kódja a döntő tényező, azaz az új célállomás meghatározásának az alapja a repülőtér és nem a város. Az új célállomások díja ugyanazokat a tételeket fedezi, mint a normál szolgáltatási díj.
- (28) A Ryanair az alábbi szolgáltatási díjakat fizeti a repülőtérnek az új célállomás bevezetését követő valamennyi 12 hónapos időszakban:
- 1. év: [...] B737-800 típusú repülőgépenként (indulás + érkezés),
  - 2. év: [...] B737-800 típusú repülőgépenként (indulás + érkezés),
  - 3. év: [...] B737-800 típusú repülőgépenként (indulás + érkezés),
  - 4. év: [...] B737-800 típusú repülőgépenként (indulás + érkezés),

<sup>(9)</sup> Ezek a díjak tartalmazzák a biztonsági (például tűzoltási) intézkedéseket és az utasok és a poggyász biztonsági ellenőrzéseit, valamint a jogszabályok által előírt egyéb biztonsági szolgáltatásokat.

- 5. év: [...] B737-800 típusú repülőgépenként (indulás + érkezés),
- 6. év: [...] B737-800 típusú repülőgépenként (indulás + érkezés), és
- hat év elteltével a Ryanair normál szolgáltatási díjat fizet (lásd a fenti (25) preambulumbekendést).

(29) Az új célállomások esetében fizetendő díjak évente [...] összeggel nem emelkednek.

#### 3.1.3. A Ryanairnek nyújtott egyéb szolgáltatások

- (30) A repülőtér mint kiszolgáló jegyfoglalási és jegyértékesítési szolgáltatásokat is nyújt a Ryanairnek. A megállapodás értelmében a Ryanair [...] mértékű megbízási jutalékot fizet a repülőtéren a Ryanair járataira szóló összes új foglalásért (az adók, a módosítási díjak, egyéb illetékek és utaskiszolgálási és más díjak nélkül), amelyet a repülőtér bankkártyás fizetéssel értékesít. A megbízási jutalékot a következő díjszabás szerint állapítják meg:
- havi átlagos bevétel induló utasonként [...] EUR összegig: [...] megbízási jutalék a teljes összegből,
  - havi átlagos bevétel induló utasonként [...] EUR és [...] EUR összeg között: [...] megbízási jutalék a teljes összegből, és
  - havi átlagos bevétel induló utasonként [...] EUR és összeg fölött: [...] megbízási jutalék a teljes összegből.

### 4. HARMADIK FELEK MEGJEGYZÉSEI

#### 4.1. BTS

(31) A BTS megjegyzéseit a 2008. július 8-án kelt levele tartalmazza.

##### 4.1.1. A szerződés nem tudható be az államnak

(32) A részvényeseivel kapcsolatban a BTS kifejtette továbbá, hogy a megállapodás aláírásakor (2005. december 5-én) a Szlovák Köztársaság Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztériuma volt a repülőtér kizárólagos részvényese. A Szlovák Köztársaság Nemzeti Vagyonkezelő Alapja csak később, a privatizációs eljárás során szerzett tulajdon-

jogot a BTS-ben. Ezért a BTS véleménye szerint a továbbiakban szükségtelen foglalkozni a Nemzeti Vagyonkezelő Alap szerepével és befolyásával.

(33) A BTS azon a véleményen van, hogy a Ryanairnek nyújtott kedvezmények semmiképpen sem állami forrásból származnak, mivel magántulajdonú részvénytársaságként a BTS-nek nem állnak rendelkezésére állami erőforrások. A BTS véleménye szerint önmagában az a tény, hogy az állam a BTS részvényeinek a tulajdonosa, nem jelenti automatikusan állami erőforrások bevonását. Az EK-Szerződés 295. cikke értelmében a Szerződés nem tesz különbséget a köz- és magántulajdonú gazdasági társaságok között.

(34) A BTS közli továbbá, hogy a megállapodás aláírására irányuló döntés nem tudható be az államnak, bár egyedi részvényesként a Minisztérium nevezte ki az Igazgatótanács azon tagjait, akik a kérdéses megállapodásról tárgyaltak és azt aláírták. Véleménye szerint ezeket a tagokat a BTS alapító okirata alapján választották ki átlátható kiválasztási eljárás alapján, és a szlovák kereskedelmi törvénykönyv és a BTS alapító okirata alapján az Igazgatótanács irányítja a társaság tevékenységét és hoz üzleti, működési és szervezeti döntéseket, kivéve, ha az ilyen döntések más testületek hatáskörébe tartoznak. Emellett a szlovák kereskedelmi törvénykönyv alapján az Igazgatótanács köteles a társaság hasznára eljárni, és felelős az okozott kárért, amennyiben nem nyer bizonyítást, hogy a tagjai szakmai gondossággal teljesítették a kötelességüket és jóhiszeműen úgy vélték, hogy a társaság érdekében járnak el. Az Igazgatótanács tagjai akkor is felelősséggel tartoznak, ha a cselekedeteiket jóváhagyta a felügyelő bizottság.

(35) A BTS elmagyarázza, hogy a megállapodásról tárgyaló és azt aláíró cégvezetés kizárólagos megítélése alapján, a részvényes beavatkozása nélkül járt el. A BTS vezetése sohasem volt köteles bemutatni a társaság légi fuvarozókkal szembeni üzleti stratégiáját jóváhagyásra a részvényesnek vagy más testületnek.

##### 4.1.2. Az AIP szerinti és a szerződés szerinti árak

(36) A hatályos AIP szerinti utasonkénti és leszállásonkénti díjakkal kapcsolatban a repülőtér kijelenti, hogy azok nem változtak az elmúlt években. Csak 2008-ban csökkentek 7 %-kal a leszállási díjak, a repülőtér megnövekedett kihasználtsága miatt. A díjak 2003 és 2008 közötti alakulását az alábbi táblázat foglalja össze.

2. táblázat

#### Az AIP szerinti árak alakulása a BTS-en SKK-ban

(Díjak SKK-ban)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Utasdíjak (utasonként)	490	490	490	490	490	490
Leszállási díjak (tonnánként a repülőgép felszállási tömege alapján)	425	425	425	425	425	395

- (37) Emellett a repülőtér azon a véleményen van, hogy az AIP-ben megállapított árak csak ajánlások és nem kötelezőek a BTS számára. Ezek az árak olyan légi fuvarozók esetében alkalmazandók, amelyek nem fogadnak el semmilyen más szerződéses kötelezettséget a BTS felé a működtetett útvonalak, a járatok gyakorisága, az utasok száma vagy a repülőtéren történő működésük időtartama tekintetében. A BTS véleménye szerint az előírások és a normák által megállapított standard szabályok hatályán túlmenően minden szerződéses megállapodást kölcsönösen ki kell egyensúlyozni, és ennek az árakban tükröződnie kell. Ez lehetővé teszi, hogy a repülőtér üzemeltetője – a repülőtér gazdasági hasznának maximalizálása érdekében – eltérő árakat állapítson meg a nyújtott szolgáltatásokért a légi fuvarozó által vállalt kötelezettségektől függően.
- (38) A BTS elmagyarázza továbbá, hogy a megállapodás tartalmaz egy záradékot az árak évenkénti [...] mértékű emeléséről, ami fokozatosan csökkenti a Ryanair esetében alkalmazott és az AIP szerinti árak közötti különbséget. Emellett az AIP szerinti árak 2008. évi „egyszeri” csökkentése nem tükröződött a Ryanair felé érvényesített árakban, ami tovább csökkenti a különbséget.
- (39) Egyéb közzétett AIP-árakkal kapcsolatban a BTS kifejti továbbá, hogy a BTS és a Ryanair közötti megállapodásban alkalmazott árak nem tartalmazzák a közlekedési és légi irányítási díjakat, mert ezt a szolgáltatást nem a BTS nyújtja. A BTS azt is kifejti, hogy a szóban forgó időszakban hatályos AIP szerint a repülőgép parkolása az első két órában díjmentes. A BTS ezért nem érti, milyen valódi hasznot húzhatna a Ryanair a megállapodásból a díjmentes parkolás tekintetében, mivel először is, ez a feltétel megfelel a hatályos AIP-nek, másodszor a Ryanair repülőgépei nem tartózkodnak két óránál hosszabb ideig a repülőtéren <sup>(10)</sup>.
- (40) A BTS véleménye szerint a fent megadott adatok azt bizonyítják, hogy a BTS és a Ryanair közötti szerződéses árak – különböző struktúrájuk ellenére – nem térnek el az AIP által ajánlott ártól, hogy tükrözik a Ryanair által vállalt kötelezettségeket, és hogy olyan gazdasági előnyt jelentenek a BTS számára, amely legalább olyan szinten van, mint más légitársaságok esetében. A BTS azt is közli, hogy kizárólag az egységárból adott engedmény alapján nem állítható, hogy a jogosult gazdasági előnyben részesült.

#### 4.1.3. A piacgazdasági befektető elve és a Ryanairrel kötött megállapodás

- (41) A BTS a továbbiakban közli, hogy a megállapodás aláírásával a célja elsősorban nem a regionális gazdaság fejlesztése és nem a lehetséges befelé irányuló befektetés volt. Megállapítja, hogy az üzleti döntés fő célja a légiközlekedési és egyéb tevékenységekből származó árbevétel növelése, a kockázat és a – repülőteret használó legfontosabb légitársaságként működő – SkyEurope-tól való függés diverzifikálása, valamint a repülőtér utasforgalmának stabilabb fejlesztése volt. A BTS véleménye szerint e tényezők mindegyike elősegíti a piaci érték növekedését.

#### 3. táblázat

##### A repülőtéren 2004 és 2007 között lebonyolított rendszeres forgalom alakulása az utasok számában

Rendszeres forgalom az utasok számában	2004	2005	2006	2007
Ryanair	— 0 %	62 524 8 %	451 328 30 %	582 135 38 %
SKYEurope	329 463 71 %	587 048 73 %	837 325 56 %	815 459 53 %
ČSA	85 872 19 %	89 462 11 %	93 955 6 %	91 821 6 %
Slovenské aerolínie <sup>(1)</sup>	25 705 6 %	46 899 6 %	56 165 4 %	3 568 0 %
AIR Slovakia	22 115 5 %	22 408 3 %	44 349 3 %	58 379 4 %
<b>Összesen</b>	<b>463 155 100 %</b>	<b>808 341 100 %</b>	<b>1 483 122 100 %</b>	<b>1 551 362 100 %</b>

<sup>(1)</sup> A szlovák nemzeti légitársaság, amelyet eladtak az Austrian Airlines-nak és 2006-ban csődbe ment.

- (42) A BTS azzal is érvel, hogy mivel a megállapodást 2005 decemberében kötötték, az összehasonlítást az akkor rendelkezésre álló adatok, azaz a Ryanairhez hasonló légitársaságokért a BTS konkurenciájaként működő más európai repülőterek díjai alapján kell elvégezni.

<sup>(10)</sup> A Ryanair repülőgépeinek nem bázisa a repülőtér.

- (43) A BTS továbbá úgy érvel, köztudott, hogy a magántulajdonban lévő repülőterek általában adnak kedvezményeket a légitársaságoknak a jövedelmezőség növekedésének reményében. Önmagában az egységárak összehasonlításával és a repülőtér számára keletkezett gazdasági előnyök és hatások figyelmen kívül hagyásával úgy tűnhet, hogy a Ryanairnek nyújtott kedvezmény gazdasági előnyt biztosít. A BTS véleménye szerint az egységárak nem értékelhetők anélkül, hogy ne vennék figyelembe a többi szerződéses megállapodást, a szállított utasok számát, az utasok évi teljes számát, a repülőgépek súlyát, a járatok éven belüli rendszerességét és számát, a szezonalitást és az azokhoz kapcsolódó költségeket és a repülőtér általános jövedelmezőségét befolyásoló más tényezőket. E tényezők mindegyike befolyásolja egy repülőtér jövedelmeit és költségeit, és figyelembe kell venni az egyes fuvarozókkal szemben érvényesített árak összehasonlításánál.
- (44) A BTS azon a véleményen van, hogy a megállapodás megkötésekor piacgazdasági magánbefektetőként járt el. Aláírás előtt a BTS elvégezte a Ryanairrel kötött megállapodás jövedelmezőségére vonatkozó gazdasági számításokat. A BTS és a Ryanair vezetősége között több konferenciahívás is történt a feltételek egyeztetése érdekében. A BTS számításai felmérték a megállapodásból fakadó költségeket és várható árbevételt, és a különböző repülőterek diszkont légitársaságokkal szerzett tapasztalataira épültek.
- (45) A BTS közli továbbá, hogy a megállapodás megkötésekor a repülőtérnek elegendő üzemi kapacitása volt arra, hogy az elkövetkező években növelje az utasai számát, így a bővített kapacitással kapcsolatban nem számolt az állandó költségek további emelkedésével. Azt is állítja, hogy más légi fuvarozóval hasonló feltételek mellett kötött volna olyan megállapodást, amely az utasforgalom Ryanairhez hasonló növekedését eredményezte volna. A BTS által a Ryanair utasainak és repülőgépeinek nyújtott szolgáltatások jellegével kapcsolatban kifejti, hogy azok a szolgáltatások jelentősen olcsóbbak, mint a normál fuvarozók esetében.
- (46) A BTS kifejti továbbá, hogy a Ryanairrel kötött megállapodásból származó árbevétel folyamatos „garantált bevételt” jelent. Ennek különösen az az oka, hogy a megállapodás 2.1. cikke értelmében 2009. július 1. és 2016. június 30. között a Ryanair köteles legalább napi [...] járat után fizetni még akkor is, ha kevesebb járatot üzemeltet ebben az időszakban. A BTS véleménye szerint a Ryanair ezen kötelezettségvállalása lehetővé teszi a repülőtérrel kapcsolatos hosszú távú befektetések jobb tervezését. Emellett a BTS kifejti, hogy a Ryanair miatt jelentősen nőtt a repülőtér nem légi forgalommal kapcsolatos árbevétele.
- (47) Az új célállomásokkal kapcsolatos, megállapodáson alapuló kedvezmény kérelmezésével kapcsolatban a BTS hangsúlyozza, hogy a kedvezmények nem számíthatók ki a megállapodás érvényességének első évével kapcsolatban, hanem csak a megfelelő célállomásokhoz való összeköttetések bevezetését követő első 12 hónapra vonatkozóan.
- (48) Az úgynevezett „új célállomásokat” érintő kedvezményekkel kapcsolatban a BTS azon a véleményen is van, hogy az ilyen kedvezmény nem jelent szelektív gazdasági előnyt a Ryanairnek, mivel a BTS csak a megállapodásban megállapított feltételeknek megfelelő és a repülőtér számára gazdasági előnyt jelentő célállomások esetében kész kedvezményes árat érvényesíteni. A BTS hangsúlyozza továbbá, hogy a fuvarozó csak legalább heti [...] járatokkal működő, rendszeres célállomás esetén jogosult kedvezményes árra. A B 737-800 repülőgép kapacitásának várható minimális kihasználtsága (63 %) <sup>(1)</sup> mellett ez évente legalább 90 000 új utast jelent, ami a repülőtér által a megállapodás aláírásának időpontjában kiszolgált utasok teljes számának 6,5 %-os növekedését jelenti, a 2007-ben kiszolgált utasok teljes számához képest pedig 4,3 %-os növekedést jelent.
- (49) Ezzel egyidejűleg meg kell állapítani, hogy a megállapodás aláírásától kezdve a mai napig a Ryanairnek csupán egyetlen célállomása felelt meg a kedvezmény feltételeinek, konkrétan a Frankfurt-Hahn repülőtér. Erre a célállomásra semmilyen más légi fuvarozó nem üzemeltetett menetrend szerinti járatokat sem a megállapodás aláírásának időpontjában, sem most, így a Ryanair nem vett át meglévő utasokat más légi fuvarozótól.
- (50) Emellett a BTS azt is kifejti, hogy ha egy légi fuvarozó megfelel egy „új célállomás” feltételeinek, az ilyen célállomás révén szerzett gazdasági előny, még a legnagyobb kedvezmény első évben történő alkalmazása mellett is nagyobb, mint évi [...], ami [...] több, mint egy másik fuvarozó által heti három járatral kiszolgált normál átlagos célállomás esetén az AIP szerinti árak (azaz [...]) mellett, és közel [...] több, mint egy másik fuvarozó heti öt járatral kiszolgált célállomása esetén az AIP szerinti árak (azaz [...]) mellett.
- (51) A BTS azon a véleményen van, hogy egy új célállomás jelentős mértékben hozzájárul a repülőtér növekedéséhez és fejlesztéséhez, különösen a repülőtér (terminálpályák) kapacitásának nagyobb kihasználása révén, és az ilyen új célállomás bevezetésének eredményeként jelentkező nagyobb árbevétel nyeresége meghaladja az adott kedvezményeket, és jelentős mértékben hozzájárul a társaság meglévő állandó költségeihez <sup>(2)</sup> és ezzel egyidejűleg a repülőtér által nyújtott szolgáltatások

<sup>(1)</sup> A BTS véleménye szerint a panaszos tévesen feltételezi, hogy a Ryanair kihasználtsági tényezője 83 % lenne. Sem a Ryanair, sem más hasonló légi fuvarozó soha nem ért el ilyen kihasználtságot a repülőtérén. A Ryanair csak a BTS-en működő másik diszkont légitársasággal (pl. a SkyEurope-pal 2005-ben) hasonlítható össze, amely 63 %-os kihasználtsági tényezőt ért el a Ryanairrel kötött megállapodás aláírásának évében.

<sup>(2)</sup> A BTS azt is kifejti, hogy a repülőgépek kiszolgálási költségein kívül a kapacitás fenntartásának költségei (a terminál, a kifutópályák és más területek, valamint az értékcsökkenés, kamatok, javítás és karbantartás, energia, szolgáltatások, informatikai rendszerlicenck, illetve személyi és adminisztrációs költségek) majdnem 100 %-os mértékben a társaság állandó költségeinek tekinthetők, amelyek nem változnak jelentősen a repülőtér által kiszolgált utasok számának változásának fényében.

árainak fenntarthatóságához (lásd az AIP szerinti árak alakulását). A BTS a továbbiakban közli, hogy egy ilyen új célállomás hozzájárul a repülőtér normál forgalmának növekedéséhez is és csökkenti a repülőtér kapacitásának nyári (charter) járatok miatti egyenetlen kihasználtságát, amely tényezők a legjelentősebb mértékben befolyásolják az új repülőtéri kapacitás irányába történő befektetéseket, és amelyek megterhelik a repülőtér költségvetését az értékcsökkenés és a kamatok révén, és végül a nyújtott szolgáltatások árainak növekedéséhez vezetnek.

- (52) A BTS közli továbbá, hogy az új célállomások esetében adott kedvezmények feltétele heti hét járat üzemeltetése, amelyet a Ryanair csak a Frankfurt-Hahn repülőtér esetében teljesített. A Ryanair azonban több „új” célállomást nyitott meg (pl. Stockholm-Skavsta, East Midlands, Bristol és Bréma), amelyek esetében nem kapott kedvezményt a nem elég magas heti járatszám miatt.
- (53) Az útvonalak jövedelmezőségével kapcsolatban a BTS elmagyarázza, hogy nem áll rendelkezésére ez az információ, és hogy egy útvonal jövedelmezőségét kizárólag a légi fuvarozó tudja felmérni. Mióta a BTS-en is végez szolgáltatási tevékenységet, a Ryanair csak egyetlen útvonalat törölt (Pozsony–Bréma, Németország). Az útvonalat nyolc hónapi üzemeltetés után törölték annak ellenére, hogy a Ryanair a megállapodás szerinti (azaz az AIP-ben megállapítottnál alacsonyabb) árat fizette érte. A BTS rámutat, ez azt igazolja, hogy a célállomások utáni kedvezmény biztosítása normál piaci feltételek mellett nem elegendő egy nem jövedelmező útvonal fenntartásához.

#### 4.1.4. A támogatás összeegyeztethetősége

- (54) A BTS azon a véleményen van, hogy a megállapodás nem biztosított előnyt a Ryanairnek, mivel piaci feltételekre alapult és ezért nem minősül állami támogatásnak. Emiatt nem szolgált magyarázattal az összeegyeztethetőségi kritériumot illetően.
- (55) A BTS továbbá azon a véleményen van, hogy a 2005. évi iránymutatás nem jelent jogilag kötelező érvényű jogszabályt a közösségi jogban, azaz nem kötelező az EU-tagállamok, valamint a természetes és jogi személyek számára. Csak a rendeletek, irányelvek és határozatok kötelező érvényűek. Az ajánlások és a vélemények nem kötelező érvényűek. Emellett a BTS úgy érvel, hogy a megállapodást 2005. december 5-én kötötték, a 2005. évi iránymutatást 2005. december 9-én tették közzé, és az nem alkalmazandó visszamenőleges hatállyal a jelen esetre.

#### 4.2. Ryanair

- (56) A Ryanair (2008. augusztus 8-i) észrevételeit azzal az állítással kezdte, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás megindítása indokolatlan és szükségtelen volt. Sajnálatát fejezte

ki, hogy a Bizottság nem adott lehetőséget a Ryanairnek, hogy részt vegyen az előzetes vizsgálatban.

- (57) Az ügy érdemét illetően a Ryanair azon a véleményen van, hogy a Bizottságnak a szokásos kereskedelmi megállapodások, többek között a Ryanair által a Charleroi repülőtérrel kapcsolatos vizsgálat során benyújtott, hasonló repülőtereket érintő bizonyítékai alapján kellett volna eljárnia és olyan határozatot hoznia, hogy a szóban forgó megállapodás megfelel a piacgazdasági befektető elvének, és így nem tartalmaz állami támogatást.

#### 4.2.1. A szerződés nem tudható be az államnak

- (58) A megállapodás állami forrásból történő finanszírozásával és a szlovák hatóságoknak való betudhatóságával kapcsolatban a Ryanair megítélése szerint a BTS függetlenül járt el, amikor megkötötte a megállapodást, és ezért az nem járt állami intézkedéssel.
- (59) A Ryanair véleménye szerint úgy tűnik, hogy a panaszos elfogult volt amiatt, hogy a Ryanair kifogással élt az ellen, hogy a Bécsi Repülőtér átvegye a BTS-t és időzítése miatt állami támogatásnak tekintette a megállapodás megkötését, és eltúlozta a Ryanairnek nyújtott állítólagos előny látszólagos mértékét.
- (60) Miközben a Ryanair megerősíti, hogy valóban versenyjogi aggodalmakat vetett fel a BTS vásárlójának kiválasztásával kapcsolatban a privatizációs eljárás során<sup>(13)</sup>, azon a véleményen van, hogy a Ryanair álláspontja alapján abszurd lenne arra a következtetésre jutni, hogy ellenzi a repülőtér privatizációját, vagy hogy ellenezte a BTS Bécsi Repülőtér általi megvásárlását, mert az állami támogatás szükségessége miatt a megállapodás állítólag csak akkor működött volna, ha a repülőtér állami tulajdonban van. A Ryanair kifejti továbbá, hogy nem önmagában a BTS privatizációja ellen volt, hanem a vásárló (Bécsi Repülőtér) kiválasztása ellen, mert az megszüntette volna a pozsonyi repülőtér által a bécsi repülőtérre gyakorolt versenynyomást, és megszüntette volna a választási lehetőséget azon légitársaságok számára, akik a Szlovák Köztársaság, Ausztria, Magyarország és a Cseh Köztársaság meghatározott részeire kiterjedő vonzókörzetet szeretnék kiszolgálni.
- (61) A megállapodás időzítésével kapcsolatban a Ryanair kifejti, hogy a megállapodás megkötését a Ryanair és a BTS közötti hosszú előkészítési és egyeztetési folyamat előzte meg, ami már 2003 decemberében elkezdődött. A megállapodást valóban 2005. december 5-én kötötték meg, viszont a pályázati ajánlatok benyújtásának határideje 2006. január 24-e, azaz több mint másfél hónappal később volt.

<sup>(13)</sup> Végül meghíusult.



- (62) Emellett a Ryanair azt is közli, hogy 2005 szeptembere és 2006 márciusa között 20 repülőgép átvétele volt beütemezve, amelyek közül négyet a BTS viszonylatában terveztek üzembe állítani. Ezen üzemeltetési okok miatt a megállapodás megkötésének folyamatát nem lehetett tíz hónappal is hosszabb időre elhalasztani, függővé téve azt a privatizációs ajánlatok lezárásától és a Szlovák Köztársaság Monopóliumellenes Hivatalának jóváhagyásától (az első határidő 2006. augusztus 15. volt, 45 napos meghosszabbítással 2006 októberéig).

#### 4.2.2. Az AIP-vel és a repülőtéri szolgáltatási díjakkal kapcsolatos magyarázatok

- (63) Az AIP-vel kapcsolatban a Ryanair azon a véleményen van, hogy ez a dokumentum csak tájékoztató jellegű és nem köti a BTS-t a légitársaságokkal való tárgyalások során. E szempont mellett az AIP önmagában is rendelkezik speciális kedvezményekről és a rendelkezési alóli kivételekről, közzétéve így annak lehetőségét, hogy a repülőtéri-üzemeltetők eseti alapon kedvezményekről tárgyaljanak a légitársaságokkal.
- (64) A normál parkolási díjakkal kapcsolatban, amelyek akkor érvényesek, ha egy repülőgép több mint két óráig parkol, a Ryanair kifejti, hogy ez a díj nem jön számításba a működése sajátos jellege miatt és mert Pozsony nem „bázisa” a Ryanairnek. A Ryanair repülőgépei sohasem parkoltak a BTS-en és a Ryanair által alkalmazott gyors átfutási idők miatt a repülőgépei minden alkalommal csupán 25 percet töltenek a repülőtéren, azt sem a kijelölt parkolóhelyeken.
- (65) Az új díjak bevezetésével kapcsolatban a Ryanair azon a véleményen van, hogy a Bizottság értelmezése félrevezető, mert azt sugallja, hogy az új díjak nem vonatkoznak a Ryanairre. Az ilyen díjakat azonban egyszerűen a BTS szedi be a Ryanair helyett. A Ryanair kifejti továbbá, hogy ha a Ryanair közvetlenül szedné be az ilyen díjakat, az káros hatással lenne az üzleti modelljére és az utasszámra.
- (66) A Ryanair közli továbbá, hogy semmilyen haszna nem származna abból, ha megszüntetnének vagy csökkentenének a repülőtér által alkalmazott egyes normál díjakat, mivel a megállapodás rendelkezései szerinti kombinált leszállási, felszállási és kiszolgálási díj nem csökken a repülőtér normál díjainak csökkenése esetén. Ezt a kockázatot a Ryanair vállalta a szerződés megkötésekor. Erre ténylegesen sor is került, mivel 2008 januárjában 7,1 %-kal csökkent a leszállási díj. Emellett a megállapodás a szolgáltatási díj évi [...] mértékű emeléséről is rendelkezik.

#### 4.2.3. A megállapodás megfelel a piacgazdasági befektető elvének

- (67) A Ryanair vitatja a Bizottság előzetes megállapításait, amelyek szerint mivel a szlovák hatóságok a megállapodás által nyújtott előnyök között megemlítették a

regionális gazdaság fejlesztését, az esetleges beáramló befektetéseket és egyéb másodlagos és harmadlagos gazdasági hatásokat, nem teljesül a piacgazdasági befektető elve.

- (68) Kifejti továbbá, hogy a BTS fő célja az volt, hogy optimalizálja az utasszámot és versenyezzen a piacon a repülőtéri szolgáltatásokért, és hogy a BTS folyamatosan aktualizált pénzügyi elemzésekre alapozta a döntését, ami a BTS és a Ryanair közötti levélváltásból is megállapítható a 2003 decemberében kezdődött hosszú egyeztetési folyamat során. A Ryanair megállapítja, hogy például a BTS 2003. december 12-én kelt és időközi kedvezményajánlatot tartalmazó levele is jelzi, hogy a repülőtér pénzügyi költség-haszon elemzéseket végzett. A Ryanair azt állítja továbbá, hogy a 2004. november 16-án kelt e-mail arra utal, hogy a BTS elemezte a megállapodással kapcsolatos kockázatokat, például elfogadta, hogy a szolgáltatási díj csak az ellenőrzése alatt álló díjakat tartalmazza (pl. a szolgáltatási díj nem tartalmazza a légiforgalmi irányítást, mert az nem a BTS ellenőrzése alatt áll). A Ryanair azt a példát is említi, hogy átadta a BTS-nek az UNISYS jelentését, amely azzal foglalkozott, hogy a másodlagos repülőterek képesek megszerezni az elsődleges repülőterek forgalmának egy részét.
- (69) A Ryanair kifejti, hogy a BTS részére fizetett díjak hasonlóak, sőt magasabbak a hasonló repülőtereken fizetettekénél (pl. a magántulajdonban lévő Blackpool Repülőtéren az Egyesült Királyságban). A Ryanair az is előadja, hogy a Charleroi-ügy közigazgatási és bírói szakaszának különböző stádiumaiban példákul szolgált a Bizottságnak számos magántulajdonú és magánfinanszírozású repülőtér díjairól, és további magyarázatként hivatkozik a Charleroi-ügyben benyújtott érvekre, adatokra és következtetésekre. Véleménye szerint nincs szükség összetett gazdasági elemzésre, hiszen a különböző magántulajdonú és magánfinanszírozású repülőterek díjainak egyszerű összehasonlítása elegendő kell hogy legyen.
- (70) A Ryanair továbbá azon a véleményen van, hogy kötelezettséget vállalt arra, hogy 2009. július 1-től kezdődően naponta legalább [...] járatot üzemeltet a pozsonyi repülőtérrel – ami 75 %-os kihasználtsági tényezőt feltételezve évi több mint 2 millió utast jelent – és ezzel stabil bevételt biztosít a repülőtér számára. Emellett a Ryanair kiemeli, hogy ezt a bevételt kötbérrel garantálja, amelynek összege napi [...] járat díja, ha a Ryanair nem teljesítené a vállalt kötelezettségét. Ezért véleménye szerint a repülőtér gazdasági előnyre tekintettel alkalmazott alacsonyabb díjakat, és így ez összhangban van a piacgazdasági befektető elvével.
- (71) Emellett az új célállomások esetében fizetett szolgáltatási díjak alapja a járatok gyakorisága (heti 7 járat), ami évi 100 000 utasnak felel meg (75 %-os kihasználtsági tényezőt feltételezve). A Ryanair elmagyarázza, hogy az észrevételeinek időpontjában az új célállomásokra vonatkozó kedvezményeket csak a Pozsony és Frankfurt Hahn

közötti járatra alkalmazták. Azt is felhozza, hogy a BTS által az új célállomások esetében biztosított kedvezmények összhangban vannak az ágazati gyakorlatokkal, mivel sok magán- és állami tulajdonú repülőtér alkalmaz azonos vagy nagyobb mértékű kedvezményeket az új célállomások esetében.

- (72) A Ryanair kifejti továbbá, hogy azzal, hogy nagyszámú utast biztosít a repülőtér számára, hozzájárul a nem légiforgalmi bevételek és a terminál kihasználtságának maximalizálásához. A nem légiforgalmi bevételek közé tartoznak az utasok által fizetett parkolási díjak, a repülőtérhez kapcsolódó vállalkozásokból származó bevételek (autókölcsonzó, boltok, bankok, postahivatal és éttermek), a szomszédos városokba irányuló minibuszjáratok bevételei és a hirdetési bevételek. Emellett a Ryanair azon a véleményen van, hogy a repülőtér további bevételeket tud termelni a jegyeladások jutalékaiból és a túlsúlyos poggyászok utáni díjakból, valamint költségeket tud megtakarítani a különböző utasfelvételi (check-in) eljárások alkalmazásával.
- (73) A Ryanair visszautasítja a panaszos azon feltételezését, hogy a repülőgépeinek kihasználtsági tényezője állítólag 84 %-os és a repülőgépenkénti felszállási súly 69,9 tonna lenne. E feltételezések túlzóak és céljuk, hogy felnagyítsák a Ryanairnek biztosított állítólagos előnyök mértékét. A Ryanair kifejti továbbá, hogy a BTS-szel folytatott tárgyalások idején a repülőgépenkénti feltételezett kihasználtsági tényező 75–80 %-os volt, amelyet utólagos statisztikák is megerősítenek. A Ryanair pozsonyi repülőtér viszonylatában közlekedő repülőgépeinek legnagyobb felszállási tömege 67 tonna.
- (74) A Ryanair nézete szerint már 2005-ben előre látható volt, hogy a BTS-szel kötött megállapodás jövedelmezőbbé teszi a repülőteret és így hozzáadott értéket biztosít a részvényesek számára. Hasonló szerződéseket kötött más magán- és állami tulajdonú repülőterekkel is, például a London-Stansted, a London-Luton, a Prestwick vagy a Hahn repülőterekkel.

#### 4.2.4. A szelektív jelleg hiánya

- (75) A Ryanair véleménye szerint az intézkedés nem szelektív, mert a megállapodást nem kizárólagos alapon kötötték, és bármely más légi fuvarozó megkapta volna a Ryanairnek a vállalt kötelezettségei alapján biztosított feltételeket. Azon a véleményen is van, hogy a megállapodás átláthatóságot és megkülönböztetés-mentességet biztosít az egyéb légitársaságoknak felajánlott pénzügyi és működési feltételek alkalmazásában.
- (76) A Ryanair kifejti továbbá, hogy a megállapodás megkötésének időpontjában a repülőtér az elérhető kapacitása alatt működött, és hogy képes lett volna befogadni a Ryanair konkurensait. Kijelenti továbbá, hogy a SkyEurope legalább ugyanolyan feltételeket élvezett, mint a Ryanair, mivel a vállalt kötelezettségei hasonlóak voltak.

#### 4.2.5. Hatás a tagállamok közötti kereskedelemre és a verseny torzítása

- (77) A Ryanair vitatja a Bizottságnak az eljárás megindításakor tett előzetes megállapításait a verseny torzításával, és a

tagállamok közötti kereskedelmet érintő hatással kapcsolatban. Különösen azt kifogásolja, hogy a Bizottság nem elemezte a konkurens légitársaságok és repülőterek közötti megállapodásokat.

### 5. SZLOVÁKIA MEGJEGYZÉSEI A HARMADIK FELEK MEGJEGYZÉSEIRE

- (78) A szlovák hatóságok azzal az állítással kezdték az észrevételeiket, hogy teljes mértékben támogatják a BTS és a Ryanair érveit azt illetően, hogy a megállapodás nem jelent a Ryanairnek nyújtott állami támogatást, és hogy megkötése piaci feltételek mellett történt.
- (79) Azzal kapcsolatban, hogy a megállapodás nem tudható be az államnak, különösen azt hangsúlyozzák, hogy a megállapodás megkötése a repülőtér és a Ryanair vezetése közötti hosszú egyeztetési folyamatot követően történt. A szlovák hatóságok véleménye szerint amennyiben a megállapodás betudható lenne az államnak, a tárgyalási folyamat gyorsabb lett volna. Az is egyértelmű, hogy a megállapodást nem nyomás hatására kötötték meg. Úgy is érvelnek, hogy a repülőtér független a helyi és regionális hatóságoktól, és hogy a hatóságok beavatkozása nélkül is képes volt finanszírozni az üzemi költségeit.
- (80) A szlovák hatóságok úgy is érvelnek, hogy a BTS piaci befektetőként járt el azzal a céllal, hogy a legkedvezőbb szerződéses feltételeket érje el a repülőtér számára. A BTS a közelmúltban benyújtott a Pénzügyminisztériumnak egy tanácsadó cég által 2003 végén összeállított jelentést a repülőtér diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégiájáról. A jelentés célja az volt, hogy leírja a diszkont légitársaságok tevékenységét és trendjeit az egész világon és Közép-Európában azzal a céllal, hogy a repülőtér vezetősége számára ajánlásokat fogalmazzon meg az árral, marketinggel és pénzügyi kérdésekkel kapcsolatban. Egy másik elemzést is végeztek 2004 áprilisában, hogy értékeljék az utasok számának növekedését a repülőterén, illetve az árképzési lehetőségeket.
- (81) A szlovák hatóságok megerősítik, hogy a BTS kedvezményeket érvényesített és ajánlott fel az új célállomások esetében más fuvarozók, például az Easyjet és a SkyEurope számára is, és hogy a Ryanairrel kötött megállapodás nem jelentett különleges eltérést. Azt is állítják, hogy az „új célállomás” definíciója hasonló volt a más fuvarozók esetében alkalmazotthoz, és hogy a Ryanairt semmilyen tekintetben sem részesítették előnyben.
- (82) A szlovák hatóságok kifejtik továbbá, hogy bár azon a véleményen vannak, hogy a Ryanairrel kötött megállapodás nem tartalmaz állami támogatást, felkérték a repülőteret a megállapodás jövedelmezőségének utólagos elemzésére. Az elemzés eredménye szerint a repülőtér 2006–2007-ben 8,5–10 %-os jövedelmezőséget ért el a megállapodással kapcsolatban.

## 6. A TÁMOGATÁS MEGLÉTE

### 6.1. Állami támogatás az EUMSZ. 107. cikk (1) bekezdése szerint

- (83) Az EUMSZ. 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (84) Az EUMSZ. 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok kumulatív jellegűek. Ezért annak megállapítása érdekében, hogy a szóban forgó intézkedés állami támogatásnak minősül-e az EUMSZ. 107. cikk (1) bekezdése értelmében, az alábbi összes feltételnek fenn kell állnia. Konkrétan, a pénzügyi támogatásra jellemzőnek kell lennie, hogy
- az állam nyújtja, vagy állami forrásból nyújtják,
  - előnyben részesít meghatározott vállalkozásokat vagy meghatározott áruk termelését,
  - torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget, és
  - érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (85) A jelen ügyben a szlovák hatóságok úgy érveltek, hogy a BTS úgy járt el, ahogyan egy piaccgazdasági befektető eljárna hasonló helyzetben. Ebben az esetben a megállapodás nem részesítette előnyben a Ryanairt, és nem járt állami támogatással.

### 6.2. A piaccgazdasági befektető elvének alkalmazása

- (86) Annak értékeléséhez, hogy a megállapodást szokásos piaci körülmények alapján kötötték-e meg, a Bizottságnak vizsgálnia kell, hogy hasonló körülmények között egy szokásos feltételekkel működő piaccgazdasági befektető kötött-e volna olyan, vagy ahhoz hasonló kereskedelmi megállapodást, mint a BTS<sup>(14)</sup>.
- (87) Mindkét érdekelt fél (azaz a BTS és a Ryanair) azt állítja, hogy más magán- és állami tulajdonú repülőterek is nyújtanak kedvezményeket az utasok száma és az új célállomások alapján, a jövedelmezőségük növelésére és az infrastruktúrájuk fokozott kihasználására számítva. Így azon a véleményen vannak, hogy a Bizottságnak arra kellene korlátoznia a piaccgazdasági befektető elvének vizsgálatát, hogy összehasonlítsa a megállapodásban szereplő és a más európai repülőterek által a diszkont légitársaságok esetében alkalmazott díjakat. Így a Ryanair

felhívja a figyelmet arra, hogy a pozsonyi repülőtér díjai hasonlóak, sőt, magasabbak, mint más hasonló repülőterekéi (pl. a Blackpool Repülőtér az Egyesült Királyságban).

- (88) E tekintetben a Bizottság azon a véleményen van, hogy bár a más európai repülőtereken alkalmazott díjak egy nagyon általános összehasonlítási alapot biztosíthatnak a repülőtéri szolgáltatások árai tekintetében, nem teszik lehetővé annak megállapítását, hogy a BTS ebben a konkrét esetben magánbefektetőként járt-e el.
- (89) Az árbevételi és költségszerkezet repülőterenként eltérő. Különösen függnek a repülőtér fejlettségi szintjétől, azon belül is az utasok számától, a repülőtér viszonylatában közlekedő légitársaságoktól, a rendelkezésre álló kapacitástól (túlkapacitás, kapacitáskorlátozások vagy új befektetések szükségessége az utasforgalom növekedése miatt), az infrastruktúra hasznos élettartamától, a pótló beruházások szükségességétől és az értékcsökkenés szintjétől, a tagállamonként eltérő szabályozási tehertől és a korábbi adósságoktól és kötelezettségektől. A Bizottság azt az észrevételt is teszi, hogy a légitársaságokkal kötött megállapodások minden egyes repülőteren eltérők lehetnek, és hogy függhetnek attól is, hogy az adott hely mennyire vonzó a légitársaság számára, mekkora a vonzáskörzete, és milyen színvonalú szolgáltatásokat nyújt.
- (90) A Bizottság véleménye szerint ezért azt a kérdést, hogy a megállapodás előnyben részesíti-e a Ryanairt, a pozsonyi repülőtér feltételeivel összhangban kell értékelni, nem pedig egyszerűen más, esetleg eltérő jellemzőkkel rendelkező európai repülőtereken alkalmazott díjak összehasonlításával.
- (91) Az esetjogban megállapított elvek szerint a Bizottságnak össze kell hasonlítania a BTS magatartását a jövedelmezőségi kilátások által vezérelt magánbefektetőével<sup>(15)</sup>. A BTS azt állítja, hogy egyszerűen járt el, de nem nyújtott be formális írásbeli jelentést a Bizottságnak.
- (92) A Stardust Marine-ítéletben a Bíróság kimondta, hogy „[...] annak vizsgálata érdekében, hogy az állam egy piaccgazdaságon működő körülmények között befektető módjára járt-e el, az államnak figyelembe kell venni annak az időszaknak a kontextusát, amelyben megtették a pénzügyi támogatási intézkedést az állam eljárása gazdasági ésszerűségének megítélése érdekében, és ezért tartózkodni kell egy későbbi helyzet alapján történő értékeléstől”<sup>(16)</sup>.
- (93) Annak érdekében, hogy vizsgálni tudja a magánbefektetői eljárást, a Bizottságnak a megállapodás aláírásának időpontját kell figyelembe vennie. A BTS 2005. december 5-én írta alá a Ryanairrel kötött megállapodást. A Bizottságnak az értékelését azokra az információkra és feltételekre is alapoznia kell, amelyek az üzemeltető rendelkezésére álltak a megállapodás aláírásakor.

<sup>(14)</sup> A vizsgálat elvégzéséhez a Bizottság tanulmányt készítettett a Moore Stephens céggel (a továbbiakban: a Bizottság szakértője). A Bizottság szakértője elemezte a Ryanairrel kötött megállapodás alapját képező pénzügyi adatokat és feltételezéseket. A BTS segítette a tanulmány elvégzését azzal, hogy egy adatszobában elérhető volt a szakértő számára a repülőtér által benyújtott valamennyi szükséges okirat, valamint rendelkezésre állt a BTS vezetősége is. A Bizottság szakértője korlátlanul hozzáférhetett a repülőtér pénzügyi, szerződéses és egyéb dokumentumaihoz is.

<sup>(15)</sup> A C-305/89. sz., *Olaszország kontra Bizottság* (ún. Alfa Romeo) ügyben hozott ítélet (EBHT 1991., I-1603. o.) 20. pontja, a T-296/97. sz., *Alitalia kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2000., II-3871. o.) 84. pontja.

<sup>(16)</sup> A Bíróság C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság* ügyben 2002. május 16-án hozott ítéletének (a továbbiakban: *Stardust Marine-ítélet*) (EBHT 2002., I-04397. o.) 71. pontja.

- (94) A megállapodás szerint (2.1. cikk) a Ryanair kötelezettséget vállalt arra, hogy 2009 közepétől legalább [...] meglévő célállomást fog üzemeltetni. 2009 közepe után sokkal kisebb növekedés volt várható. A megállapodás 6.4. cikke rögzíti, hogy a normál célállomás esetében fordulónként (érkezés és indulás) érvényesített [...] ár éves emelésének mértéke [...] EUR.
- (95) A megállapodás 6.3. cikke szerint az új célállomások esetében a repülőgép-fordulónként érvényesített kedvezményes ár [...] EUR és évente [...] összeggel emelkedik az új célállomás bevezetését követő hatéves időszak alatt. A repülőtér által benyújtott információkból az is megállapítható, hogy az új célállomások a Ryanair által kiszolgált célállomásoknak legfeljebb 20 %-át teszik ki <sup>(17)</sup>.
- (96) Ezen az alapon a repülőtér képes volt prognosztizálni a Ryanairrel kötött megállapodásból eredő árbevételt. Ki kell hangsúlyozni, hogy az ilyen árbevétel csak a légiforgalmi árbevételeket veszi figyelembe, a közvetett bevételeket nem.
- (97) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Ryanair azon kötelezettségvállalása miatt, hogy naponta legalább [...] járatot üzemeltet a repülőtérrel, a BTS képes volt stabil és előrelátható árbevétellel számolni a megállapodás időtartama alatt.
- (98) A repülőtérnek a megállapodás érvényességi ideje alatti költségeinek becslésekor a tényleges költségeket <sup>(18)</sup> tervezték előre 2016-ig, a repülőtér üzleti terve alapján.
- (99) Valamennyi vonatkozó költségpozíció egy része a megállapodásnak tudható be, az utasok részarányát (2007-ben az utasok 29,38 %-a), a repülőgépek repülőtéren történő mozgását (2007-ben 12,69 %), a maximális felszállási tömeget (19,07 %), a megállapodásnak tulajdonítható adminisztrációs költségeket és a Ryanairnek nyújtandó szolgáltatásokat leíró kulcsszámok szerint. A tervezett éves elosztási kulcsokat az alábbi 4. táblázat részletezi, amely bemutatja, hogy a Ryanair által viselt költségek részaránya a repülőtér tevékenységében betöltött jelentőségével együtt nő.

## 4. táblázat

## A Ryanairrel kötött megállapodás költségelosztási kulcsai 2008 és 2016 között

Költségelosztási kulcsok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Utasok száma	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Legnagyobb felszállási tömeg	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A repülőgép mozgása a repülőtéren	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Adminisztráció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Ezt követően 2016-ig tervezték a költségeket, az alábbi kiemelt feltételezéseket téve a repülőtér üzleti terve alapján:

- Az éves értékcsökkenés alapja a befektetési program, amely tartalmazza egy új terminál költségét, és meredeken emelkedik az új terminál építése alatt, 2009 és 2012 között.
- A személyi költségek alapja az a feltételezés, hogy az alkalmazottak száma az utasszám tervezett növekedésének 50 %-ával emelkedik, amelyet megszoroztak az alkalmazottankénti átlagos éves munkabérrel és az infláció mértékével.

<sup>(17)</sup> A BTS által a légitársaságok felé érvényesített díjak esetleges megkülönböztetésével összefüggésben a Bizottság azt az észrevételt teszi, hogy az utasonként 2008-ban érvényesített szolgáltatási díj összehasonlítható a SkyEurope által fizetett utasonkénti díjjal, pl. a SkyEurope 892 939 utast szállított 2008-ban és [...] díjat fizetett utasonként, ami tartalmazta a repülőgép parkolásának díját is; ezzel szemben a Ryanair 762 541 utast szállított és [...] szolgáltatási díjat fizetett utasonként, a repülőgépek parkolási díját leszámítva. Így a BTS díjai csak a nyújtott szolgáltatások és a szállított utasok száma alapján tesznek különbséget. A Bizottság a hivatalos vizsgálat során nem kapott ezzel ellentétes észrevételeket a Ryanair BTS-en működő versenytársaitól.

<sup>(18)</sup> A számításban 2007-es költségálapot vettek figyelembe; a 2005. évi költségek alacsonyabbak voltak.

- A feltételezések szerint az energiafogyasztás (gáz és áram) és a vízfogyasztás az utasszám tervezett növekedésének 25 %-ával nő, amelyet megszoroztak az éves infláció mértékével, valamint egy egyszeri 35 %-os növekedéssel 2010-ben, amely tükrözi az új terminál 1. ütemének megnyitását. Nincs ennek megfelelő növekedés a 2. ütem 2012-es megnyitása esetében, mert a 2. ütemben a meglévő épületet egy újjal váltják fel, így nincs nettó növekedés az energiafelhasználás terén.
  - A javítási és karbantartási költségek növekedésének alapja az utasszám tervezett növekedésének 50 %-a, megszorozva az infláció éves mértékével.
  - Az infláció éves mértékének alapja a szlovák Pénzügyminisztérium előrejelzése.
  - Az SKK és az euro közötti átváltási árfolyamot a szerződés aláírásának napján rögzítették (37,798 SKK/EUR).
- (101) Az alábbi táblázat összefoglalja a megállapodással kapcsolatos árbevétel- és költségkalkulációkat és annak hozzájárulását a BTS profitjához annak időtartama alatt. A számítások alapja a BTS vezetése által benyújtott üzleti terv és a fentiekben leírt feltételezések.

5. táblázat

## A Ryanairrel kötött megállapodás jövedelmezőségi elemzése 2005 és 2016 között

(1 000 EUR-ban)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bevételek	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Költségek	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nyereség/veszteség	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Haszonkulcs	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
A haszon nettó jelenértéke <sup>(1)</sup>	(...)										
Átlagos haszonkulcs	(...)										

(<sup>1</sup>) A nettó jelenérték kiszámítása 6,9 % engedmény alapján történik.

- (102) A Bizottság megjegyzi, hogy időtartama alatt a Ryanairrel kötött megállapodás pozitívan járul hozzá a BTS pénzügyi eredményéhez a haszon [...] milliő összegű nettó jelenértékével. A BTS általános nettó jelenértéke is várhatóan pozitív a megállapodás időtartama alatt.
- (103) A Bizottság azt az észrevételt is teszi, hogy a megállapodás kiterjed a betudható összes költségre. A „teljes költség alapú megközelítés” a szóban forgó esetben kiterjed a repülőtér infrastruktúrájának értékcsökkenési költségeire és minden más üzemi költségre, tartalmazza a korábbi infrastruktúra költségeit <sup>(19)</sup> és azon biztonsági intézkedések költségeit, amelyek közfeladatnak tekinthetők és nem minősülnek gazdasági tevékenységnek az EUMSZ. 107. cikk (1) bekezdése értelmében. Emellett nem vették figyelembe a megállapodásnak tulajdonítható, nem légiforgalmi bevételeket. Így úgy tűnik, hogy alulbecsülték a haszon nettó jelenértékét, és a megállapodás pozitív hozzájárulása magasabb.
- (104) A Bizottság azt a további észrevételt is teszi, hogy 2010-ben és 2011-ben – azokban az években, amikor az új terminál <sup>(20)</sup> első része megkezdte működését és további kapacitás keletkezik a repülőtér – ennek költségei (különösen az értékcsökkenési és energiaköltségek) 33–38 %-kal emelkednek 2008-hoz képest, és ebben az első két évben negatívan hatnak az eredményre.

<sup>(19)</sup> Az infrastrukturális befektetést és az annak finanszírozását visszavonhatatlanul eldöntötték, mielőtt a repülőtereket az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak tekintették volna (az első Aéroport de Paris-ítélet időpontja előtt).

<sup>(20)</sup> A régi terminál felváltását érintő befektetésre irányuló döntést a Ryanairrel kötött szerződéses jogviszony létrehozására irányuló döntéstől függetlenül és a Ryanairrel kötött megállapodás aláírása előtt hozták meg. A BTS nem kapott állami támogatást az új terminál építéséhez.

- (105) Az 5. táblázat alapján megállapítható, hogy a megállapodás alapján az átlagos haszonkulcs <sup>(21)</sup> (vagy értékesítési megtérülés) [...], és összehasonlítható az EU egyéb repülőterein 2006-ban és 2007-ben elért átlagos haszonkulccsal (lásd az alábbi táblázatot).

6. táblázat

## Az EU egyéb repülőterein által 2006-ban és 2007-ben elért haszonkulcs

Repülőtér	Haszonkulcs 2006	Haszonkulcs 2007
Fraport	10,51	8,60
Aéroports de Paris	7,65	14,04
Flughafen München	6,73	4,98
Manchester Airports Group	17,69	20,42
Aeroporti di Roma	10,63	3,21
Flughafen Wien	17,62	16,77
SEA Aeroporti di Milano	7,44	5,90
Flughafen Düsseldorf	5,47	10,15
Aeroportos de Portugal	16,71	16,10
Finavia	8,85	10,82
Flughafen Köln-Bonn	1,98	2,00
Flughafen Berlin-Schönefeld	2,07	7,16
Hannover-Langenhagen	0,00	5,61
Lyon-Saint Exupéry	0,00	0,42
Peel Airports	- 3,64	2,93
Átlagos haszonkulcs	7,31	8,61

- (106) A Bizottság szakértője elvégezte a megállapodás nettó jelenértékének érzékenységi elemzését is annak vizsgálata érdekében, hogy az értékcsökkenési és energiaköltségek eltérése – amennyiben alábecsülték ezeket a költségeket – milyen hatással van a megállapodás jövedelmezőségére.

7. táblázat

## A Ryanairrel kötött megállapodás érzékenységi elemzése (az értékcsökkenés és az energiaköltségek növekedése)

Különböző forgatókönyvek	A Ryanairrel kötött szerződés nettó jelenértéke (1 000 EUR)
Alapvető forgatókönyv	[...]
1. Alternatív forgatókönyv: Az értékcsökkenési és energiaköltségek 10 %-kal nőnek 2013-ban és 15 %-kal 2014 és 2016 között	[...]
2. Alternatív forgatókönyv: Az értékcsökkenési és energiaköltségek 15 %-kal nőnek 2013-ban és 25 %-kal 2014 és 2016 között	[...]

- (107) Annak ellenére, hogy az érzékenységi elemzésben az eltérés 10 % és 25 % között van, a megállapodás hozzájárulása a BTS nettó profitjához pozitív marad, [...] EUR és [...] EUR között.

- (108) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a BTS arra irányuló döntése, hogy megkötö a megállapodást a Ryanairrel, ésszerű volt a fent említett költség-haszon elemzés alapján.

<sup>(21)</sup> A haszonkulcs (vagy más néven értékesítési megtérülés) megfelel a nettó értékesítési haszonnak (jövedelemnek). Ez az arány mutatja meg, hogy egy vállalkozás elegendő értékesítési megtérülést termel-e, és ez határozza meg, mennyi hasznot termel az értékesítési árbevétel minden egyes eurójára vonatkozóan, azaz jövedelmezőségi és hatékonysági mutató.

A megállapodás egyéb szempontjai és a BTS kockázatelemzése

- (109) A Bizottság fontosnak tartja, hogy a megállapodást a BTS korábbi tevékenységével és a megkötésekor piaci helyzetével összefüggésben vizsgálják.
- (110) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Charleroi-ítélet<sup>(22)</sup> értelmében a szóban forgó intézkedés értékelésekor vizsgálni kell az intézkedés és kontextusának valamennyi vonatkozó jellemzőjét.
- (111) A jelen esetben a BTS-nek a megállapodás megkötésére irányuló döntése ésszerűségének megítélésakor a költség-haszon elemzésen kívül vizsgálni kell olyan jellemzőket is, mint a repülőtéren üzemelő légitársaságok diverzifikálása (és így a kockázat csökkentése), az erőforrások jobb felosztása, valamint a túlkapacitás csökkentése.
- (112) Mivel a Szlovák Köztársaságnak jelenleg nincs nemzeti légitársasága, és a korábbi légitársaság kicsi volt (a BTS által 2005-ben kiszolgált utasok 6 %-a), és más tagállamokban az ilyen légitársaságok az összehasonlítható repülőterek forgalmának legalább 40 %-át teszik ki, a BTS rendkívüli mértékben függött egy magántulajdonú légitársaságtól, a SkyEurope-tól, amely 2005-ben a repülőter utasainak körülbelül 73 %-át szállította. Megjegyzendő, hogy a Ryanairrel kötött megállapodás miatt a BTS valóban diverzifikálni tudta az ügyfélkörét, és így képes volt csökkenteni azt a kockázatot, amely 2009-ben bekövetkezett, amikor a SkyEurope csődbe jutott.
- (113) Emellett a BTS a túlkapacitás létrehozásának kockázatát is csökkentette azzal, hogy a régi terminált felváltotta egy új, nagyobb terminállal. Az infrastruktúra optimalizálása és rendszeresebb használata 2008-tól emellett lehetővé tette az AIP szerinti normál díjak csökkentését. A BTS ezenkívül nem tüntette fel az úgynevezett „szolgáltatási díj” díjai között azokat, amelyek nem az ő ellenőrzése alatt vannak, például a légiforgalmi irányítás díjait.
- (114) A Ryanair továbbá egyik célállomásaként hirdeti Pozsonyt a weboldalán. A BTS azonban annak ellenére nem fizet ezért a hirdetésért, hogy nem zárható ki, hogy annak meghatározott érték tulajdonítható.

- (115) A Bizottság megjegyzi, hogy az összes ilyen kvalitatív elem pozitívan járul hozzá a BTS működési és pénzügyi helyzetéhez, és növeli piaci értékét a részvényesei számára. Ezért ezek kiegészítik a fenti költség-haszon elemzést.

#### Következtetés

- (116) A fentiekre tekintettel a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a Ryanairrel kötött megállapodás aláírásakor a BTS figyelembe vette, hogy a megállapodás növeli a repülőter jövedelmezőségét. A Bizottság ezért el tudja fogadni, hogy hasonló körülmények között egy piacgazdasági üzemeltető is úgy döntött volna, hogy hasonló megállapodást köt a Ryanairrel, mint a BTS.
- (117) Mivel az EUMSZ. 107. cikke (1) bekezdésének kumulatív kritériumai közül legalább egy nem teljesül, a Bizottság úgy véli, hogy a megállapodás nem minősül az EUMSZ. 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

A Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. és a Ryanair Ltd. között 2005. december 5-én létrejött megállapodás nem minősül állami támogatásnak az EUMSZ. 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

#### 2. cikk

Ennek a határozatnak a Szlovák Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2010. január 27-én.

a Bizottság részéről

Antonio TAJANI

alelnök

<sup>(22)</sup> A T-196/04. sz., Ryanair kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ún. Charleroi-ítélet) (EBHT 2008., II-3643. o.) 59. pontja.